Cargovák
11
2014
Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Blíží se zima

Opět jsou tady podzimní plískanice, neklamné znamení, že se blíží zima. Až se k Vám dostane listopadové číslo našeho interního magazínu, možná už v mnoha oblastech, zejména těch horských, napadne sníh. A právě v souvislosti se sněhem se nabízí otázka, jaká vlastně ta letošní zima bude. Lyžaři a milovníci jiných zimních sportů si při vzpomínce na tu loňskou povzdechnou a budou doufat, že tentokrát sníh vydrží nejlépe od prosince do dubna.

Železničáři, a ty z Carga nevyjímaje, však pravděpodobně budou jiného názoru. Vzpomeňte na zimu roku 2010, kdy záplavy sněhu v lednu a začátkem února ochromily silniční a bohužel i železniční dopravu. Ale vzpomeňme i loňskou zimu, která sice Českou republiku obešla, avšak v okolních zemích napáchal sníh a vysoké mrazy značné škody – časté lomy kolejnic, zamrzlé výhybky, poškozené trakční vedení apod.

Možná to bude znít jako fráze, ale na zimu musíme být připraveni. Pro zaměstnance SŽDC je prioritou zprovoznění hlavních tratí, teprve v druhém sledu se věnují manipulačním kolejím nebo nákladištím. Příkladem může být nákladiště Praha-Žižkov, které je z tohoto pohledu mimo hlavní zájem SŽDC, avšak sídlí zde pro ČD Cargo velmi významný zákazník Rail Cargo Operator – CSKD. Ruku k dílu v podobných případech musí přiložit vlastní zaměstnanci, stejně jako při odstraňování sněhu z kolejišť SOKV nebo opraven vozů, případně vleček. Bezproblémové zajištění přeprav v náročných zimních podmínkách může být jednou z našich konkurenčních výhod. Bude ale záležet na nás, zda této výhody využijeme.

Zima však neznamená jen nutnost zajistit provozuschopnost dopravní cesty, ale také období zvýšených přeprav pevných paliv, především hnědého uhlí. Vyhřátý byt, teplá voda – to jsou výdobytky, se kterými všichni počítají. A s ohledem na to, že podíl pevných paliv na výrobě elektrické energie a tepla je v České republice velmi významný, musíme být připraveni pokrýt zvýšené požadavky jak elektráren a tepláren, tak i menších zákazníků – uhelných skladů. Naším prvořadým cílem musí být vyjít těmto zákazníkům vstříc a flexibilně uspokojit jejich potřeby. Znamená to zajistit dostatečný počet vozů nejvíce žádaných řad Falls a Eas, zajistit jejich včasnou přístavbu na vlečky a také hlídat jejich bezproblémový oběh. Zvýšené požadavky zákazníků znamenají vyšší tržby a také prostředek k jednoduchému zvyšování kreditu ČD Cargo u zákazníků i u široké veřejnosti.

Michal Roh

Ilustrační foto: Martin Navrátil

Nové vedení společnosti ČD Cargo, a.s.

Z rozhodnutí valné hromady ČD Cargo, a.s., řídí společnost od 1. listopadu 2014 nové představenstvo ve složení Ivan Bednárik, Bohumil Rampula a Zdeněk Škvařil. Přáním vlastníka je posílit obchodní aktivitu státního dopravce a obhájit jeho postavení renomovaného hráče v segmentu nákladní železniční dopravy ve střední Evropě.

Ivan Bednárik, předseda představenstva ČD Cargo, a.s.

Od roku 1995 působil v manažerských pozicích několika společností, které se zabývají obchodem a spedicí, naposledy jako člen představenstva a obchodní ředitel Express Group, a.s.

Funkce předsedy představenstva jste se ujal 1. listopadu. Co po svém nástupu považujete za priority?

Áno 1. 11., aj keď prakticky až v pondelok 3. 11. Priority? Každodenná práca v prospech firmy, hájenie záujmov spoločnosti ČD Cargo, jej obraz pred odbornou a širokou verejnosťou, tak to je hlavná priorita.

Jak chcete v ČD Cargo využít své dosavadní zkušenosti?

Čo sa týka doterajších skúseností, tak som v podstate obchodník, ktorý viedol tak cestného, ako aj železničného dopravcu, a zároveň lodnú, železničnú, cestnú a kontajnerovú špedíciu. Za svojej profesionálnej 19ročnej praxe som pracoval pre rakúšanov, švajčiarov, kanaďanov, a to už samo o sebe vyžadovalo vysokú firemnú kultúru. Tú chcem zlepšiť a zaviesť aj vo vedení ČD Cargo.

Môj ďalší prínos spočíva v poznaní európskeho dopravného trhu, a to je priestor, kde sa spoločne pokúsime našu spoločnosť etablovať, pravdaže až po stabilizovaní nášho domáceho trhu, na ktorom sme sa správali dosť pacifisticky, a dnes sa iba divíme, kto všetko nám konkuruje.

Ivan Bednárik, předseda představenstva ČD Cargo, a.s.

Dopravě nebo spíše železnici jste věnoval značnou část svého profesního života. Je pro Vás i koníčkem?

Nie, železnica nie je mojím koníčkom, mojím koníčkom je poľovníctvo, poľovnícka kynológia, rybárstvo, to sú koníčky, pri ktorých dokážem relaxovať a vyčistiť si hlavu. Železnica je niečo, čo ma fascinuje, veď bola motorom rozvoja našej civilizácie. Ako taká má svoju históriu a ja pevne verím, že v podaní ČD Carga aj budúcnosť.

Co byste chtěl vzkázat zaměstnancům naší akciové společnosti?

Vážení zaměstnanci, som si istý, že sa nám v strednodobom horizonte spoločne podarí byť hrdými na firmu, v ktorej pracujeme, a že veta „som železničiar" bude v našom okolí vzbudzovať rešpekt a stavovskú česť.

Pokračování na str. 2

Změny ve vedení ČD, a.s.

Z rozhodnutí dozorčí rady ČD, a.s., stojí od 10. listopadu 2014 v čele akciové společnosti České dráhy pětičlenné představenstvo ČD, a.s., ve složení:

Pavel Krtek, předseda představenstva, odpovědný za úsek ekonomiky, financí a vedení společnosti

Ludvík Urban, místopředseda představenstva, odpovědný za úsek spolupráce s regiony a úsek investic

Michal Štěpán, člen představenstva, odpovědný za úsek osobní dopravy

František Bureš, člen představenstva, odpovědný za úsek techniky, servisu a majetku

Roman Štěrba, člen představenstva, odpovědný za úsek korporátních projektů a mezinárodních vztahů

K rozšíření počtu členů představenstva ze tří na pět došlo v souladu s rozhodnutím Řídicího výboru ČD, a.s., o změně stanov společnosti ze dne 2. 10. 2014. Každý člen představenstva má stanovenu přímou odpovědnost za řízení přidělených úseků. Všichni stávající i nově zvolení členové představenstva přicházejí ze Skupiny ČD, což je zárukou zachování kontinuity odborného vedení národního dopravce.

Nové vedení společnosti ČD Cargo, a.s.

Pokračování ze str. 1

Bohumil Rampula, člen představenstva ČD Cargo, a.s., odpovědný za obchod

Zdeněk Škvařil, člen představenstva ČD Cargo, a.s., odpovědný za provoz

V oblasti železniční dopravy působí již od roku 1978. Před zvolením do představenstva ČD Cargo, a.s., pracoval jako jednatel a obchodní ředitel Rail Cargo Logistics Czech s.r.o.

Pro národního dopravce pracuje od roku 1982, naposledy jako ředitel provozní jednotky ČD Cargo, a.s., v Brně."

Ptáte se nás

V říjnovém čísle našeho časopisu byl uveřejněn rozhovor s Bc. Tomášem Eichlerem, vedoucím oddělení Obchodního managementu. Tento rozhovor vzbudil mezi vámi čtenáři značný ohlas a do redakce dorazilo množství názorů, komentářů a otázek. Protože takový zájem samozřejmě vítáme a velmi si ceníme ochoty úseku provozu spolupracovat s obchodem ČD Cargo a zároveň není bohužel technicky možné odpovídat na každou připomínku a otázku individuálně, rozhodli jsme se shrnout to nejdůležitější do následujícího příspěvku.

Pro spolupráci úseků provozu a obchodu byl již v roce 2012 vytvořen webový nástroj, který je v základní podobě dostupný na intranetu ČD Cargo na odkazu **http://portal.cdcargo.cz/tp/profese/op/SitePages/DomovskaStranka.aspx**. Tento nástroj má sloužit a slouží k jednoduchému a efektivnímu předávání informací „z terénu" od provozních pracovníků směrem k obchodu a umožňuje využít výraznou výhodu, kterou oproti konkurenci ČD Cargo má – a to síťový charakter působení po celém teritoriu České republiky.

Na uvedeném odkazu lze nalézt všechny potřebné informace, jak získanou informaci zpracovat a předat tak, aby se k pracovníkům obchodu dostala. Základní postup je takový, že zaměstnanec, který získá jakoukoli informaci, která je podle jeho názoru pro obchod využitelná, se může obrátit na svého nadřízeného, či případně přímo na vybraného pracovníka každé PJ (jejichž seznam i s kontaktními informacemi je na titulní straně odkazu uveden), a ten prostřednictvím webového formuláře informaci předá obchodu. Je třeba uvést jednu důležitou věc – zadávané informace jsou děleny do dvou základních skupin: informace obchodního charakteru a tzv. marketingové informace. V prvním případě jde o informace, které mají nebo by mohly mít souvislost s konkrétní přepravou či jiným obchodním případem, naproti tomu v druhém případě jde o informace, které zdánlivě s přepravou nemusí mít nic společného, ale které přesto pro obchod mohou mít význam a hodnotu. Sem patří například informace o zahájení nebo naopak ukončení výroby zboží, nebo změně železničního dopravce na vlečce podniku. Toto vše jsou střípky, ze kterých je pro obchodníka možné si vytvořit obrázek o dění na trhu u konkrétního podniku a v konkrétním regionu.

Proto všem zaměstnancům, kteří se na využívání tohoto nástroje a sdílení informací pomocí něho, děkujeme. Neboť prosperitu a budoucnost může ovlivnit každý zaměstnanec ČD Cargo.

-red-

Získáváme zpět ztracené přepravy

ČD Cargo znovu vozí automobily do Polska

Přepravy pro automobilový průmysl zaujímají významný podíl v portfoliu produktů akciové společnosti ČD Cargo. Ve spolupráci s dceřinou společností CD Generalvertretung GmbH. jsme významným partnerem všech tuzemských automobilek i operátorů, resp. vlastníků speciálních patrových vozů na přepravu automobilů.

Jednoho z nejvýznamnějších zákazníků představuje akciová společnost ŠKODA AUTO, největší český výrobce automobilů. O přepravy vyrobených automobilů v ucelených vlacích je mezi dopravci sváděn ostrý konkurenční boj. Vyhrávají v něm ti, kteří dokážou nabídnout kvalitní služby za odpovídající a konkurenceschopnou cenu. ČD Cargo k těmto dopravcům patří, což dokázalo i ve výběrovém řízení na zajištění přeprav automobilů Škoda z výrobního závodu v Mladé Boleslavi do Polska, konkrétně do distribučního centra ve městě Swarzędz nedaleko Poznaně. Je to úspěch o to větší, že tyto přepravy v předchozích 12 měsících realizoval konkurenční dopravce AWT. Nemalou roli při rozhodování zákazníka o volbě dopravce byla skutečnost, že ČD Cargo dokáže např. v době provozních odstávek nebo státních svátků zajistit tyto přepravy také formou jednotlivých vozových zásilek nebo skupin vozů.

Vlak Pn 147212 *právě vykřižoval s vlaky osobní dopravy a připravuje se na odjezd ze stanice Hodkovice nad Mohelkou směrem do Liberce*

Týdně je v této realizaci vypravováno 3 – 5 vlaků podle přesných dispozic zákazníka. Přeprava je realizována ve spolupráci s dopravcem PKP Cargo přes hraniční přechod Frýdlant v Čechách. Takový počet by jinak musel být přepraven více než dvaceti kamiony. Mimořádná je délka soupravy – dosahuje až 580 metrů, což představuje 210 – 220 nových automobilů typu Fabia, Rapid a Octavia. Pro přepravy jsou využívány čtyřnápravové patrové vozy vlastníka ŠKODA AUTO řad Laaeks a Laaers. Přeprava takto dlouhého vlaku v trase přes Liberec by nešla uskutečnit bez vstřícného přístupu Libereckého kraje jako objednatele osobních vlaků, se kterými vlak se škodovkami v nácestných stanicích provádí křižování. Jako zajímavost můžeme uvést, že se jedná o jedinou přepravu osobních automobilů, která je realizována na území ČR v celém úseku pouze v motorové trakci.

I těchto přeprav se bohužel dotýká výluková činnost, proto jsme museli téměř doslova ihned po zahájení přeprav realizovat odklonovou vozbu přes Českou Lípu, resp. mimo Českou Lípu po spojce Žizníkov. Protože je jízdní řád mezi Mladou Boleslaví a Libercem plánován v nočních hodinách, nedotkla se realizace negativně zákazníků. Odklonová vozba měla paradoxně i své výhody, bohužel ne pro ČD Cargo, ale pro našeho partnera – PKP Cargo. Tím, že jsme vlaky předávali v opačném směru jízdy (jen na území ČR jsou realizovány dvě změny směru jízdy, další jedna pak v Polsku), jsme kolegům na PKP Cargu „ušetřili" jedno otočení soupravy. Tak jako v případě jiných přeprav osobních automobilů, i v tomto případě musí být osobní automobily na vlečku CLIP ve stanici Swarzędz přijíždět vždy „po směru jízdy" z důvodu jednodušší vykládky.

Bohužel ani trase z Mladé Boleslavi do Frýdlantu v Čechách se nevyhne rozsáhlá výluková činnost během příštího roku, a tak budeme moci během čtyřměsíční výluky úseku Liberec – Frýdlant v Čechách vídat vlaky i na trase přes pohraniční přechodovou stanici Lichkov. Bohužel v důsledku ne zcela ideální koordinace výluk se budeme s problémy potýkat rovněž na odklonové trase (důsledek rekonstrukce stanic Týniště nad Orlicí a Ústí nad Orlicí).

Znovuzískáním této přepravy učinilo ČD Cargo další krok k navýšení podílu na trhu železničních přeprav automotive. Naše společnost se tak opět stala výhradním železničním dopravcem škodovek na území České republiky.

Text: Lubomír Štangler, Michal Roh
Foto: Michal Roh

Tři otázky pro...

Mgr. Dušana Pouzara z Odboru lidských zdrojů

Moderní kurzy pro strojvedoucí budou se zpožděním

Již několikrát jsme informovali o přípravě moderních elektronických kurzů pro strojvedoucí lokomotiv řady 753.7 a 363.5. Podle projektového harmonogramu měla v této době již probíhat první fáze projektu, tj. elektronické vzdělávání. Realizace projektu však bohužel nabrala nečekané zpoždění. O tom, co vedlo ke změně harmonogramu, jsme hovořili s Dušanem Pouzarem, pod jehož vedením se v současné době celý projekt realizuje.

Nelze začít jinak než otázkou, co vedlo ke zpoždění celého projektu?

Důvodů je více. Ten nejpodstatnější spočívá v pozdním předání díla, které je zaviněno nedostatečnou komunikací za strany dodavatele. I přes všechny možné urgence a žádosti o součinnost dodavatel předkládal ke kontrole pouze dílčí části, které nebylo možné akceptovat jako plnohodnotné dílo, jež by vyhovovalo požadavkům na zařazení do vzdělávání v odpovídající kvalitě. Bez těchto materiálů není možné další fázi projektu spustit v odpovídajícím rozsahu.

Jak tedy celou situaci řešíte?

Na přelomu srpna a září proběhla intenzivní jednání se zástupci agentury CzechInvest, která zodpovídá za poskytování finančních prostředků. Podařilo se nám vyjednat odložení data ukončení projektu, což umožnilo posunutí realizace navazujících aktivit přímo závislých na dodaných materiálech. Vzdělávání strojvedoucích tak začne oproti plánu až v prosinci tohoto roku a bude pokračovat v celém prvním pololetí. Ukončení projektu tak bude posunuto až do konce června následujícího roku.

Jak se takových situací do budoucna vyvarovat?

Myslím si, že je to hlavně o nastavení výběrových řízení. Při nákupu služeb jsme museli dodržet určitá pravidla stanovená poskytovatelem dotace. Ta jsou striktně nastavena tak, aby byly zvýhodněny nabídky s nejnižší cenou. I přesto, že jsme se snažili nastavit další kritéria, která by umožnila vstup do soutěže pouze těm firmám, které mají odpovídající zkušenosti, ve výběrovém řízení zvítězila společnost, která následně nedokázala splnit stanovené požadavky.

Připravila: Michala Bílková

Tradiční setkání se zákazníky ve Špindlerově Mlýně

Stejně jako každý rok, i letos se management společnosti ČD Cargo, obchodní manažeři a další vybraní pracovníci setkali se zástupci nejvýznamnějších zákazníků a obchodních partnerů. Letošní konference proběhla v příjemném prostředí hotelu Harmony Club ve Špindlerově Mlýně ve dnech 29. – 31. října 2014.

Konference se letos konala již po jedenácté a ze strany zákazníků je o ni stále větší zájem zejména z důvodu větší otevřenosti ČD Cargo i proto, že je zde skvělý prostor pro navázání nových obchodních kontaktů. Vlastní konferenci moderovala Daniela Drtinová, která úvodní slovo přenechala, nyní již bývalému, předsedovi představenstva Ing. Oldřichovi Mazánkovi. V první polovině konference se zákazníci a obchodní partneři ČD Cargo mohli dozvědět od ředitele Odboru podpory prodeje Michala Roha, jak jsme si vedli v přepravách v období od ledna do září letošního roku. Dále následovalo vystoupení ředitele Odboru plánování a koordinace výluk SŽDC, s.o., Ing. Jiřího Witisky, který účastníky seznámil s rozsahem výluk, které nás čekají v roce 2015.

Odpolední část konference patřila vystoupení Ing. Luďka Ehrenbergera z Odboru procesního inženýringu, který zákazníky informoval o připravovaném ukončení provozu systému CEVIS a jeho náhradě jinými systémy. Zákazníky ubezpečil, že data, na která jsou zvyklí, budou mít i v nových podmínkách k dispozici v odpovídajícím rozsahu i kvalitě. Nyní se nacházíme v situaci pilotního ověření fungování s malou skupinou zákazníků a na začátku příštího roku by se naši partneři měli připravit na postupné zavedení do rutinního provozu. Následovalo další vystoupení Michala Roha, který se krátce věnoval strategickým cílům a vizím společnosti ČD Cargo pro nadcházející období. Zastavení poklesu tržního podílu, expanze do zahraničí nebo nákup nových lokomotiv, to jsou jen některé z bodů prezentace na toto téma. V druhé polovině konference se probíral i hlavní bod jednání, kterým byla obchodní a cenová politika ČD Cargo pro rok 2015, již prezentoval ředitel Odboru obchodu Ing. Pavel Špráchal.

A protože se letošní ročník konal v duchu ohlédnutí za deseti lety konání této akce, připravili jsme pro naše zákazníky speciální výtisk Cargo Bulletinu, který se setkal s velkým ohlasem a byl také malým průvodcem konferencí. Při některých rozhovorech se zákazníky jsem vyslechla i přání, která směřovala ke znovuobnovení vydávání tohoto periodika. Důvody jsou jasné. Nejde jen o představení novinek v přepravách po železnici, které ČD Cargo zákazníkům nabízí, ale také o celkově lepší informovanost o dění ve společnosti.

Jak už jsem zmínila v úvodu, tato konference není jenom o obchodně-provozních záležitostech, ale jedním z jejích hlavních cílů je podpora lepších vztahů, které je nutné v branži udržovat. Program byl proto obohacen i kulturní vložkou v podobě vystoupení muzikálové zpěvačky Šárky Markové, hudební skupiny DUO a hudebně-zábavné show Jardy Hypochondra. Nechyběla ani tombola, ve které byl hlavní cenou pobyt ve zmiňovaném hotelu Harmony Club pro dvě osoby.

A jak se na průběh konference dívají její hlavní aktéři – zákazníci, obchodní manažeři a pořadatelé?

Tradičního setkání se zúčastnila řada našich nejvýznamnějších zákazníků

Ing. Jan Valach

je z firmy Wood & Paper, a.s., která má se společností ČD Cargo více než

desetiletou zkušenost v přepravách dřevní štěpky, vlákninového dříví a v neposlední řadě i kulatinového dříví.

„Této konference se účastním pravidelně každý rok a vnímám to jako možnost skvělého setkání s vedením společnosti ČD Cargo, ale i s dalšími obchodními partnery. Hlavním důvodem návratů sem na konferenci je snaha informovat se o aktuálním stavu ve společnosti ČD Cargo – o úspěších nebo neúspěších v uplynulém období a hlavně o plánech do budoucna. Přestože se v současné době odehrávají ve vedení ČD Cargo změny, na význam a důležitost spolupráce mezi námi to nemá žádný zásadní vliv.“

Ing. Štefan Mestický

je generálním ředitelem a předsedou představenstva společnosti OLTIS GROUP, a.s.

„Vzhledem k tomu, že naše systémy používá většina zde zúčastněných zákazníků, je pro mne velmi přínosné se této akce pravidelně účastnit, a to nejen z důvodu vynikající příležitosti se setkat se svými zákazníky a poslechnout si jejich obchodní strategii, ale i vnímat reakce a podněty pro rozvoj informačních systémů. Stále sledujeme vývojové trendy, které by mohli naši významní zákazníci, jako je právě ČD Cargo, využívat pro podporu svých klíčových byznys záležitostí.“

Ing. Lubomír Štangler

je vedoucí komoditní skupiny automotive.

„Této akce jsem se zúčastnil podruhé a musím přiznat, že jsem i letos shromáždil spoustu nových kontaktů z řad našich zákazníků i z jiných komodit, než které se osobně věnuji. Setkal jsem se zde například i s naším důležitým obchodním partnerem, se zástupcem DB Schenker pro Českou republiku a Slovensko, panem Jurajem Kleinem. Jedním z velkých přínosů je také možnost neformálních rozhovorů a to jak o obchodních, tak provozních záležitostech, bez nichž by obchodní případ nemohl být nikdy realizován.“

Ing. Zdeněk Šiler

z kanceláře předsedy představenstva:

„Konference ve Špindlerově Mlýně je pro nás jakýmsi symbolickým vyvrcholením všech marketingových aktivit. Akce je na organizaci velmi náročná, ale jejím úspěšným průběhem se snažíme přispět k posílení dobrého jména ČD Cargo mezi našimi zákazníky.“

Závěrem mi nezbývá nic jiného, než celou akci zhodnotit jako velmi povedenou. Účel, pro který byla zorganizována, bezezbytku splnila. Pořadatelům tak patří dík za skvělou organizaci. A za rok třeba zase ve Špindlu...

Text a foto:
Michala Bílková

Konference není jenom o pracovních povinnostech …

Přepravy mimořádných zásilek zvládáme bez problémů

Důkazem, že dopravce ČD Cargo dokáže zajistit přepravy téměř jakéhokoliv zboží, jsou přepravy mimořádných zásilek velkých rozměrů nebo velké hmotnosti.

Z poslední doby je možné jmenovat dva obchodní případy, na jejichž realizaci jsme se úspěšně podíleli, a to ve spolupráci se spediční společností Rail Cargo Logistics – Czech Republic s.r.o., která má s přepravou mimořádných zásilek rovněž bohaté zkušenosti.

V měsíci září se uskutečnila přeprava stripperu neboli tepelného výměníku o hmotnosti 118 tun a průměru 3 190 mm ze stanice Brno-Královo Pole přes Lanžhot do Čiernej nad Tisou a dále na východ. Tato mimořádná zásilka byla naložena na 10nápravovém voze Uaai 9503 držitele ČD Cargo. Před nakládkou ale muselo být z tohoto vozu odstraněno ocelové lože sloužící jinak pro upevnění kontejnerů Castor, pro jejichž přepravy je tento vůz využíván. Do svého cíle, do města Baglej na Ukrajině výměník dojel na 8nápravovém transportéru, na který byl přeložen pomocí dvou železničních nehodových jeřábů.

Náročná překládka tepelného výměníku se odehrála ve stanici Mukačevo.

Druhá zajímavá přeprava se uskutečnila o měsíc později. Ve dvou skupinách byly přepraveny části parních kotlů z Moravského Krumlova do rumunské Constanty, přičemž cílovou destinací pro obě části nákladu byl Istanbul. Jednalo se o díly o délce až 32 metrů. Ty byly loženy vždy na dva oplenové vozy řady Scmms s přesahem na vozy Res, které sloužily jednak jako ochranné vozy, ale byly zároveň naloženy menšími zásilkami. První skupina s podejem k přepravě 8. října 2014 se skládala z 8 vozů řady Scmms a 5 vozů řady Res, druhá s podejem 27. října 2014 byla o něco menší – 6 vozů řady Scmms a 4 vozy řady Res. V případě vozů Scmms se jednalo o vozovou výpomoc dopravce ZSSK Cargo.

Nakládka dlouhých součástí v Moravském Krumlově

Text: Jana Lemberková
Foto: Zdeněk Rampula

Přepravy železného šrotu po jindřichohradeckých úzkorozchodkách

Představovat železničním odborníkům nebo i široké veřejnosti jindřichohradecké úzkorozchodky by bylo nošením dříví do lesa. Jedná se o dvě železniční tratě o rozchodu 760 mm vycházející z Jindřichova Hradce – na sever do Kamenice nad Lipou a Obrataně, na jih do Nové Bystřice ležící u rakouských hranic.

V současné době jsou tratě známé především jako turistická atrakce s letním parním provozem, ale severní větev plní i velmi důležitou roli v základní dopravní obslužnosti přilehlého regionu. Málokdo však ví, že je zde provozována i příležitostná nákladní doprava. Dopravcem na jindřichohradeckých úzkých je společnost JHMD, a.s.

Úzkorozchodné tratě měly v době svého vzniku řadu výhod. Tou hlavní byly úlevy z technických podmínek při jejich výstavbě (sklony, oblouky malých poloměrů, kolejnice o menší hmotnosti apod.). Bohužel nevýhodou byla nutnost překládky zboží mezi nákladními vozy různých rozchodů nebo nutnost použití podvalníků nebo podvalových vozů. Když nahlédneme do encyklopedie, dozvíme se, že: *„Podvalník je zařízení, které se používá pro přepravu kolejových vozidel po trati jiného rozchodu, než mají přepravovaná kolejová vozidla. Jsou nebrzděné, a byť jsou oproti podvalovým vozům lehčí, je s nimi náročnější manipulace. Podvalník má podobu malého dvouosého vozu, na nějž se naloží jedna náprava přepravovaného železničního vozidla a zajistí se proti posunu.“* Podvalníky jsou využívány k přepravě nákladních vozů i na tratích JHMD, přičemž do soupravy jsou vždy zařazeny ještě brzdicí vozy.

Podvečerní přístavbu prázdných vozů k nakládce železného šrotu zajišťovala v pondělí 9. září 2014 výjimečně nemodernizovaná lokomotiva 705.021.

Detail upevnění normálněrozchodného vozu řady Eas držitele ČD Cargo na úzkorozchodném podvalníku

Ještě v nedávné minulosti byla nákladní doprava na jindřichohradeckých úzkorozchodkách poměrně silná. Z těch nejznámějších přeprav můžeme jmenovat přepravy topných olejů do továrny JITKA v Otíně, krmiv pro „rybníkáře“ do různých nákladišť, přepravy plechovek z dopravny Střížovice nebo přepravy textilních výrobků z firmy PARTEX Nová Bystřice. Výjimkou nebyly ani manipulační vlaky přepravující vozy se dřevem. Bohužel celorepublikový pokles železniční nákladní dopravy se projevil i v Jindřichově Hradci na úzkorozchodných tratích, a tak v současné době je téměř jedinou komoditou přepravovanou po „úzké“ železný šrot. Ten je do normálněrozchodných otevřených vozů řady Eas nakládán v dopravně Kunžak-Lomy, ležící přibližně v polovině tratě mezi Jindřichovým Hradcem a Novou Bystřicí. Odesílatelem je společnost Čech-Odpady s.r.o., která se zabývá odvozem a likvidací odpadů a také výkupem železného šrotu v celkem čtyřech provozovnách na jihu Čech. Jedna z provozoven se nachází právě v obci Lomy nedaleko již zmíněné dopravny JHMD.

Obsluha nákladiště probíhá v letní sezóně ve večerních nebo spíše až nočních hodinách, po ukončení provozu turistických vlaků. Mimo sezónu je pak obsluha Kunžaku-Lomů zajišťována v odpoledních hodinách. Prázdné vozy jsou na podvalníkovou jámu v Jindřichově Hradci přistaveny lokomotivou ČD Cargo. Zde jsou upevněny na úzkorozchodné podvalníky. Manipulační vlak je pak zpravidla tvořen některou z modernizovaných lokomotiv řady 705, dvou brzdicích vozů a dvou vozů řady Eas. Druhý den bývá zboží naloženo a zásilka ve stejném složení zamíří zpět do Jindřichova Hradce. Za letošní rok bylo tímto způsobem přepraveno prozatím 66 vozů, v loňském roce to bylo celkem 80 vozů. Většina železného šrotu míří přes Horní Dvořiště do italských oceláren.

I přes poměrně velkou technologickou náročnost jsou přepravy šrotu realizované ve spolupráci dopravců ČD Cargo a JHMD zajímavým obchodním případem.

Text: Michal Roh
Foto: Michal Roh ml.

Informace k zaměstnaneckým zahraničním jízdním výhodám

Zaměstnanecké jízdní výhody jsou ve společnosti ČD Cargo, a.s. přiznávány pouze zaměstnancům, kteří přešli od ČD, a.s. (k datu 1. 12. 2007, popř. i později, pokud splňují před nástupem k ČDC podmínku nepřetržitého zaměstnání ve společnosti skupiny ČD s nárokem na jízdní výhody dle znění Tarifu MD). V ČDC přebíráme veškeré předpisy, opatření, informace a opravy jejich znění vydané personálním odborem Generálního ředitelství ČD, a.s.

Pro zaměstnance společnosti ČDC, kteří jsou držiteli aplikace železniční průkazka na In-kartě i nadále platí, že mohou využívat i jízdních dokladů na zahraničních železničních správách, se kterými ČD uzavřely vzájemné dohody o jejich poskytování v rámci sdružení FIP (Sdružení pro zahraniční jízdní výhody zaměstnanců železnic se sídlem ve Vídni) a OSŽD (Organizace pro spolupráci železnic se sídlem ve Varšavě).

V současné době jsme obdrželi z ČD, a.s. několik informací k oblasti zaměstnaneckých jízdních výhod.

1. Výdej jízdenky FIP s prodlouženou platností

V termínu **do 5. prosince 2014** je možné na základě ustanovení předpisu ČD Ok 12 žádat o jízdenky FIP s prodlouženou platností **do 31. 3. 2015**.

Dle Pravidel FIP jízdenky s prodlouženou platností může Výdejna FIP **zpracovávat až od data 1. 12. 2014.** Do této doby se vystavují pouze jízdenky platné 3 měsíce včetně dne vytištění ve Výdejně FIP *(tzn. 3měsíční platnost včetně dne zpracování požadavku na personálním pracovišti).* Z výše uvedeného vyplývá, že držitelé jízdních výhod, kteří budou cestovat do zahraničí v **průběhu prosince 2014**, si musí o jízdní doklady požádat dle ustanovení předpisu ČD Ok 12, tj. nejpozději měsíc před plánovaným odjezdem, tedy **nejpozději do 27. listopadu 2014. Dne 28. listopadu 2014 bude umožněn pouze osobní odběr nebo expresní podání požadavku do 12.00 hod.**

Výdejna FIP nebude v termínu od 1. do 31. prosince 2014 přijímat jakékoliv osobní a expresní požadavky. Zároveň budou pro toto období zrušeny úřední hodiny. Standardní provoz bude spuštěn od 2. ledna 2015 (včetně expresního výdeje FIP). Úřední hodiny budou i nadále pondělí, středa, pátek od 8.00 do 11.00 hodin.

2. Průkaz FIP na slevu 50 % pro rok 2015

Připomínáme, že dle předpisu ČD Ok 12 je nutné cestovat s platnou jízdenkou FIP a průkazkou FIP pro daný rok (*tzn. výdej jízdenky FIP s prodlouženou platností je podmíněn držením průkazky FIP pro rok 2014)*. Průkazka FIP **pro rok 2014 je platná do 31. 1. 2015.**

Držitel jízdenky FIP s prodlouženou platností **do 31. 3. 2015** si při vycestování do zahraničí v období únor a březen musí zajistit již v průběhu měsíce ledna **2015 průkazku FIP pro rok 2015** *(žádost o výdej průkazky FIP pro rok 2015 lze vystavit nejdříve 2. ledna 2015).*

Při prvním požadavku o vystavení jízdenky FIP v roce **2015** se na příslušném personálním pracovišti musí požádat nejprve o průkaz FIP pro rok **2015**. Bez průkazu FIP není možné o jízdenky FIP žádat.

V případě problémů při cestování bez **platné průkazky FIP** nepřebírá ČDC, ani ČD, a.s., jako poskytovatelé zaměstnaneckých zahraničních jízdních výhod, žádnou odpovědnost za jakékoliv problémy cestujících zaměstnanců.

3. Průchozí průkaz Nizozemských železnic (NS)

České dráhy, a.s., sdělují všem držitelům zahraničních jízdních výhod FIP, že s účinností **od 3. 11. 2014** v případě žádosti o vystavení jízdenky FIP na železniční společnost NS bude společně s vystavenou jízdenkou vydán žadateli tzv. **průchozí průkaz s QR kódem** *(vzor v příloze 1),* který je nutný pro vstup/výstup do/z nádražních budov železniční společnosti NS.

Průchozí průkaz není jízdní doklad, slouží pouze k průchodu turniketem a platí pouze společně s jízdenkou FIP NS. Ke každé jízdence FIP bude na příslušném personálním pracovišti vydána informace k použití průchozího průkazu *(viz příloha 1).* Návod k použití je uveden na průkazu, průchod turniketem umožňuje čtečka QR kódů. V případě nejasností nebo chybného fungování se obraťte na personál nádraží, který Vám bude k dispozici.

Jelikož České dráhy obdržely pouze určitý počet průkazů, bude průkaz žadateli vydán oproti podpisu a po uskutečnění cesty (jak soukromé, tak pracovní) musí držitel průkaz ihned vrátit zpět na příslušné personální pracoviště, které mu průkaz s jízdenkou FIP vydalo.

Upozorňujeme, že pokud držitel zahraničních jízdních výhod FIP (tj. zaměstnanec, důchodce, rodinný příslušník zaměstnanců a důchodců, pozůstalý) použitý průchozí průkaz po návratu z cesty do Nizozemí neodevzdá, **bude to považováno za zneužití jízdních výhod s následkem odebrání zahraničních i vnitrostátních jízdních výhod na dobu nejméně jednoho roku zaměstnanci (důchodci) a jeho rodinným příslušníkům.**

Příslušná personální pracoviště ČDC jsou povinna vést přehled o vydaných a vrácených průkazech NS s QR kódem. Za účelem zajištění této evidence je v úloze 14054 Zaměstnanecké jízdní výhody připravena sestava vydaných průkazů (konkrétní postup je uveden v uživatelské příručce, kterou personalisté s tímto opatřením obdrží). Vrácené průkazy odešlou příslušná personální pracoviště doporučeně zpět na Výdejnu FIP.

4. Bezplatná přeprava ve vlacích společnosti Vogtlandbahn/Regentalbahn/Oberpfalzbahn

České dráhy, a.s., informují držitele In-karet s platnou aplikací železniční průkazka, že s účinností **od 14. 12. 2014** dochází ke změně u železniční společnosti Vogtlandbahn na trati Cheb (Gr.) – Marktredwitz. Tato železniční společnost je součástí železničního seskupení Länderbahn, ve kterém jsou také železniční společnosti Regentalbahn a Oberpfalzbahn. Toto seskupení přebírá veškeré závazky, včetně platných smluv mezi ČD a Vogtlandbahn, tj. i bezplatnou přepravu na In-karty s aplikací železniční průkazka.

Na základě výše uvedeného sdělujeme, že In-karta s platnou aplikací železniční průkazka nadále opravňuje držitele k bezplatným jízdám ve vlacích společnosti Vogtlandbahn/Regentalbahn/Oberpfalzbahn v úsecích:

- Vojtanov (Gr.) – Plauen (Vogtl.),
- Cheb (Gr.) – Marktredwitz,
- Marktredwitz – Hof Hbf.

Držitelé jízdních dokladů se musí na požádání osobám provádějícím kontrolu jízdenek prokázat ještě průkazem totožnosti (cestovní pas nebo občanský průkaz) opravňujícím k přechodu hranic.

Všichni zaměstnanci ČDC – držitelé zaměstnaneckých In-karet mohou pro potřeby zajištění výdeje zahraničních zaměstnaneckých jízdních dokladů využít služeb kteréhokoliv z personálních pracovišť O10/1 GŘ ČDC, které jsou regionálně umístěná v sídlech PJ.

Při svém požadavku se musí zaměstnanec na personálním pracovišti, které si vybere pro zajištění této služby, prokázat služebním průkazem zaměstnance ČDC nebo zaměstnaneckou In-kartou. Po ověření totožnosti oprávněného žadatele o zaměstnanecké jízdní výhody zajistí personální pracoviště vyřízení požadavku o příslušný zaměstnanecký jízdní doklad.

Ze zkušeností našich zaměstnanců – zahraničních cestovatelů – mohu každému jen vřele doporučit, aby si před vlastním vycestováním prověřil tarif a aktuální spojení přímo v jízdním řádu konkrétní železniční správy. Odkazy jsou uvedeny na webové stránce ČD: http://www.cd.cz/mezinarodni-cestovani/vlakem-do-evropy/-4588/.

Bc. Věra Drncová

Představujeme společnosti s kapitálovou účastí ČD Cargo (3)

Po společném podniku pro automotive si tentokrát představíme společnost působící na trhu jako neutrální operátor kontinentální kombinované dopravy, ve které ČD Cargo vlastní 30% obchodní podíl na základě vkladu ve výši 1,8 mil. Kč do základního kapitálu.

Bohemiakombi, spol. s r.o.

Společnost pod názvem Kombiverkehr-CS vznikla již v roce 1992 jako 100% dceřiná společnost německého operátora kombinované dopravy, společnosti Kombiverkehr. O tři roky později do ní vstupují čtyři noví společníci, mezi kterými byla i akciová společnost České dráhy. Současně byla společnost přejmenována na Bohemiakombi, spol. s r.o.

Za významný milník v historii společnosti lze považovat rok 1996, kdy se Bohemiakombi stalo členem Mezinárodní unie společností pro kombinovanou dopravu silnice – železnice (UIRR – Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail.–Route).

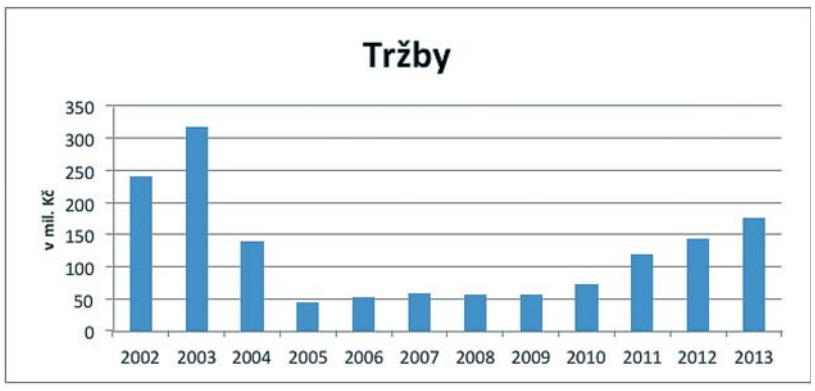
Svůj podíl v průběhu existence společnosti odprodaly Svaz spedice a skladování České republiky – Živnostenské společenství, od kterého ČD Cargo koupilo 10% podíl, a navýšilo tak původní 20% podíl přešlý vkladem z ČD a Ökombi Wien, což je rakouská společnost pro kombinovanou dopravu. V současné době patří mezi podílníky tyto společnosti:

- ČD Cargo, a.s. (30 %)
- Sdružení mezinárodních automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA (40 %)
- Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH. & CO KG (30 %)

Ze struktury podílníků je jasný hlavní cíl společnosti Bohemiakombi – využití synergických efektů jednotlivých druhů doprav v rámci logistického řetězce, tzn. výhod železnice při přepravách na delší vzdálenosti, flexibility „silnice“ při realizaci svozu a rozvozu a výhod kombinované dopravy, kdy při využití intermodálních jednotek odpadá nutnost překládky zboží.

Zásadní zlom pro společnost přišel po vstupu ČR do EU, který znamenal ukončení provozování dotovaného systému tzv. doprovázené kombinované dopravy. Tím společnost přišla o majoritní část objemu přeprav a byla nucena transformovat svoji činnost – opustit přepravy jednotlivých zásilek a soustředit se především na ucelené vlaky s tzv. nedoprovázenou kombinovanou dopravou.

Dnes jsou hlavními produkty společnosti Bohemiakombi mezinárodní ucelené vlaky nabízené pod obchodními názvy „Bohemia Express“ a „Kombi CZ“, jejichž prostřednictvím je zákazníkům nabízeno propojení terminálů kombinované dopravy v České republice s 37 terminály v deseti zemích Evropy, zejména v průmyslových oblastech Porúří, Bádenska, Beneluxu, Skandinávie a Itálie. Pod značkou Bohemia Express jsou nabízeny tyto spoje: Lovosice – Duisburg Ruhrort Hafen s pěti odjezdy týdně a s přímým napojením na ucelené vlaky do Rotterdamu, Antverp, Ludwigshafenu, Basileje a Lyonu a spoje Lovosice – Hamburg vypravované také pětkrát týdně a navazující na ucelené vlaky do Kielu, Rostocku, Lübecku, Taulova a dále do Skandinávie. Pod názvem Kombi CZ jsou prodávány spoje z Lovosic do kontejnerového terminálu v Paskově. Těmito vlaky jsou přepravovány jak klasické 20’ a 40’ kontejnery, tak výměnné nástavby a samozřejmě i silniční návěsy. Velký podíl zátěže představují nádržkové kontejnery, jejichž přeprava po železnici výraznou měrou přispívá ke zvýšení bezpečnosti kontinentálních přeprav chemických produktů, resp. nebezpečného zboží. Zvláštní nabídkou je cca 1 x týdně vypravovaný spoj Charleroi – Lovosice – Charleroi přepravující zejména silniční návěsy ložené tabulovým sklem.



Velkým přínosem pro ČD Cargo je fakt, že operátor Bohemiakombi „přetahuje“ na železnici typicky silniční zboží, které by jinak jelo po silnici. Jedná se přitom o takové množství ryze silničního carga, kterým je naplněno 26 pravidelných vlaků týdně. Pro naši akciovou společnost představuje pozitivum také skutečnost, že velká část výše uvedených spojů je ukončena v kontejnerovém terminálu společnosti ČD-DUSS Terminál, a.s., s jejíž činností seznámíme čtenáře v některém z dalších pokračování našeho seriálu.

Michal Roh, Petra Čermáková
Foto: Vladimír Fišer

Vývoj informačních systémů ČD Cargo pokračuje (10)

TMS Transportation Management System

Jednou z hlavních součástí provozně-obchodního informačního systému ČD Cargo, a.s., je systém Transportation Management System (TMS), který propojuje obchodní systémy (zejména OSCAR) s provozními systémy (zejména DISC, PRIS nebo UDIV) a který organizuje a řídí přepravu z pohledu objednávek, zakázek a realizace přepravních cest.

Díky tomuto systému jsou tak pohromadě veškeré informace související s realizací obchodního případu, které jsou důležité nejen pro bezchybný průběh této realizace, ale také pro její následné vyhodnocení.

První etapa vývoje systému TMS byla ukončena v roce 2013, kdy byl vyvinut zcela nový systém pro správu a evidenci údajů o objednávkách zahrnující celý životní cyklus zásilky. Prostřednictvím systému TMS lze tedy již nyní sledovat celou objednávku od její rezervace, přes sledování polohy při přepravě, až po její fakturaci.

Do budoucna je plánováno, že TMS bude postupně pokrývat realizaci jakékoliv přepravní zakázky (vozové zásilky, ucelené vlaky, intermodální přeprava, realizace dodávky služeb zdrojů – např. strojvedoucí nebo lokomotiva, objednání prázdných vozů zákazníkem nebo interní zakázky sloužící pro technické přesuny nebo optimalizace rozložení vlakové kapacity) a dále i realizaci ostatních služeb (produktů) ať již souvisejících přímo s přepravou, nebo realizovaných samostatně (zajištění logistických služeb, vlečkových služeb apod.).

Níže uvedené schéma znázorňuje základní vazby systému TMS na ostatní systémy ČD Cargo. Veškeré výměny dat jsou realizovány prostřednictvím ESB (Enterprise Service Bus), jež poskytuje jednotnou platformu pro propojení a výměnu dat všech informačních systémů používaných v ČD Cargo.

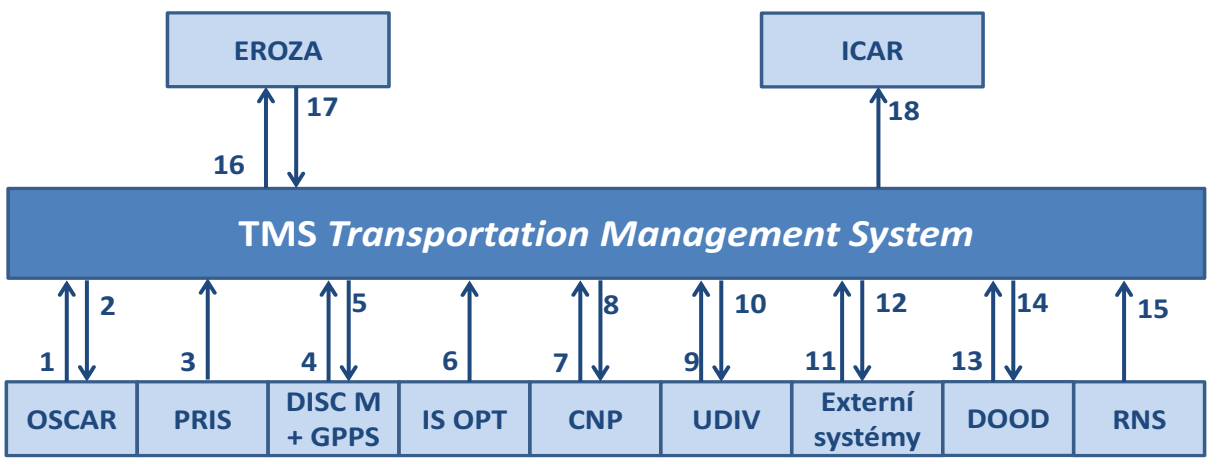
TMS sbírá v průběhu realizace obchodního případu data týkající se provozních či fakturačních událostí anebo nákladových položek z provozních systémů a následně tato data poskytuje za účelem sledování průběhu přepravy, tvorby podkladů pro fakturaci či poskytnutí podkladů pro nákladovou kalkulaci zakázky. TMS má tedy za úkol zkonsolidovat objednávku z různých zdrojů – E-ROZA, OSCAR, PRIS nebo ÚDIV, tuto objednávku popsat, definovat realizované služby a rozložit realizaci přepravy na přepravní objednávky.

V rámci probíhajícího programu „Upgrade informačních systémů ČD Cargo, a.s., ve vazbě na TSI-TAF“ se další etapa vývoje systému TMS soustředí zejména na:

- Konsolidaci provozních dat objednávky v celém procesu realizace přepravy (tato data pak budou následně prostřednictvím aplikace EROZA nabízena zákazníkům jako informace o přepravě – přehled objednávek, zobrazení detailu objednávek, vyhledávání apod.).
- Zajištění realizace přihlášky nakládky přes EROZA – TMS do UDIVu.
- Rozšíření vazby na aplikaci DISC M a postupný přechod na automatické místenkování přeprav na základě vznikajících objednávek.
- Realizaci vazeb na systémy ostatních evropských dopravců dle požadavků definovaných v rámci dvoustranných smluv (A40) a v rámci definice systému pro výměnu dat ORFEUS (A41).
- Vytvoření vazby na PRID PDV (Provozní databáze vozů) a tím rozšíření struktury provozních dat vozů o technické a další informace.
- Zapracování dat o obsluze manipulačních míst – databáze manipulačních míst a vleček, včetně navazujících smluv, plány obsluh manipulačních míst, informace o předávání a převzetí vozů včetně výpočtu doby pobytu.

Vývoj systému TMS bude probíhat i v dalším období, kdy se chceme již více zaměřit na řešení komerční části realizace obchodních případů přes jednotlivé služby (produkty). Postupně tak bude naplňován cíl, aby TMS byl základním zdrojem informací pro ucelené vyhodnocování dílčích obchodních případů realizovaných ČD Cargo.

Tomáš Michalec



1. Informace o smlouvách, kalkulace ceny, produkty
2. Požadavek na zasmluvnění přepravy
3. Stav realizace (provozní události vozu), technická data o voze
4. Z DISM - Předpokládaný příjezd vozu do stanice určení
   Z DISC GPPS - plány obsluh Manipulačních míst
5. Data objednávky
6. Informace o fakturaci, řezy přepravy
7. Data zásilky (Nákladní list)
8. Data objednávky
9. Přihláška nakládky
10. Objednávka prázdného vozu
11. Informace o zásilce (SOČ, A40, A41)
12. Informace o zásilce (A40, A41)
13. Data o zákaznících
14. Požadavek na zavedení zákazníka
15. Informace o reklamacích
16. Data objednávky - přehled, detail, stav realizace
17. Dotaz na objednávky
18. Data objednávky - souhrn informací o skutečné realizaci pro vyhodnocení v datovém skladu - výkony, tržby, náklady (plánované x skutečné)

Upgrade informačních systémů ČD Cargo, a.s., ve vazbě na TSI-TAF

CZ 1.01/1.2.00/12.0287

Projekt je realizován v rámci Operačního programu Doprava,

prioritní osy 1 – „Modernizace železniční sítě TEN-T“,

podprogramu 2 – „Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s Technickými specifikacemi pro interoperabilitu a rozvoj telematických systémů“.

Operační program Doprava

Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Fond soudržnosti

Zářijové přepravy vápna z Berouna do Brniště

Mezi jedno z nejvýznamnějších ložisek uranové rudy v České republice patřila vedle nechvalně známého Jáchymova též severočeská oblast pod jižními svahy Ještědu, Hamr na Jezeře nebo Stráž pod Ralskem.

Ve Stráži probíhala těžba v letech 1967 až 1996 a většina zde vytěžené uranové rudy putovala do Sovětského svazu (později Ruska), kde z ní bylo vyráběno jaderné palivo jak pro civilní využití (jaderné elektrárny), tak pro účely vojenské. Po změnách geopolitických poměrů po roce 1989 ztrácela zdejší těžba na významu, až byla po polovině devadesátých ukončena úplně. Tím ovšem ani zdaleka nedošlo k ukončení činnosti zdejšího dolu, neboť po skončené těžbě zde zbyla gigantická ekologická zátěž, jejíž odstraňování potrvá zřejmě déle, než jak dlouho zde fungovala těžba. Proto zde již téměř dvacet let probíhá rekultivace ložiska, jehož vedlejším produktem je i dnes získávání malého množství uranu, který je odsud pravidelně expedován.

Problémem velmi ekologicky nešetrné těžby byla její chemická technologie, konkrétně podzemní loužení uranové rudy vrty z povrchu, zkráceně kyselé loužení pomocí loužícího činidla H_2SO_4 (kyseliny sírové) a oxidační látky HNO_3. Na ložisku bylo za historii těžby odvrtáno 2 210 průzkumných a 7 684 těžebních vrtů a založeno bylo 35 vyluhovacích polí na ploše 700 ha; plocha dobývacího prostoru je 24,1 km^2, hloubka dobývání se pohybovala zhruba kolem 220 m pod povrchem. Do roku 1996 bylo vytěženo celkem 15 562 t uranu, čímž se do podzemí dostalo skutečně velké množství kyseliny sírové. Po chemické těžbě uranu zůstalo v horninovém prostředí cca 286 milionů m^3 zbytkových technologických roztoků. Do podzemí bylo během těžby vtlačeno více než 4 miliony tun kyseliny sírové, z čehož zhruba 80 % zreagovalo s horninou a 800 tisíc tun se zde dosud nachází ve formě volné H_2SO_4. Dále bylo do podzemí vtlačeno několik set tisíc tun dalších chemikálií, především na bázi dusíku, fluoru a chlóru. Vzhledem k uvedenému množství těchto jedovatých látek probíhá rekultivace a sanace celého prostoru. Ta je řešena technologií řízeného čerpání a čištění zbytkových technologických roztoků ve stanici likvidace kyselých roztoků a neutralizační dekontaminační stanici. Touto technologií postupně vznikají látky, jako je krystalický kamenec a síran hlinito-amonný, o maximální kapacitě 5,5 m^3 za minutu. Takto vznikají dále zpracovatelné anebo alespoň bezpečně složitelné, látky včetně vyčištěné vody, která je vypouštěna do řeky Ploučnice.

Předávka zátěže mezi lokomotivami ČD Cargo 743.001 a vlečkovou 740.708 v Brništi 4. září

Vlak Mn 64932 Liberec – Brniště (odklon vlaku Mn 86120) projíždí 11. září nejnáročnější úsek celé tratě mezi stanicemi Rynoltice a Zdislava DSC

Jednou ze základních surovin nezbytných pro tyto sanační technologie je nehašené vápno, které je sem dodáváno z Vápenky Čertovy schody v Českém krasu u Berouna a které je sem přepravováno jejími vlastními vozy Uacs jako vozové zásilky vlaky ČD Cargo. Ty jsou manipulačními vlaky přistavovány na vlečku těžebního prostoru, napojenou na síť SŽDC ve stanici Brniště na trati Česká Lípa – Liberec. Za normální provozní situace jsou vozy přepravovány přes Děčín a Českou Lípu. Změna však nastala letos v první polovině září, kdy byla trať mezi Českou Lípou a Brništěm z důvodu výlukových prací nesjízdná. Obsluha Brniště tedy musela být realizována z druhé strany od Liberce, čímž se nákladní vlaky dostaly na úsek severočeské transverzálky přes viadukt u Noviny, kde za normálních okolností není nákladní doprava pravidelně provozována.

Text: Martin Boháč
Foto: Antonín Němeček

Železniční tratě, kde vládne jen nákladní doprava (25)

Trať bez osobní dopravy – přeshraniční úsek Černousy – Zawidów

V případě této tratě se jedná sice jen o krátkou, ale velmi důležitou součást hlavní dráhy spojující české vnitrozemí a jihovýchodní cíp dnešního Polska. Historie tratě sahá do roku 1872, kdy byla společnosti Jihoseveroněmecké spojovací dráhy (SNDVB) vydána koncese ke stavbě a provozování parostrojní železnice Liberec – Černousy – zemská hranice s Pruskem, resp. s tehdy nově vzniklou Německou říší.

Stejným dokumentem byla téže společnosti vydána i koncese ke stavbě a provozování vedlejší tratě Železný Brod – Tanvald. Na pruské straně návaznou trať od hranice do Zhořelce vybudovala společnost Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft a za společnou pohraniční stanici byl určen Seidenberg (dnešní Zawidów). Provoz byl zahájen 1. července 1875 a trať až do zestátnění v roce 1909 (resp. zpětně k 1. lednu 1908) patřila SNDVB. Té byl také krátce po zahájení provozu v roce 1875 pronajat i pruský úsek od státní hranice až do Seidenbergu, jak bývalo v té době u přeshraničních železničních tratí obvyklé. V jízdním řádu 1914 byla celá hlavní trať bývalé SNDVB Německý (Havlíčkův) Brod – Rosice (Pardubice-Rosice nad Labem) – Liberec – Seidenberg označena číslem 115 a po přeshraničním úseku bylo vedeno sedm dvojic osobních vlaků, z nichž většina jezdila až z a do Rosic s jízdní dobou přes šest hodin.

Po zestátnění převzaly trať i provoz na ní rakouské Státní dráhy (kkStB) a po roce 1918 nově vzniklé ČSD, přičemž na provozních poměrech se nic zásadně nezměnilo a místem styku mezi československými a německými železnicemi zůstal stále Seidenberg. Po německém záboru Sudet na podzim roku 1938 připadla celá trať až do Liberce Německým říšským drahám, které jí označily číslem 160e a zahrnuly do jedné tabulky spolu s tratí Zhořelec – Žitava (Görlitz – Zittau). Velké změny v mezinárodním provozu zde nastávají po roce 1945, kdy vzniká nová německo-polská hranice na Odře a Nise a ze Seidenbergu se stává polský Zawidów. S novými politickými poměry vzniká také potřeba napojení přechodu do vnitrozemí, tentokrát polského. Původní trať totiž ze Zawidówa směřovala severozápadně a u Hagenwerderu překračovala řeku Nisu, na jejímž levém břehu se napojovala na trať Zhořelec – Žitava. Tento směr po vzniku nové hranice samozřejmě ztratil smysl a nový provozovatel PKP tehdy přistoupil k vybudování spojky opačným směrem do stanice Mikułowa na hlavní trati Zhořelec – Lubaň. Ta byla uvedena do provozu 3. října 1948. Při vybudování této spojky bylo z větší části využito tělesa místní dráhy Schönberg – Nikolausdorf (Sulików – Mikułowa) z roku 1926. V roce 1950 pak byla vybudována ještě druhá spojka jihozápadním směrem, která Zawidów spojila s jižní částí tratě Zhořelec – Žitava, především z důvodu spojení hnědouhelných dolů v okolí Bogatynie s polským vnitrozemím.

Dvojče lokomotiv řady 742 vjíždí s průběžným nákladním vlakem do pohraniční přechodové stanice Zawidów

Přes státní hranici bývala provozována osobní doprava, která samozřejmě mívala větší význam v dobách, kdy se na obou stranách hranice mluvilo německy, nicméně ani v těchto dobách nebývala příliš silná a nikdy tudy zřejmě nejezdil žádný rychlík, a to ani v letech 1938 – 1945, kdy bylo zdejší území „sceleno“ do jednotné Německé říše. V poválečných letech byla osobní doprava omezena pouze na služební osobní vlaky, přivážející, resp. odvážející československý personál do pohraniční stanice Zawidów. Provoz těchto vlaků skončil koncem devadesátých let 20. století.

Ve stanici Zawidów si předáváme uhelné soupravy s dopravcem STK

Trať, v dnešních jízdních řádech označená číslem 037, měla vždy mnohem větší význam pro nákladní dopravu, což platí dodnes. Hlavní přepravovanou komoditou zde vždy bývalo a je i nadále hnědé uhlí z povrchových dolů u Bogatynie (přípojná žst. Turoszów). Uhlí míří přes Zawidów k českým i slovenským příjemcům, mezi něž patří především teplárny, jako jsou např. Písek nebo Příbram, nebo slovenské Martin a Zvolen, a dále například Spolana Neratovice. Dále je přes tento přechod, z české strany oficiálně nazvaný „Frýdlant v Čechách státní hranice“, importována například kyselina sírová pro různé české chemické podniky, nebo řezivo. V opačném směru jsou jednoznačně nejdůležitějším artiklem osobní automobily Škoda z Mladé Boleslavi, které v ucelených vlacích míří zpravidla jednou denně k polskému dovozci v Poznani. Kromě této zátěže je přechod ve velké míře využíván pro návrat prázdných vozů ČD Cargo z Polska, především z přístavu Štětín. Na polské straně je zátěž dopravována různými dopravci, u vlakotvorných vlaků z uzlu Wegliniec a u automobilů Škoda je to PKP Cargo, u uhelných z Turoszówa pak STK; objevit se zde ale mohou i jiní.

Co se hnacích vozidel týče, jako téměř všude jinde na síti ČSD i zde parní provoz uzavírala řada 556 „štokr“, kterou v sedmdesátých a osmdesátých letech postupně vystřídaly stroje řady T 466.0 (později 735, zde přezdívané „fujary“), T 466.2 (742), T 748.3 (753) a nejnověji 753.7 ČD Cargo. Posledně jmenované zde dnes spolu s řadou 742 nesou hlavní tíhu provozu, a to až na rameni do Turnova a v některých případech až do Nymburka.

Text: Martin Boháč
Foto: Michal Roh

Liniové vlaky „Silesia“, „Moravia“ a „Mazovia“ polského dopravce DB Schenker Rail Polska

Polský dopravce DB Schenker Rail Polska, patřících do německé skupiny DB Scheneker, v Polsku provozuje a neustále rozvíjí systém tzv. liniových vlaků, neboli vlaků, přepravujících jednotlivé vozové zásilky. Protože přeprava jednotlivých vozových zásilek je téma v České republice i v Evropě velmi diskutované, stojí jistě za to se na tento poměrně unikátní systém podívat trochu podrobněji.

Současná síť těchto vlaků se skládá ze tří tras: vlaku Silesia, Moravia a Mazovia. Rozsah provozu těchto vlaků a jejich trasy jsou následující:

Vlak **Silesia** jezdí 5 – 6x týdně, a jeho koncovým, resp. výchozím bodem v Polsku je Sosnowiec Jęzor Centralny JCA, což je stanice ležící na síti provozovatele Infra Silesia. V Německu je jeho terminálem seřaďovací stanice Senftenberg a těchto dvou koncových stani manipuluje ještě ve stanicích Gliwice Port, Slawiecice a Wroclaw-Gadów. Provozován je od roku 2010

Vlak **Mazovia** jezdí 3x týdně v trase Frankfurt nad Odrou – Poznaň – Kutno a zpět. Konkrétní dny v týdnu, kdy je vlak zaváděn jsou v prxi pravděpodobně stanovovány podle skutečných objemů dostupné zátěže. Vlak Mazovia je v provozu od poloviny prosince roku 2013.

Mezi vlaky **Silesia** a **Mazovia** by 2x týdně (pondělí a čtvrtek) měla být provozována spojka mezi stanicemi Poznań-Franowo a Wrocław-Gadów. V praxi tomu tak ale není a tento vlak je nejčastěji zaváděn jen jednou týdně

Vlak **Moravia** je provozován 3x týdně v trase Bohumín – Sławięcice, út/čt/so (ne); vlak Moravia v provozu od podzimu 2012

Celá popisovaná síť vychází z historických podmínek, kdy současný DB Schenker Rail Polska vznikl kolem roku 2005 postupnou akvizicí několika zavedených polských privátních dopravců a speditérů (např. PCC Rail Szczakowa, PTKiGk, NZTK, Spedkol) s dlouhou tradicí fungování (například u PCC Rail Szczakowa je udávána historie více než 50 let). Tyto firmy jednak disponovaly vlastní drážní sítí, zejména v oblasti Horního Slezska (dnes Infra Silesia), a dále působily na vlečkách řady významných podniků v této oblasti, zejména v sektoru těžebního a chemického průmyslu. Takovýto konsolidovaný systém pak pochopitelně poskytuje dobrý základ pro vytvoření poměrně efektivní sítě, umožňující přepravovat mezi svými uzly nejen ucelené vlaky hromadných substrátů, ale i jednotlivé vozové zásilky. Další výhodou je vazba na mateřský DB Schenker Rail Deutschland, umožňující přepravu vozových zásilek nejen do a z Německa, ale i celé západní Evropy.

V úvahu je nutné vzít určitá specifika polského trhu nákladní železniční přepravy, který je značně liberalizován a na němž se prakticky všichni hráči zaměřují pouze na přepravy hromadných substrátů (nejvíce černého uhlí) v ucelených vlacích, což přirozeně vytváří určitý prostor pro provozování systému přeprav vozových zásilek pro skupinu některých zákazníků.

I přes tyto unikátní vstupní podmínky nelze zatím říct, že se jedná o univerzální a otevřený systém přepravy jednotlivých vozových zásilek, jaký známe z provozu tzv. národních dopravců na sítích svých domovských zemí.

Celý systém naráží na některá vnější i vnitřní omezení. Těmi jsou především:

- stále existující konkurence PKP Cargo, i když to samo přepravy jednotlivých vozových spíše utlumuje, nicméně i v současné době je stále schopno působit na většině polské železniční sítě
- velmi ostrá konkurence silniční dopravy, kdy samotná skupina DB Schenker je v Polsku velmi aktivní…
- omezení rozsahu sítě na body, kde má celá skupina DB Schenker Rail Polska vytvořeny technologické a provozní základny, tedy především na oblast Horního Slezska a v určité míře například Poznaně (vlečka automobilky VW Poznań)
- administrativně obchodní omezení, mezi která především patří obtížná administrace RIVového nájemného u vozů volného oběhu jiných národních dopravců, než je mateřský DB Schenker Rail Deutschland

Vlak Mazovia u Poznaně 9. září 2014

Obsluha vlečky automobilky a distribučního skladu nových automobilů VW v Poznani 10. září 2014

Z omezení pak vyplývá skladba zátěže jednotlivých vlaků. Jak vyplývá z výše uvedeného, jsou na všech vlacích přepravovány jednak privátní vozy (což jsou prakticky jen cisternové vozy) a dále vozy volného oběhu DB Schenker Rail Deutschland. V minimální míře se na vlaku Moravia občas vyskytují i zásilky ve vozech ČD Cargo, kdy je ale vždy ze strany ČD Cargo nutná úleva na RIVovém nájemném. Tedy těžištěm přeprav celého systému jsou dvě komodity: chemie (privátní cisternové vozy) a hutní výrobky (vozy Shimms a Rens DB Schenker Rail Deutschland). Tyto komodity jsou v malé míře doplňovány například řezivem z Německa do Polska, opět na vozech DB Schenker Rail Deutschland.,

Lze tedy říci, že celý systém by mohl letos přepravit zhruba 400.000 – 500.000 tun zboží, což jsou zhruba 4% z celkového objemu DB Schenker Rail Polska za rok 2013 (cca 14 milionů tun). Pro srovnání – ČD Cargo přepravilo za rok 2013 v segmentu jednotlivé vozové zásilky/skupiny vozů cca 25 milionů tun zboží. A celkový objem zboží přepraveného po železnici v Polsku (včetně ucelených vlaků) za rok 2013 byl 233 milionů tun.

Z výše uvedeného tedy plyne, že na vybudování efektivního síťového systému provozu vozových zásilek je třeba vynaložit mnoho času a investovat nemálo finančních prostředků. Dále je ale též třeba disponovat výkonným a robustním páteřním systém (ucelených vlaků), na kterém je možné vystavět „nadřazenou“ síť jednotlivých vozových zásilek. Rozhodně je nepravděpodobné, že by jakýkoli dopravce vystavěl obdobný systém na území jiného státu na „zelené louce“ ze dne na den.

Text a foto: Martin Boháč

Měření radioaktivity v Horním Dvořišti

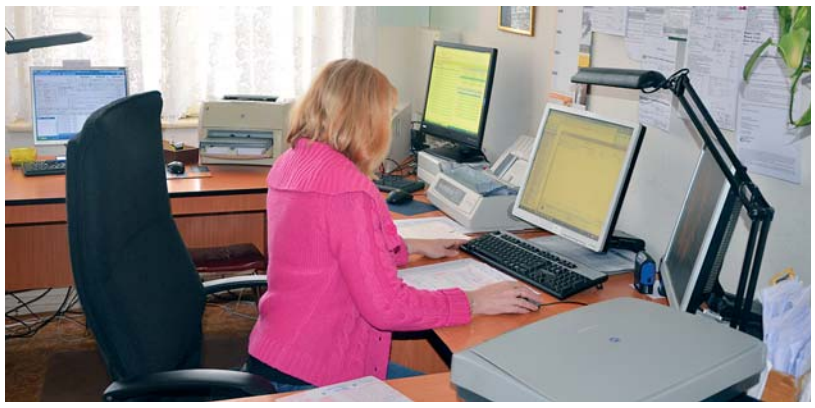
Pohraniční přechodové stanice (PPS) se již v dávné minulosti výrazně odlišovaly od ostatních stanic, zejména co se týče jejich vybavení.

Ve větších „pépéeskách“ byly postaveny vodárny a výtopny; pokud se jednalo o společné pohraniční stanice, byly zde vystavěny výtopny obou spolupracujících společností. Samozřejmou součástí PPS byla celá řada skladišť včetně celních, obrysnice, zařízení pro napájení dobytka nebo kolejové váhy. Avšak doba se mění. Výtopny osiřely a vozba je stále častěji zajišťována interoperabilními lokomotivami. Staré váhy nahradily váhy dynamické o délce až 22 metrů, na kterých je možné zjišťovat hmotnost obsahu vozových zásilek již při příjezdu vlaku do stanice.

Objevují se však zařízení zcela nová, jako např. zařízení na měření radioaktivity. Jednou ze stanic, která je takovým „radioaktivním rámem“ vybavena, je Horní Dvořiště na pomezí Čech a Rakouska. Přes tuto pohraniční přechodovou stanici putuje ročně do zahraničí okolo 250 tisíc tun železného šrotu, přičemž asi nejvýznamnějším odběratelem je ocelárna společnosti Voestalpine v Linci, další šrot putuje do italských oceláren. S ohledem na to, že v zásilkách železného šrotu se může ojediněle nacházet součástka vykazující radiační záření, je nutné takové případy eliminovat a včasným zásahem odstranit negativní vliv takovéto zásilky na životní prostředí. Certifikát o bezpečnosti zásilek dnes také vyžaduje většina zahraničních odběratelů. To byly hlavní důvody výstavby rámu na měření radioaktivity v Horním Dvořišti.

Venkovní část zařízení na měření radioaktivity je spolu s dynamickou váhou umístěná na koleji č. 4 stanice Horní Dvořiště.

Výstavba rámu byla zahájena v březnu letošního roku a už 10. června bylo zařízení zkolaudováno. Vlastníkem zařízení je firma FIREMET, jeho obsluhu však zajišťují zaměstnanci ČD Cargo, kteří museli být proškoleni z jeho obsluhy a také poučeni o postupu v případě zjištění překročení povolené meze radiačního záření. Pokud se vyskytne taková zásilka, musí být provedeno opakované měření, a pokud i to překročení radioaktivity potvrdí, vůz je z vlaku vyřazen a ČD Cargo o této skutečnosti neprodleně informuje společnost FIREMET, která v tomto případě postupuje podle instrukcí Státního úřadu pro jadernou bezpečnost. Pokud by došlo k poruše zařízení, která by znemožnila uskutečnit měření, musí si odpovědný pracovník ČD Cargo vyžádat od odesílatele proveditelný návrh, jak se zásilkou dále nakládat.



Vozová disponentka Jiřina Hanzalíková zpracovává protokoly s výsledky měření radioaktivity zboží.

Měřicí stanice je umístěna na koleji č. 4 v železniční stanici Horní Dvořiště a navazuje na dynamickou kolejovou váhu. Znamená to, že při příjezdu vlaku je zkontrolována nejen radioaktivita, ale rovněž hmotnost zásilek. Výsledky obou měření se zobrazují v kanceláři vozového disponenta ve staniční budově. Výsledek měření pro každý jednotlivý vůz musí být uveden v protokolu, který vyhotovuje pracovník ČD Cargo. Jeden stejnopis protokolu pak připojí k přepravnímu dokladu, zpravidla nákladnímu listu CIM. Kopie protokolu je elektronicky zasílána také odesílateli.

Instalace rámu na měření radioaktivit v Horním Dvořišti nese své ovoce. To potvrzuje i ředitel provozní jednotky České Budějovice Ing. Petr Vejs, do jehož obvodu stanice spadá: *„Za poslední dobu dosti výrazně stoupl zájem zákazníků o přepravy šrotu přes Horní Dvořiště. Předpokládám, že letos ho tudy odvezeme přes 300 tisíc tun, což bude minimálně o 50 tisíc tun více než v loňském roce.“*

Text a foto: Michal Roh

Nahlédnutí do historie: Trať Chomutov – Vejprty

Foto měsíce v minulém čísle Cargováku nás upozornilo na fakt, že v letošním roce uplynulo 145 let od zahájení stavby tratě Chomutov – Vejprty. Dříve trať s velkým významem pro osobní a zejména nákladní dopravu dnes chátrá a pravděpodobně je otázkou času, kdy na ní bude provoz zcela zastaven.

Podívejme se nyní proto alespoň v krátkosti do její historie, do doby, kdy přes hřeben Krušných hor duněly těžké uhelné vlaky v čele se silnými parními lokomotivami.

Od roku 2002 bylo přes hraniční přechod ve Vejprtech přepravováno černé uhlí sloužící jako palivo pro parní lokomotivy provozované na úzkorozchodné dráze mezi Cranzahlem a Kurort Oberwiesenthalem. Dopravcem vlaků byla společnost BVO. (sbírka Michal Roh)

Zájem o výstavbu náročné horské tratě z Chomutova do Saska mělo více firem, mezi kterými byla i společnost Ústecko-teplické dráhy, Buštěhradská dráha nebo společnost Britania. Buštěhradská dráha nakonec v konkurenčním klání zvítězila a na jaře roku 1869 se rozběhly první vyměřovací a stavební práce. Trať byla navržena ve dvou variantách, přičemž ve variantě přes Novou Vísku bylo počítáno s výstavbou sedmi tunelů. Nakonec zvítězila varianta v podobě, v jaké trať známe dnes, tzn. z Chomutova přes Černovice, Dominu, Křímov, Rusovou, Měděnec a Kovářskou do Vejprt. Stavbu poznamenala tragická událost 6. července 1870, kdy došlo k požáru v táboře Trhanů, při kterém zahynula více než stovka osob, zejména dětí. 12. května 1872 byla trať po několika zkušebních jízdách předána do provozu, avšak pouze pro nákladní dopravu. Důvodem tohoto omezení byl fakt, že nebyl stavebně dokončen úsek na saské straně do Annabergu. O jeho výstavbu se zasloužil tzv. Annaberský komitét, v jehož čele stáli místní podnikatelé Hermann Ohme a Bruno Hempel. Provoz na celé trati byl pak slavnostně zahájen 1. srpna 1872.

O tom, že se od počátku jednalo o významnou spojnici, svědčí velikost výpravních budov ve všech stanicích, zvláště pak ve Vejprtech. Bohužel většina výpravních budov již byla zbourána. Z budovy ve Vejprtech, kde měli své kanceláře zaměstnanci rakouských i saských drah, zbylo jen torzo. Nosnou komoditou v nákladní dopravě bylo samozřejmě hnědé uhlí pro rychle se rozvíjející saský průmysl. V roce 1875 byla společností Buštěhradské dráhy dokončena odbočná trať Křímov – Reitznehain, která měla příznivější sklonové poměry a byla na ní postupně přesměrována většina zátěže z vejprtské větve.

„Dráha“ v té době nezajišťovala jen přepravy uhlí, ale i jiných zajímavých druhů zboží, mezi které lze rozhodně počítat sardinky určené firmě Kalla, která v Kovářské vyráběla rybí konzervy. V roce 1945 byl na obou tratích zastaven přeshraniční provoz, na úseku z Křímova do Reitzenhainu byla později doprava zcela zastavena. Boom zažila trať při stavbě vodní nádrže Přísečnice, ale i v pozdějších letech si nákladní doprava stále udržovala poměrně vysokou úroveň – kromě klasických komodit, jakými jsou např. dřevo nebo tříděné uhlí, byl manipulačními vlaky přepravován i magnetit vytěžený v dolech v Měděnci, nábytek za do centrálního skladu firmy Drevounia ve Vejprtech, hutní materiál a výrobky firmy Belet Vejprty (manipulační technika), role papíru nebo špulky pro pobočný závod firmy Benar v Kovářské. Na vlečku SSŽ (obalovna) v dopravně Černovice u Chomutova byl až dvakrát denně přistavován ucelený vlak s kamenivem. Bohužel devadesátá léta 20. století znamenala i v tomto regionu likvidaci celé řady firem a přechod zákazníků na „výhodnější“ silniční dopravu. „Manipuláky“ začaly být na trať vypravovány pouze podle potřeby.

Stanice Křímov na dobové pohlednici (sbírka Michal Roh)

Objektiv fotografa Antonína Němečka zachytil 5. srpna 2010 Mn 86351 s lokomotivou 742.088 před odjezdem z Vejprt

Určitou renesanci z pohledu nákladní dopravy zažila trať na počátku nového tisíciletí, kdy byla uzavřena smlouva mezi tehdejšími Českými drahami a společností BVO o přepravě černého uhlí přes hraniční přechod Vejprty. Po dobu trvání těchto přeprav do konce roku 2005 jsme přes hranice převezli cca 1 500 tun paliva určeného pro parní lokomotivy provozované na úzkorozchodné dráze Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal. Jako zajímavost můžeme uvést, že se jednalo o historicky první smlouvu o spolupráci Českých drah (tehdy státní organizace) se soukromým zahraničním dopravcem – společností BVO Bahn GmbH.

Pomineme-li nahodilé přepravy dřeva z Vejprt nebo Křimova, pak nejdůležitější stanicí pro nákladní dopravu na této trati jsou Černovice u Chomutova, kde se na vlečce zdejšího sila nakládá obilí a vykládají pokrutiny. Roční počet zmanipulovaných vozů však není velký.

Text: Michal Roh

Poděkování patří panu Janu Martáškovi.

Pravidelné školení elektronicky

Jak se již stalo tradicí, i letošní závěr roku je spojen s elektronickým vzděláváním provozních zaměstnanců, které je součástí pravidelného ročního povinného školení. I tentokrát se elektronické školení dotkne téměř všech skupin provozních zaměstnanců, kteří zajišťují přepravu a dopravu zboží. Školení je vyhlášeno 00591-2014-O10 ze dne 30. 10. 2014.

Různé typy profesí znamenají i různé oblasti vzdělávání. Primárním obsahem elektronické výuky je seznámení s druhou změnou nejvýznamnějšího předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1, který byl aktualizován 14. 12 2014. Tato část je určena téměř všem provozním zaměstnancům. To však není jediná oblast školení, se kterou se zaměstnanci potkají. Pro každou skupinu provozních zaměstnanců byly vytvořeny specifické kurzy odpovídající předepsanému rozsahu školení, ať už v přepravní, technické, nebo dopravní oblasti. Někteří ze skupiny školených zaměstnanců budou muset zároveň absolvovat další specifická školení, která souvisí přímo s jejich pracovní náplní. Jedná se např. o školení zaměstnanců vykonávajících svoji činnost na některé z vleček společnosti AWT nebo o školení ze změn předpisu SŽDC D3, který byl rovněž změněn ke dni 14. 12. 2014. Zařazení zaměstnanců do jednotlivých oblastí školení je založeno na základě udržované a využívané odborné způsobilosti.

Jako v loňském roce i v tom letošním probíhá elektronické školení pouze v prostředí Vzdělávacího portálu ČD Cargo, na adrese http://elearning.cdcargo.cz, které v průběhu letošního léta doznalo nemála změn. Zaměstnanci se potkají s uživatelsky příjemnějším prostředím, které umožní jednodušší orientaci v kategorizaci kurzů. Zároveň bude příjemnější i forma sledování plnění výuky pro pověřené zaměstnance JOS, kteří díky vytvořenému komunikačnímu rozhraní budou moci vše kontrolovat přímo v personálním informačním systému EGJE, do kterého se údaje o absolvování budou zapisovat automaticky vždy na konci dne.

K organizaci školení bylo na počátku listopadu vydáno opatření, které je následně doplněno vyhlášením zahájení výuky pro určitou skupinu zaměstnanců. O školení budou zaměstnanci informováni prostřednictvím nadřízených, ale také prostřednictvím interní pošty přímo v prostředí Vzdělávacího portálu. Proto by všichni zaměstnanci měli v tomto období věnovat vzdělávacímu portálu výraznější pozornost.

Dušan Pouzar

Personální oddělení odpovídá

Dotaz: Údajně již bylo rozhodnuto o výši prolongační částky k In-kartám?

Obdrželi jsme z ČD, a.s., informace o tom, že ministr dopravy Ing. Antonín Prachař již s účinností od 1. 1. 2015 podepsal úpravu Tarifu, kterým bylo pro držitele zaměstnaneckých In-karet stanoveno jízdné a přepravné **pro roky 2015, 2016 a 2017.**

Úhrada se provádí zaplacením jízdného a přepravného, jehož hodnota je stanovena ve stejné výši, jak tomu bylo pro rok 2014, tzn. v těchto hodnotách: ***ve výši 1000,- Kč pro zaměstnance, rodinné příslušníky zaměstnanců a důchodců (vyjma dětí) a 500,- Kč pro důchodce a děti.***

Podrobnosti úhrady jízdného a přepravného stanovuje prolongační rozkaz, který vydávají ČD, a.s. Po jeho obdržení budeme ihned novelizovat znění IN ČDC **PERs-10-B-2011 – Poskytování vnitrostátních zaměstnaneckých jízdních výhod,** která je vždy v platném znění zveřejněna na portále ČDC v registru IN a v tištěné podobě je k dispozici na každém personálním pracovišti společnosti ČDC, která jsou umístěna v sídlech JOS.

Bc. Věra Drncová

Foto měsíce

Kdo má navrch? Silnice nebo železnice? Snímek **Martina Navrátila** zachytil zajímavý „souboj“ obou druhů doprav na souběhu nedaleko Čáslavi. V této souvislosti se samozřejmě nabízí otázka, zda jsou podmínky pro železniční a silniční dopravu srovnatelné.

Vydavatel: ČD Cargo, a. s. Redakční tým: Michal Roh, Michala Bílková, Martin Boháč, Dušan Pouzar, Petra Čermáková, Hana Zdechovanová, Zdeněk Šiler, Kamila Chovancová
Tisk, sazba a grafická úprava: DTP Futura, s.r.o., **Adresa redakce:** Redakce Cargováku ČD Cargo, a. s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 Holešovice
e-mail: cargovak@cdcargo.cz, www.cdcargo.cz, Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 19835.