Cargovák

12
2014

Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Popřejme si nejen šťastné a veselé Vánoce

Konec roku snad každého z nás svádí k bilancování právě uplynulého období. S blížícím se Silvestrem se tyto tendence ještě více prohlubují. S uspokojením si vzpomeneme na věci, které se nám povedly, neúspěch naše tváře zachmuří, a ať chceme nebo ne, donutí nás k zamyšlení. Řešíme, zda jsme se v důležitých životních situacích zachovali správně nebo co bychom dnes udělali jinak.

V případě firmy je pak bilancování přímo životní nutností, neboť konec roku je obdobím všech možných uzávěrek, hodnocení dosažených výsledků a přijímání rozhodnutí, které ovlivní dění ve společnosti v roce následujícím. Ano, žijeme v zajetí čísel, proto je pro každou firmu konec roku tak důležitý. Nejinak je tomu v ČD Cargo. I přesto, že plnění plánu je vyhodnocováno průběžně, s napětím očekáváme, kolik tun zboží se nám ještě v prosinci podaří přepravit, zda bude dostatek vozů na pokrytí požadavků zákazníků apod. Dosavadní výsledky naznačují, že letošní rok nebude neúspěšný. Podařilo se nám získat řadu nových obchodních případů a úspornými opatřeními výrazně zefektivnit provoz. Důležitým mezníkem bylo i rozhodnutí o přípravě expanze na evropské trhy.

I přesto, že se dobrými výsledky nesmíme nechat ukolébat, prožijme nejen Vánoce, ale celý závěr roku v klidu a pohodě se svými blízkými. Na rozdíl od firemního života v tom lidském je řada důležitějších milníků, než je konec kalendářního roku. Pokud patříte k těm, kteří si na Nový rok rádi dávají různá předsevzetí, dejte si je. Ale věřte, že podstatnější je se na život, a to nejen v příštím roce, dívat s optimismem. Proto si do nového roku vzájemně popřejme hodně zdraví, energie a notnou dávku toho optimismu, abychom na konci roku 2015, při dalším bilancování, byli co nejspokojenější.

Michal Roh

Nový ministr dopravy

Novým ministrem dopravy se ve čtvrtek 4. prosince 2014 stal Dan Ťok. Prezident Miloš Zeman ho na Pražském hradě jmenoval v dopoledních hodinách, do úřadu jej uvedl premiér Bohuslav Sobotka. Ministr a premiér se shodli na základních prioritách resortu dopravy, kterými jsou stabilizace situace na ŘSD a ve společnosti České dráhy a zajištění výběrového řízení na nového provozovatele mýtného systému.

z tiskové zprávy MD

Dřevo je jednou z tradičních komodit přepravovaných po železnici. Snímek Miloše Krátkého nám ji však představuje v trochu jiné podobě a alespoň částečně nás vrací do doby, kdy na Čiernohronské lesní železnici probíhaly pravidelné přepravy dřeva. Sněhová pokrývka zároveň navozuje atmosféru blížících se Vánoc.

Rozhovor s Ing. Zdeňkem Škvařilem

Od 1. listopadu 2014 odpovídá za úsek provozu v akciové společnosti ČD Cargo Ing. Zdeněk Škvařil, dosavadní ředitel provozní jednotky Brno. Nástup do nové funkce byl důvodem, proč jsme mu položili několik otázek.

▸▸ V oblasti železniční nákladní dopravy pracujete od roku 1994. Jak vnímáte změny, které se za tu dobu v tomto segmentu odehrály?

Velkými změnami prošel nejen segment železniční nákladní dopravy, ale i České dráhy, resp. ČD Cargo. V devadesátých letech jsme na úrovni tehdejších obchodně-provozních ředitelství museli postupně nahradit plánovače přeprav obchodníky a vybavit je novými informačními systémy. Naše provozní zaměstnance jsme museli krok po kroku učit, že zákazník je skutečně naším pánem a bez jeho zboží se neobejdeme. Konkurovaly nám nejen kamiony, ale zvláště pak dynamicky se rozvíjející další železniční dopravní společnosti. Postupem času byly některé činnosti, jako např. obchodní, centralizovány. Na místní úrovni zůstalo řešení technologií a zajištění vlastního „kšeftu“.

Za významný milník považuji vznik ČD Cargo před sedmi lety. Bylo třeba stanovit nová pravidla, legislativu. Více než předtím se do popředí dostala ekonomická stránka zajištění přeprav, ale dnes mohu s hrdostí prohlásit, že jsme minimálně na stejné úrovni jako bývalí národní dopravci v okolních státech. Je velmi dobře, že jsme neusnuli na vavřínech a pokračujeme v cestě úspory nákladů a zákazníky oslovujeme novými věcmi, jako např. elektronickou výměnou dat.

Ing. Zdeněk Škvařil, člen představenstva odpovědný za úsek provozu

▸▸ Do funkce člena představenstva odpovědného za úsek provozu jste přešel z pozice ředitele PJ Brno. Přinášíte si s sebou nějaké náměty na zlepšení činnosti provozu v rámci celé sítě ČD Cargo?

Jsou dvě věci, které bych rád na generálním ředitelství uvedl do praxe. Z úrovně provozních jednotek jsme často kritizovali rozdílnost přístupu k různým záležitostem. Proto bych rád sjednotil metodiku ve vztahu k provozním jednotkám. Druhou oblastí, kterou bych se chtěl intenzivně zabývat, je komunikace mezi obchodem a provozem. Jsem si vědom toho, že obchod potřebuje mít v každé provozní jednotce jednoho partnera, se kterým bude řešit provozní zajištění obchodního případu.

▸▸ Již jste zmínil spolupráci obchodu a provozu. Jak ji vnímáte ve své nové pozici?

Z úrovně provozní jednotky cítím, že spolupráce mezi těmito útvary se za poslední dobu výrazně zlepšila. Většinou je to o lidech. To, co funguje v jedné provozní jednotce, nemusí fungovat ve druhé. Také ne každý obchodník považuje za důležité informovat provozní úsek o svých záměrech. Takže velký prostor pro zlepšení tu stále je. Ještě před sjednáním vlastního obchodu, a teď mám na mysli zejména přepravy v ucelených vlacích, si obchodník musí ověřit, zda na jeho realizaci máme dostatečné kapacity – lokomotivy, vozy, trasy apod. Je přece neseriózní slibovat zákazníkům něco, o čem nevím, zda budu moct splnit. Samozřejmě, i když se k nám informace dostane na poslední chvíli, snažíme se obchod zrealizovat, ale operativa má samozřejmě dopad na profitabilitu, a ne vždy je zaručena požadovaná kvalita. Stále však respektujeme fakt, že provoz je „výroba“, které obchod zadá své požadavky a my je musíme zrealizovat. Ale ono to není jen o komunikaci obchodu s provozem. Na konci každého obchodního případu musí být jeho ekonomické vyhodnocení a tady vidím další rezervy, kdy dnes máme k dispozici jen globální čísla.

Pokračování na str. 2

Rozhovor s Ing. Zdeňkem Škvařilem

Pokračování ze str. 1

Jaký je Váš názor na přepravu jednotlivých vozových zásilek?

Jsme jediným dopravcem v České republice, který přepravu jednotlivých vozových zásilek svým zákazníkům nabízí. Tím se výrazně odlišujeme od ostatních a je to bezesporu naše konkurenční výhoda. Musíme se s ní však naučit lépe nakládat. „Jednotlivky" nám dnes přinášejí cca 40 % tržeb, proto by bylo nezodpovědné přijímat nějaká unáhlená rozhodnutí o jejich zrušení, a to i přes jejich značnou nákladovost. Já příznivcem jejich rušení opravdu nejsem. Naopak musíme stále hledat způsoby ke snižování nákladů na jejich realizaci. Mám tím na mysli třeba zjednodušování technologií nebo soustřeďování manipulačních prací v čase a prostoru. Je nezbytné na místní úrovni komunikovat se zákazníky. To se nám osvědčilo i při zavádění stanic se zvláštním výpravním oprávněním, jejichž systém bych ve spolupráci s obchodem rád dále rozšířil.

13. prosince vstupuje v platnost nový grafikon vlakové dopravy pro rok 2015. Co přinese nákladní dopravě ČD Cargo?

Rok 2015 pro nás z provozního hlediska bude velmi náročný zejména s ohledem na rozsah výlukové činnosti. Proinvestováno má být více než 40 miliard korun a výluky ovlivní provoz na celé síti tratí ve správě SŽDC. Nebývalý rozsah výluk prověří naše plánovače, kteří budou připravovat výlukové jízdní řády, i naše dispečery, kteří budou muset reagovat na operativní problémy v provozu. Jejich společným cílem bude udržení profitability nasmlouvaných přeprav, spojené mimo jiné i s udržením přijatelné doby oběhu železničních vozů.

Další grafikon vlakové dopravy znamená další optimalizaci a snížení objednaných vlakokilometrů. Musíme se chovat hospodárně ve vztahu k nezkonzumované kapacitě. V souvislosti s uvažovanou zahraniční expanzí budeme muset operativně reagovat i na požadavky týkající se nasazení hnacích vozidel a především strojvedoucích v zahraničí. V tomto ohledu nás brzy prověří zajištění přeprav uhelných kalů do elektrárny Poříčí nebo rozšířené zajištění vozby autovlaků do Falkenbergu.

Dal jste si při nástupu do funkce nějaká předsevzetí?

Funkci člena představenstva odpovědného za úsek provozu jsem přijal po důkladném zvážení. S oběma kolegy z představenstva se znám dlouhou dobu a to nejdůležitější předsevzetí jsme si proto dali společné. Chceme využít našich dlouholetých zkušeností na poli provozu i obchodu a udržet akciovou společnost ČD Cargo v kladných číslech.

Připravil: Michal Roh

Mezinárodní armádní přepravy

Letošní rok byl poměrně bohatý na mezinárodní armádní přepravy. Naše vojsko jsme odvezli do Německa, Nizozemska a Polska. U nás opět cvičili Nizozemci a Belgičané.

O přepravách naší armády do nizozemského t´Harde a polské Ustky jsme se již v Cargováku zmínili. Poté následovaly přepravy do německého Parsbergu a polského Orzysze. Poslední letošní přepravou našich vojáků byl transport strakonických „protiletadlovců" do Pobaltí, kde se zúčastnili mezinárodního cvičení pod záštitou NATO, pojmenovaného Iron Sword 2014. Cvičení proběhlo v litevské Rukle. Z jihočeských Dívčic do polských Suwalek jsme armádu dopravili za 51 hodin. V koncové stanici jsme ve spolupráci s PKP Cargo kromě vykládky vojenské techniky zajistili i překládku kontejnerů. Na nízkopodlažním voze TWA 800 B byl v rámci této přepravy také poprvé přepraven „RACCOS", což je na podvozku nákladního automobilu naložené místo bojového velení protiletadlové raketové baterie. Zbylých 170 kilometrů do Rukly urazila kolona vojenských vozidel po vlastní ose za pouhé tři hodiny.

Nizozemská armáda tradičně zamířila do Vyškova. Avšak největší letošní akcí byla přeprava Nizozemců a Belgičanů na společné cvičení do vojenského výcvikového prostoru Hradiště. V rámci této akce jsme do a z Podbořan přepravili 28 vlaků s vojenskou technikou a 4 vlaky prázdných vozů TWA. Ty musely být z důvodu nedostatku volné kapacity odeslány zpět na nakládku další techniky a opět dovezeny do Podbořan pro zpětnou nakládku do Nizozemska.

V rámci nabídky komplexních služeb jsme pro nizozemské ministerstvo obrany zajistili, opět ve spolupráci s firmou TRANSCENTRUM bus s.r.o., přepravu vojáků do Prahy a Terezína. V jeden den jsme přistavovali do Podbořan i 18 autobusů. Další službou, již tradičně poskytovanou ČD Cargo, bylo zajištění jeřábů pro nakládku a vykládku materiálu jak na nádraží, tak ve vojenském prostoru. Jeřáby byly poskytnuty PJ České Budějovice a PJ Česká Třebová a opět odvedly bezvadnou práci k plné spokojenosti vojáků.

I přes značný počet vozů zmanipulovaných v Podbořanech v rámci vykládky a nakládky proběhla celá akce bez závad. Velký dík za to náleží zaměstnancům PJ Ústí nad Labem, kteří zde odvedli opravdu oceněníhodný výkon.

V příštím roce očekáváme opět řadu armádních přeprav a zatím to vypadá, že by jeřáb PJ České Budějovice mohl pracovat v domácím prostředí. Plánováno je totiž velké mezinárodní cvičení v Boleticích.

Text a foto: Michael Andrle

Vojenská vlečka v Podbořanech

Manipulaci s kontejnery zajišťovaly v Podbořanech i jeřáby ČD Cargo.

Tři otázky pro...

Ivu Vokounovou z Odboru podpory prodeje

Mohla byste nám přiblížit proces vyřizování reklamací?

V oddělení reklamací vyřizujeme reklamace vnitrostátní a mezinárodní. Jde především o škody, které vzniknou v průběhu přepravy. Mezi nejčastější typy patří poškození vozové zásilky, ztráty, krádeže a škody z přepravní smlouvy – v tomto případě se jedná o škody, kde při nahodilých událostech během celé přepravy vzniknou další náklady. Celý proces vypadá následovně: Ve stanici určení má každý zákazník povinnost zkontrolovat stav své došlé zásilky. Kontroly se provádí většinou vizuálně (počítáním zboží) a převážením hmotnosti zásilky. Na každém krytém nebo cisternovém voze je zavěšena plomba. Pokud je tato plomba narušena, je pravděpodobné, že mohlo dojít ke krádeži přepravovaného zboží. Na základě zjištění skutečného stavu zboží má zákazník právo na uplatnění reklamace z důvodu porušení vozové zásilky. Při kontrole je nápomocný provozní zaměstnanec ČD Cargo, který sepíše Komerční zápis a proti podpisu jej předá zákazníkovi. Uplatnění reklamace je již v režii každého zákazníka. U vnitrostátních reklamací má zákazník lhůtu pro podání, resp. uplatnění reklamace šest měsíců – v tomto případě je oddělení reklamací povinno případ prošetřit do tří měsíců od data uplatnění reklamace. U zahraničních reklamací má zákazník možnost uplatnit svoji reklamaci po dobu jednoho roku. Reklamace je vždy šetřena ve spolupráci s provozními zaměstnanci. Výsledkem je pak buďto finanční plnění škody, nebo zamítnutí reklamace. Typickým příkladem, kdy jsou reklamace zamítány, jsou hmotnostní rozdíly u zásilek, kde se 1 – 2% ztráty považují za přirozený úbytek.

Blíží se konec roku. Jaký byl z pohledu počtu a rozsahu reklamací?

V roce 2014 došlo k celkovému snížení počtu uplatněných reklamací přibližně o 20 % oproti roku 2013. Za těmito pozitivními výsledky stojí nasazení strážní agentury Securitas, která s námi spolupracuje od roku 2013. Strážní služby jsme objednali do nejrizikovějších lokalit, kterými jsou železniční stanice Cheb, Most, Praha-Žižkov, Děčín, Nymburk, Bohumín-Vrbice a Ostrava-Přívoz. V poslední jmenované železniční stanici docházelo a stále dochází k nejčastějším případům krádeží železného šrotu. Přestože je uzel Ostrava nejproblémovější oblastí, naše vynaložené náklady do strážních služeb se vyplatily. V poslední době se nám daří i v počtu sepsaných Komerčních zápisů, kterých bylo až o 40 % méně oproti roku 2012 i 2013. Hodnotím tento rok jako velice úspěšný.

Přestože jste tento rok zhodnotila pozitivně, mohla byste nám prozradit nějaké „pikantní" reklamace, které jste v poslední době prošetřovali?

Jistě. Jedná se o případy, kde musí zasáhnout i Policie ČR. Díky strážní agentuře a Policii ČR jsme ukončili náš nejrozsáhlejší tříletý „boj". Narušování kontejnerů s pneumatikami a dalším zbožím je u konce. Pachatelé byli dopadeni a odsouzeni.

Na závěr bych chtěla poděkovat celému oddělení reklamací za profesionální přístup při řešení reklamací a samozřejmě ochotným kolegům z provozu za skvělou spolupráci. Bez nich bychom neměli kompletní informace, které nám při šetření pomáhají zjistit skutečnost.

Michala Bílková

Kontejnerové přepravy z Číny do České republiky

Čína patří k zemím s nejrychleji se rozvíjející ekonomikou. Logicky proto také představuje významný potenciál ať už pro námořní rejdaře, nebo pro železniční dopravce. Železniční přepravy jsou zejména v Rusku podporovány investicemi do infrastruktury a lokomotivního parku. Národní dopravce RŽD podporuje přepravy východ – západ samozřejmě i obchodně. Tento přepravní proud je samozřejmě zajímavý i pro ČD Cargo, neboť na území České republiky se nacházejí dvě pobočky čínské společnosti Foxconn. Ta na našem trhu působí od roku 2000 a v Pardubicích a Kutné Hoře provádí finální montáž počítačů různých značek.

Do nedávné minulosti byla do České republiky většina kontejnerů se součástkami z Číny dopravována tradiční cestou, tzn. po moři do severoevropských přístavů a odtud po železnici na některé z tuzemských kontejnerových překladišť. Na podzim 2012 byla pro přepravu kontejnerů vyzkoušena železniční doprava v celé trase. Zkušební vlaky byly ukončeny v terminálech v Mělníku a v Praze na Žižkově, neboť v blízkosti Pardubic nebyl vhodný terminál k dispozici. Větší dojezdová vzdálenost po silnici do Pardubic však mnohdy působila problémy při zajištění zásobování v režimu just-in-time, kdy bylo nutné kontejnery nejprve navézt do meziskladu v Pardubicích a až odtud do výroby. Vyhovující řešení se našlo v podobě terminálu společnosti České přístavy v Pardubicích (pronajatá část areálu Logistika Park), ze kterého je možné přímé zásobování výrobního závodu. Součástí terminálu je dočasný celní sklad, kde následně probíhá celní odbavení.

2. července dojel do Pardubic první ucelený kontejnerový vlak z čínského města Wu-chan, přičemž vzdálenost 10 500 km překonal za 16 dní. Rychlost přepravy je také jednou z největších výhod železniční dopravy oproti přepravě po moři. Krátké doby přepravy je dosahováno i přes nutnost dvojí překládky z normálního rozchodu na široký na čínsko-kazašské hranici a ze širokého na normální na běloruskо-polské hranici. Zde se překládka uskutečňuje v terminálu Malaszewice. Na naše území vlaky vstupují v Petrovicích u Karviné. Vlaky s kontejnery jsou během cesty doprovázeny strážní službou z důvodu eliminace rizika krádeže nebo poškození zboží. Na zajištění přepravy se podílí řada dopravních a spedičních firem. Kromě národních dopravců, mezi které patří i ČD Cargo, můžeme jmenovat např. spediční společnosti InterRail Holding nebo Rail Cargo Logistics, přičemž druhá jmenovaná mimo jiné realizuje i rozvoz kontejnerů tahačem z pardubického terminálu do továrny Foxconn.

Je otázkou, do kdy budou kontejnerové přepravy pro Foxconn realizovány po železnici přes Kazachstán a Rusko. V letošním roce se totiž uskutečnilo ještě několik přeprav po poměrně neobvyklé trase. Čínský státní rejdař Cosco dopravil kontejnery po moři do řeckého přístavu Pireus, kde byly přeloženy na vlak, kterým dojely do terminálu operátora METRANS v České Třebové. Následovala přeprava po silnici do Pardubic. První zkušební vlak dojel do České Třebové 19. června letošního roku, ve větší míře se přepravy „rozjely" v listopadu. Další vlaky trasované do České republiky přes Šoproň a pohraniční přechodovou stanici Břeclav přijely už přímo do terminálu v Pardubicích. Poprvé se tak stalo 6. října. Společnost Cosco si na 35 let pronajala část přístavu Pireus, kde provozuje kontejnerový terminál a masivně zde investuje. Lze proto předpokládat, že tento řecký přístav se pro velkou část čínského zboží stane branou do Evropy. Paradoxně až do loňského roku přístavu Pireus chybělo napojení na veřejnou železniční síť – stavba tratě do nákladního přístavu trvala cca 10 let.

Určitý problém představuje nerovnováha přeprav, kdy jednoznačně převažují přepravy ložených kontejnerů z Číny. Vyložené kontejnery jsou skladovány na terminálu v Pardubicích, ale zpravidla pro ně schází zpětné vytížení. Pouze zlomek z celkového počtu je využíván firmou Rail Cargo Logistics ke zpětným přepravám do Kazachstánu, další kontejnery jsou nakládány zbožím do Řecka, odkud se pak vracejí zpět do Číny. Toto je obecně problém všech přeprav z Dálného východu do Evropy.

V obou výše uvedených případech se jedná o velice zajímavé přepravy, neboť cílový stav předpokládá jízdu minimálně dvou vlaků týdně. V blízké budoucnosti plánuje firma České přístavy v Pardubicích nákup vlastního pozemku, kde by chtěla vybudovat nový terminál s delší vykládací kolejí a lepší zpevněnou plochou.

Text: Michal Roh
Foto: Petr Kadeřávek

První kontejnerový vlak z čínského Wu-chanu, který svoji jízdu ukončil v Pardubicích, projíždí traťovým úsekem Rudoltice v Čechách – Třebovice v Čechách.

Přeprava kontejnerového vlaku napříč Kazachstánem (www.parovoz.com)

Manipulace s kontejnery v pardubickém terminálu

Inventarizace nákladních vozů u ČD Cargo probíhá

Každoročně je v období podzimních měsíců prováděna inventarizace veškerého majetku společnosti ČD Cargo. Zatímco hnací kolejová vozidla jsou rok co rok dokladově fyzicky sepisována, u nákladních vozů jsou dohledávány takové, které jsou delší dobu bez pohybu. Konkrétně pro letošní inventarizaci bylo zvoleno kritérium pro dohledání vozů, které jsou více než čtyři měsíce bez pohybu.

V letošním roce je aplikovaná metoda soupisu inventarizace nákladních vozů rozšířena o fyzický soupis všech vozů ve vlastnictví ČD Cargo. Znamená to, že se každý vůz označený značkou ČDC (ČDC-R) musí dohledat, nafotit a zdokumentovat. Naposledy takto vykonaný soupis proběhl v roce 1995. Jistě si někteří pamětníci vzpomenou na dřívější každoroční soupisy, kdy základní pracovní pomůckou byla tužka a papír. S příchodem výpočetní techniky se i podmínky pro inventarizaci začaly měnit a v jistém ohledu i zjednodušovat.

Na úrovni provozních jednotek a Středisek oprav kolejových vozidel jsou ustaveny inventarizační týmy, kterým se doposud od poloviny října podařilo sepsat 70 % z celkového počtu 26 tisíc vozů ČDC. Fyzická inventarizace bude ukončena tehdy, až bude zdokumentován poslední nákladní vůz.

K inventarizačnímu soupisu je použito mobilní zařízení ve formě tabletu, který je vybaven operačním programem Android a nainstalovanou speciální aplikací umožňující záznam evidovaného výskytu vozu, včetně pořízení fotografií. Aplikace dále zajišťuje přenos pořízených informací přímo do systému SAP, kde probíhá porovnání s údaji AM modulu (správa investičního majetku) a Kartotékou nákladních vozů. Využití této pracovní pomůcky nekončí završením inventarizace, nýbrž má širší uplatnění například pro zdokumentování stavu vozu při výstupu z opravny či vlečky.

Zdeněk Štěpánek

Konference SpeedCHAIN 2014

Ve dnech 12. – 13. listopadu 2014 se konal již 9. ročník mezinárodní logistické konference SpeedCHAIN 2014 s podtitulem „Logistika – cesta správným směrem". Tento 9. ročník opět svým rozsahem překonal ročník minulý a, jak se stalo již zvykem, zahrnoval dvě části: první blok přednášek, prezentací, diskuzí a večerní společenský program v prostorách Břevnovského kláštera v Praze a druhý blok – exkurze do závodu Škoda Auto v Mladé Boleslavi, kde se konal i odborný den.

Konference se zúčastnili i zástupci akciové společnosti ČD Cargo, včetně předsedy představenstva Ivana Bednárika a obchodního ředitele Bohumila Rampuly. V odpoledním bloku, věnovaném železniční nákladní dopravě a jejímu vztahu se správcem infrastruktury SŽDC, vystoupil vedle zástupců AWT a Fakulty dopravní ČVUT i pan Martin Boháč z Odboru podpory prodeje ČD Cargo, který ve své prezentaci seznámil posluchače s krátkodobou i dlouhodobou strategií naší společnosti. Ta, jak již bylo víckrát prezentováno, sestává z několika vzájemně se doplňujících rovin, například z expanze na zahraniční trhy nebo zvyšování efektivity fungování firmy. Na prezentace poté navázala panelová diskuze, kde tyto tři diskutující doplnil ještě zástupce operátora Bohemiakombi. Všechna tři vystoupení i následná diskuze se nesly v duchu nutnosti spolupráce dopravců i operátorů kombinované dopravy minimálně na poli vztahů se správcem infrastruktury a též hledání nových cest a technologií ke zvýšení významu i tržního podílu železniční dopravy na celkovém přepravním trhu České republiky i Evropy.

V neposlední řadě je též nutno zmínit, že ČD Cargo je dlouholetým partnerem a sponzorem této pravidelné podzimní akce, která tak pomáhá jeho zviditelňování na poli nákladní dopravy a logistiky.

Michal Roh

Pomáhali jsme zvládnout ledovou kalamitu

Ledová kalamita, která v prvních prosincových dnech postihla prakticky celé území České republiky, zastavila provoz i na železnici.

Nejviditelněji to lidé pocítili v osobní dopravě, kdy se ve stanicích bezmocně hromadili cestující nebo jich spousty zůstaly v úvazných vlacích. Ani vlaky ČD Cargo se ledové nástraze nevyhnuly a více jak 150 vlaků zůstalo stát. Musel být dokonce vyhlášen zákaz nakládky (ZAN) pro vlaky vstupující na území České republiky.

Led na trakčním vedení paralyzoval elektrické lokomotivy a jednotky. K zajištění odvozu osobních vlaků proto byly nasazovány motorové lokomotivy, které se podařilo dopravcům sehnat.

Lokomotiva 753.769 v čele EC221 při odjezdu z České Třebové dne 3. 12. 2014

I ČD Cargo přispěchalo s pomocí a nasadilo do osobní dopravy více než 40 lokomotiv. Běžně se tak na osobních vlacích objevovaly lokomotivy řady 731, 742 či 753.7.

Text: Zdeněk Štěpánek

Lokomotiva 742.314 na přípřeži 1216.234 v čele jednotky Railjet jako EC73 ve stanici Česká Třebová dne 2. 12. 2014 (vedle zmrzlý Railjet s lokomotivou 1216.237) **Foto: Martin Kalousek (2x)**

Pravidla vystavování Licence a Osvědčení strojvedoucího

Představenstvem společnosti ČD Cargo, a.s., byla s účinností od 1. 12. 2014 schválena nová interní norma PERs-47-B-2014 – Příprava a výkon zaměstnání strojvedoucí. Tato interní norma byla v rámci týmové spolupráce intenzivně zpracovávána s úsekem provozu, konkrétně se zaměstnanci odboru 13 a 14 GŘ ČDC, kteří byli jednotlivými řediteli odborů delegováni.

Účelem této interní normy je jednoznačné nastavení procesů při zajištění výcviku zaměstnanců pro výkon zaměstnání strojvedoucího tak, aby byl výcvik efektivní a kvalitní a aby byly jednoznačně dodrženy veškeré právní normy stanovené v této oblasti nejen legislativou České republiky, ale i EU. Do znění této směrnice byla zapracována dosud vydaná opatření, která se týkají výdeje Licencí strojvedoucího a Osvědčení strojvedoucího, a rovněž je zde nastaven proces v oblasti zajištění zkoušek a zvláštní odborné způsobilosti.

V tuto chvíli je třeba upozornit všechny zaměstnance zařazené do zaměstnání strojvedoucí, že ti strojvedoucí, kteří vlastní jen Průkaz způsobilosti k řízení drážních vozidel, by měli požádat Drážní úřad **nejdéle do 31. prosince 2014** o vystavení Licence strojvedoucího. Po tomto datu lze získat Licenci strojvedoucího již jen na základě zkoušky u Drážního úřadu Praha ze všeobecné odborné způsobilosti. Postup při podání žádosti, včetně všech nezbytných dokumentů, které musí být k žádosti přiloženy a evidence licence na příslušném personálním pracovišti jsou v textu směrnice uvedeny. Směrnice je zveřejněna v prostředí Interních norem Portálu ČDC. Průkaz způsobilosti k řízení drážních vozidel bude platný na dráze Celostátní a Regionální **do 31. 12. 2015**. Po tomto datu již jen na dráze Vlečka. S účinností **od 1. 1. 2016** se strojvedoucí bude při výkonu práce prokazovat jen Licencí, Osvědčením a Průkazem způsobilosti k řízení drážních vozidel na vlečce.

Je třeba zdůraznit, že Licence strojvedoucího je doklad o způsobilosti držitele k řízení HV, který vydává Drážní úřad a jehož vlastníkem je jeho držitel, tzn. zaměstnanec. Má platnost v rámci celé EU a tak není jeho platnost vázána na pracovní poměr u konkrétního dopravce.

Držitel Licence má ovšem nejen svá práva, ale i své povinnosti, stanovené zákonem o dráhách. Mezi ně patří např. oznamovací povinnost vůči Drážnímu úřadu, např. pokud dojde ke ztrátě nebo poškození Licence, ale i povinnost vůči zaměstnavateli, kdy je držitel Licence povinen neprodleně oznámit na příslušném personálním pracovišti ČDC veškeré změny s Licencí související (např. vydání duplikátu). Neoznámení změn je považováno za porušení povinností vyplývajících z pracovněprávních vztahů se zaměstnavatelem.

Licence jako doklad sám o sobě neopravňuje jeho držitele pro výkon práce strojvedoucího. K tomu je třeba mít další doklad, a tím je Osvědčení.

Osvědčení strojvedoucího je doklad o oprávnění k řízení daných druhů a kategorií HV a kategorie přeprav, na dané kategorii dráhy nebo její části, na kterých je oprávněn vést vlak; je vydáván dopravcem. Při ukončení pracovního poměru musí být také dopravci vrácen.

Oba uvedené doklady – Licence a Osvědčení strojvedoucího jsou vydávány v souladu s nařízením komise (EU) č. 36/2010 ze dne 3. prosince 2009, o vzorech Společenství pro licenci strojvedoucího, doplňková osvědčení, ověřené opisy doplňkových osvědčení a formuláře žádosti o licenci strojvedoucího podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES, a dále dle znění zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění. Můžeme konstatovat, že se jedná o doklady, které jsou zavedeny legislativou a pravděpodobně jsou zařazeny do stejné kategorie jako např. občanské či řidičské průkazy.

Z tohoto pohledu je nezbytně nutné s nimi nejen tak zacházet, ale při jejich zpracování, vyhotovování a evidování s nimi dle platné legislativy a v souladu se zněním nově vydané směrnice i pracovat.

Bc. Věra Drncová

Ptáte se nás

Zaměstnanci, který se nemohl dostavit do zaměstnání z důvodu mimořádné situace (přerušení provozu, zpoždění hromadných dopravních prostředků), poskytne zaměstnavatel na jeho žádost volno bez náhrady mzdy na nezbytně nutnou dobu (bod 4.2.5 základního textu Podnikové kolektivní smlouvy ČD Cargo, a.s., na rok 2014).

Za dobu čerpání neplaceného volna zaměstnavatel uhradí za zaměstnance zdravotní pojištění, a to výhradně v přímé souvislosti s živelnou událostí. Zaměstnavatel nepoužije svého práva ve smyslu ustanovení § 9 odst. 3 zákona č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění, v platném znění, tzn. vzdává se práva uzavřít se zaměstnancem písemnou smlouvu, kterou se zaměstnanec zavazuje zaplatit zaměstnavateli částku odpovídající zdravotnímu pojištění, které za zaměstnance zaměstnavatel uhradil v době, kdy zaměstnanci poskytl pracovní volno bez náhrady mzdy.

Další možností je, že zaměstnavatel nařídí dotčenému zaměstnanci na tyto dny, kdy se nemohl z výše uvedených důvodů dostavit do zaměstnání, čerpání náhradního volna za práci ve svátek, nebo se dohodne se zaměstnancem na čerpání náhradního volna za práci přesčas a nebo bude zaměstnanec na tyto dny čerpat dovolenou.

Mgr. Pavla Kreischová

Personální oddělení odpovídá

Dotaz: Od kdy bude možné si prodloužit platnost zaměstnaneckých Inkaret?

Podrobnosti úhrady jízdného a přepravného stanovuje prolongační rozkaz, který vydávají ČD, a.s. Tzv. prolongační období bylo vyhlášeno **od 1. 1. 2015 do 28. 2. 2015**. V tuto chvíli novelizujeme znění IN ČDC **PERs-10-B-2011 – Poskytování vnitrostátních zaměstnaneckých jízdních výhod,** která bude v platném znění zveřejněna na portále ČDC v registru interních norem a v tištěné podobě je již nyní k dispozici na každém personálním pracovišti společnosti ČDC v sídlech JOS.

Dotaz: Je pravda, že železnice omezuje použití zaměstnaneckých jízdenek FIP?

Ano, toto omezení platnosti jízdenek FIP ve vybraných vlacích osobní přepravy společnosti DB AG není zavedeno poprvé. Již několik let platí omezení platnosti jízdenek FIP ve vybraných vlacích osobní přepravy společnosti DB AG vždy od poloviny června do poloviny prosince. V současné době již známe přehled vybraných vlaků společnosti DB AG platný od 14. 12. 2014 do 13. 6. 2015, který byl zveřejněn v prostředí portálu ČDC. Každému zaměstnanci, kterému bude na příslušném personálním pracovišti jízdenka FIP na tratě DB AG vydána, dáme i uvedený přehled vybraných vlaků.

Podrobnější informace získají zaměstnanci v prostředí portálu ČD Cargo, umístění stránky: Interní normy/PER-personální/Směrnice/Oblast zaměstnaneckých benefitů/Zaměstnanecké jízdní výhody/Informace k oblasti zaměstnaneckých zahraničních jízdních výhod.

Dotaz: Je pravda, že se připravuje nový systém na evidenci docházky zaměstnanců?

Stále platí to, že ve společnosti je pro evidenci docházky provozních zaměstnanců určena a provozována úloha APS (Automatizované pracoviště strojmistra).

Ve vztahu k evidenci docházky u zaměstnanců GŘ a aparátů JOS, kteří nejsou zařazeni do směnného provozu, bylo využito zvláštního modulu zjednodušeného zpracování docházky v IS EGJE (personální a mzdový informační systém). Jednou z činností evidence docházky je i proces pro žádosti, schválení a vlastní evidenci dovolené.

Prostřednictvím tohoto modulu je přímo v IS EGJE dále zajištěno:

1. zadávání požadavků zaměstnanců na dovolenou přímo v IS EGJE, tzn. přímý zápis bez nutnosti duplicitního zápisu v části vedení docházky osobou pověřenou vedením a zpracováním docházky
2. jednoduchý schvalovací proces požadavků na dovolenou nadřízenými zaměstnanci
3. plánování dovolené zaměstnancem na celý rok
4. přímý přístup zaměstnance i nadřízeného k přehledu nároku, čerpání i zůstatků dovolené ke konkrétnímu datu
5. přímý přístup ke grafickému znázornění výplatního lístku – ihned po ukončení zpracování mzdové uzávěrky
6. zápis o nepřítomnosti zaměstnance přímo do kalendáře poštovního klienta

V tuto chvíli již rutinně běží provoz v rámci GŘ a v aparátu PJ Česká Třebová. S účinností od 1. 12. 2014 byl zahájen pilotní provoz v aparátu SOKV Ústí nad Labem.

Po vyhodnocení pilotního provozu procesu zpracování činností spojených se žádostí o schválení a evidencí dovolené přímo v IS EGJE v rámci aparátu SOKV Ústí nad Labem (po zpracování docházkové uzávěrky a zúčtování mezd) se rozběhne implementace i do dalších JOS dle předběžného harmonogramu následovně:

- Po 10. 1. 2015 proběhne vyhodnocení pilotního provozu v SOKV Ústí nad Labem a zahájení provozu v PJ Ústí nad Labem, PJ Praha a PJ Brno.
- V měsíci únoru 2015 bude zahájen provoz v SOKV a PJ Ostrava.
- V měsíci březnu 2015 bude zahájen provoz v SOKV a PJ České Budějovice.

Cílovým stavem, na kterém v současné době s kolegy pracujeme, je, aby se v tomto modulu žádala, schvalovala a evidovala i další nepřítomnost zaměstnanců na pracovišti. Takže nepracovat jen s oblastí žádosti o dovolenou, ale i s oblastí žádosti, schvalování a evidence pracovního volna, které je definováno nařízením vlády č. 590/2006 Sb. ze dne 12. prosince 2006 jako jiná důležitá osobní překážka na straně zaměstnance – např. pracovní volno na vlastní svatbu, k účasti na svatebním obřadu, při narození dítěte, při účasti na pohřbu atd.

Věřím, že společnými silami a za spolupráce všech zúčastněných z aparátů dotčených JOS vše do konce prvního čtvrtletí 2015 zvládneme.

Bc. Věra Drncová

Představujeme společnosti s kapitálovou účastí ČD Cargo (4)

ČD-DUSS Terminál – efektivní provozovatel logistického centra

Jak bylo naznačeno v minulém čísle, tentokrát se čtenáři mohou seznámit se společností ČD-DUSS Terminál, a.s., ve kterém ČD Cargo disponuje 51% podílem. Druhým akcionářem je DB Mobility Logistics AG, tedy dceřiná společnost Deutsche Bahn AG.

Společnost ČD-DUSS byla založena v roce 2007 s cílem provozovat intermodální terminál v Lovosicích na základě principu neutrálního přístupu k odbavení všech zákazníků. Cílem projektu bylo vybudování základny pro kombinovanou přepravu v severočeském regionu, což mělo podpořit přesun části přeprav z mimořádně zatížené silniční přepravy v tomto regionu na železnici. Počáteční investice byla spolufinancována z Evropského fondu regionálního rozvoje a Operačního programu Infrastruktura a přispěla k využití plochy používané dříve pro ukončený projekt Ro-La.

Dnes ČD-DUSS jako operátor terminálu nabízí nejen překládky manipulovatelných přepravních jednotek v kombinované dopravě, ale využívá svou zajímavou polohu a dostatečnou infrastrukturu i k nabídce a provozování komplexních logistických činností.

Infrastruktura lovosického terminálu je situována jako součást seřaďovací železniční stanice, která leží na jednom z hlavních železničních koridorů v České republice. Vzhledem k přímému napojení na dálnici D8 se tento intermodální terminál vyznačuje vysokou propustností dopravního toku mezi železniční a silniční dopravou. Svou regionální polohou je terminál také součástí uzlu různých průmyslových oblastí a tak se zde kombinace obou druhů přeprav a doplňkových logistických činností přímo nabízí.

Terminál ve své hlavní činnosti zajišťuje překládky 20‘ – 45‘ kontejnerů, výměnných nástaveb a manipulovatelných návěsů v kombinované dopravě. S nejvyššími objemy překládek právě manipulovatelných návěsů a výměnných nástaveb v ČR splňuje společnost ČD-DUSS. jako operátor i další běžně požadovaná kritéria zákazníků na související služby – samozřejmostí je nabídka a řízení silničních svozů a rozvozů navazujících na železniční přepravy, administrativní odbavení jednotlivých druhů dopravy, celní služby včetně zajištění celního dluhu, možnost uskladnění přepravních jednotek s chlazením nebo nahříváním, popřípadě i umístění těchto jednotek v prostoru specificky konstruovaném pro skladování nebezpečného zboží.

Díky této flexibilitě je terminál využíván nejen stálými zákazníky, kterými jsou především operátoři železničních přeprav, silničními dopravci a spedičními společnosti, ale i výrobci a koncovými zákazníky. Ti všichni mohou spojit výhody kombinované dopravy s lehce dostupnými logistickými službami provozovanými přímo v areálu lovosického intermodálního terminálu.

Kapacitní výhody přeprav prostřednictvím ucelených vlaků kombinované dopravy a využití vyšších hmotnostních limitů při železniční přepravě lze kombinovat i s možností následných činností nabízených společností ČD-DUSS ve vnitřním logistickém skladu o rozloze 3 tis. m^2. Služby jako překládky a krátkodobé uskladnění zboží, ale také konsolidace a expedice zásilek jsou prováděny ve skladu, který se nachází přímo v areálu terminálu. Je opatřen osmi silničními odbavovacími vraty a také přímým vnitřním kolejovým napojením. Samozřejmostí při těchto činnostech je využití celního prostoru a dočasného celního uskladnění zboží pod dohledem a evidencí celní deklarace terminálu.

Potenciál růstu kontinentálních kombinovaných přeprav je nezpochybnitelný. Pravidelný meziroční nárůst objemů překládek v lovosickém terminálu tento trend potvrzuje, ročně se zde zmanipuluje 500 - 600 tis. tun zboží I každoroční nárůst objemů a zájem zákazníků o doplňkové logistické služby s využitím vnitřních skladových prostor potvrzuje společností nastavený směr nabízených služeb. Terminál v Lovosicích je na další růst objemů v hlavních i doplňkových činnostech připraven. Společnost ČD-DUSS v současnosti obnovuje manipulační techniku, připravuje rozšíření manipulačních ploch a podílí se i na připravované modernizaci kolejiště.

Text: Jaromír Cabalka, Petra Čermáková
Foto: Michal Roh

Vývoj informačních systémů ČD Cargo pokračuje (11)

Upgrade IS – PDA

V dnešním vydání bychom vám rádi představili modul pořizování provozních dat v kolejišti (dále jen PDA). Modul PDA slouží především jako návazný systém provozního informačního systému PRIS, který jsme vám již prezentovali v jednom z předchozích článků.

PDA a v něm instalovaná aplikace MoDaK (software pro sběr dat v kolejišti pomocí zařízení PDA) umožňuje pořizovat a sbírat provozní data v kolejišti, která jsou následně přenášena do systému PRIS k jejich dalšímu zpracování. Snahou nové generace PDA, jež je implementována v rámci projektového programu „Upgrade informačních systémů ČD Cargo, a.s., ve vazbě na TSI-TAF“ (dále jen „Upgrade IS“), je optimalizace využívání dat v PRIS, zejména těch, která již byla v PRIS pořízena, nebo je PRIS obdržel z jiných modulů provozně obchodního informačního systému.

Vazba na data z uvedených modulů a propojení na další modul CVA umožňuje importovat plán práce (Příkazový list), což přináší možnost zjednodušení některých činností u vlaku. V realizaci je také zjednodušení pořizovacích formulářů ve smyslu jednoduchého potvrzení splnění Příkazového listu či množiny položek v pořizovacím formuláři. Pro případ odchylky u sledovaných objektů zabezpečí PDA i nadále jejich korekci podle reálného stavu (odchylka od plánu práce, odlišná váha nákladu atd.) a umožní jejich export do PRIS, kde dojde k dalšímu zpracování dat, včetně předání do dalších modulů.

V rámci programu Upgrade IS dochází také k rozšíření a úpravě datové struktury pro možnost využití dalších provozních událostí s vozem. Jedná se zejména o využití provozních informací poskytovaných z mezinárodní výměny dat, či nových vazeb na ostatní provozní systémy ČD Cargo. Konkrétně se jedná např. o data týkající se obsluhy manipulačních míst a vleček, data o aktuálním plánu vlaku včetně předpokládaných činností ve stanicích, aktuálních HV a čet na vlaku nebo data o technickém stavu vozů mimo ČD Cargo.

PDA přebírá data zejména z následujících modulů:

- DISC OŘ – plán vlaků a hnacích vozidel;
- CNP – údaje o ložených vozech (včetně údajů o nebezpečných zásilkách);
- ÚDIV – údaje o směrování dirigovaných vozů;
- PDV – technická data z Kartotéky vozů ČD Cargo a technická data cizích vozů.

Nová generace PDA má část funkcionalit systému PRIS implementovanou přímo v systému, což umožní jeho využití i v off-line režimu (tedy i mimo signál mobilního operátora). Zajištění přístupů uživatelů do aplikace MoDaK probíhá prostřednictvím Active Directory (AD). Pokud je PDA on-line, proběhne ověření vůči AD řadiči. Pokud je PDA off-line, kontrolují se zadávané přihlašovací údaje jen na shodu s lokální kopií. Ověření uživatele (on-line popř. off-line) probíhá při každém spuštění aplikace. Předání PDA jinému uživateli tak bude probíhat pouze v online režimu s tím, že předávající uživatel aplikaci ukončí.

Přínosem druhé generace systému PDA, který je implementován v rámci projektu Upgrade IS, je tedy zejména optimální využití dat z PRIS a z dalších souvisejících modulů, zefektivnění a zrychlení sběru, pořizování a kontroly dat, využití v off-line režimu, možnost dotazu a zobrazení vybraných sestav z PRIS a monitoring využití PDA.

Tým Upgrade IS

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

Přepravy hliníkových profilů pro Škoda Vagonku

Ostravský výrobce kolejových vozidel Škoda Vagonka a.s., patří mezi poměrně mladé firmy svého druhu. Neboť ve své nynější podobě a současné lokalitě působí teprve od roku 2001, nicméně její historie je mnohem starší a sahá do posledních dní 19. století. Ostravská vagonka je totiž přímým pokračovatelem výroby kolejových vozidel v nedaleké Studénce.

Zde podnikatel Adolf Schustala založil akciovou společnost „Staudinger Waggonfabrik A. G.“, se sídlem v Butovicích u Studénky. Do firemního rejstříku Krajského soudu v Novém Jičíně byla dle tehdy platných zákonů zapsána 12. prosince 1900, a tím byla i oficiálně založena.

Za dobu své existence vyrobila společnost velké množství nejrůznějších vozidel pro osobní i nákladní kolejovou dopravu i dalších výrobků a koncem 20. let minulého století byla jedním z průkopníků výroby motorových vozů pro tehdejší ČSD. Za svou dlouhou historii prošla celou řadou změn jak v charakteru výroby a vyráběných typů vozidel, tak i v organizaci a vlastnických vztazích. Tyto změny byly koncem devadesátých let minulého století završeny příchodem zahraničního investora do společnosti ČKD Vagonka Studénka, a.s, který se hodlal zaměřit pouze na výrobu nákladních vozů a výrobu osobních kolejových vozidel chtěl vyčlenit do nové firmy. Tak byla 28. října 2000 vytvořena nová společnost ČKD Vagonka, s.r.o. K 1. lednu 2001 byl podnik transformován na akciovou společnost, která o tři měsíce později opustila Studénku a byla přemístěna do modernizovaných pracovišť v Ostravě. Od ledna 2005 je ČKD Vagonka součástí skupiny Škoda Holding a v březnu 2008 bylo změněno její jméno na Škoda Vagonka, a. s.

Hlavním těžištěm výroby vagonky byly a dodnes jsou elektrické motorové vozy a jednotky. Firma byla dodavatelem dvoupodlažních jednotek řady 471 ČD „City Elefant“ a nyní se zde vyrábějí další podobná vozidla - řada 671 slovenských ZSSK a z ní odvozené vratné soupravy řady 971 spřažené s lokomotivami řady 381 nebo širokorozchodné verze jednotek 575 pro Litevské železnice a 675 pro Ukrajinu. Sortiment doplňují jednopodlažní jednotky řady 440/640/650 „Regio Panter“ pro České dráhy.

Přeprava hliníkových profilů ze Švýcarska do Ostravy dojela do cílové stanice 25. listopadu 2010

Skříně všech výše uvedených vozidel jsou zhotoveny z hliníkových velkoplošných protahovaných profilů, které dodává švýcarská firma Constellium Valais AG, jež je součástí globálního koncernu Constellium. Ten je jedním z největších producentů hliníkových výrobků a polotovarů a své produkty dodává nejen výrobcům železničních vozidel, ale i výrobcům autobusů nebo civilních a vojenských letadel.

Profily jsou ze Švýcarska do Ostravy, v relaci Siérre/Siders – Ostrava střed, dodávány po železnici, ložené vždy na plošinových železničních vozech, které jsou někdy v případech delších přesahujících dílů doplněny ještě ochrannými dvounápravovými nízkostěnnými vozy Až do konce roku 2013 byly tyto zásilky směrovány přes hraniční přechod Furt im Wald – Česká Kubice, který byl po ukončení provozu vlaků přepravujících jednotlivé vozové zásilky přes tento přechod s koncem platnosti GVD 2012/2013 nahrazen hraničním přechodem Summerau – Horní Dvořiště.

Text a foto: Martin Boháč

Železniční tratě, kde vládne jen nákladní doprava (26)

Trať Číčenice – Týn nad Vltavou

Místní dráha Vodňany-Číčenice (dnes Číčenice) – Týn nad Vltavou byla postavena společností Místní dráhy Vodňany – Týn nad Vltavou (Lokalbahn Wodňan – Moldautein) a do provozu uvedena 23. října 1898. Provoz zajišťovaly rakouské Státní dráhy (kkStB), tento provozně-obchodní model (jak bychom řekli dnes) byl obvyklý na většině místních drah v celé monarchii.

Ani rozsah provozu tehdy nijak nevybočoval z obvyklého formátu a například jízdní řád z léta 1914 uvádí na trati 99c standartní tři dvojice smíšených vlaků „ráno – po poledni – večer“, které trať dlouhou 21 km projely za o něco málo déle než hodinu. V Číčenicích pak byl možný přestup na vlaky směr České Budějovice a Plzeň a místní dráha tak vytvořila vyhovující spojení chudého kraje kolem Vltavy se světem. Po vzniku Československa přebírají provoz (stále na účet vlastníka) nově vzniklé ČSD a konečně v roce 1925 byla dráha zestátněna, tak jako většina zbývajících soukromých místních drah v tehdejším Československu.

Podobně jako na jiných místech dochází v období první republiky k nasazování motorových vozů a omezování provozu smíšených vlaků. Motorové vozy přinesly jednak mírné zrychlení dopravy a cesta z Číčenic do Týna nad Vltavou trvala již jen 50 minut, a též umožnily zavést více vlaků, takže jízdní řád z roku 1940 uvádí na tehdejší trati 707d Českomoravských drah pět dvojic motorových osobních vlaků, doplněných ranním smíšeným vlakem z Číčenic do Týna (pouze v tomto směru), který cestující přepravoval ale pouze „v den konání výročních trhů v Týně nad Vltavou“.

Ani po skončení druhé světové války nebyl poklid lokálkového života tratě nijak významně narušen, jen parní trakci vystřídaly motorové lokomotivy (v sedmdesátých letech např. „pielsticky“ řady T 466.0) a osobní dopravu převzaly od motorových vozů M131.1 jejich nástupci řady M 152.0 (dnes 810). Teprve v osmdesátých letech přichází razantní změna – výstavba jaderné elektrárny Temelín. Ta byla plánována jako jedna z hlavních staveb energetického systému socialistického Československa i celé RVHP. V Československu byly v té době už v provozu jaderné elektrárny v Jaslovských Bohunicích a v Dukovanech a souběžně s Temelínem (JETE) byla plánována ještě stavba jaderné elektrárny Mochovce. Investiční záměr na stavbu elektrárny byl vydán v roce 1979, rozhodnutí o výstavbě 1. a 2. bloku bylo vydáno v roce 1980 a v roce 1983 byly zahájeny přípravné práce. Teprve v listopadu 1986 ale bylo vydáno stavební povolení a v únoru 1987 začala stavba provozních objektů, v roce 1988 byla dokončena první z původně plánovaných chladicích věží. Podle původních plánů měl být 1. blok elektrárny dokončen v roce 1992 a 4. blok v roce 1997. Vývoj po roce 1989 byl ovšem zcela jiný, a zkušební provoz v elektrárně Temelín (omezené pouze na první dva bloky) byl zahájen až v roce 2002,Ke kolaudaci došlo až v listopadu 2006. Každý ze dvou bloků má elektrický výkon 1 055 MW.

Lokomotiva 735.035 při obsluze areálu tehdy rozestavěné JETE 8. března 1997

Foto: Michal Pancíř

Takto rozsáhlá stavba kladla mimořádné nároky i na místní trať, která byla v letech 1986 – 1989 v úseku Číčenice – Temelín razantně přestavěna tak (včetně přeložky Číčenice – Újezdec u Číčenic), aby umožnila i provoz nejtěžších lokomotiv T 679.1 (781) neboli „sergejů“. Ty na trati jezdily po celou dobu výstavby jaderné elektrárny, poslední byl stroj 781.482 na podzim 1994, který na místo dopravil poslední zvláštní nákladní vlak s parogenerátorem VVER 1000; zároveň to byla poslední jízda „sergeje“ v obvodu tehdejšího depa kolejových vozidel České Budějovice.

Po ukončení výstavby JETE se provoz na trati vrátil do normálnějších poměrů, i když samozřejmě k občasné obsluze elektrárny slouží místní dráha dodnes. Nejdůležitější částí těchto obsluh bývaly návozy jaderného paliva, které probíhaly zvláštními vlaky Štětín – Lichkov – Temelín zhruba 4x ročně. Vlaky, přepravující americké palivové články firmy Westinghouse ve speciálních kontejnerech, bývaly na českém území vedeny vždy dvojicí lokomotiv řady 750 a projížděly celou trasu (zpravidla Lichkov – Ústí nad Orlicí – Moravany – – Hrochův Týnec – Chrudim – Havlíčkův Brod – Jihlava – Veselí nad Lužnicí – Nemanice – Temelín, ale vyskytly se i občasné změny a odklony) bez zastavení a za silného policejního doprovodu a dohledu. Tyto přepravy ustaly v roce 2010 se změnou dodavatele z amerického na ruského, kdy je palivo přepravováno kombinací letecké a silniční dopravy. Další významnou komoditou přepravovanou do a z Temelína jsou transformátory, jak nové, tak i do/z oprav. Dále různé chemikálie a od roku 2011 probíhá v Temelíně pravidelná nakládka dřevní štěpky do kontejnerů Innofreight pro Plzeňskou teplárenskou. Nákladní doprava na koncovém nerekonstruovaném úseku do Týna nad Vltavou se v posledních letech omezuje jen na návozy tříděného uhlí. Přepravy svitků plechů ve vozech Shimms pro místní podnik Kovostroj byly naposledy realizovány v roce 2012 a nakládka dřeva zde skončila ještě o rok dříve. Nákladní dopravu dnes zajišťují především lokomotivy řady 708.0, 708.7 a 709, nasazované občas i ve dvojicích.

Snímek z dobového tisku zachycuje v textu zmíněný poslední transport parogenerátoru VVER 1000 s lokomotivou 781.482 v úseku Veselí nad Lužnicí – Nemanice na podzim 1994.

Foto: archiv redakce

Osobní doprava byla posledních dvacet let různými způsoby optimalizována, což ale stejně nezabránilo jejímu postupnému zastavení. Prvním krokem bylo již v roce 1996 zrušení doprovodu osobních vlaků vlakvedoucím a zavedení tzv. specifického způsobu odbavování cestujících, neboli prodeje jízdenek přímo strojvedoucím, v upravených motorových vozech řady 809. Později zde byl, na jako jedné z prvních tratí v Česku, do motorových vozů dosazen automat na výdej jízdenek, označovače, vlakový rozhlas a tlačítka zastávky na znamení. Ještě v roce 2013 byl do většiny vozů dosazen nový informační systém, který vyhlašoval zastávky pomocí GPS, a nový prodejní automat, který umožňoval i platbu InKartou. To však již byla labutí píseň osobní dopravy, která zde byla zastavena 14. prosince 2013 s koncem platnosti GVD 2012/2013. Posledním osobním vlakem byl vlak číslo 38215, vedený jednotkou Regionova.

Martin Boháč

Vlak Mn 88810 Číčenice – Temelín – Týn nad Vltavou, vedený 17. července 2013 přípřeží lokomotiv 708.701 a 708.005, je zachycen u Újezda u Číčenic.

Foto: Antonín Němeček

Přepravy řeziva z Veľkého Krtíše

Nákladiště Veľký Krtíš je koncovým bodem regionální dráhy z Lučence. Ta je zajímavá zejména peážním provozem přes území Maďarské republiky. Vždy měla význam spíše pro nákladní dopravu, o čemž svědčí i její velmi zajímavá historie.

Setkání lokomotiv řady M 62 maďarského a 752 slovenského dopravce ve stanici Somoskőújfalu

Její první část z Lučence do Balassagyarmátu (Balašské Ďarmoty) postavila společnost Místní dráhy Novohradské župy a pro veřejnost ji otevřela 15. září 1896. Tehdy se nejednalo o trať mezinárodní, ale pouze o regionální spojnici v rámci Uherska, zkracující vzdálenost mezi Lučeneckem a Podunajskou nížinou. Zásadní vliv na další rozvoj železnice v tomto regionu mělo ukončení 2. světové války, kdy jednak došlo k zastavení osobní dopravy mezi Slovenskem a Maďarskem a zároveň bylo rozhodnuto o vybudování železniční tratě do Malých Stracin a Veľkého Krtíše. Hlavním důvodem bylo zjednodušení dopravy uhlí vytěženého v modrokameňské pánvi do dřevozpracujícího závodu Bučina ve Zvolenu a do elektrárny v Zemianských Kostoľanech. Varianty novostavby vedoucí z Lučence na jih po slovenském území byly postupně zavrhnuty a zvítězil návrh na výstavbu nové tratě z maďarské stanice Nógrádszakál přes Bušince do Malých Stracin, odkud odbočovala vlečka do Bane Dolina. Tento úsek, nazývaný také Tratí 1. Máje“, byl dokončen 12. září 1951. Koncový úsek do Veľkého Krtíše byl zprovozněn až 28. února 1978. V současné době je celá trať, s výjimkou 13 km dlouhého maďarského úseku, využívána pouze nákladními vlaky. K hlavním přepravovaným komoditám stále patří hnědé uhlí z Bane Dolina a také řezivo nakládané do železničních vozů ve Veľkém Krtíši.

Po peážní trati přes Maďarsko je vlak dopravován dvojicí lokomotiv řady 742. Snímek Michala Roha ml. jej zachytil v jeden říjnový podvečer před stanicí Ipolytarnóc.

Odesílatelem zásilek řeziva z Veľkého Krtíše je firma PRP s.r.o., druhý největší zpracovatel dřeva na Slovensku, který na trhu působí už přes dvacet let. Spolupráce mezi touto společností a dopravcem ZSSK Cargo na realizaci vývozních přeprav se datuje od roku 2010 a přepravní objemy stále narůstají. Za prvních deset měsíců letošního roku bylo v nákladních vozech řady Habbins přepraveno přibližně 25 tisíc tun řeziva, které po železnici míří do některého z jaderských přístavů – do Koperu nebo do Rijeky a odtud do zámoří. Zajímavá je přepravní trasa po železnici. Naložené vozy putují v ucelených vlacích z Veľkého Krtíše přes Malé Straciny do Lučence a mezi stanicemi Nógrádszakál a Ipolytarnóc využívají již zmiňovaného úseku přes maďarské území. V čele vlaku je zpravidla dvojice lokomotiv řady 742, která má přechodnost na maďarskou trať. Následující den ráno vlaky pokračují přes Fiľakovo a Šiatorskou Bukovinku do maďarské pohraniční stanice Somoskőújfalu, kde probíhá komerční a technická prohlídka a odstupují zde lokomotivy slovenského dopravce. Sklonové poměry pro tak těžký vlak (21 vozů = cca 1 600 tun) vyžadují z Lučence, resp. Fiľakova nasazení až čtyř dieselových lokomotiv. V „Šomošce“, jak je maďarská stanice slangově nazývána, na vlak nastupuje „sergej“ řady M62 dopravce RCH, který ucelený vlak dopraví do 65 km vzdálené stanice Hatvan ležící již na hlavní trati.

Přepravy řeziva z Veľkého Krtíše probíhají cca 3 – 4 x měsíčně a i přes snahy silniční konkurence se je stále daří udržet na železnici.

Text: Michal Roh
Foto: Michal Roh ml.

Elektronické kurzy představeny interním lektorům

evropský sociální fond v ČR EVROPSKÁ UNIE MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU CZECHINVEST PODPORUJEME VAŠI BUDOUCNOST www.esfcr.cz

Další fáze projektu LOKO-EDUCA věnovaného tvorbě moderních elektronických kurzů pro vzdělávání strojvedoucích byla zahájena.

Ve dnech 20. – 21. listopadu se v prostorách Dopravního vzdělávacího střediska DVI, a.s., sešla skupina 12 interních lektorů a dalších členů realizačního týmu projektu na školení, jehož cílem bylo účastníky seznámit s obsahem projektu a organizací školení strojvedoucích, které je hlavní součástí celého projektu LOKO-EDUCA, celým názvem „Specifické vzdělávání interních lektorů a zaměstnanců (strojvedoucích) v oblasti technických znalostí modernizovaných lokomotiv společnosti ČD Cargo, a.s“. Dva dny školení zahrnovaly seznámení s formou školení, která se označuje jako „Blended learning, vlastními elektronickými kurzy a zároveň se základy prezentačních dovedností. Celé školení se neslo ve velmi kreativním duchu, kdy se všichni zúčastnění podíleli na doladění hlavní náplně.

Hlavní část školení byla věnována právě rozboru vytvořených e-learningových kurzů. Účastníci v průběhu školení zhlédli všechny díly instruktážních videí a následně se pak zaměřili na prozkoumání 3D interaktivních modelů lokomotiv řady 363.5 a 753.7. Během diskuse se účastníci velmi aktivně zapojili do připomínkování všech představených součástí elektronického školení. Díky tomu tak získal realizační tým podklady pro finalizaci zmíněných nástrojů pro vzdělávání strojvedoucích.

Na základě získaných poznatků se pak interní lektoři společně s ostatními členy realizačního týmu zaměřili na tvorbu osnovy prezenčního školení, které bude probíhat od března do dubna 2015. Pro obě řady hnacích vozidel bude prezenční školení zaměřeno na doplnění informací, které nebyly obsaženy v elektronické části školení.

Na závěr školení byla účastníkům představena základní pravidla prezentačních dovedností, která mohou pomoci při vedení školení zaměstnanců.

V průběhu prosince budou postupně dokončovány jednotlivé části elektronického školení, které budou následně umisťovány do prostředí Vzdělávacího portálu. O uveřejnění kurzu budou všichni zaměstnanci informováni prostřednictvím interního magazínu i na stránkách Vzdělávacího portálu.

Dušan Pouzar

Fotografie zachycuje účastníky školení při rozboru interaktivního modelu.

Ze zahraničí

BELGIE

Drážní lobby CER píše šéfům vlád

„Milí šéfové vlád“ začal otevřený dopis lobbistické organizace CER (Evropské společenstvo drážních podniků). Oslovení představitelé pracovali na konci října na Klimatickém a energetickém rámci pro EU. Dopis má vyzdvihnout přínos drah k dosažení klimatických cílů Unie po roce 2020. Proto by měli „šéfové“ dělat vše pro to, aby podporovali růst tohoto sektoru, a nikoliv jeho rozvoj brzdili.

FRANCIE

Holandská dcera DB může jezdit ve Francii

Nizozemský dceřiný podnik DB Schenker Rail bude moci provozovat železniční přepravu ve Francii. Francouzský bezpečnostní úřad mu udělil bezpečnostní osvědčení Část B. Umožňuje tak podniku DB Schenker Rail Nederland, aby po trati mezi belgickou hranicí a Tourcoingem vozil nákladní vlaky vyjma vlaků s nebezpečným zbožím.

NĚMECKO

Dvě třetiny nákladních vlaků o stávce na DB jezdily

Méně dramaticky, než se očekávalo, vyhlížela stávka organizovaná strojvůdci: podle informace DB Schenker Rail dvě třetiny všech nákladních vlaků jezdily. Podnik nákladní dopravy DB zajišťuje denně na německé síti kolem 5 000 nákladních vlaků. Stávka se netýkala soukromých dopravců, kteří v SRN zajišťují skoro třetinu nákladní dopravy. DB Schenker Rail mohl zajistit časově kritické transporty nových automobilů v Německu a v Evropě, takže nedocházelo k problémům ve výrobě. V přístavu Hamburg se drážní doprava přechodně převedla na silnici. Jak známo, stávka byla předčasně ukončena „jako projev dobré vůle odborů“. Hessenský zemský pracovní soud nevyhověl odvolání DB proti rozsudku soudu ve Frankfurtu, který neshledal stávku jako nepřiměřenou.

Pronájmy vagonů: VTG kupuje švýcarskou AAE

Německá VTG AG přejímá konkurenční AAE (Ahaus Alstätter Eisenbahn) s hlavním sídlem ve Švýcarsku a rozšiřuje svoji vozovou flotilu o 30 000 na celkových 80 000 vozů. Od těžiště podnikání v kotlových vozech rozšiřuje působnost na intermodální dopravu. Podle vedení firem vzniká jeden podnik nabízející kompletně všechny druhy železničních vozů. Hlavním motivem prodeje má být odchod dosavadního majitele AAE Andrease Gera do důchodu. Flotila AAE je s průměrnými 14 roky výrazně mladší než flotila VTG s 23 roky a AAE se považuje za velmi dobře vedený podnik. Celkový objem transakce se odhaduje na 1,2 až 1,5 miliard EUR. AAE se 135 zaměstnanci měla loni obrat 200 milionů EUR (5,4 miliardy Kč), obrat VTG činil v r. 2013 784 milionů EUR (21 miliard Kč). **-CBC-**

Na pole po kolejích, aneb zemědělské dráhy na světě ještě existují

Zatímco u nás patří zemědělské úzkorozchodné dráhy dávné minulosti, kterou dobře připomíná muzejní řepařka v Kolíně, na světě stále existují místa, kde se základní surovina pro výrobu cukru dopravuje z polí do cukrovarů prostřednictvím úzkorozchodných polních drah.

Takové dráhy hned několika rozchodů jsou dodnes v provozu na ostrově Jáva v Indonésii, kde slouží pro dopravu cukrové třtiny. V období od července do září tam pravidelně z většiny cukrovarů, které dosud provozují traťovou kolejovou dopravu, vyráží mnohdy daleko do polí hned několik souprav speciálních vozíků pro dopravu cukrové třtiny tažených lokomotivou motorové nebo dokonce parní trakce. Postupně každá souprava směřuje přes jednotlivé odbočky v síti polních drah až na místo, které je z traťové koleje nejblíže k místu sklizně a nakládky, odkud odbočuje nebo pokračuje jen provizorně položený kolejový rošt. Lokomotiva je odpojena a celá souprava je za pomoci animální trakce v podobě spřežení buvolů přistavena do místa nakládky, které může být vzdáleno od traťové koleje i několik stovek metrů. Ložené vozy s cukrovou třtinou jsou pak dopravovány vzhledem k váze zpět na trať jednotlivě. I když nakládka není prováděna - - stejně jako sklizeň - jinak než ručně, vše probíhá celkem rychle a k sestavení celé ložené soupravy na trati jsou potřeba jen asi dvě hodiny. Nikam se však nespěchá a do cukrovaru se ložené soupravy vracejí v odpoledních hodinách nebo večer, často až po setmění jen za svitu baterky, protože lokomotivy žádná světla nemají.

Další velkou zajímavostí je v Indonésii dosud fungující omezený parní provoz na úzkorozchodných tratích některých cukrovarů s parními lokomotivami dodávanými za dob největšího rozvoje kolejové dopravy v zemědělství na začátku minulého století z Německa nebo Nizozemska. Nejstarší provozní parní lokomotiva na Jávě byla vyrobena v roce 1908 firmou A. Borsig v Berlíně. Velkou výhodou parní trakce je na místní poměry dobrá energetická soběstačnost. Palivem jsou často jen skořápky od kokosových ořechů nebo lisovaná odpadní nať, kterou se topí i v kotlích cukrovarů. Vyššího výkonu parních lokomotiv je většinou využito pro odvoz těžších ložených souprav, na které slabší dieselové lokomotivy nestačí. Nevýhodou parní trakce je však stáří lokomotiv a jejich zhoršující se technický stav, který omezuje jejich nasazení často jen na posun v cukrovarech nebo v blízkém okolí, kde zajišťují přísun cukrové třtiny z meziskladu nebo překladiště k mlýnu cukrovaru. Velkou konkurencí pro parní lokomotivy na posunu se však stávají obyčejné traktory, které jsou pro posun v cukrovarech stále více využívány. Na tratě do polí vyjíždějí parní lokomotivy, už jen z cukrovarů Olean a Sumberharjo. Cukrovary Tasik Madu, Pangka, Sragi, Purwodadi, Pagottan, Semboro a Kanigoro pak parní lokomotivy provozují jen na posunu ve vlastních areálech nebo v jejich těsném okolí na zbytku kdysi rozsáhlých sítí úzkorozchodných drah. I na Jávě dochází k postupnému přechodu k dopravě cukrové třtiny po silnici nebo k úplnému rušení celých cukrovarů. Hlavním důvodem jsou nízké výkupní ceny třtiny, které nutí zemědělce pěstovat na svých polích jiné plodiny. Systémy polních drah pak rychle ztrácí svoji efektivitu a jejich zrušení je jen otázkou času. Cukrovary samotné ještě navíc existenčně ohrožuje dovoz levnějšího cukru z Austrálie. Vypadá to tedy, že i v Indonésii je jen otázkou času, kdy dojezdí poslední parní lokomotivy a skončí poslední provozy polních drah ve službách cukrovarů. Vyloučeno není do budoucna zachování některých polních drah a parních lokomotiv pro muzejní provoz. Už teď není problém navštívit většinu cukrovarů, jejichž výrobní prostory jsou často živoucími skanzeny. V provozu je najednou i více stabilních parních strojů, které jsou hybnou sílou výrobních linek, a depa úzkorozchodných drah ukrývají další unikáty v podobě parních lokomotiv se stářím více než 100 let. Zahraniční turisté se však stali jedním ze zdrojů příjmů cukrovarů. Za vstup do cukrovaru je většinou vyžadován poplatek, stejně jako za fotografování nebo filmování. I na Jávě se tak začínají aplikovat principy tržní ekonomiky v oblastech a oborech, kde by to nedávno ještě nikoho nenapadlo. Dokonce už je možné si parní lokomotivu objednat pro fotovlak. Zatím však vše končí jen u vybírání poplatků od turistů a pro zlepšení technického stavu posledních provozních parních lokomotiv se toho moc nedělá. Počet provozních parních lokomotiv tak rok od roku na Jávě klesá a směřuje k úplnému konci provozu parní trakce v Indonésii. Vše nasvědčuje tomu, že i na Jávě se už brzy bude na parní lokomotivy a cukrovarské polní dráhy jen vzpomínat.

Text a foto: Martin Kalousek

Foto měsíce

„Cokoliv – kamkoliv“ aneb nákladní vlaky ČD Cargo křižují Českou republiku. Snímek **Martina Kalouska** zachytil dva naše míjející se vlaky v České Třebové a my jsme jeho vydařený snímek vybrali jako foto měsíce.

Tradiční zakončení roku 2014 v bowlingovém turnaji mužů a žen

ČD Cargo a Odborové sdružení železničářů se podílelo na organizaci turnaje v bowlingu mužů a žen „O pohár předsedy představenstva ČD Cargo“. Turnaj se odehrál 25. listopadu 2014 v pardubické herně BOWLING ZONE, kde se zúčastnilo 60 mužů a 40 žen.

Základ týmu tvořilo složení šesti mužů, čtyř žen a jednoho vedoucího. V soutěži o pohár bojovalo deset týmů napříč celé společnosti. Po desetihodinovém turnaji zvítězila Provozní jednotka Česká Třebová, které k vítězství gratulujeme. Druhé místo patří PJ Ústí nad Labem, třetí místo získala PJ Ostrava. **-red-**

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.