Cargovák

01
2017

Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Hlučné vlaky nechceme

Článek s tímto titulkem je možné si od 6. ledna 2017 přečíst na internetových stránkách www.zive.cz. Starostové obcí v údolí Dolní Berounky si ministrovi dopravy Ťokovi stěžovali na hlučnost vlaků projíždějících po trati z Prahy do Berouna. *„V této lokalitě trvale bydlí několik desítek tisíc lidí, další oblast využívají k rekreaci. Značná část těchto lidí bydlí v blízkosti železniční tratě. Pokud jste někdy byli v domě, kolem kterého projede vlak, není to zrovna příjemný pocit. Hluk je opravdu značný,“* cituji z článku.

Vždycky když něco podobného čtu, říkám si, zda zde byly dříve vybudovány rodinné domky a chaty nebo železniční trať. Jen pro zajímavost, ta mezi Prahou a Berounem byla vybudována v roce 1862. A faktem je i to, že primárně je využívána vlaky osobní dopravy. Ty slouží především k dopravě zdejších obyvatel do Prahy. Nákladní doprava zde není příliš silná – odhaduji ji na 15 párů vlaků za den, a to nejen dopravce ČD Cargo. Dělají tyto vlaky opravdu takový hluk? Podle starostů ano: *„Průjezd nákladního vlaku způsobuje vždy ohlušující hluk a silné vibrace.“* Jeden vlak převeze v průměru 800 tun zboží, což představuje jízdu více než 30 kamionů. Přemýšlím, který způsob dopravy je tedy lepší a jasno v tom asi nemají ani na zive.cz, protože i tady nalezneme několik článků o tom, jak silný provoz kamionů komplikuje dopravu např. v Mělníku, v okolí Prahy i v jiných lokalitách. Jedni nechtějí vlaky, druzí zase kamiony.

Nemyslím si, že stížnost starostů panu ministrovi, věc vyřeší. „Zakopaný pes“ je v neustále se oddalujícím termínu zahájení modernizace tratě Praha – Beroun. Ta je dnes jednou z posledních tratí vedoucích z Prahy, která je ve stavu neodpovídajícím požadavkům moderního provozu. Chybí zde jak tišší železniční svršek s pružnějším a tišším upevněním kolejnic, tak protihlukové stěny. Ale abychom to s těmi stěnami nepřehnali, jako na trati z Prahy do Benešova. Samozřejmě ani ČD Cargo nesedí s rukama v klíně, ale postupně bude na svých vozech vyměňovat litinové brzdové špalíky za kompozitní. První dodávka 6 tisíc brzdových špalíků již proběhla, nové vozy již kompozitní špalíky mají. Tak doufejme, že to nejen starostům bude stačit.

Michal Roh

Ani silné mrazy a husté sněžení výrazně neomezily v lednu provoz nákladních vlaků ČD Cargo. Dál pokračuje nakládka dřeva na Jesenicku, samozřejmě včetně návozu prázdných a odvozu ložených vozů, ale i na ostatních místech naší republiky je železniční provoz zajišťován bez větších obtíží. Problémy řešíme jen při vykládce hromadných substrátů, které zamrzají v železničních vozech. Zima postihla i Krušné hory, a tak mohl fotograf **Jan Martášek** pořídit snímek manipulačního vlaku přivážejícího do dopravny **Černovice u Chomutova**, resp. na tamní vlečku ZZN, soupravu prázdných vozů na obilniny.

„Správný směr vidím v kombinované přepravě,“

říká Pavel Krtek, generální ředitel a předseda představenstva ČD, a.s., předseda dozorčí rady ČD Cargo, a.s. Položili jsme mu několik otázek na aktuální témata týkající se nejen železniční nákladní dopravy.

Pavel Krtek, generální ředitel a předseda představenstva ČD, a.s., předseda dozorčí rady ČD Cargo, a.s.

Společnost ČD Cargo vstupuje do desátého roku svojí existence. Jak byste zhodnotil její dosavadní působení na trhu? Myslíte, že obstála v tvrdé konkurenci dalších železničních dopravců?

Úspěšnost obchodní společnosti se měří podílem na trhu, objemy přeprav a také hospodářským výsledkem, který je v případě ČD Cargo, navzdory konkurenci, stále dobrý. Pozitivně vnímám, že se zisku daří dosáhnout nejen snižováním fixních nákladů, ale také díky hledání nových obchodních příležitostí mimo domácí trh. To je cesta, jak si Cargo pověst silného hráče na evropském trhu může udržet.

Jakým způsobem bojujete s konkurencí v dálkové a regionální osobní dopravě?

Snažíme se samozřejmě být ve službách lepší než konkurence. Poskytovat síťové služby ve vysoké kvalitě a neustále pracovat na rozvoji servisu. Nejde jen o nová či modernizovaná vozidla, ale například také o moderní způsoby odbavení, včetně chystaného nového webu s eShopem či mobilní aplikace Můj vlak. Rozvíjíme i služby, jako jsou wifi, přeprava vozíčkářů, cateringové služby, ale třeba také doprava cestujících taxíky v případě ujetí posledního přípoje. Naším cílem je udržet maximální podíl na trhu, být dominantním dopravcem, což znamená být spolehlivý, ale také flexibilní.

Co říkáte myšlence na zřízení státní půjčovny vlaků?

S touto myšlenkou nesouhlasíme, protože vlastnictví „železa“ považujeme za konkurenční výhodu a za vysokou bariéru vstupu pro konkurenci na trh. Když stát či kraje tuto bariéru uměle odstraní, může na koleje vyjet prakticky kdokoliv a my se dostáváme do nevýhody. To není fér. Preferujeme tedy standardní a v Evropě obvyklý model, kdy dopravce vlastní a sám udržuje vozidla.

Vraťme se však zpět k nákladní dopravě. Domníváte se, že nákup lokomotiv Vectron byl krokem správným směrem? Podpoříte jako předseda dozorčí rady ČD Cargo případné rozhodnutí o nákupu dalších moderních vozidel?

O tom, že Cargo potřebuje nová vozidla vhodná pro mezinárodní výkony, není pochyb. Pokud tedy management předloží dozorčí radě realistický obchodní model zajištění tržeb a objemů přeprav, včetně návratnosti investice, budu souhlasit.

V současné době se objevují snahy o zpoplatnění pozemků ve vlastnictví ČD u manipulačních kolejí. To není krok, který by napomáhal navýšení objemu přeprav jednotlivých vozových zásilek. Jaký na to máte názor?

Pokračování na str. 2

„Správný směr vidím v kombinované přepravě,“

Pokračování ze str. 1

V případech, kdy ČD Cargo využívá pozemky ve vlastnictví ČD, by měla být tato záležitost minimálně smluvně ošetřena. Množí se nám totiž stížnosti starostů a občanů na nepořádek v místech, kde například dochází k nakládce dřeva a naše pozemky pak nikdo neuklidí. Přitom je poskytujeme bezplatně. Je potřeba o tom společně jednat.

Jak hodnotíte kolektivní vyjednávání v ČD a v ČD Cargo. Myslíte si, že nárůst mezd je adekvátní?

Po náročných a dlouhých jednáních jsme došli ke kompromisu, který zaměstnancům zaručuje sociální jistotu a zároveň je pro nás ještě ekonomicky přijatelný. Z logiky věci se názory managementu a zástupců odborů na zvyšování mezd liší. Každé procento navíc ovšem představuje při tak velkém počtu zaměstnanců ohromný výdaj a zásah do hospodaření firmy. To bychom měli mít všichni na paměti.

V prosinci loňského roku se uskutečnila konference Inovace a železnice. Jejími nosnými tématy byly inovace a investice na železnici. Jak si vy osobně představujete železniční nákladní dopravu ve 21. století?

Podle mne je současný stav, kdy železniční dopravě silně konkurují kamiony, dlouhodobě neúnosný. Jako správný směr vidím kombinaci železniční přepravy na dlouhé vzdálenosti a následný rozvoz kamiony přímo ke spotřebiteli pouze v daném regionu. Stejně tak bych podporoval zřizování železničních vleček k nově budovaným výrobním podnikům a do průmyslových zón. To všechno by mělo být prioritou státu.

Co byste závěrem popřál zaměstnancům naší společnosti?

Asi to bude vypadat jako klišé, ale všem zaměstnancům i jejich rodinám přeji hlavně zdraví. Všechno ostatní můžeme ovlivnit.

Připravili: Michal Roh
Radek Joklík
Foto: Archiv ČD

Investice ve společnosti ČD Cargo

V závěru loňského roku byla v opravně kolejových vozidel (OKV) Břeclav dokončena investiční akce s názvem „Zřízení linky pro repase vozidlových nárazníků“.

Linka je sestavena z lisu pro demontáž a montáž nárazníků, pracovních a umývacích stolů a jeřábu pro manipulaci. Dokončení opravy každého nárazníku je spojeno s testem funkčnosti a vystavením protokolu, který je součástí průvodní dokumentace. Díky této investici budou pokryty potřeby ČD Cargo, případně i celé skupiny ČD, v opravách nárazníků pro tažená i hnací vozidla.

Zmíněná akce představovala zlomek investičních aktivit společnosti ČD Cargo v roce 2016. Za objemově významné investice však lze považovat zejména nákup vícesystémových interoperabilních elektrických lokomotiv typu Vectron a pořízení lokomotiv řady 163. Prostřednictvím těchto pořízených vozidel se zvýšila akceschopnost při přepravách mezinárodních nákladních vlaků, snížily se provozní náklady a zlepšila se spolehlivost.

V roce 2016 byly finanční prostředky investovány rovněž do zlepšení technologické vybavenosti pro údržbu a opravy železničních kolejových vozidel v jednotlivých SOKV. Každé SOKV, respektive jejich pracoviště, své investiční požadavky předkládá v souladu s potřebou na plánované výkony a se zaměřením na svoji specializaci. Například byly pořízeny indukční přístroje k ohřevu kroužků ložisek dvojkolí, přístroj pro měření vnitřního pnutí dvojkolí a zkušební zařízení pro test spalovacích motorů. Byla obměněna základní měřidla pro dvojkolí, stávající svářecí agregáty byly nahrazeny za výkonnější a hospodárnější.

I na stavební investice bylo pamatováno. Pokračovalo se v rekonstrukci podlah u vybraných objektů v OKV, jinde se opravily příjezdové a manipulační plochy, dokončila se regenerace manipulačních kolejí, provedla se sanace střechy v OKV Jihlava atd. Samozřejmě, že i potřeby provozních jednotek byly naplněny. Především se jednalo o zřízení předtápěcích stojanů pro temperování dieselových lokomotiv při jejich odstavení.

Nová linka na opravu nárazníků v OKV Břeclav **Foto: Michal Roh**

Všechny investiční akce, malé i finančně větší, znamenají pro ČD Cargo přínos do budoucnosti. Díky novým vozidlům či lepší technologické vybavenosti je tak možné nabídnout zákazníkům nové, ucelenější a kvalitnější služby.

Zdeněk Štěpánek

Vectron ČD Cargo poprvé v Rakousku

Je to již více než půl roku, co na koleje SŽDC vyjely nové lokomotivy označené řadou 383 známé pod názvem Vectron. Nyní máme k dispozici celkem pět těchto strojů a uzavřený kontrakt nám umožňuje uplatnit opci na další lokomotivy. Tuto možnost má ČD Cargo až do září 2017.

Zpočátku byli Vectroni nasazováni na vnitrostátních výkonech, kde probíhal zácvik strojvedoucích, později následovalo nasazení na vlaky do německého Falkenbergu. V průběhu podzimu však lokomotivy zavítaly i do méně obvyklých destinací, a to z důvodů obchodně-propagačních i technických. Lokomotiva 383.002 v rámci těchto propagačních jízd zavítala do Žiliny, odkud 26. září odvezla vlak s automobily Kia až do Hamburku. 1. října následovala jízda lokomotivy stejného čísla z Nymburka do rumunského Curtici. Na tomto výkonu Vectron nahradil běžně používanou lokomotivní řadu 363.5. Do Curtici se v průběhu podzimu realizovalo ještě několik dalších jízd. Všechny tyto jízdy byly v zahraničí realizovány strojvedoucími jiných firem. Přelomovou z tohoto pohledu byla jízda Vectronu 383.005 s odjezdem z Brna 18. října 2016 a příjezdem do přístavu Rostock následující den. Vlak s výměnnými nástavbami společnosti LKW Walter dovezl do cílové stanice strojvedoucí ČD Cargo Petr Král. V návaznosti na tuto jízdu proběhla řada jednání s dopravcem DB Cargo o možném nasazení Vectronů na tuto přepravu.

Vectron 383.003 se soupravou prázdných kontejnerů Innofreight před odjezdem ze stanice Gratwein-Gratkorn

21. prosince 2016 se Vectron ČD Cargo poprvé objevil v Rakousku s pravidelným vlakem.

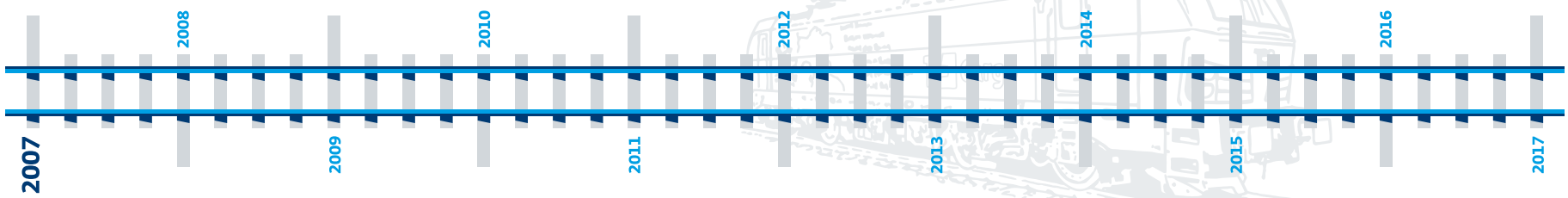
Další podobná jízda se uskutečnila až v úterý 20. prosince 2016, kdy těsně před půlnocí překročil českorakouskou hranici Vectron 383.003 v čele soupravy kontejnerů Innofreight, ložených dřevní štěpkou z pily společnosti Stora Enso Wood Products ve Ždírci nad Doubravou. Vlak mířil do stanice Gratwein-Gratkorn ve Štýrsku, resp. do zdejší papírny firmy Sappi. Ke zvládnutí 470 km cesty z Havlíčkova Brodu do Gratweinu potřeboval Vectron 9 hodin. Ve středu dopoledne proběhla vykládka dřevní štěpky a v 15 hodin se Vectron vydal na cestu zpět do České republiky. Po necelých 5 hodinách jízdy byl znovu v Břeclavi.

Vykládky dřevní štěpky a prohlídky lokomotivy Vectron se zúčastnili i zástupci nejvýznamnějších zákazníků přepravujících s ČD Cargo dřevo a papírenské výrobky. Naše společnost jim na této akci prezentovala jak moderní přepravní technologii Innofreight, tak možnosti ČD Cargo při realizaci přeprav v zahraničí.

První z dodaných Vectronů měl na konci roku 2016 ujeto téměř 80 tisíc kilometrů. Všechny lokomotivy byly schváleny k provozu ve všech zemích s výjimkou Rumunska, kde ještě legislativně náročný schvalovací proces není ukončen. Od nového grafikonu se s nejmodernějšími stroji ČD Cargo můžeme setkat na tratích mezi Devínskou Novou Vsí, Nymburkem a Falkneberkem, kde jsou turnusově nasazeni 4 Vectroni. V blízké budoucnosti se s těmito nejmodernějšími lokomotivami budeme moci zkušebně setkat i v dalších lokalitách, konkrétně např. v Polsku nebo na vlacích z České republiky do Belgie.

Text: Michal Roh
Foto: Herbert Pschill

175 let tradice v nákladní dopravě



ČD Cargo – rok 2007

Společnost ČD Cargo, a.s., vznikla jako dceřiná společnost Českých drah, a.s., dne 1. prosince 2007, a to vkladem části nákladní dopravy ČD, a.s. Tolik strohý text uváděny v materiálech o naší společnosti. Vlastnímu zápisu do obchodního rejstříku u Městského soudu v Praze samozřejmě předcházela několikaletá příprava.

Již 19. března 1999 podala tehdejší státní organizace České dráhy přihlášku ochranné známky ČD Cargo. Tehdy to však bylo především z obchodních důvodů. O oddělení osobní a nákladní dopravy se začalo hovořit až později, konkrétně na jaře 2005 slibuje tehdejší lidovecký ministr dopravy Milan Šimonovský, že k přetvoření Českých drah na holdingovou společnost dojde ještě v témže roce. Vůdčí osobností procesu vyčlenění nákladní dopravy do samostatné společnosti byl Josef Bazala, který se v květnu 2005 stal generálním ředitelem ČD. Ten tehdy v rozhovoru pro deník Právo uvedl: *„Našemu vlastníkovi, tedy státu, jsme povinni předkládat všechna nutná řešení ke zlepšení pozice ČD na trhu. Jedním z nich je vyčleňování servisních a doplňkových činností drah do dceřiných společností, s následnou možností vstupu strategického partnera. Tento proces byl schválen a úspěšně v letošním roce probíhá. Čeká nás však druhá etapa, jíž bude vyčleňování našich hlavních činností do dceřiných firem a vytvoření tzv. strategického holdingu. Jako první by měla být vyčleněna společnost Cargo, tedy veškerá nákladní doprava včetně vozů a lokomotiv. O vzniku však musí ještě rozhodnout vláda.“*

Prakticky se záměr osamostatnění nebo chcete-li vyčlenění, začal naplňovat k 1. červnu 2005, kdy v organizační struktuře ČD byla zřízena funkce náměstka generálního ředitele pro nákladní dopravu. Stal se jím Rodan Šenekl, pozdější obchodní ředitel ČD Cargo. Ten tehdy definoval i základní cíle uvažované společnosti: Více se zaměřit na pravidelný kontakt se stávajícími zákazníky, na vyhledávání nových zákazníků a na argumentaci výhod železniční nákladní dopravy.

V souvislosti s osamostatněním se samozřejmě objevily myšlenky na privatizaci segmentu nákladní dopravy. Tento záměr potvrdil i ministr Šimonovský, když prohlásil, že je možné, že v budoucnu dojde k prodeji majoritního podílu ČD Cargo tak, aby si tato společnost udržela konkurenceschopnost na liberalizovaném dopravním trhu. Dopady těchto úvah však byly některými politiky záměrně zveličovány tak, aby k osamostatnění vůbec nedošlo.

První lokomotiva (363.015) opatřená reklamním polepem propagujícím obchodní značku ČD Cargo **Foto: Jiří Vorel**

Již v tomto období byla nákladní přeprava realizována pod značkou ČD Cargo, avšak s poněkud odlišným logem. Toto logo se objevovalo na všech tiskovinách. V reklamním nátěru propagujícím značku ČD Cargo začala od listopadu 2005 jezdit i lokomotiva 363.015, kterou na pražském hlavním nádraží pokřtil herec Radoslav Brzobohatý. Jednalo se tehdy o třetí lokomotivu ČD s celoplošnou reklamou.

V průběhu roku 2006 probíhaly intenzivní přípravy na vznik nové společnosti. Bylo ustaveno několik pracovních týmů, jež měly na starosti konkrétní oblasti, jako např. IT, vyčlenění dispečerského aparátu, rebranding apod. 26. června 2006 byla na Úřadu průmyslového vlastnictví podána přihláška další ochranné známky ČD Cargo v podobě, jak ji známe dnes. V prosinci téhož roku obdržela lokomotiva 742.147 nový modrý nátěr. V lednu 2007 obdržely ČD certifikát kvality ISO 9001 potvrzující. že nákladní doprava pod značkou ČD Cargo splňuje přísná kvalitativní měřítka.

Termín vzniku nové společnosti byl několikrát oddalován. Mělo se tak stát nejprve 1. dubna 2007, pak k 1. červenci téhož roku a podle vyjádření tehdejšího premiéra Mirka Topolánka k němu mělo dojít v dubnu 2008. Ve vztahu k veřejnosti a zaměstnancům byl poté komunikován jako nejpravděpodobnější datum vzniku 1. červenec 2007. Zároveň byly komunikovány i důvody pro tento krok. *„Připravovaný vznik samostatné firmy ČD Cargo je největší organizační změnou v ČD od vzniku akciové společnosti v roce 2003. Důvodem je mimo jiné zprůhlednění finančních toků ve firmě. Ačkoliv je nákladní doprava ČD pátá největší ze zemí Evropské unie, na rozdíl od všech sousedních států zatím nefunguje jako samostatná společnost. Do nové společnosti má přejít 13 500 zaměstnanců z celkových 57 000. Je přesně specifikován také majetek, který do nové společnosti přejde, lokomotivy, vagony i nemovitosti,"* řekl tehdy Josef Bazala. Dalším z uváděných důvodů pak byla i potřeba investovat zisky z nákladní dopravy do jejího rozvoje, nikoliv z ní křížově financovat dopravu osobní. Pro politiky však byl vznik ČD Cargo příležitostí ke strašení s následnou privatizací, rozkradením majetku Českých drah apod. Uvažovaná privatizace měla dle tehdejšího mistra dopravy Aleše Řebíčka přinést státu až 12 miliard Kč. Objevily se také úvahy o možné fúzi ČD Cargo a ZSSK Cargo. Společná firma měla být atraktivnější pro případného strategického partnera a měla se stát protiváhou polské a maďarské straně. Tyto úvahy však vždy měly spíše politicko-proklamativní charakter.

22. října 2007 pak vláda konečně schválila vznik akciové společnosti ČD Cargo, jako dceřiné společnosti Českých drah a k 1. prosinci společnost zahájila svoji činnost. Pro úplnost můžeme uvést, že prvním předsedou představenstva ČD Cargo se stal Josef Bazala, dalšími členy pak byli Rodan Šenekl (obchodní ředitel), Bogdan Heczko (finanční ředitel), Jaroslav Richter (výkonný ředitel) a Petr Žaluda (za ČD, a.s.). Připomenout můžeme, že generální ředitelství začalo v prosinci provizorně úřadovat v budově ČD v Hybernské ulici.

Dosti často bylo v novinách možné číst polemiky o tom, zda vznik ČD Cargo byl krokem správným směrem. Myslím, že desetiletá existence naší společnosti je jasným důkazem toho, že ano a že se záměr podařil.

Michal Roh

V březnu 2007 převzaly ČD do provozu dvě nové lokomotivy řady 709. Ty byly opatřeny již modrým korporátním nátěrem. Na snímku ze 14. září 2007 je zachycen stroj 709.002 při posunu v železniční stanici Ústí nad Labem západ. **Foto: Michal Roh**

Na snímku z dubna 2007 vidíme ve stanici Lichkov nákladní vlak ČD v čele s „bardotkou“ 751.038. Trať Letohrad – Lichkov byla elektrizována v roce 2008. **Foto: Michal Roh**

Také na veletrhu TransRussia v dubnu 2007 jsme se již prezentovali jako nově vznikající společnost. **Foto: Michal Roh**

Vznik samostatné akciové společnosti ČD Cargo v roce 2007 je vládní prioritou

Akciová společnost ČD Cargo může vzniknout ještě letos. Podle ministra dopravy Aleše Řebíčka je důležité, aby nákladní železniční doprava Českých drah co nejdříve zaujala jasnou pozici na evropském dopravním trhu a dále rozvíjela svou činnost. Souběžně s tím by ovšem měl pokračovat úspěšný rozvoj osobní dopravy a restrukturalizace dalších částí Českých drah, a.s.

Které projekty v oblasti železniční dopravy byste zařadil mezi priority Vašeho působení na postu ministra dopravy?
Priorit v oblasti železniční dopravy je poměrně hodně. Největší z nich je projekt segmentace akciové společnosti České dráhy a jeho časový harmonogram. Do tohoto projektu patří vznik samostatné akciové společnosti ČD Cargo a nalezení strategického partnera pro nákladní železniční dopravu i pokračování rozvoje osobní dopravy. Mezi další priority patří také výstavba nových moderních koridorových tratí nebo modernizace vlakových nádraží.

Bude mít vyčlenění nákladní dopravy a vznik společnosti ČD Cargo nějaké dopady na osobní dopravu?
Jak už bylo uvedeno, celý projekt segmentace akciové společnosti České dráhy musí probíhat komplexně, musí mít logiku se zohledněním dopadů na sociální, ekonomickou i obchodní oblast. Souběžně se vznikem akciové společnosti ČD Cargo musí například pokračovat rozvoj osobní dopravy a dalších celků Českých drah. Především je důležité dořešit otázku financování osobní dopravy.

Myslíte si, že ke vzniku samostatné akciové společnosti ČD Cargo dojde ještě v roce 2007?
Vše nasvědčuje tomu, že by v roce 2007 ke vzniku ČD Cargo mohlo skutečně dojít. České dráhy připravily dokument s projektem vzniku samostatné akciové společnosti. Dal jsem pokyn managementu společnosti doplnit některé detaily spojené s další budoucností Českých drah a rozvojem osobní dopravy, především vyjasnit způsob jejího financování. Pokud budu mít připraven kvalitní materiál a představím jej na vládě, může ČD Cargo, a. s., začít existovat zhruba o tři měsíce později.

Jaké postavení má podle Vás nákladní doprava Českých drah vůči ostatním subjektům v sousedních státech?
Podle mých informací jsou v sousedních státech nákladní železniční dopravci samostatní, respektive zakotvení v právní struktuře akciových společností. Jsme tedy poslední zemí, kde by k takovému kroku mělo dojít. Evropský trh nákladní železniční dopravy je silně globální. Dochází ke vzniku aliancí, kterým svou nabídkou nemohou samostatní menší dopravci konkurovat.

Lze trendy v nákladní dopravě porovnávat s jinými obory?
Trend ukazuje, že by nákladní železniční doprava mohla jít podobným směrem jako například letecká doprava – dopravci budou individuálně soutěžit na konkurenčním trhu, ovšem vedle toho se sdružovat a více spolupracovat v aliancích.

Takže můžeme po vzoru Sky Teamu či Star Alliance očekávat cosi jako Sky Rail či Star Rail?
Přesně tak. I když z logiky věci plyne, že se budou oproti letectví méně snadno konstruovat aliance například s transatlantickým působením. Ale všeobecně je myšlenka spolupráce tohoto typu v oblasti železniční dopravy použitelná a dokonce i velmi pravděpodobná.

V posledních týdnech se objevily úvahy o tom, zda by prostředky ušetřené díky mírné zimě za zimní údržby silnic neměly být použity na opravu železničních přejezdů. Zatím se zdá, že nejste ani proti ani pro?
Jsem jednoznačně pro další investice do opravy železničních přejezdů a o této problematice jsem již debatoval s odborníky i s odbory. V České republice je poměrně hodně přejezdů, které jsou na hraně bezpečnosti. Jde o jeden z klíčových úkolů, který musíme řešit.

Rozhovor připravila Michaela Němcová
Foto: Archiv Ministerstva dopravy

Rozhovor s ministrem dopravy Alešem Řebíčkem mimo jiné na téma vznik ČD Cargo. Rozhovor byl uveřejněn v Bulletinu pro zákazníky. **Archiv ČD Cargo**

Přepravní podmínky pro držitele aplikace železniční průkazka na In Kartě

Pro letošní rok byla gestorským útvarem oblasti zaměstnaneckých jízdních výhod – odborem personálním GŘ ČD, a.s., ve spolupráci s odborem obchodu osobní dopravy GŘ ČD, a.s., vydána doplňující informace pro držitel In Karet s aplikací železniční průkazka s přepravními podmínkami.

Dodatečné prokázání nároku

Pokud držitel In Karty s aplikací železniční průkazka nemá při jízdě vlakem In Kartu při sobě, může dodatečně oprávněný držitel nebo jím zmocněný zástupce prokázat platnost aplikace na kartě do 30 dnů ode dne předmětné jízdy u kterékoliv pokladní přepážky. Za ověření platnosti aplikace zaplatí poplatek 50 Kč a pohledávka na dodatečně vymáhané jízdné *(vystavená při jízdě bez In Karty)* bude stornována. K ověření platnosti aplikace je nutné předložit originál karty pokladníkovi.

Děti do 6 let

Držitelé zaměstnaneckých jízdních výhod musí pro spolucestující dítě do 6 let *(tedy do dne, který předchází dni 6. narozenin)* předložit ve vlaku jízdenku s nulovou hodnotou znějící z nástupní do cílové stanice. Tuto jízdenku lze získat u pokladní přepážky, u průvodčího ve vlaku *(vždy bez manipulační přirážky nebo přirážky k jízdnému)* nebo na eShop ČD.

Časový doplatek do 1. vozové třídy

Časový doplatek je možno zakoupit do In Karty u pokladní přepážky ČD s UNIPOK nebo na eShop ČD, a to za podmínek a cen uvedených v platném tarifu TR 10 *(čl. 170 – 171 a ceník 2C)*. Časový doplatek lze zakoupit kdykoliv v průběhu kalendářního roku, pouze u In Karty první generace *(vydané do 31. 05. 2015)* lze časový doplatek do 1. vozové třídy zakoupit až po uplynutí platnosti předešlého doplatku. Aktuální znění tarifu TR 10 naleznete na stránkách osobní přepravy zde: http://phdi.cdis.cz/pl/cs/cim-se-ridime/tarif-tr-10/.

Místenky SC a místenky do oddílů Business ve vlaku railjet

Držitel zaměstnaneckých jízdních výhod si při použití uvedených vlaků zakoupí místenku do 1. nebo 2. vozové třídy dle ceníku:

Cenová úroveň	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.
	Kč								
Místenky SC a místenky do oddílů Business ve vlacích railjet v 1. a 2. vozové třídě*)	-	-	70,-	100,-	125,-	150,-	175,-	200,-	250,-

*) včetně místenek SC s rezervací pro jízdní kolo přepravované jako spoluzavazadlo

Ceny místenek SC a místenek railjet Business jsou dynamické a odvíjí se v závislosti na požadované trase jízdy, dni jízdy, času odjezdu vlaku, volné kapacitě vlaku v okamžiku prodeje, přičemž pro zvolený vlak nemusí být v některých cenových úrovních vůbec dostupné.

Při zakoupení místenky, místenky SC nebo místenky railjet Business na eShop ČD musí držitel zaměstnaneckých jízdních výhod zvolit v kroku 1 nákupu typ průkazu *„železniční průkaz ČD včetně příslušného kódu podle typu držitele“* a typ dokladu pouze *„rezervace“* a dále pokračuje ve standardním nákupu.

Pokud držitel zaměstnaneckých jízdních výhod předloží ve vlaku SC nebo oddíle Business vlaku railjet místenku za cenu, na kterou nemá nárok, doplatí u vlakového personálu do ceny místenky SC/místenky railjet Business za nejvyšší cenu dle tarifu TR 10 *(t. j. do 250 Kč)*.

Pokud držitel zaměstnaneckých jízdních výhod nastoupí do vlaku SC nebo oddílu Business vlaku railjet bez platné místenky, může si ji zakoupit u průvodčího ve vlaku do vyčerpání všech volných míst. Pokud není místenka k dispozici (vlak je plně obsazen), zaplatí dle tarifu TR 10, Ceník 6, položka 4 přirážku ve výši **500 Kč**, při platbě na místě se tato snižuje o 50 % na **250 Kč;** po zaplacení přirážky může cestující obsadit volné místo k sezení *(pokud takové ve vlaku je)*, nemá však nárok na čerpání bonusových služeb.

Použití oddílu Business ve vlaku railjet

Při použití oddílu railjet Business musí držitelé zaměstnaneckých jízdních výhod spolu s platnou místenkou railjet Business předložit jízdní doklad platný pro 1. vozovou třídu.

Bonusové služby

Nárok na čerpání nabízených bonusových služeb ve vlacích SC a v oddílech railjet Business má držitel jízdních výhod na základě předložení platné povinné místenky.

Prémiové služby

Nárok na čerpání prémiových služeb v 1. vozové třídě vlaků EC/IC má držitel zaměstnaneckých jízdních výhod na základě platného jednorázového nebo časového doplatku do 1. vozové třídy dle tarifu TR 10 *(nárok tedy nemají například držitelé ŽP pro 1. vozovou třídu z titulu funkce nebo cestující s průkazem pro bezplatnou jízdu atd.)*.

Použití nostalgických a výletních vlaků

Držitelé zaměstnaneckých jízdních výhod zaplatí při použití historických, nostalgických a výletních vlaků ČD doplatek ve výši 50 % vyhlášené globální ceny pro daný vlak nebo stanovený doplatek vyhlášený při zavedení akce, pokud nebylo jejich použití v daném vlaku zcela vyloučeno.

Využití služby ČD Taxi

Držitelé In Karty s aplikací železniční průkazka mají nárok na využití služeb ČD Taxi, a to prokázáním se In Kartou *(podrobnější informace k využití této služby naleznete na www.cd.cz)*.

Nárok na proplacení alternativní dopravy při ujetí posledního přípoje

Držitelům zaměstnaneckých jízdních výhody nevzniká při ujetí posledního přípoje nárok na proplacení alternativní dopravy do cílové stanice, například použitého taxi. Tento nárok nevzniká ani v případě, pokud má držitel zaměstnaneckých jízdních výhod doplatek do 1. vozové třídy *(jednorázový nebo časový)*.

Použití vlaků, které nejsou vedeny v závazku veřejné služby *(vlaky na obchodní riziko ČD, tzv. „komerční vlaky“)*

Držitel zaměstnaneckých jízdních výhod si musí před nástupem do vlaku, který není veden v závazku veřejné služby, dopředu zajistit pro každou jízdu bezplatný evidenční lístek, vydaný pro konkrétní den a trasu, na které jeden z vyjmenovaných vlaků použije. Evidenční lístek lze vydat v rámci standardního předprodeje až 2 měsíce předem. Tato povinnost se vztahuje i na držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, kteří si zakoupili jednorázový nebo časový doplatek do 1. vozové třídy.

Evidenční lístek si držitel zaměstnaneckých jízdních výhod dopředu zajistí na eShop ČD *(podle pravidel nákupu v eShop ČD)*, prostřednictvím aplikace Můj vlak nebo u kterékoliv pokladní přepážky ČD, případně u průvodčího *(strojvedoucího na tratích se samoobslužným způsobem odbavování)* předchozího přípojného vlaku. Povinnost zajistit si evidenční lístek předem spočívá vždy na držiteli zaměstnaneckých jízdních výhod.

Evidenční lístek není třeba, pokud má držitel zaměstnaneckých jízdních výhod pro jízdu ve vlaku, který není veden v závazku veřejné služby, platnou vnitrostátní místenku s „kódem ŽP“ v těchto kategoriích:

- **ČD** *(zaměstnanci, dceřiné společnosti, rodinní příslušníci, důchodci: kategorie důchodci = do 31. 12. 2002 (důchodci SŽDC), od 01. 01. 2003 (podle místa ukončení pracovního poměru jsou důchodci ČD nebo důchodci SŽDC) rodinní příslušníci důchodců, pozůstalí)*,
- **SŽDC** *(zaměstnanci, rodinní příslušníci, důchodci, rodinní příslušníci důchodců, pozůstalí)*,
- **ostatní** *(MD, DÚ, ZSSK atd.)*.

Držitel zaměstnaneckých jízdních výhod při nákupu vnitrostátní místenky nahlásí pokladníkovi *(při nákupu místenky ve vlaku dle SPPO průvodčímu)* nebo si na eShop ČD sám zvolí příslušnou kategorii „kódu ŽP“. Pokud si držitel zaměstnaneckých jízdních výhod zvolí vnitrostátní místenku nesprávně, ve vlaku bude pouze upozorněn na chybu bez další sankce.

Pokud držitel zaměstnaneckých jízdních výhod

a) předloží ve vlaku, který není veden v závazku veřejné služby, místenku mezinárodní nebo vnitrostátní místenku bez „kódu ŽP“, nebo pokud bylo z důvodu zvýšené frekvence vyhlášeno odbavování ve vlaku bez přirážky, vystaví pro něj v těchto případech průvodčí evidenční lístek bez manipulačního poplatku.

b) nastoupí do vlaku, který není veden v závazku veřejné služby, bez evidenčního lístku nebo platné vnitrostátní místenky, zaplatí za vystavení evidenčního lístku ve vlaku manipulační poplatek **20 Kč**. Manipulační poplatek se platí za každou osobu zvlášť i při vystavení jednoho evidenčního lístku pro více osob.

c) pokračuje v jízdě ve vlaku, který není veden v závazku veřejné služby, za původní cílovou stanici uvedenou na evidenčním lístku, zaplatí ve vlaku za vystavení evidenčního lístku pro další jízdu manipulační poplatek **20 Kč**. Manipulační poplatek se platí za každou osobu zvlášť i při vystavení jednoho evidenčního lístku pro více osob.

Přehled vlaků s uvedením úseků, ve kterých nejsou dotčené vlaky vedeny v závazku veřejné služby je zveřejněn v tabulce výše.

Při použití povinně místenkových vlaků, mimo vlaků uvedených v bodu 4, si držitel zaměstnaneckých jízdních výhod vždy zakoupí místenku s kódem „ŽP“ příslušné kategorie.

Místenky na lanové dráze Liberec-Horní Hanychov – – Ještěd

Při použití lanové dráhy Liberec-Horní Hanychov – Ještěd uhradí držitelé jízdních výhod cenu jednosměrné nebo zpáteční místenky. Jednosměrná místenka *(nahoru nebo dolů)* stojí **35 Kč**. U zpáteční místenky platí pro držitele jízdních výhod akviziční sleva 50 %, v rámci které stojí zpáteční místenka **35 Kč**.

Věra Drncová

PŘEHLED VLAKŮ S POVINNOSTÍ EVIDENČNÍHO LÍSTKU

Číslo vlaku	Název vlaku	Výchozí bod	Odjezd	Cílový bod	Příjezd	Omezení jízdy
EC 112	Porta Moravica	Ostrava hl.n.	18:18	Praha hl.n.	21:39	
EC 113	Porta Moravica	Praha hl.n.	6:22	Ostrava hl.n.	9:42	
Ex 114	Cracovia	Ostrava hl.n.	14:18	Praha hl.n.	17:39	
Ex 115	Cracovia	Praha hl.n.	10:22	Ostrava hl.n.	13:42	
EC 116	Praha	Ostrava hl.n.	10:18	Praha hl.n.	13:39	
EC 117	Praha	Praha hl.n.	14:22	Ostrava hl.n.	17:42	
Ex 140	Landek	Ostrava hl.n.	16:18	Praha hl.n.	19:39	
Ex 141	Landek	Praha hl.n.	8:22	Ostrava hl.n.	11:42	
Ex 142	Petr Bezruč	Ostrava hl.n.	12:18	Praha hl.n.	15:39	
Ex 143	Petr Bezruč	Praha hl.n.	12:22	Ostrava hl.n.	15:42	
EC 144	Jan Perner	Ostrava hl.n.	8:18	Praha hl.n.	11:39	
EC 145	Jan Perner	Praha hl.n.	16:22	Ostrava hl.n.	19:42	
EN 406	Chopin	Břeclav Gr.	23:45	Zebrzydowice Gr.	3:18	
EN 407	Chopin	Zebrzydowice Gr.	1:03	Břeclav Gr.	5:53	
EN 442	Bohemia	Čadca	2:01	Praha hl.n.	7:22	
EN 443	Bohemia	Praha hl.n.	23:09	Čadca	4:43	
IC 513	Opava	Ostrava-Svinov	19:40	Opava východ	19:59	jede v x a +, nejede 24., 25.XII., 14. – 16., 30.IV., 7.V., 5.VII., 28.X., 17.XI.
IC 514	Opava	Opava východ	6:02	Ostrava-Svinov	6:22	jede v x, 6 a 14.IV., 5.VII., 28.IX., 17.XI., nejede 15.IV., 18.XI.
Ex 540	Hukvaldy	Bohumín	20:02	Praha hl.n.	23:44	jede v +, nejede 24. – 26.XII., 14. – 16., 30.IV., 7.V., 5., 6.VII., 28.IX., 28.X., 17.XI.
Ex 541	Hukvaldy	Praha hl.n.	4:22	Bohumín	8:02	jede v 1 a 18.IV., 2., 9.V., nejede 26.XII., 17.IV., 1., 8.V.
IC 542	Vladislav Vančura	Opava východ	15:53	Ostrava-Svinov	16:14	jede v +, nejede 24. – 26.XII., 14. – 16., 30.IV., 7.V., 5., 6.VII., 28.IX., 28.X., 17.XI.
IC 543	Vladislav Vančura	Ostrava-Svinov	16:30	Opava východ	16:50	jede v 5 a 13.IV., 4.VII., 27.IX., 16.XI., nejede 30.XII., 14.IV., 7.VII., 29.IX., 17.XI.
Ex 544	Hutník	Ostrava hl.n.	6:07	Praha hl.n.	9:39	
Ex 545	Hutník	Praha hl.n.	18:22	Ostrava hl.n.	21:49	
Ex 547	Ostravan	Praha hl.n.	21:22	Bohumín	0:54	nejede v 5/6, 6/7 a 25./26.XII., 13./14. – 16./17.IV., 30.IV./1.V., 7./8.V., 4./5., 5./6.VII., 27./28.IX., 16./17.XI.
Ex 572	Josef Ressel	Brno hl.n.	8:09	Praha hl.n.	10:42	jede v x, nejede 27. – 30.XII., 7.VII., 29.IX.
Ex 573	Josef Ressel	Praha hl.n.	16:19	Břeclav	19:22	nejede 24., 25., 31.XII.
R 640		Bohumín	20:02	Olomouc hl.n.	21:19	jede v x
R 641		Olomouc hl.n.	6:41	Bohumín	8:02	jede v 2 – 6, nejede 27.XII., 15. – 18.IV., 2., 9.V., 6., 7.VII., 29.IX., 18.XI.
Rx 762	Berounka	Plzeň hl.n.	11:51	Mariánské Lázně	12:46	jede v +, nejede 24., 25.XII., 14. – 16., 30.IV., 7.V., 5., 6.VII., 28.IX., 28.X., 17.XI.
Rx 763	Berounka	Mariánské Lázně	15:06	Plzeň hl.n.	16:03	jede v +, nejede 24., 25.XII., 14. – 16., 30.IV., 7.V., 5., 6.VII., 28.IX., 28.X., 17.XI.
Ex 1530	Dny NATO	Mošnov, Ostrava Airport	16:01	Olomouc hl.n.	16:59	jede 16., 17.IX.
Ex 1531	Dny NATO	Olomouc hl.n.	7:59	Mošnov, Ostrava Airport	9:15	jede 16., 17.IX.
R 1534	Dny NATO	Mošnov, Ostrava Airport	17:25	Brno hl.n.	19:54	jede 16., 17.IX.
R 1535	Dny NATO	Brno hl.n.	8:02	Mošnov, Ostrava Airport	10:19	jede 16., 17.IX.

Vyhrajte Vectrona

Vyhrajte Vectrona, to byl název fotosoutěže vyhlášené naší akciovou společností na konci července loňského roku. Základním cílem bylo zpropagovat nákup pěti nových interoperabilních lokomotiv Siemens Vectron, které se od poloviny roku 2016 začaly objevovat na vlacích ČD Cargo.

1. místo Richard Weber

Nové stroje se hned od počátku staly zajímavým „terčem“ železničních fotografů a speciálně zřízená e-mailová schránka se brzy začala plnit fotografiemi Vectronů. Bohužel někteří účastníci se neseznámili s podmínkami fotosoutěže, a tak nám dorazily i fotografie, které zejména svým rozlišením nesplňovaly požadované parametry nebo byly pořízeny jen jako dokumentační, třeba mobilním telefonem. Fotosoutěž byla propagována nejen na našich internetových stránkách, ale i na facebooku a na zájmových železničních webech. Termín pro zasílání fotografií byl nakonec prodloužen o měsíc, do 20. listopadu 2016.

Soutěže se zúčastnilo 65 fotografů, kteří nám zaslali celkem 152 fotografií. Do užšího výběru pak postoupilo 25 nejlepších fotografií. Závěrečné hodnocení, které prováděla komise vedená předsedou představenstva ČD Cargo, panem Ivanem Bednárikem, nebylo jednoduché. Fotografie byly velmi zdařilé a některé poskytly skutečně netradiční pohled na nejmodernější lokomotivy ve vozidlovém parku ČD Cargo. Na 1. místě se umístila fotografie Richarda Webera z Prahy, zachycující stroj 383.003 při přepravě brousicího vlaku SPENO v Praze-Kyjích. Snímek byl pořízen 1. listopadu 2016. Pro úplnost dodejme, že přepravu brousicího vlaku z Kirchmöseru do Velimi zajistila komplexně společnost ČD Logistics. 22. prosince 2016 převzal vítěz z rukou Ivana Bednárika cenu – – model lokomotivy Vectron v měřítku 1:87. Během neformálního setkání se probíralo nejen fotografování vlaků.

2. místo obsadila fotografie Libora Čížka, která by se s trochou nadsázky dala nazvat „setkání generací“ nebo také „setkání jedniček“. Jsou na ní zachyceny „laminátka“ S 489.0001 (230.001) a Vectron 383.001 při setkání v Havlíčkově Brodě 26. srpna 2016. 3. pozice patří nočnímu snímku. Lokomotiva 383.002 zastavila s vlakem osobních automobilů do Curtici ve stanici Šaľa, kde soupravu doplněnou o vozy se dřevem do Rumunska vyfotografoval 1. října 2016 Peter Melicher. Cenou pro všechny výherce je pak jízda na stanovišti lokomotivy Vectron. Tyto jízdy by měly proběhnout, dle časových možností jednotlivých účastníků, v měsících lednu a únoru.

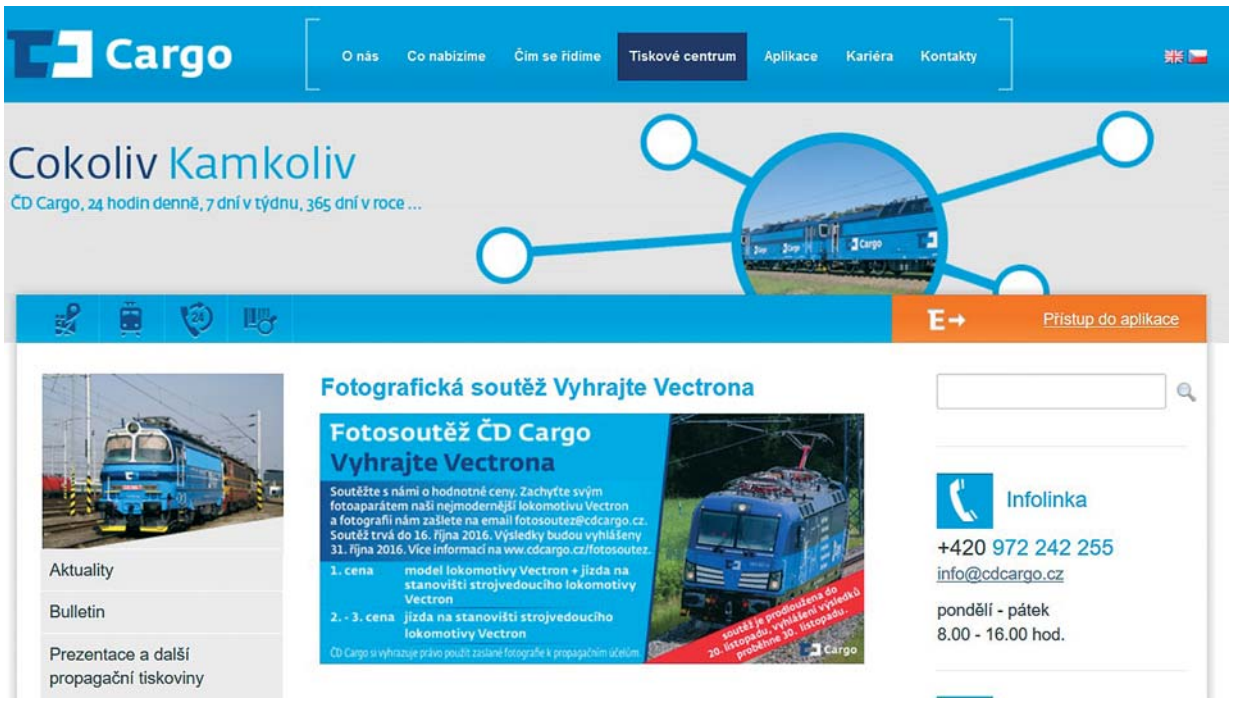
Jednalo se o první akci tohoto druhu, která se však setkala s mimořádným ohlasem. Uvažujeme proto o vyhlášení další podobné fotosoutěže. Podrobnosti se dozvíte v některém z dalších čísel Cargováku nebo na našich internetových stránkách.

Michal Roh

Model lokomotivy Vectron předal výherci osobně předseda představenstva pan Ivan Bednárik. **Foto: Michala Bílková**

2. místo Libor Čížek

3. místo Peter Melicher



Personální oddělení odpovídá

Dotaz: Je pravda, že od ledna mají mít všichni zaměstnanci zaměstnanecké jízdní výhody?

Odpověď: Pravda je to poloviční. V prvním lednovém týdnu byla mezi naší společností a ČD, a.s., uzavřena smlouva, na základě které mohou být **zaměstnancům (nikoliv rodinným příslušníkům) společnosti ČD Cargo, a.s.,** bezplatně poskytovány In Karty s aplikací IN PLUS, která je nabízena za velice zajímavých finančních podmínek.

Slevová elektronická aplikace IN PLUS je nahraná do nepřenosné čipové In Karty vystavené pro konkrétního zaměstnance společnosti ČD Cargo, s tzv. plovoucí platností na 1 rok od data jejího zakoupení.

Samotná In Karta je vystavena na dobu 6 let a lze do ní opakovaně dokupovat různé aplikace pro cestování vlaky Českých drah. Bez aplikací je tato In Karta používána v rámci ČD Cargo například pro čerpání nafty, jako identifikátor pro přístupy do budov, kopírování apod.

In Karta s aplikací IN PLUS opravňuje držitele k používání všech vlaků ČD ve 2. vozové třídě (bez zakupování dalších jízdenek), do vlaků SC Pendolino a do dalších vlaků s povinnou rezervací je třeba vždy ještě zakoupit místenku. Bližší podmínky použití najdete v Opatření ředitele O10 GŘ ČD Cargo č. 14/2016 Poskytování In Karet s aplikací IN PLUS, které je zveřejněno na Portále ČD Cargo.

In Karta s aplikací IN PLUS se poskytne zaměstnanci ČD Cargo, který:

a) má uzavřen pracovní poměr,

b) nemá přiznány zaměstnanecké jízdní výhody, tzn. aplikaci železniční průkazka,

c) si o vystavení IN Karty včetně aplikace IN PLUS požádá,

d) uhradí stanovený jednorázový příspěvek k dokoupení aplikace IN PLUS formou srážky ze mzdy. Dle zákona č. 586/1992 Sb., o dani z příjmů, se jedná o nepeněžní plnění poskytnuté zaměstnanci, které je zdanitelným příjmem zaměstnance (ustanovení § 6 odst. 1 a 3 zákona o dani z příjmu). V kalendářním měsíci, ve kterém si zaměstnanec o IN Kartu s aplikací IN PLUS požádá, bude provedena na základě jeho souhlasu srážka příspěvku z jeho mzdy a zároveň dojde ke zvýšení základu pro daň a pro odvody na sociálním a zdravotním pojištění o stanovenou výši.

Každý zaměstnanec je zařazen do příslušné skupiny, ve které je stanovena konkrétní výše úhrady jeho příspěvku k dokoupení aplikace IN PLUS. Zařazení vybraných KZAM do příslušných kategorií zaměstnání jsou v příloze č. 1 Opatření ředitele O10 GŘ ČD Cargo č. 14/2016 Poskytování In Karet s aplikací IN PLUS.

Kategorie zaměstnanců	Výše příspěvku zaměstnance v Kč
Kategorie I	1 000,–
Kategorie II	1 500,–
Kategorie III	2 500,–

Zpracování veškeré administrace a vlastní výdej In Karet s aplikací IN PLUS, je pro zaměstnance společnosti realizován pouze prostřednictvím příslušných personálních pracovišť O10/1 GŘ ČD Cargo.

Pokud zaměstnanec bude mít o výdej In Karty s aplikací IN PLUS zájem a není držitelem již vydané zákaznické In Karty se zakoupenou zákaznickou aplikací, dostaví se na příslušné personální pracoviště s barevnou fotografií, která odpovídá aktuální podobě žadatele (rozměry 35 x 45 mm, čelní pohled s neutrálním pozadím, tzv. průkazková fotografie). Využití digitální fotografie není možné.

V případě, že zaměstnanec již má vydanou zákaznickou In Kartu se zakoupenou zákaznickou aplikací (např. IN 100 – síťová jízdenka), je možno zajistit nejen převod této In Karty do zaměstnaneckých In Karet, ale dále je možno zajistit i převod zakoupené zákaznické aplikace na úplně jinou In Kartu. V tomto případě je nezbytně nutné nejprve navštívit příslušné personální pracoviště, které v zájmu získání aplikace IN PLUS pro dotčeného zaměstnance zajistí veškeré nezbytné a návazné úkony.

Věra Drncová

Reprezentační ples ČD Cargo

V pořadí již 12. ročník reprezentačního plesu ČD Cargo se konal druhý lednový pátek na tradičním místě – – v ostravském hotelu Clarion. Na plese se sešli nejen příznivci tance, ale zejména obchodní partneři a zákazníci společnosti ČD Cargo, pro které je tato tradiční společenská akce především pořádána. Ti se na plese setkávají nejen s představiteli managementu, ale i s obchodními manažery, pracovníky provozu a dalších odvětví společnosti. O neustále vzrůstajícím zájmu o ples svědčí každoroční nárůst účastníků, který se letos vyšplhal na rekordních 560 osob.

Reprezentační ples je nejen významnou společenskou událostí, ale i jakýmsi symbolickým poděkováním všem obchodním partnerům a zákazníkům za dosavadní spolupráci. V neposlední řadě patří i mezi důležité články marketingové komunikace ČD Cargo. Letošní ročník byl i pomyslným startem oslav 10 let existence samostatné společnosti.

Pěkně vyzdobené sály se před devatenáctou hodinou začaly postupně zaplňovat návštěvníky. Jako první se na pódiu představili průvodci celým večerem, moderátoři Mahulena Bočanová a Vojtěch Bernatský, kteří všechny přítomné přivítali a seznámili s programem večera. Představila se i kapela Charlie Band pod vedením kapelníka a kytaristy Charlie Blažka, s vokalistkami Lenkou Kopeckou a Zuzanou Ďurdinovou. Po několika úvodních skladbách již vše pomalu směřovalo ke slavnostnímu zahájení plesu. Tomu však předcházelo tradiční předtančení. Kabaretně groteskní zpracování pojetí tance „cha-cha“ z období 30. let minulého století předvedlo trio tanečníků Jakub Mazůch, Michaela Gatěková a Jaroslav Kuneš. Všichni se pyšní četnými tituly z domácích i zahraničních tanečních soutěží, a kromě Jakuba, také i účastí ve známé a oblíbené televizní taneční show „Star dance aneb když hvězdy tančí“. Je asi zbytečné popisovat jejich originální a dokonalý taneční projev, který všechny ještě více nažhavil na taneční parket. Ještě než se tak stalo, sál ztichnul v očekávání slavnostního zahájení. K tomu přizvali moderátoři na pódium muže nejpovolanějšího, předsedu představenstva ČD Cargo pana Ivana Bednárika. Ten přivítal všechny přítomné a popřál jim příjemnou zábavu a krásný večer plný neopakovatelných zážitků. Kromě zástupců z řad obchodních partnerů a zákazníků, kolegů a zaměstnanců, přivítal i vzácné hosty, ze kterých jmenujme náměstka ministra dopravy České republiky Milana Ferance nebo předsedu představenstva mateřské společnosti České dráhy Pavla Krtka. Vojta Bernatský nezapřel, že je nejen vynikající moderátor, ale i skvělý bavič, a tak si neodpustil pana předsedu Bednárika, při jeho návratu ke stolu, podarovat „bábovkovou formou“ pro udržení dobré kondice a formy společnosti ČD Cargo v celém roce 2017.

Večer plný zábavy mohl odstartovat. První hvězdou programu byla zpěvačka s původně rockovou minulostí, poté dlouholetá stálice naší pop music s osobitým hlasem, Petra Janů. Na úvod jejího vystoupení zazněly dva nečekané duety, s kým jiným, než se všestranným Vojtou Bernatským. Poté již pokračovala svými sólovými hity a beznadějně zaplnila a rozezpívala taneční parket.

Charlie Band se po Petře Janů rozhodně nenechal zahanbit a udržoval i nadále taneční parket ve varu. Musíme také připomenout, že úderem dvacáté hodiny byl zahájen nejen hlavní plesový, ale i bohatý doprovodný program. Již potřetí v řadě byla organizována doplňková charitativní tombola, ve které si bylo možné zakoupit losy a vyhrát hodnotné a zajímavé ceny. Velkou část těchto cen věnovali právě obchodní partneři, za což jim ještě jednou děkujeme.

O poschodí výše byl připraven bohatý raut vyhlášené hotelové kuchyně. V salonku Antracit si mohli příznivci hazardu zahrát v Cargo casinu za speciální cargo peníze o další ceny. Velkou oblibu si získal originální a stylový bar naproti casinu, kde probíhala odborná degustace karibských rumů. Bylo dost obtížné stihnout vše, co bohatý program nabízel.

Většina hostů záhy spěchala do hlavního sálu, kde již byla přichystána další hvězda večera, zpěvák, tanečník a vášnivý hráč kulečníku, Jiří Korn. Ten všechny přítomné nadchnul zejména písní zpívanou bez hudebního doprovodu a mikrofonu. Myslím, že ještě nyní mnohým z nás běhá mráz po zádech při vzpomínce na tento ojedinělý zážitek. Samozřejmě nechyběla ani většina jeho hitů a sál přímo rezonoval tancem a zpěvem.

Po úchvatném zážitku dostal příležitost opět Charlie Band a zejména jeho vokalistky se předháněly ve svém pěveckém umění. Večer se kvapem blížil k půlnoci, která byla dalším očekávaným bodem programu. Nejprve byla vyhodnocena charitativní tombola. Vybraná částka poprvé v krátké historii jejího konání převýšila částku 60 tisíc Kč. Šek převzal z rukou moderátorů ředitel odboru lidských zdrojů Mojmír Bakalář. Ten poděkoval všem, kteří se do tomboly zapojili, a oznámil, jak bude s výtěžkem naloženo. Charitativní rozměr má tentokrát bohužel svoji velice smutnou stránku – výtěžek bude věnován rodině naší nedávno zesnulé kolegyně z Ostravska.

Za bouřlivého potlesku opouštěl Mojmír Bakalář pódium, kde se vše schylovalo k očekávanému losování cen tomboly. Hlavním tahákem byla zejména první cena – nádherný skútr Kentoya Darkness 125. Losování opět okořenil Vojta Bernatský, který každému výherci přidal ještě svoji originální cenu i s patřičným komentářem.

Když napětí a smích opadly, schylovalo se k poslednímu vystoupení speciálního hosta. Hudební uskupení Hamleti možná mnozí z vás neznají. Když však připomenu složení kapely – Aleš Háma, Jakub Wehrenberg, Dalibor Gondík a Hardy Marzuki; bude vám asi vše jasnější. Hamleti, hrající jen převzaté skladby v originálním aranžmá, byli možná nečekaným, ale o to milejším zpestřením plesového programu. Závěr plesu byl již opět plně v režii Charlie Bandu, který doprovázel neúnavné tanečníky až do třetí hodiny ranní. Z doprovodného programu nesmíme zapomenout ani na tradiční doplňkové aktivity – karikaturistu, který po celý večer neúnavně zhotovoval rychlokresbou nespočet povedených karikatur a fotostěnu, před kterou se po celý večer tvořila fronta zájemců o originální plesovou momentku, třeba i s některým z interpretů.

Celý večer neskutečně rychle uběhl a nikomu se příliš nechtělo opouštět nádhernou atmosféru. Jako malou útěchu můžeme všem alespoň slíbit, že na ten příští ročník se mohou zcela jistě opět těšit.

Zdeněk Šiler
Foto: Archiv ČD Cargo

Zájmy a záliby zaměstnanců ČD Cargo (4)

Ve víně je pravda

Víno patří mezi nejrozšířenější alkoholické nápoje. Vzniká kvašením moštu z plodů vinné révy. Většina z nás rozlišuje vína podle barvy (bílá, růžová a červená) nebo podle obsahu cukru (suchá, polosuchá, polosladká, sladká). Specialisté na víno a na kombinaci pokrmů s vínem se nazývají sommeliéři.

I mezi zaměstnanci naší akciové společnosti najdeme amatérského sommeliéra. Je jím Martin Kašpar, vedoucí provozního pracoviště Praha-Libeň. Dovolili jsme si ho požádat o rozhovor, ve kterém by nás se svojí netradiční zálibou seznámil.

Degustace, poznávání a hodnocení vína je velice zajímavým koníčkem. Jak jste se k němu dostal a jak dlouho se mu věnujete?

V podstatě se dá říci, že laicky se o víno zajímám od čerstvé plnoletosti. V té době jsem se od výrazně staršího kamaráda dozvěděl základní znalosti o víně a o tom, jak si z tehdejší nabídky umět vybrat to kvalitní. Díky této instruktáži mě téměř úplně přestalo zajímat pivo. I mezi tehdejšími víny se daly najít zajímavé „kousky“, a chuťové vjemy z těchto vín pro mě byly podstatně inspirativnější, než ty z našeho „národního nápoje“. Je bohužel pravda, že vína, která byla v prodeji, se s dnešními v naprosté většině nedala srovnávat. Minulý režim obecně upřednostňoval co největší množství produkce. Tomu odpovídala nižší míra vyzrání vín, a tedy vyšší kyseliny, nedostatečná plnost a mnohdy i chuťové deformace. Například odrůda sauvignon se u nás prezentovala chuťově naprosto odlišně, než v ostatním světě, kde jí bylo umožněno dostatečně vyzrát.

Před asi 11 roky jsem se rozhodl, že si znalosti v tomto oboru prohloubím a poté jsem několik let, při své hlavní práci vedoucího směny PP Praha-Uhříněves, pracoval jako zástupce sommeliéra v jednom velkém obchodním řetězci. Toto období mě velice posunulo, protože kromě určité sumy znalostí o víně, jeho druzích, odrůdách, výrobních postupech a podobně, je absolutně nejdůležitější velké množství ochutnaných vín. Nemá to co do činění s „vypitým objemem“, ale právě s ochutnáním mnoha různých vzorků vín, jejich vzájemným porovnáváním a ukládáním získaných vjemů do paměti. Obvykle lidé, kteří mají rádi víno, mají tendenci najít si oblíbená vína, a ta potom upřednostňují. Ovšem pokud máte zájem získat a udržet si v paměti něco, co bychom snad mohli nazvat „chuťovou bankou“, je lepší vína co nejvíce střídat a nepříliš se vracet k již ochutnaným, protože to vás již moc neobohatí.

Jak se dají sommeliérské znalosti získat?

Sommelier musí umět vína hlavně poznat, vyhodnotit, doporučit a podávat.

Pokračování na str. 7

Představujeme profese ČD Cargo (22)

V lednovém čísle pokračujeme v seznamování našich čtenářů se zaměstnáními, která se ve společnosti vyskytují nebo o kterých se předpokládá, že se mohou vyskytnout.

Zaměříme se na zaměstnání **vedoucí skupiny (KZAM 13283),** které je organizačně zařazeno ve všech JOS a vzniklo sloučením např. zaměstnání IŽD (inženýr železniční dopravy), technolog atd. Jedná se o specifické zaměstnání, jehož hlavní pracovní náplní je zabezpečení úkolů v rámci zajištění všech pracovních činností stanovených organizačním řádem dle organizačního zařazení. Dotyčný zaměstnanec převážně:

- odpovídá za chod skupiny,
- je přímo podřízen a odpovídá za výsledky své činnosti vedoucímu oddělení nebo řediteli odboru, resp. řediteli JOS, pokud to vyplývá z organizační struktury,
- v rámci řízené skupiny řídí podřízené zaměstnance.

Odborná způsobilost je stanovena podle toho, kam je příslušný vedoucí skupiny organizačně zařazen:

- pro vedoucího skupiny řízení lokomotivních čet na PJ jsou stanoveny zkoušky DSt-7, ZOZ, VT-2
- pro vedoucího skupiny technologie na PJ jsou stanoveny zkoušky PZ-1, PM-3, DO-1, DD-4
- pro některé vedoucí skupin SOKV je třeba mít zkoušku VT-3.

Pro zařazení do tohoto zaměstnání je jako nejnižší doporučené úplné střední všeobecné vzdělání.

Z hlediska zdravotní způsobilosti je **vedoucí skupiny** posuzován dle kategorie pracovního rizika 1 (stanovené vyhláškou č. 432/2003 Sb.)

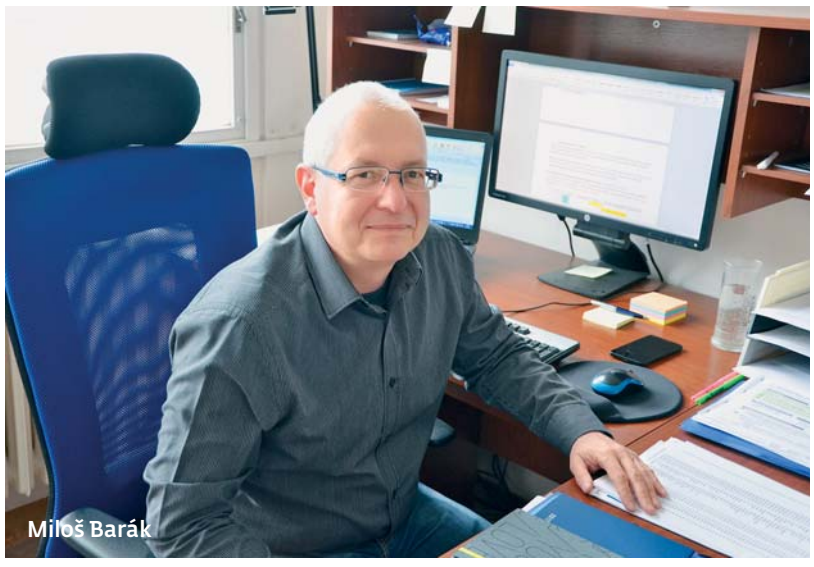
Zaměstnancům, kteří jsou zařazeni do zaměstnání **vedoucí skupiny,** přísluší dle Katalogu zaměstnání mzdové zařazení do tarifního stupně 15 s možností zařazení ve smluvní mzdě.

Do zaměstnání **vedoucí skupiny** je zařazeno 51 zaměstnanců, z toho je 16 žen a 35 mužů. Věkový průměr v tomto zaměstnání je 49,5 roku.

Pracovní činnosti vedoucích skupin jsou skutečně různorodé. Abychom poznali alespoň část z nich, položili jsme tři tradiční otázky panu Barákovi. **Miloš Barák** pracuje u železnice již 33 let, nyní je organizačně zařazen jako vedoucí skupiny technologie v aparátu PJ Brno.

Co vše spadá do kompetence skupiny technologie v provozní jednotce?

V provozní jednotce Brno mají technologové z mojí skupiny, včetně mě, přidělen určitý obvod, ve kterém řeší věci týkající se jízdních řádů, provozní a přepravní technologie. Já mám kupříkladu přidělen obvod provozního pracoviště Břeclav, včetně pohraničních přechodových stanic Břeclav, Kúty a Znojmo. Každý z technologů připravuje pro svůj přidělený obvod technologickou dokumentaci, pomůcky jízdního řádu pro provozní zaměstnance, připomínkuje SŽDC návrhy výlukových rozkazů, spolupracuje s O14 na tvorbě opatření k výlukám a spolupracuje s vedoucími provozních pracovišť na stanovení konkrétních


Miloš Barák

technologických postupů pro jednotlivá pracoviště. Poté se vše sejde u mne, ke kontrole a schválení. Ve skupině mám pak ještě tři další pracovníky – technologa pro řízení vozmistrů, který má na starosti technickou službu vozovou v celé provozní jednotce, technologa pro PRIS, který má na starosti i školení zaměstnanců z obsluhy PDA, včetně nasazování PDA do provozu a specialistu pro řízení dopravy. Musím také zmínit, že technologická skupina se podílí na tvorbě grafikonu vlaků pro rozvoz a svoz místní zátěže. Od nás vycházejí návrhy na optimální zajištění obslužnosti traťových ramen na O14.

Zajímavým a zároveň náročným obchodním případem, jehož technologii jsme museli připravit, byla řepná kampaň v cukrovaru v Hrušovanech nad Jevišovkou. Stanovili jsme optimální obsazení směn, využití tras vlaků a musím s pocitem hrdosti říci, že jsme zvládli navýšené objemy se stejnou potřebou hnacích vozidel i zaměstnanců jako v loňském roce. V tom vidím náš velký přínos, i když jsme museli trochu zariskovat. Navíc zákazník požadoval komplexní servis u vykládky. Ta je zvláště teď v zimním mrazivém období dosti náročná, proto bych chtěl poděkovat všem, kteří tuto službu k plné spokojenosti zákazníka zajistili.

Podílíte se také na optimalizaci personálního nasazení zaměstnanců?

Každá technologie musí být samozřejmě „personálně naceněna". S tím samozřejmě souvisí i trvalé snahy o optimalizaci personální potřeby v jednotlivých profesích v návaznosti na objemy přeprav, omezení jízd vlaků apod. Výše uvedenou optimalizaci však rozhodně neprovádíme bezhlavě, ale na základě podkladů z mnoha systémů. Základem jsou výstupy z datových skladů s počty naložených a vyložených vozů v jednotlivých stanicích nebo přivěšených, odvěšených a rozřazených vozů z vlaků ve vlakotvorných stanicích apod. Podle počtu náprav ve vlacích stanovujeme například personální potřebu vozmistrů pro provádění technických prohlídek. Dále používáme systémy GPPS a ALTWORX. Druhý jmenovaný pak umožňuje vyhodnocení všech možných druhů dat ke zjišťování vytížení zaměstnanců ve směně.

Jakým způsobem řešíte požadavky nad rámec kapacity nebo jiné mimořádné objednávky?

V takových případech mne zpravidla kontaktuje obchodní manažer s konkrétními požadavky na zavedení mimořádné obsluhy a já poté, ve spolupráci s technologem, připravím nejoptimálnější technologii. Ve spolupráci s kolegy z provozních pracovišť a s kolegy ze skupiny lokomotivních čet se vždy snažíme navrhnout co nejlevnější technologii ve vztahu k využití pracovních sil i hnacích vozidel. Není vždy nutné nařizovat přesčasovou práci, ale bez ochoty a vstřícnosti provozních zaměstnanců se mnohdy neobejdeme. Tímto způsobem jsme se museli v uplynulých dvou letech vyrovnat s nárůstem požadavků stavebních firem na zabezpečení výlukových akcí hnacími vozidly i personálem. Snažíme se pokrýt všechny objednávky, což není vždy jednoduché.

Michal Roh
Věra Drncová
Foto: Michal Roh

Zájmy a záliby zaměstnanců ČD Cargo (4)

Pokračování ze str. 6

Na to rozhodně nestačí jen naučené vědomosti. Proto, jak jsem již uvedl, je ze všeho nejdůležitější ochutnávat. Zjednodušeně se dá říci, že čím větší množství ochutnaných a ohodnocených vín, tím lépe. Kdysi jsem měl představu, že bych velmi rád ochutnal všechna vína, vyráběná v naší zemi. Po nějaké době a ochutnání nemalého množství nepříliš vydařených vín, jsem na vlastní kůži zjistil, že to nemá smysl. Mnoho vín je bohužel natolik málo kvalitních, že po překročení určité míry znalosti již nemá velký význam se k takovým vracet. V období, kdy se mi dařilo chuťové znalosti výrazně posouvat vpřed, se mi několikrát stalo, že jsem kamarádům rozdával své zásoby vín, protože jsem se posunul k poznávání lepších. K některým, která jsem měl uložena a nestihl je ochutnat, jsem již neměl důvod se vracet.

Nicméně i v tomto oboru je nutné mít slušný teoretický základ, který musí být tím hlubší, čím více chce člověk uspět. V České republice existuje několik možností vzdělávání od kurzů různé úrovně a kvality, přes učební obory a středoškolské vzdělání, až po studium na Mendelově univerzitě, či na Univerzitě Tomáše Bati ve Zlíně. Nutno ovšem dodat, že univerzitní studium na Mendelově univerzitě je určeno spíš pro budoucí výrobce vín, protože není zaměřeno výhradně na sommelierství, ale též na technologie pěstování a zpracování révy. Pro člověka, který obor nevystudoval

Martin Kašpar

a má o něj zájem, přicházejí do úvahy hlavně zmíněné kurzy, z nichž některé jsou zakončeny zkouškami. Je samozřejmě nanejvýš vhodné se účastnit v co největší míře různých ochutnávek a být v kontaktu s podobně „postiženými" jedinci, což umožňuje vzájemné předávání zkušeností a znalostí.

Co vše se při degustaci vína hodnotí?

Degustace vína je jen jednou součástí toho, co vše obnáší sommelierství. Degustace je důležitá pro to, aby sommelier dokázal posoudit, zda je víno v pořádku, zda netrpí nějakou vadou, aby uměl vybrat a doporučit vhodné víno k jídlu. Sommelier, který pracuje v restauraci, by měl dokázat vybrat vína do zásob restaurace ve spolupráci se šéfkuchařem tak, aby bylo možné z nich vybírat vhodná k nabízeným jídlům. V neposlední řadě k sommelierství patří i znalost výběru správného skla ke konkrétnímu vínu, způsob podávání, včetně postupu při otevírání, nalévání a podobně.

Při hodnocení vína se posuzuje několik parametrů, přičemž záleží na účelu hodnocení. První hodnocenou vlastností je vzhled, tedy barva, viskozita, čirost, a hlavně zda se ve víně nenacházejí viditelné látky, které tam být nemají. Barva může nabývat mnoha různých odstínů. Bílá vína mohou být od velmi světlých, až téměř bílých, přes výraznější plné žluté odstíny až do odstínů téměř oranžových. Červená vína opět mohou být od velmi světlých cihlových tónů, jako mívá často například odrůda rulandské modré, až po velmi tmavá vína, téměř černá. Viskozita v podstatě ukazuje na plnost vína. Čím je víno plnější, tím má vyšší viskozitu, což se pozná podle toho, jak víno stéká po skle. Nevýrazná a slabá vína stékají rychle, zatímco plná mají tendenci ulpívat na stěnách sklenice a stékat pomalu. Čirostí vína se samozřejmě má na mysli, zda víno není zakalené. Po vzhledu se hodnotí vůně a nakonec chuť. Vůně i chutě se posuzují z hlediska toho, jak jsou plné a výrazné, u chuti se ještě posuzuje, jak dlouhou má dochuť, tedy zda chuťový vjem přetrvává v ústech v době, kdy je víno polknuté, případně vyplivnuté. Pochopitelně obecně platí, že čím delší dochuť, tím je víno výraznější a kvalitnější. Hodnotí se také, čemu se víno ve vůni a chuti podobá, což může být celá škála projevů od květinových a ovocný po těžké projevy tabáku a kůže. Stejně jako u zrakového hodnocení i zde platí, že jsou projevy chtěné, a naopak projevy nechtěné, které znamenají chybu, případně vadu. Při běžném hodnocení se zvažuje hlavně kvalita vína, při hodnocení zaměřené na konkrétní odrůdy se zvažuje například i to, zda víno je pro danou odrůdu typické, zda se projevuje tak, jak se u dané odrůdy očekává, nebo zda je naopak odlišné.

Zúčastňujete se sommelierských soutěží?

Existují v podstatě dva hlavní druhy soutěží, jakých se sommelier může účastnit. První jsou ty, kde mezi sebou porovnávají své znalosti a schopnosti sommelieři. Druhou, pro mě vždy podstatně přitažlivější možností jsou naopak soutěže, na nichž se hodností vína, a jichž se sommelieři mohou účastnit jako hodnotitelé. Pokud má někdo zájem být zařazen jako hodnotitel, musí absolvovat akreditační zkoušku senzorického hodnocení.

Sommelierských soutěží se ale neúčastním, v minulosti jsem o tomto kroku uvažoval, nicméně od doby, kdy se živím jako vedoucí provozního pracoviště, jsem byl nucen aktivity spojené s vínem značně omezit kvůli nedostatku času. Postupně jsem omezoval své působení v obchodním řetězci, až do úplného ukončení. Zároveň s tím jsem také nerad, ale výrazně snížil množství průběžně ochutnávaných vín. To se bohužel projevilo podobně, jako když sportovec sníží tréninkové dávky. Schopnost hodnotit vína, rozeznávat odrůdy a chutě se poněkud snížila. V současné době se v oboru sommelierství stále pohybuji, a sice jako OSVČ, ovšem pro nedostatek času velmi málo.

Jaká máte nejoblíbenější vína?

To je velmi složitá otázka. Obvykle si víno vybírám podle toho, jakou mám zrovna chuť a náladu. Souvisí to i s tím, zda jsem odpočatý, unavený a na spoustě dalších okolností. Obecně ale mohu asi uvést, že mám v oblibě velmi těžká a plná vína. Čím těžší, tím lepší. Lehká, svěží, ovocná vína nejsou nic, co bych preferoval. Co se týká odrůd, tak obecně preferuji z bílých vín ryzlink rýnský, případně ryzlink vlašský, z červených vín mám rád opravdu plná a těžká vína, jako je Malbec, Shiraz. Zdaleka to ale nevystihuje výběr vín, která mám rád."

Připravil: Michal Roh
Foto: Archiv Martina Kašpara

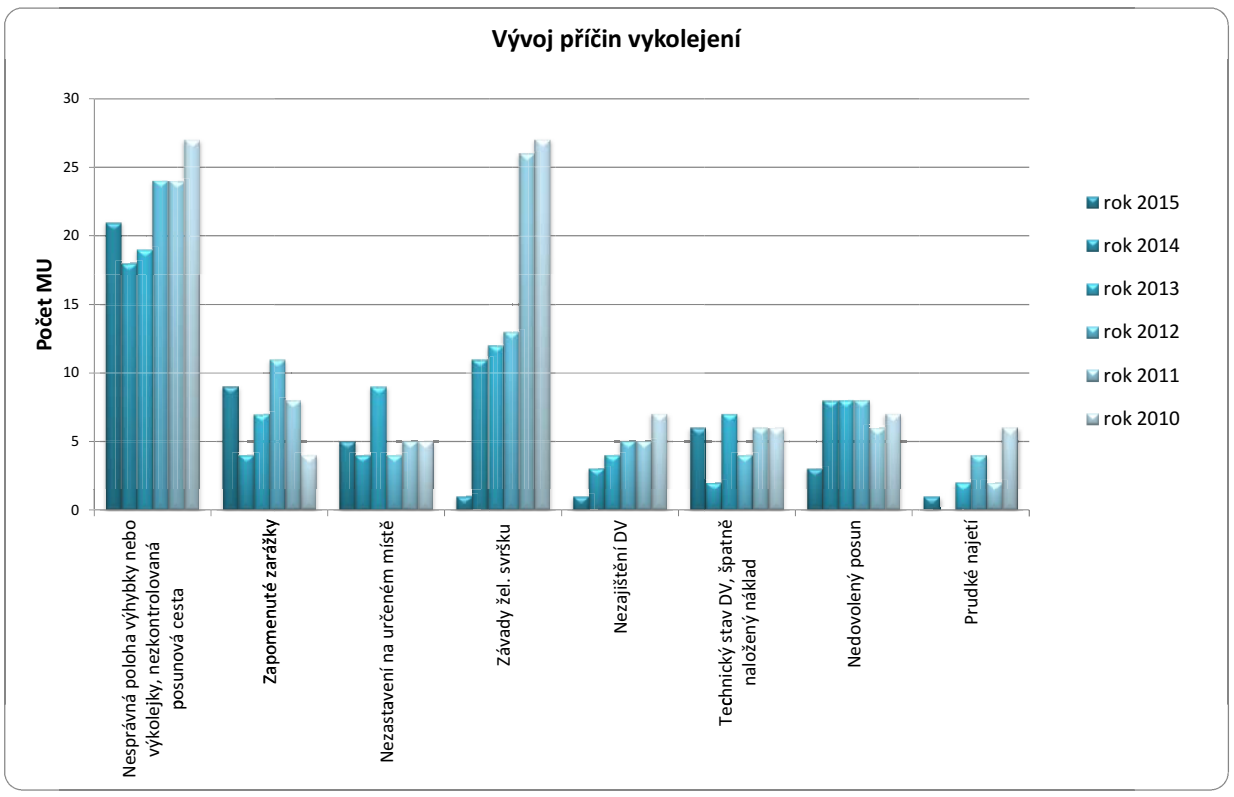
Mimořádné události na železnici (7)

Už bylo rovněž uvedeno, že průměrně každé druhé vykolejení vzniklé v souvislosti s provozováním drážní dopravy ČD Cargo, zaviní naši zaměstnanci.

Důležité je znát nejčastější příčiny vykolejení a mít přehled o jejich vývoji. Srovnání výskytu jednotlivých příčin ve sledovaných obdobích je uvedeno v přiloženém grafu. Je patrné, že k výraznému poklesu došlo u vykolejení z důvodu závad na železničním svršku příslušného provozovatele dráhy. Dříve to byla jedna z nejčastějších příčin vzniku vykolejení. U této příčiny a také u závad souvisejících s technickým stavem drážních vozidel není zcela běžné hovořit o pochybeních zaměstnanců. Ostatní, v grafu uváděné závady, pak již úzce souvisejí se selháním lidského činitele.

Dnes se pokusíme velmi stručně podívat na nejčastější příčiny vykolejení způsobené právě pochybením lidského činitele. Na úvod je nutno podotknout, že naprostá většina vykolejení drážních vozidel souvisí s činnostmi při organizování jízdy posunových dílů, tedy nikoli s jízdou vlaku. Přehledu jednoznačně dominují vykolejení z důvodu nesprávně postavené posunové cesty pro zamýšlenou jízdu posunového dílu. Zde lze zahrnout nesprávně postavené výhybky, výkolejky či také přestavení výhybek pod jedoucími drážními vozidly. To vše většinou souvisí s nesprávnou organizací prací ze strany zaměstnanců podílejících se na jízdě posunového dílu či snahou o zjednodušení nebo zrychlení jednotlivých pracovních úkonů.

Pro samotný posun je vždy velmi důležité plně dodržovat veškerá předpisová ustanovení, řádně si sjednat svolení k posunu a následně činnosti konat dle uděleného souhlasu k posunu. Nezřídka se setkáváme s tím, že vykonávané činnosti nejsou řádně domluveny, dochází k nedorozuměním mezi zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, nebo mezi samotnými zaměstnanci dopravce. Nejčastější nedostatky pak souvisejí s nesprávnou kontrolou postavené posunové cesty v případě ručně stavěných výhybek. Jsou známy případy, kdy jízdou drážních vozidel dojde k násilnému přestavení výhybky a bez další kontroly je tatáž výhybka opakovaně pojížděna do doby, než prostě dojde k vykolejení. Vše souvisí se správnou kontrolou přestavení výhybky, kterou je nutno uskutečnit při každé jízdě přes tuto výhybku. Samotná kontrola se skládá z pěti, resp. šesti úkonů, a lze se jen dohadovat, jak pečlivě jsou v konkrétních případech jednotlivé úkony plněny. Správné uzavření závěru jazyka výměny, přilehnutí jazyka k opornici či například i samotná přítomnost spojovací tyče jazyků výhybky, to jsou jen některé z prvků, které provozovatelé drah uvádějí, či mohou uvádět, jako povinnost kontroly správně postavené výhybky.



Nejhorším faktorem podílejícím se na vzniku mimořádných událostí je spěch. Ve snaze něco urychlit se někdy účelně a někdy omylem opomenou vykonat některé úkony související s bezpečným provozováním drážní dopravy. Možná i z výše uvedeného důvodu došlo v roce 2015 k nárůstu počtu vykolejení majících příčinu v neodstranění zajišťovacích prostředků proti ujetí drážních vozidel před zahájením zamýšleného posunu. Laicky řečeno se jedná o zapomenuté zarážky pod koly drážních vozidel. Smýkáním zarážky po kolejnici při jízdě posunového dílu pak například dojde k jejímu vzpříčení v srdcovce výhybky a následnému vykolejení, kdy v horších případech dochází k rozsáhlejšímu poškození zařízení infrastruktury nebo i drážních vozidel samotných.

Nekázeň zaměstnanců je patrna i u případů, kdy dojde k vykolejení „přes zarážedlo" na konci kusé koleje či přes nesklopenou výkolejku z důvodu neobsazení čela sunutého posunového dílu nebo z důvodu nezastavení posunového dílu na místě určeném. Mnohdy předchází vykolejení i nedovolené zahájení posunu, kdy zaměstnanci neobdrželi patřičný souhlas k posunu či nedodržováním závazných slovních znění v radiostanici byli uvedeni v omyl, případně činili úkony jim nepříslušející. Pod prudkým najetím pak lze hledat případy, kdy například nedojde k dostatečnému snížení rychlosti v kolejových brzdách na spádovišti a následným najetím drážních vozidel dojde k jejich vykolejení.

Ve všech případech jsou stopy vedoucí k příčině vykolejení jednoznačné a je naivní si myslet, že vyšetřující orgány nejsou schopny pravou příčiny vykolejení odhalit. Mohu potvrdit, že v rámci šetření mimořádných událostí se mnohdy dozvídáme neskutečné příběhy, které předcházely samotnému vykolejení. Ale to lze prakticky říci u všech mimořádných událostí, kde figuruje lidský činitel.

Jan Hnilica
Foto: Archiv ČD Cargo

Protidrogový „Revolution Train" na hraničním přechodu Vejprty

6. listopadu 2016 došlo po dlouhé době k využití železničního hraničního přechodu Vejprty/Cranzahl vlakem, který lze považovat za nákladní, což je sama o sobě velmi významná událost.

Na této trati už pravidelná osobní a nákladní doprava dávno utichla. Zůstaly jen nepravidelné obsluhy sila v Černovicích u Chomutova, o kterých jsme psali v čísle 7/2015 našeho magazínu, v létě doplňované víkendovými osobními vlaky.

U zastávky Vejprty koupaliště

Preventivní protidrogový vlak, tzv. Revolution Train", vznikal v letech 2000 až 2015 ze soukromé iniciativy několika osob postupnou rekonstrukcí různých starších čtyřnápravových osobních, služebních i poštovních vozů z parku Českých drah a České pošty. Vlak má svým strohým exteriérem, jednoduchým stříbrným nátěrem, ale zejména promyšleným interiérem navozovat sugestivní zážitek, evokující všechny části užívání drog, tedy od prvních příjemných prožitků až po tragické konce na tvrdých drogách závislých osob.

Soupravu „Revolution Train" tvoří celkem šest vozů, přičemž kompletně dokončeny jsou čtyři z nich. Vozy jsou rekonstruovány do podoby multimediálních interaktivních sálů, v nichž se v několika rovinách odehrává příběh o příčinách, vývoji a důsledcích drogové závislosti. Návštěvníci protidrogového vlaku tímto příběhem procházejí a díky možnostem interaktivních technologií se aktivně stávají účastníky příběhu. Vybrané multimediální sekce představují v běžném životě špatně dostupné prostory: drogové doupě, vězení, policejní vyšetřovnu nebo automobilovou havárii, způsobenou požitím drog. Vnitřní design vlaku má svou konstrukcí navozovat dojem křehkosti a zároveň geniality lidského těla a svou propracovaností kontrastuje s vnější strohostí. Podle slov tvůrců projektu se lidské tělo, jakožto nejsložitější živý stroj v kombinaci s nejmodernější technologií, jeví jako ideální spojení pro tento projekt. Takovýto kontrast prohlídku dynamizuje a umocňuje tak možnost pozitivního ovlivnění.

Na nádraží ve Vejprtech

Vlak byl pro projekt zvolen jako ideální možnost celou performanci přesouvat, a to nejen po českých kolejích, ale i v zahraničí. Základnou vlaku je nádraží Praha-Dejvice, kde je pravidelně navštěvován žáky pražských škol. Odtud pak vyráží na různá „turné", jakým bylo například západočeské na jaře 2016 nebo severomoravské na podzim téhož roku. Zatím první jízdou za hranice je jízda po Sasku, která začala překročením státní hranice ve Vejprtech 6. listopadu 2016.

Do Vejprt byl vlak přivezen už o dva dny dříve, 4. listopadu, a to zvláštním vlakem ČD Cargo z Chomutova, vedeným dvojicí lokomotiv 742. K soupravě byl navíc připojen nízkostěnný vůz řady Ks naložený generátorem, který v případě potřeby soupravu zásobuje elektrickou energií. Ve Vejprtech byl vlak dva dny odstaven a byl navštíven žáky zdejších škol. 6. listopadu si pro něj přijela lokomotiva V 100 firmy Preßnitztalbahn, která jej přes Cranzahl odvezla do Saska, kde následně zahájil své podzimní turné, během kterého navštívil Annaberg-Buchholz (7. – 9. 11.), Schwarzenberg (10. a 11. 11.) a Plavno (12. – 15.11.). Účastí na tomto projektu si ČD Cargo plní svoji společenskou odpovědnost.

Text: Martin Boháč
Foto: Ladislav Fryc

Zvláštní zpráva Evropského účetního dvora

Železniční nákladní doprava v EU „stále není na správné cestě“

Poplatky za přístup na dopravní cestu (4. díl)

Poplatky za přístup na železniční infrastrukturu vycházejí ze srovnání s poplatky za přístup k silnicím nepříznivě. Aby se mohla lokomotiva železničního podniku pohybovat po železniční síti dané země, musí podnik požádat provozovatele infrastruktury odpovědného za její provozování, aby mu přidělil trasu.

Provozovatel infrastruktury stanoví poplatek za přístup, který musí železniční podnik za použití každého kilometru železniční sítě uhradit. Na tyto poplatky připadá 20 % až 35 % provozních nákladů provozovatelů železniční nákladní dopravy.

Poplatky za přístup určuje každý provozovatel infrastruktury na základě obecných ustanovení směrnic č. 2001/14/ES a č. 2012/34/ES a prováděcího nařízení Komise. Poplatky za přístup na železnici pro nákladní vlaky se v jednotlivých členských státech značně liší, a to i na tomtéž železničním nákladním koridoru. Také ne vždy odrážejí stav, v jakém se infrastruktura nachází.

Navíc poplatky za přístup na železnici v EU jsou pro nákladní vlaky průměrně o 28 % vyšší než pro vlaky pro meziměstskou osobní dopravu a o 78 % vyšší než pro příměstské vlaky. Tak tomu bylo ve dvou z pěti navštívených členských států:

a) V České republice se poplatek za používání infrastruktury skládá ze dvou složek: ceny za řízení provozu a ceny za samotnou infrastrukturu. Společně v průměru dosahují přibližně 1,50 EUR za vlakový kilometr a 1,75 EUR za tisíc hrubých tunokilometrů pro nákladní vlaky a 0,25 EUR za vlakový kilometr a 1,35 EUR za tisíc hrubých tunokilometrů pro osobní vlaky.

b) V Polsku zůstávají poplatky za přístup (ve vlakových kilometrech) pro nákladní vlaky výrazně vyšší než pro osobní vlaky (přibližně 3,3 EUR oproti 1,6 EUR v roce 2015), i když od roku 2013 poklesly.

Na druhé straně nákladní vozidla mají přístup k silniční infrastruktuře bez nákladů kromě mýtného nebo silnic, na nichž se vybírá poplatek za těžká vozidla, pokud takový poplatek existuje. Směrnice EU o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly stanoví, že návratnost nákladů na stavbu, provoz a rozvoj komunikací lze zajistit tím, že se uživatelům budou účtovat mýtné a známky. Mýtné a známky se však v EU nemusí používat povinně. Z pěti navštívených členských států se poplatek za těžká vozidla platil v České republice, Německu a Polsku. V těchto členských státech je sazba za tunokilometr nižší než průměrný poplatek za přístup k trati. V České republice a Polsku se poplatek týkal jen omezené délky silnic (kolem 20 % vnitrostátní silniční sítě v České republice a 15 % v Polsku). Ve Španělsku a Francii musí nákladní vozidla obvykle platit mýtné jen na dálnicích. Tento stav dále snižuje konkurenceschopnost nákladní dopravy po železnici oproti silniční dopravě, pokud jde o náklady.

Milan Koska

Dokončení v příštím čísle

Poplatky za přístup na trať na jeden vlakový kilometr (v EUR) v roce 2014 (na základě nákladního vlaku o hrubé hmotnosti 1 000 tun)

Zdroj: EÚD na základě dotazníku RMMS (příloha 8 SWD(2014) 186) - v případě Francie a Itálie se data vztahují k roku 2013.

Železnice v Evropě 2. díl – Slovensko

Se Slovenskem nás dlouhá léta spojovala existence společného státu a tím samozřejmě i jednoho národního železničního dopravce. Byly jím Československé státní dráhy (ČSD).

Historie železnice na Slovensku je však mnohem starší a její počátky sahají do roku 1840, kdy byla zprovozněna 15,5 km dlouhá část koněspřežné železnice z Bratislavy do Svätého Juru, později prodloužená do Trnavy a Serede. První parostrojní železnicí pak byla trať vedoucí z Bratislavy přes Marchegg do Vídně společnosti Jihovýchodní státní dráhy. První parní vlak přijel do Bratislavy 20. srpna 1848. O dva roky později byla dokončena spojnice přes Štúrovo a Vác do Budapešti téže společnosti a postupně se železniční síť dále rozšiřovala. Za zmínku zcela jistě stojí trať Košicko-bohumínské dráhy (KBD) otevíraná po částech v letech 1869 – 1872, která je dnes součástí 5. panevropského železničního koridoru, a která dnes patří z pohledu nákladní dopravy k nejvytíženějším. Z historického pohledu je zajímavá výstavba nových prvorepublikových železničních tratí (např. tratě Nové Mesto nad Váhom – Veselí nad Moravou, Handlová – Horná Štubňa nebo Červená Skala – Margecany) nebo poválečná výstavba a modernizace tzv. Jižního tahu (Košice – Plešivec – Zvolen).

Širokorozchodná trať na východním Slovensku slouží primárně pro návoz železné rudy do hutí U.S. Steel v Košicích.

V roce 1993 došlo k rozdělení tehdejších ČSD. Vznikly České dráhy a Železnice slovenské republiky (ŽSR). Původně se jednalo o unitární železniční dopravní podnik provozující jak dráhu, tak drážní dopravu. K jeho rozdělení došlo, v souladu s požadavkem na liberalizaci trhu, v roce 2002. Z ŽSR se tak stal „pouze“ manažer infrastruktury, provozování osobní a nákladní dopravy bylo vyčleněno do firmy s názvem Železničná spoločnosť, a.s. Následně došlo k 1. lednu 2005 k rozdělení této společnosti na dva zcela samostatné subjekty – Železničnú spoločnosť Slovensko, a.s., zabezpečující osobní dopravu a Železničnú spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., zabezpečující nákladní dopravu.

Tíha nákladní dopravy na tzv. Severním tahu leží na dvoudílných lokomotivách řady 131 ZSSK Cargo. Proto všechny stroje této řady zůstaly při rozdělování ČSD v depu Spišská Nová Ves.

Délka železničních tratí na Slovensku dosahuje 3 582 km, přičemž 1 587 km je elektrifikovaných. Podobně jako v České republice zde existují dvě trakční soustavy – stejnosměrná 3 kV na severu Slovenska a 25 kV, 50 Hz na jihu. Již dříve však padlo rozhodnutí o sjednocení na střídavou trakční soustavu. Prvním krokem bylo nepříliš šťastné přepnutí stanice Púchov na 25 kV. Pro rok 2017 je připravováno přepnutí na úseku ke státní hranici u Horní Lidče. Ve správě ŽSR je i 100 km širokorozchodných tratí (1 520 mm) a 40 km tratí úzkorozchodných (1 000 mm). V případě tratě s rozchodem 1 520 mm se jedná o tzv. ŠRT sloužící mezi ukrajinsko-slovenskou hranicí v Maťovcích a stanicí Haniska pri Košiciach zejména k návozu železné rudy. Rozchod 1 000 mm mají tratě tzv. TEŽky, neboli Tatranské elektrické železnice, včetně jediné slovenské zubačky s pravidelnou dopravou (Štrba – Štrbské Pleso). ŽSR se starají o údržbu 76 tunelů s úctyhodnou délkou přes 45 km. V současné době probíhají modernizační práce na trati mezi Bratislavou a Žilinou. Plánovaný rok ukončení výstavby této části koridoru je 2022. Připravuje se také modernizace úseku Košice – Liptovský Mikuláš, kde by se mělo začít stavět do roku 2020.

Slovenský železniční trh nákladní dopravy je již řadu let liberalizovaný. Jiní dopravci se však na zdejších tratích objevovali jen výjimečně. Tím prvním byly Východoslovenské železárny (dnes U.S. Steel Košice), které si zajišťovaly návoz vápence z Turne nad Bodvou do Veľkej Idy. Dnes má licenci k provozování nákladní dopravy na Slovensku asi čtyřicítka subjektů, aktivních je jich však mnohem méně, cca patnáct. K těm nejvýznamnějších, kromě bývalého národního dopravce, patří METRANS Danubia, PKP Cargo, Prvá slovenská železničná spoločnosť, Railtrans International, LTE Slovakia, Lokorail, atd. V roce 2015 byl na slovenské železniční síti realizován všemi dopravci výkon 18 453 mil. hrtkm, z toho 15 210 mil. hrtkm bylo realizováno dopravcem ZSSK Cargo. V posledních letech nastal strmý pád objemů přeprav bývalého národního dopravce a jeho podíl na trhu se dnes pohybuje okolo 80 %.

ČD Cargo rozvíjí svoji činnost na Slovensku prostřednictvím dceřiné společnosti Generálne zastúpenie, s.r.o. Na slovenských železničních tratích se můžeme pravidelně setkat s lokomotivami ČD Cargo. Jednak v rámci tzv. vyrovnání výkonů se ZSSK Cargo nebo i na vlacích soukromých dopravců, se kterými také kooperujeme. Takovým příkladem mohou být kontejnerové vlaky do Budapešti vedené lokomotivou řady 240 nebo „autovlaky“ do Curtici, na kterých se lze setkat s lokomotivami řady 363.5.

Jedním ze soukromých dopravců působících na síti ŽSR jsou Hornonitrianské bane zamestnanecká, a.s. Pravidelně zajišťuje přepravy uhlí z Handlové do elektrárny v Zemianských Kostoľanech.

Text: Michal Roh
Foto: Michal Roh ml.

High Line v New Yorku – příklad úspěšné adaptace někdejší části železniční infrastruktury

V New Yorku, přesněji v dolní části Manhattanu, došlo v nedávné době k postupné úpravě a rekonstrukci velké části tělesa viaduktu bývalé dvojkolejné železniční tratě, či spíše vlečky, která sloužila ke spojení zdejší skladové a částečně i přístavní oblasti se zbytkem severoamerické železniční sítě.

Již v roce 1847 na West Side, v oblasti 10. Avenue, byla městem New York povolena stavba první železnice, jejíž koleje byly položeny přímo v úrovni vozovky. Pro bezpečnost provozu vlaků v tehdejším pouličním provozu byli před každý vlak posíláni jezdci na koních. Ti měli varovat ostatní účastníky provozu před jeho jízdou a postupem času se pro zdejší oblast stali velmi charakterističtí. Přezdívalo se jim „West Side Cowboys“, tedy kovbojové z West Side. Ani jezdci však střetu vlaku se silničním vozidlem nebo člověkem vždy nezabránili. Zde je nutné si uvědomit dávno zapomenutou skutečnost, že v dobách, kdy silničnímu provozu vládla koňská síla, docházelo díky plašení koní a jejich často nepředvídané reakci na okolní podněty na silnicích a hlavně v městských ulicích k řadě velmi nebezpečných situací. 10. Avenue se brzy začalo přezdívat „Death Avenue“, tedy Ulice smrti. Na druhou stranu ale vedení frekventované železniční tratě městskými ulicemi nebylo a není ve Spojených státech ničím neobvyklým a dodnes se lze s nákladními i osobními vlaky uprostřed ulice na několika místech setkat. Asi nejznámějším místem je třída Embarcadero West v kalifornském Oaklandu.

Pravidelný provoz na High Line v padesátých letech 20. století

Provoz v takovéto nebezpečné podobě vydržel více než osmdesát let, a to až do roku 1929, kdy se v souvislosti s rapidním nárůstem motorizace v USA již stal neúnosným. Tehdy se stát New York, město New York a společnost New York Central Railroad dohodly na realizaci projektu zlepšení poměrů v celé West Side (West Side Improvement Project), jehož podstatnou součástí byla i výstavba viaduktu zdejší nákladní železnice, v originále West Side Elevated Highway. Tento viadukt, dlouhý i s odbočkami ke skladům asi 4 km (1,45 míle), vyzvedl zdejší nákladní železnici nad uliční úroveň a eliminoval celkem 105 úrovňových přejezdů. Projekt byl poměrně finančně náročný a celkové náklady dosáhly 150 milionů tehdejších dolarů (v dnešních cenách asi 2 miliardy dolarů). Viadukt dráhy, od té doby přezdívané High Line, byl pro pravidelnou dopravu otevřen v roce 1934, a mimo jiné tehdy znamenal významnou investici v době hospodářské krize. Viadukt navázal na železniční trať, která vede od nádraží Pennsylvania Station kolem řeky Hudson proti jejímu proudu přes celý Manhattan a v Bronxu navazuje na zbytek železniční sítě ve směru hlavního města státu New York, Albany. Celá tato dráha se v době otevření nazývala New York Connecting Railroad/West Side Line. Tento úsek od Pennsylvania Station k Bronxu je v provozu dodnes a dálkové osobní vlaky na něm provozuje společnost Amtrak.

Jedna z posledních jízd vlaku doprovázená West Side Cowboys

Otevření viaduktu ale neznamenal okamžitý konec zdejší pouliční vlečkové dopravy. Ta se zde v souběhu s provozem na High Line udržela ještě několik let, a poslední nákladní vlak i s „Cowboyem“ projel po 10. Avenue až dopoledne 29. března 1941.

Dráha byla zajímavá nejen samotným viaduktem, ale především vyvýšenými vlečkami, které z něj v nadzemní úrovni vybíhaly a ústily přímo do okolních továrních a skladových objektů, což bylo zřejmě celosvětově naprosto unikátní řešení. Zásobování železnicí, v dobách, kdy se po kolejích tehdy vozilo prakticky vše od potravin, mléka, másla, až po součástky pro elektrotechnický průmysl, tak fungovalo bez jakéhokoli rušení pouličního provozu. Celý tento pokrokový systém ještě zdůrazňovalo použití elektrické trakce prostřednictvím napájení z třetí kolejnice. Až po druhé světové válce byla elektrická trakce nahrazena lokomotivami dieselelektrickými, což byl v tehdejších Spojených státech obecný trend. Mezi firmami, které byly nadzemními vlečkami napojeny na High Line, můžeme uvést například Bell Laboratories, Western Electric nebo Nabisco.

Budování mezistátních dálnic v USA, rozvoj nákladní silniční dopravy od padesátých let a též i útlum průmyslové činnosti v této části Manhattanu, znamenaly i útlum nákladní železniční dopravy, a to především v segmentu tzv. poslední míle. Severoamerická železnice tak poněkud ztratila význam v obsluze vleček koncových zákazníků, ale naopak si udržela dálkové objemy rozvojem intermodální dopravy kontejnerů, výměnných nástaveb a silničních návěsů. Tento trend každopádně znamenal i postupný útlum provozu na High Line. Již v roce 1960 byl zastaven provoz na její nejjižnější části, 1,5 km dlouhém konci mezi Gansevoort Street a Spring Street, který byl posléze zlikvidován. Na zbytku tratě jezdily nákladní vlaky až do roku 1980, kdy je provozovala společnost Conrail. Úplně poslední vlak sem na podzim roku 1980 dovezl tři chladicí vozy naložené mraženými krocany, určené pro tradiční listopadový Den díkůvzdání.

Dalších, více než dvacet let, stál celý viadukt bez využití, a zdálo se, že jeho osud je naplněn. Až v roce 2004 se začaly zhmotňovat představy o jeho další budoucnosti vycházející z podobného projektu parku v Paříži, Promenade Plantée. V tomto roce uvolnilo město New York prvních 50 milionů dolarů na založení budoucího parku High Line a další kroky pak následovaly v následujících letech: v červnu 2005 byla po dohodě s železniční společností CSX trať administrativně zrušena, čímž bylo umožněno její další využití pro ojedinělý vyvýšený park a 10. dubna 2006 se za účasti tehdejšího starosty New Yorku Michaela Bloomberga konalo slavnostní zahájení přestavby viaduktu na vyvýšený park.

Z něj se za dalších dvanáct let stala jedna z nejvyhledávanějších atrakcí celého města, na úrovni Sochy svobody, Metropolitní opery, Guggenheimova centra nebo Centralního parku. Jde o výborný příklad transformace industriální – zde dokonce přímo železniční – stavby do nových podmínek moderního velkoměsta. Ceny nemovitostí v okolí, zejména nových bytů, vznikajících z někdejších průmyslových objektů, trvale stoupají a viadukt High Line se stal svébytným alternativním kulturním a společenským centrem celého New Yorku, který je sám osobě jedním z nejvýznamnějších center světa.

High Line dnes, oba snímky ze 4. října 2016

Text a foto: Martin Boháč
Sbírka: Martin Boháč

Federace strojvůdců ČR ZO Pardubice ve spolupráci s ČD Cargo, a.s., pořádá

zimní dětský tábor pro děti zaměstnanců skupiny Českých drah. Tábor zaměřený na rekreační sport, lyžování a veškeré pohybové aktivity se uskuteční v obci Jívka od **5. – 11. března 2017**.

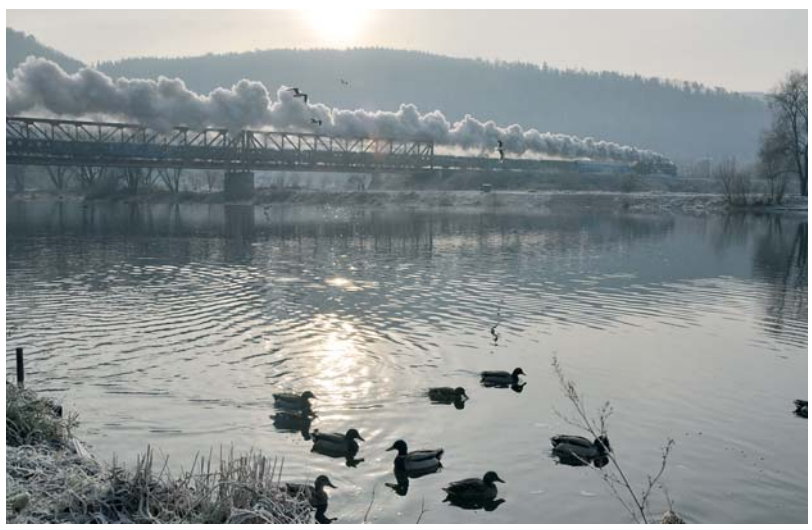
Ubytování je zajištěno v penzionu Karel Kobr v Jívce. V areálu penzionu je tělocvična a vnitřní bazén, v okolí mnoho lyžařských vleků. Zajištěna je strava 5x denně, pitný režim, doprava k lyžařským vlekům a jízdné.

Kapacita tábora je 40 dětí, cena činí **1 500 Kč**.

Případné informace na
http://www.ldtjivka.cz/zdt.html
tel.: David Votroubek 605 841 441, 602 183 579 – drážní nebo e-mail: zdt.jivka@centrum.cz

Těší se na vás kolektiv instruktorů!

Foto měsíce



Na fotografii Miloše Krátkého sice není nákladní vlak, ale mrazivou zimní atmosféru fotograf zachytil opravdu dokonale. A jak autor uvádí ve svém e-mailu, loňské Mikulášské jízdy, při kterých byl snímek pořízen, se opravdu vydařily.

Vydavatel: ČD Cargo, a. s. Redakční tým: Michal Roh, Michala Bílková, Martin Boháč, Petra Čermáková, Hana Zdechovanová, Zdeněk Šiler, Kamila Chovancová a Věra Drncová.
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.