

Podnikatelský plán ČD Cargo pro rok 2016 schválen

Na konci ledna byla valnou hromadou ČD Cargo, a.s., schválena finální verze podnikatelského plánu pro letošní rok.

Primárním cílem pro rok 2016 bude zastavit kontinuální pokles přepravních objemů a tržeb z přepravy zboží. Management společnosti za tímto účelem připravil strategii pro oba hlavní segmenty podnikání – přepravy ucelených vlaků a jednotlivých vozových zásilek. Potenciálem pro ČD Cargo je expanze na evropský trh nákladní železniční dopravy, ale také získání části přeprav realizovaných v tuzemsku aktuálně kamionovou dopravou. Podnikatelský plán předpokládá v roce 2016 přepravit cca 68,7 mil. tun zboží, což je na úrovni skutečnosti roku 2014 a znamenalo by to meziroční nárůst přepravního objemu o cca 2,4 mil. tun.

Pro expanzi na zahraniční trhy je však nezbytné modernizovat vozidlový park ČD Cargo. Podnikatelský plán kalkuluje s pořízením pěti moderních vícesystémových lokomotiv s financováním na leasing, kterými již v tuto chvíli naše konkurence disponuje. Nové lokomotivy tak rozšíří řady hnacích vozidel ČD Cargo, kterými bude možné zajistit vlastní tržby, resp. tržby našich zahraničních afiliací. Nad rámec těchto lokomotiv počítá plán s investicemi do úrovně plánovaných odpisů, které budou zaměřeny převážně na modernizaci a komponentní opravy lokomotiv a nákladních vozů. Dále je v plánu rozvoj interních informačních systémů, které povedou k efektivnějšímu řízení společnosti. V neposlední řadě plán počítá s modernizací a rekonstrukcí staveb, strojní a manipulační techniky v rámci jednotlivých PJ a SOKV s cílem udržet nabídku doplňkových služeb a dále rozvíjet oprávenství v ČD Cargo ve vazbě na celou Skupinu ČD.

Důležitým úkolem pro udržení stabilního cash flow a celkově dobré finanční situace bude refinancovat splatné dluhopisy v roce 2016 v celkové hodnotě 1,158 mld. Kč.

Podnikatelský plán respektuje schválenou strategii společnosti a počítá s realizací zisku i v roce 2016. Již začátek roku však ukazuje, že plán je sestaven ambiciózně a nebude snadné jej naplnit. Z pohledu nákladů bude nezbytné dále pokračovat v zefektivňování dílčích činností a z pohledu tržeb beze zbytku naplnit přijatá proaktivní opatření.

Tomáš Tóth



Poslední paprsky zimního slunce se odrážejí od soupravy vozů Falls plně naložených hnědým uhlím. Letošní teplá zima se bohužel výrazně negativně projevuje na objemech přeprav tohoto paliva, stejně jako klesající cena elektrické energie. Nebude jednoduché propad objemů z prvních dvou měsíců letošního roku nahradit.

Foto: Michal Roh

Pro zvýšení atraktivity kombinované dopravy musíme zlepšovat stav železniční dopravní cesty

Kombinovaná doprava je velmi perspektivním segmentem a budoucností nákladní železniční dopravy. Jaké záměry sleduje na tomto poli Ministerstvo dopravy, jsme se zeptali Ing. Lukáše Soukupa, pracovníka odboru 130 MD.

► Čím se zabývá Váš odbor z hlediska kombinované dopravy?

Agendy Ministerstva dopravy spojené s kombinovanou dopravou se týkají vícero oblastí, jde například o plnění závazků ČR z hlediska statistického sledování. V následujícím období bude ale důležitou výzvou schopnost využít evropské prostředky, které jsou pro tuto oblast k dispozici. V následujícím období bude důležitou výzvou schopnost využít evropské prostředky, které jsou pro tuto oblast k dispozici. V srpnu loňského roku schválila Evropská komise možnost poskytování veřejných prostředků prostřednictvím Programu podpory modernizace a výstavby překladišť kombinované dopravy. Pro program by mělo být k dispozici celkem 2,5 mld. Kč v rámci Operačního programu Doprava 2014 – 2020. Program je plánován na období 2016 – 2020, ale v případě potřeby bude možné jednat s Komisí o prodloužení notifikace, aby bylo možné podpořit projekty s realizací až do roku 2023 s ohledem na tzv. pravidlo N+3. Veřejná podpora bude poskytována až do výše 49 % způsobilých nákladů. Zbývající prostředky budou pocházet ze zdrojů žadatelů a mělo by jít o určitou záruku, že podpořené budou pouze životaschopné projekty, jejichž cílem je zkvalitnění a rozšíření

provozu překladišť. Jako u jiných obdobných programů na podporu kombinované dopravy budou podporovány investice týkající se samotné infrastruktury překladišť a současně i překládacích mechanismů. S tímto souvisí i připravovaná novela zákona o SFDI, která počítá z rozšířením oblastí, na které

podporu investic do překladišť. Od listopadu do poloviny února byla možnost podávat projekty týkající se kombinované dopravy do tzv. kohezní výzvy programu CEF. CEF (Connecting Europe Facility) je novým nástrojem EU v programovém období 2014 – 2020, zaměřeným na projekty celoevropského vý-



Ing. Lukáš Soukup

bude možné prostředky fondu využívat. K těm budou patřit právě i multimodální překladiště, tedy ta, kde dochází k překladi mezi různými druhy dopravy. Podrobné podmínky a pravidla pro udělování dotace budou zveřejněny v rámci první výzvy pro předkládání projektových žádostí pro zmíněný program. Podle současných předpokladů by tato výzva měla být vypsaná během druhé poloviny letošního roku.

Když už je řeč o evropských fondech, pro české žadatele existuje i další možnost, jakým způsobem je využít pro

znamu a to nejen v oblasti dopravní infrastruktury. V jeho rámci mají členské státy, které mají možnost využívat Fond soudržnosti, alokovanou určitou část prostředků z tohoto fondu. Žádosti s projekty využívajícími tyto prostředky mohou být předkládány do roku 2017 v celkem 3 výzvách. Aspoň takový je předpoklad, který však bude záležet na skutečném průběhu čerpání. Zatím proběhla 1. a 2. výzva a 3. by měla být vypsaná během letošního roku v závislosti na tom, kolik prostředků z Fondu soudržnosti zůstane nevyčerpáno. V rámci

2. výzvy bylo možno předkládat i projekty týkající se právě překladišť kombinované dopravy. S ohledem na podmínky programu CEF se mohlo jednat pouze o investice týkající se pouze již existujících překladišť na síti TEN-T. Podle předběžných informací měly zájem o tuto formu podporu i české subjekty. Oproti programu financovaného z OPD by měla být dosažitelná i vyšší míra celkové podpory, a to teoreticky až do výše 85 % způsobilých nákladů.

Pokud se vrátíme k OPD 2014 – 2020, tak jeho schválením byl vytvořen předpoklad i pro podporu nákupu přepravních jednotek pro kombinovanou dopravu. Motivem pro to je především dosavadní vývoj v kombinované dopravě, kde hlavní růst byl v přímé souvislosti s přepravou námořních ISO kontejnerů do/z několika evropských námořních přístavů. Potenciál kombinované dopravy v tomto segmentu byl již ale do značné míry vyčerpán. Na nejdůležitějších trasách má nyní železnice dominantní postavení, a pokud má být i v budoucnu zachován trend růstu výkonů kombinované dopravy, bude se tak muset díť u kontinentálních relací. Zde je však daleko ostřejší konkurence ze strany silniční dopravy. Na rozdíl od přeprav do námořních přístavů je nevýhodou kontinentální přepravy nutnost překládky a silničního rozvozu na obou koncích přepravy. To vše jsou vícenásledky oproti přímé silniční dopravě. S ohledem na vyšší přepravní časy u kombinované dopravy, kdy je kombinovaná doprava zatížena prodlevami nutnými pro vypravení vlaku, je nutné také počítat

Pokračování na str. 2

Změny v systému provádění technických prohlídek (1. část)

V průběhu roku 2015 vyvrcholila vyjednávání navazující na připomínkové řízení k návrhu druhé změny interní normy KV1-B-2008, která stanovuje technické podmínky pro provoz nákladních vozů.

Tato jednání probíhala za účasti zástupců O13 a odborových organizací a jejich předmětem byla obsáhlá diskuse nad změnami předpisových usta-

vení, jež v dané oblasti navrhl tým zpracovatelů interní normy. I přesto, že všeobecná shoda nad některými tématy se nerodila lehce, s potěšením lze konstatovat, že obě strany nakonec dospěly ke konsenzu, který většinu z navržených úprav zachovává v původní, nebo jen mírně pozměněné podobě. Nic tedy nebránilo tomu, aby aktualizovaná verze IN KV1-B-2008 byla k 1. listopadu 2015 schválena.

Většina navržených změn klíčových témat vychází z motivace zpracovatelůského týmu vytvořit efektivnější a přehledný systém prohlídek nákladních vozů, některé další úpravy jsou pak dány nutností přizpůsobit podmínky provozu nadřazené legislativě. Ty nejzásadnější z aplikovaných změn se dotýkají oblastí, jako je například členění druhů technických prohlídek a s nimi spojených časových normativů anebo

omezení konečných technických prohlídek manipulačních vlaků. K podstatným změnám dochází v příloze týkající se stanovení podmínek pro přepravu poškozených vozů do opraven, a to především v návaznosti na změny ve VSP. Významných úprav doznala směrnice například také v souvislosti se zpracováním nového formuláře Protokolu o poškození nákladního vozu.

Číselník druhů prohlídek prošel v aktualizované verzi směrnice zásadní redukcí, přičemž z původního počtu takřka čtyřiceti položek bylo zachováno pouze devět základních druhů. Od této změny si tým zpracovatelů slibuje především snadnější orientaci při plánování výkonů a zároveň jednodušší obsluhu informačního systému při evidenci činností. S redukcí číselníku prohlídek úzce souvisí také změny ve výpočtu časových normativů. Zatímco doposud byl čas výkonu odvozen výhradně od počtu prohlédnutých náprav, nově bude navíc při prohlídkách a zkouškách brzd zohledněna délka prohlížených vozů, respektive čas nutný pro chůzi na danou vzdálenost. Zavedení takového systému bude zárukou spravedlivějšího rozvržení časových dotací, zejména z pohledu těch lokalit,

kde je v rostoucí míře evidován zvýšený výskyt dlouhých vozů o malém počtu náprav. Aktualizovaná verze směrnice doznala navíc několika změn v číselníku ostatních činností, kde jsou nově zavedeny kódy pro některé často se opakující činnosti vozmistrů, jako je například vystavení Protokolu o poškození nákladního vozu nebo pořízení fotodokumentace závady.

K další z významných úprav předpisových ustanovení dochází v oblasti technických prohlídek, kde v nové podobě IN KV1-B-2008 již není zakotvena povinnost provádět konečné technické prohlídky na vozech zařazených v manipulačních vlacích. Výhradním motivem tohoto kroku je snaha o dosažení vyšší efektivity provozních činností, a to jak z ekonomického hlediska, tak i z pohledu plynulosti technologických procesů.

Změny některých ustanovení IN KV1-B-2008 se do praxe promítnou nejen v podobě úprav technologických procesů, ale bude nutné provést také odpovídající zásahy na straně informačních systémů. A právě tomuto tématu, tedy popisu úprav v informačních systémech se budeme podrobněji věnovat v příštím vydání.

Jan Kavřík



Ilustrační foto

Management ČD Cargo jednal v Nošovicích

Automobilový sektor je pro hospodářství České republiky klíčový, o tom nikdo nepochybuje. Pro ČD Cargo jsou proto výrobní automobilové závody jedním z klíčových zákazníků a partnerů.

Nejinak je tomu u automobilky Hyundai Motor Manufacturing Czech v Nošovicích, pro kterou ČD Cargo zajišťuje nejenom dovoz výrobních komponentů v kontejnerech, vývoz

vyrobených automobilů, ale také komplexní obsluhu vlečkového areálu.

Objem výroby této automobilky postupně roste, na zatím rekordních 342 tis. vyrobených automobilů v roce 2015. Celkový objem přepraveného zboží po železnici pro tuto automobilku také stoupá a kopíruje počet vyrobených automobilů. V některých obdobích však již začínáme narážet na nedostatečnou kapacitu železniční

infrastruktury, především v úseku Ostrava - Kunčice - Dobrá u Frýdku Místu, kde je také velmi silná osobní doprava.

Právě problematika kapacity železniční infrastruktury, plány na zvyšování výroby a další rozšíření vzájemné spolupráce byly tématy setkání vrcholových vedení ČD Cargo a Hyundai Manufacturing Czech v Nošovicích 23. února 2016.

Pavel Špráchal



Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.
February 23, 2016

Evropské železniční ceny pro rok 2016 jsou uděleny

V úterý 16. února 2016 se v bruselském Královském muzeu umění a historie konala jedna z nejvýznamnějších evropských železničních událostí – udělení Evropské železniční ceny, po které následovala výroční recepce dvou mezinárodních organizací – CER a UNIFE.

Zatímco CER (Společenství evropských železnic a manažerů infrastruktury) je z loňského vydání Cargováku našim čtenářům známé, UNIFE představuje Evropskou asociaci železničního průmyslu. Ceny jsou každoročně uděleny ve dvou kategoriích, technické a politické. V letošním roce cenu za technický přínos železničnímu odvětví získal francouzský inženýr Eric Fontanel a politickou pak bývalá místopředsedkyně Evropského parlamentu paní Isabelle Durant. Paní Durant zastávala v letech 1999 až 2003 pozici belgické ministryně dopravy

a mezi roky 2009 až 2014 byla členkou Výboru Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch, kde hájila zájmy rovných podmínek pro jednotlivé druhy dopravy. Pan Fontanel zasvětil celý svůj profesní život železničnímu průmyslu, cenu získal zejména za rozvoj standardizace, podílel se na projektech zaměřených na rozvoj vozového parku mj., Eurotunelu pod Lamanšským průlivem. V letech 2007 až 2012 působil na pozici generálního manažera UNIFE.

Slavnostní večer, kterého se zúčastnilo více než 500 hostů z celé Evropy, zahájil Libor Lochman, výkonný ředitel CER, a Philippe Citroën, generální ředitel UNIFE. Poté zazněly klíčové projevy evropské komisařky pro dopravu paní Violety Bulc, předsedy výboru Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch pana Michaela Cramera následované projevem generálního sekretáře nizozemského

ministerstva infrastruktury a životního prostředí. Evropská komisařka vyzdvihla důležitost investic do evropského železničního sektoru, bez kterých nebude možné dosáhnout cílů v dekarbonizaci a digitalizaci. Velmi

podnětné bylo vystoupení pana Cramera, který prohlásil, „že se v oblasti dopravy nedělá to, co by se mělo“, tj. vytvoření férových konkurenčních podmínek mezi jednotlivými druhy dopravy. Že je nutné zpoplatnit ve-

škerou infrastrukturu nebo žádnou – zatímco poplatky za užití dopravní cesty se týkají veškeré železniční sítě, tak silniční poplatky se v Německu dotýkají necelého jednoho procenta sítě. Jeho slova vyvolala spontánní potlesk v sále. Určitou naději by v tomto směru mohl být připravovaný soubor opatření pro silniční dopravu, tzv. „road package“. V dalších projevech se též hovořilo o uhlíkové stopě železnice a jejím pozitivním přínosu životnímu prostředí či evropské ekonomice s více než milionem pracovních míst.

Setkání se zúčastnili i čeští zástupci, jmenovitě předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek a předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik, kteří tuto výbornou platformu využili pro navazování a utužování pracovních vztahů na evropské úrovni.

Text a foto: Michal Vítěz



Představujeme jednotky organizační struktury ČD Cargo (3. část)

Provozní jednotka Ústí nad Labem

Břežnový díl našeho seriálu nás zavede na severozápad Čech. Nákladní dopravu v této oblasti zajišťuje provozní jednotka Ústí nad Labem.

Provozní jednotka Ústí nad Labem vznikla 1. prosince 2007. V době svého vzniku jí bylo podřízeno sedm provozních pracovišť, dnes jich je včetně obvodu rozšířeného o část bývalé PJ Plzeň celkem pět. Provozní pracoviště měla

nachází 138 tarifních bodů, z toho 40 je se zvláštním výpravním oprávněním. Nejdůležitějšími tratěmi jsou obě elektrifikované tratě vedoucí po břehu Labe. Ta levobřežní je více využívána mezinárodními rychlíky, ta pravobřežní pak pro nákladní dopravu, včetně tranzitní. V PJ Ústí nad Labem pracuje 1 039 zaměstnanců, oproti původním 1 500 zaměstnancům. Při hodnocení těchto čísel je však nutné zo-

papírenské vlečky, do Hněvic, směřují denně desítky vozů se dřevem nejen z celé České republiky, ale i ze zahraničí. Neméně významná je pak přeprava hotových výrobků, která je realizována částečně přes sklad ČD Cargo v Lovosicích. Hněvice jsou však rovněž přípojnou stanicí pro vlečku elektrárny Mělník a pro sklady pohonných hmot společnosti ČEPRO. V poslední době se opět pomalu rozvíjí spolupráce s přístavy, i když již ne při realizaci přeprav v kombinaci železnice – voda. Z přístavů se však stávají logistická centra, kde se nakládá například železný šrot (Děčín-Loubí) nebo obilí (Lovosice-Prosmuky). Nesmíme zapomenout ani na oblast Českolipska s přepravou pohonných hmot, železného šrotu, dřeva z Lužických hor

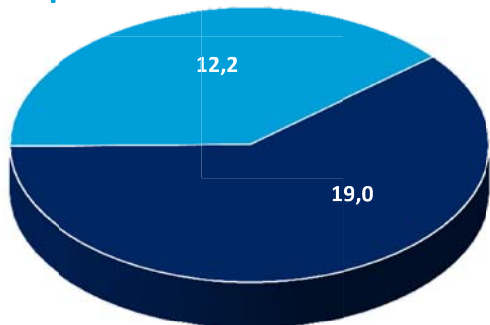
a spoju v Žilině, obor Provoz a ekonomika železniční dopravy. V roce 1982 nastoupil k ČSD a pracoval jako výpravčí v nejsevernější oblasti republiky – ve stanicích Šluknov, Krásná Lípa, Rybníště, Chříbská a Jedlová. Od roku 1985 pracoval jako výpravčí ve stanici Děčín. V této stanici zastával postupně řadu funkcí (samostatný inženýr železniční dopravy, technický náměstek, v období rozdělení stanic na provozní a přepravní – přednosta osobní stanice a poté technicko-ekonomický náměstek vrchního přednosta). V roce 2007 krátce působil jako vedoucí provozně technického oddělení na RSM Ústí nad Labem. Miloš Farkaš je ženatý, má dva dospělé syny. K jeho koníčkům patří fotbal, jízda na kole, četba a práce na zahradě.

mým dopravcům, především pak k SD-KD, „dvornímu“ dopravci energetické společnosti ČEZ. Tomu jsme se museli přizpůsobit i my. Dříve čilý provoz například ve stanici Březno u Chomutova je dnes omezen téměř na minimum. Problémy pak působí i letošní teplá zima, kdy se hnědé uhlí nepřepравuje v plánovaných objemech. I na tuto skutečnost musíme umět reagovat. Otázkou pak je, jak to s hnědým uhlím bude v budoucnosti.

► Ve vašem obvodu se nachází skladovací hala Lovosice. Jaké je v současné době využití tohoto objektu?

Největším zákazníkem je pro nás papírna MONDI Štětí, pro kterou manipulujeme a skladujeme papírové role. Potřebám tohoto zákazníka jsme museli přizpůsobit i naši práci a zavést ve skladu dvě směny – ranní a odpolední – také ranní o sobotách a nedělích. Snad se podaří vyřešit i problémy se „čtečkami“, které nám usnadní příjem

PJ Ústí nad Labem 2015 (mil. tun) vč. vstupu a výstupu na PPS



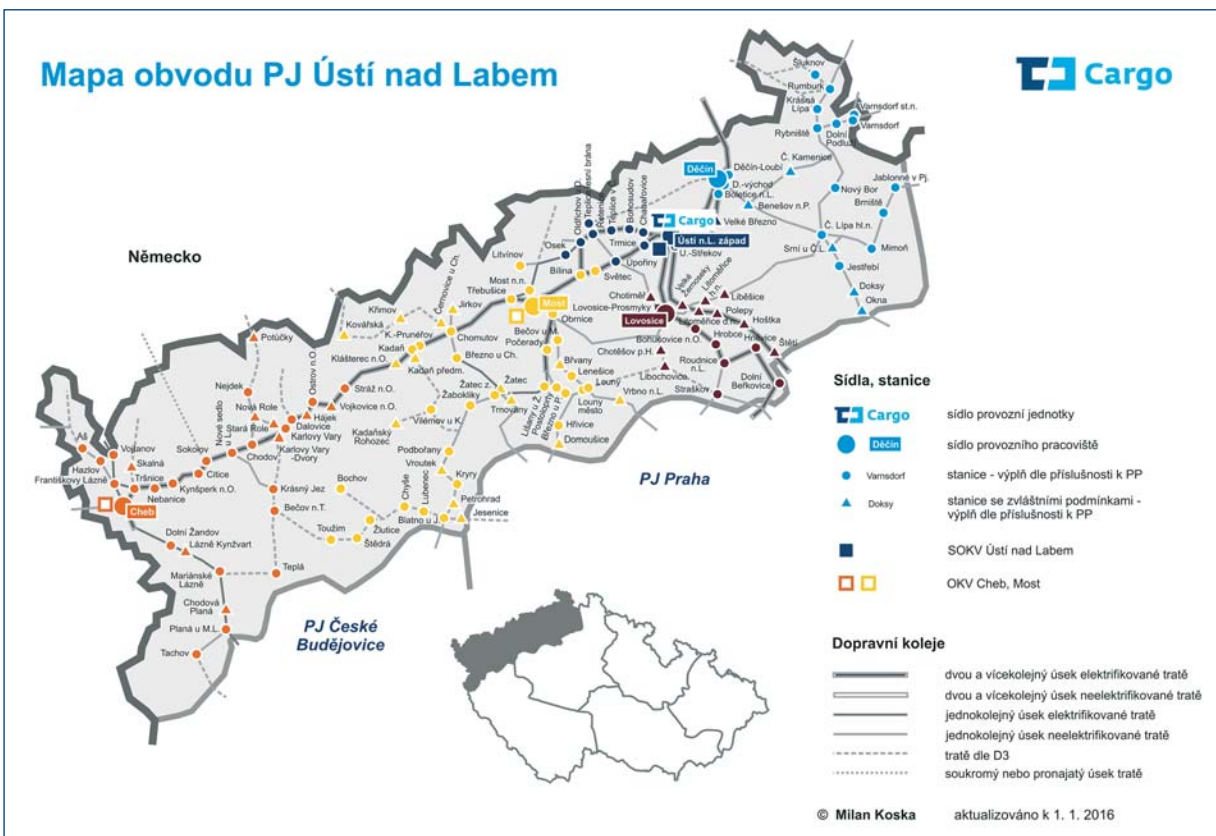
sidla v České Lípě (zrušeno od 1. března 2009), Děčíně hlavním nádražím, Ústí nad Labem západě, Lovosicích, Hněvicích (zrušeno od 1. března 2009), Mostě a Chomutově (zrušeno od 1. ledna 2013). Provoz v části připadnuvší pod Ústí z Plzně je dnes řízen z PP Cheb zahrnujícího obvod bývalého PP Karlovy Vary (zrušeno k 1. březnu 2009) a PP Sokolov (zrušeno k 1. dubnu 2013). Vedení provozní jednotky sídlí na adrese Pětidomí 1516/6, 400 01 Ústí nad Labem. Do těchto prostor v areálu SOKV se „pějíčko“ přestěhovalo z ústeckého západního nádraží v červnu 2010.

Obvod PJ Ústí nad Labem dnes zahrnuje 1 617 km tratí, na kterých se

hlednit rozšíření obvodu o část bývalé PJ Plzeň, což představuje dalších 185 zaměstnanců.

Z pohledu nakládky a vykládky se jedná o provozní jednotku s druhým největším objemem. Je to dáno zejména strukturou průmyslu. V nakládce jednoznačně převažuje hnědé uhlí, které se nakládá nejen v severních Čechách, ale také na Sokolovsku. V Ústeckém kraji má své sídlo celá řada „chemiček“, pro které ČD Cargo představuje spolehlivého partnera. Našimi vlaky jsou tak přepravovány pohonné hmoty, hnojiva a další chemické látky, včetně kyselin apod. Dalším významným zákazníkem je papírna MONDI ve Štětí. Do přípojných stanic

Mapa obvodu PJ Ústí nad Labem



nebo sklářských a slévarenských písků z Jestřebí. Z pohledu přeprav je zajímavá i stanice Brniště s vlečkou státního podniku Diamo k bývalým uranovým dolům. Za zmínku stojí i nakládka/vykládka vojenské techniky v Podbořanech. Na území Karlovarského kraje, který PJ Ústí nad Labem také obhospodařuje, se nakládá dřevo a další nerostné suroviny, jako například živec, jíly nebo kaolin. Nachází se zde také velká pila společnosti Stora Enso. Určitou zajímavostí je rozsah přeprav realizovaných uvnitř PJ – představuje 27 % všech vnitro přeprav a jedná se především o uhlí a dřevní štěpku.

TOP tarifní body dle nakládky (2015): Děčín st. hr., Světec, Třebušice, Nové Sedlo u Lokte, Březno u Chomutova, Lovosice, Cheb st. hr., Hněvice, Most nové nádraží, Počeradý.

TOP tarifní body dle vykládky (2015): Děčín st. hr., Hněvice, Lovosice, Cheb st. hr., Most nové nádraží, Cheb, Řetenice, Děčín hl. n., Planá u Mariánských Lázní, Dolní Beřkovice.

Ředitelem PJ Ústí nad Labem je Ing. Miloš Farkaš

Miloš Farkaš se narodil v roce 1957 v Jilemnici. Vystudoval gymnázium v Rumburku a Vysokou školu dopravy

Řediteli PJ Ústí nad Labem jsme tradičně položili dvě otázky:

► Více než polovinu nakládky PJ Ústí nad Labem představuje hnědé uhlí. Je tento fakt pozitivní, nebo je to spíš handicap?

Na tuto otázku není jednoznačná odpověď. Na první pohled se jedná o jednoduše získané tuny, ale je nutné si uvědomit, že na objemech přeprav uhlí do značné míry závisí zaměstnanost např. v provozním pracovišti Most. Podíl hnědého uhlí byl v minulosti ještě vyšší, ale část objemů přešla k soukro-

a následnou distribuci papírových rolí. V hale také již asi 5 let skladujeme skelety železničních výrobků pro firmu Ewals. Teď přes zimu jsme skladovali hnojiva z Lovochemie. Tradiční záležitostí je skladování a expedice hygienických výrobků do Řecka. Myslím si, že portfolio zákazníků se postupně rozšiřuje a že ČD Cargo je jim dnes schopno nabídnout kvalitní služby. Podařilo se nám vyřešit i problémy fluktuace skladníků, takže dnes zde máme stabilizovaný stav.

Pokračování na str. 5

Personální pracoviště

V Ústí nad Labem je personální pracoviště společné nejen pro PJ, ale i SOKV. Najdete ho v budově SOKV (Pětidomí 7, Ústí nad Labem) v přízemí vpravo.

Toto regionální personální pracoviště oddělení personálního O10/1 GR ČDC má čtyři personalistky, které v rámci provozní doby od 7 do 14 hodin zajišťují pro zaměstnance uvedených JOS veškeré personální činnosti. V některých případech je možné si domluvit zajištění a zpra-

cování požadavků zaměstnanců bez jejich osobní návštěvy na personálním pracovišti.

V případě e-mailové komunikace doporučujeme využít zástupné e-mailové schránky: O10persUNLPJ@cdcargo.cz.

Na fotografii zprava paní Věra Mikolášová (mobil 725 547 046), Jaroslava Fiveberová (725 708 956), Zdeňka Jiterská (mobil 724 309 496) a Alena Hanusová (725 781 397).

Text: Věra Drncová
Foto: Michal Roh



Ředitel PJ Ústí nad Labem Ing. Miloš Farkaš

Foto: Michal Roh

Představujeme profese ČD Cargo (13) – obchodní manažer

Březnový díl našeho seriálu o zaměstnáních, která se vyskytují v ČD Cargo, nás zavede na úsek obchodu a seznámíme se v něm s nelehkou činností obchodních manažerů. Do zaměstnání 24340 obchodní manažer je na úseku obchodu zařazeno 27 zaměstnanců. Jejich věkový průměr je 45 let. Mzdově jsou obchodní manažeri zařazeni ve smluvní mzdě.

Hlavní činnosti v uvedeném zaměstnání jsou tyto:

- uzavírání objednávek a prodej služeb,
- stanovení cen a přepravních podmínek,
- evidence objednávek a zajišťování dodávek.

Požádali jsme Ing. Libora Macoszka, který na odboru obchodu pracuje od roku 1994, aby nám blíže vysvětlil, co se pod těmito strohými body skrývá.

Co si má čtenář představit pod pojmem obchod na železnici? Jaká je jeho struktura?

Jednoduše řečeno – my obchodníci prodáváme službu, kterou je zajištění přepravy zboží po železnici. Snažíme se našim zákazníkům nabízet služby

za konkurenční ceny a kvalitu, kterou klienti očekávají. Samozřejmě bez spolupráce s ostatními složkami naší společnosti by to nešlo. Obchodní oddělení (O6) je rozděleno do několika skupin podle komodit – železo, pevná paliva, chemie a potraviny, dřevo, papír a stavebniny, automotive, kombinovaná přeprava a také sem patří zvláštní přepravy. V každé této skupině pracují zkušení obchodní manažeri, kteří tím, že se specializují na konkrétní segment trhu s danou komoditou, mají nejlepší přehled o tom, co se v té které komoditě děje, a podle toho jsou schopni adekvátně reagovat.

► Přiblížte čtenářům náročnost vaší profese?

Obchodníci v každé společnosti hrají klíčovou roli. Aniž bych chtěl naši práci nějak přeceňovat, zodpovědně mohu říci, že se jedná o velmi náročnou a především psychicky těžkou práci, kterou však mohou někteří vidět jako předradnou či méněcennou. Naše práce vyžaduje samostatnost, komunikační a prezentační dovednosti, schopnost naslouchat a pomoci zákazníkovi, být zodpovědný a loajální vůči naší firmě. Jedná se svým způsobem o práci non-stop. Jsou zcela běžné případy, kdy se



Ing. Libor Macoszek, obchodní manažer

zákazníkem nebo některou složkou ČD Cargo komunikujeme či řešíme vzniklé problémy po večerech nebo o víkendech (někdy si říkám, jak by asi vypadal současný obchod bez mobilních telefonů a notebooků). Pokud se něco nepovede, obchodník je samozřejmě první na ráně.

► Jak se mění způsob vaší práce v souvislosti s vývojem na trhu?

Nemá smysl zastírat skutečnost, že způsob naší práce se podstatně změnil s příchodem konkurence na trh želez-

niční přepravy. Doba, kdy České dráhy, resp. ČD Cargo přistupovalo k zákazníkům z pozice monopolního dopravce, je tatam. Konkurence nám rádně zatápí a my se samozřejmě musíme přizpůsobit. Za moji komoditu, tj. černé uhlí a koks, mohu říci, že na počátku konkurenčního boje hrála primárně cena za přepravu – kdo byl levnější, ten jel. V současné době se ale stále více klade důraz i na kvalitu přepravy, tj. na spolehlivost, včasnost, kvalitu vozového parku apod. Konkrétní případ z mé komodity – po převzetí

přepravy uhlí z OKD konkurenčním dopravcem bylo nutno najít nové zdroje přepravy černého uhlí, které by nahradily ztracené objemy. Našli jsme je v Polsku. Stále více polského černého uhlí jezdí k nám do České republiky, případně tranzitem jede přes nás do některé jiné evropské země. Ve spolupráci s naší dceřinou společností Kolejce Czeskie jsme od 1. prosince 2015 nejen pro české zákazníky nastolili nový systém v realizaci těchto přeprav. ČD Cargo jako smluvní dopravce zajišťuje tyto přepravy na celém polsko-českém úseku. Na tyto přepravy jsou alokovány železniční vozy, polonizované lokomotivy a je také nastavena úzká spolupráce s provozními složkami. Po třech měsících provozu mohu říci, že se nám podařilo nastavit obchodní případ tak, že jsou naši zákazníci nadměrně spokojeni. Tím bych chtěl zároveň poděkovat všem, kteří nám v tomto pomáhají.

Jedná se o naplnění jedné, docela jednoduché, ale pro obchod zásadní rovnice: kvalita + rozumná cena = spokojený zákazník. „A vo tom to je“.

Text: Věra Drncová
Michal Roh
Foto: Michala Bílková

Představujeme jednotky organizační struktury ČD Cargo (3. část)

Pokračování ze str. 4

3 zajímavosti z Provozní jednotky Ústí nad Labem

Dolní Žleb – nejnižší položené místo na železnicích SŽDC

Dolní Žleb je s nadmořskou výškou 130 m nejnižší položenou stanicí na síti SŽDC. Provoz na trati z Děčína do Drážďan byl zahájen v roce 1851 a od počátku se jednalo o velice významnou spojnici. I dnes představuje hraniční přechod v Děčíně jeden z nejvytíženějších. Denně tudy projede i 30 párů nákladních vlaků ČD Cargo, což jen za loňský rok představovalo přes 10 mil. tun zboží. Vlaky si na děčínském přechodu vyměňují nejen s bývalým národním dopravcem DB, ale rovněž s celou řadou soukromých dopravců. S ohledem nejen na tuto skutečnost je provoz na přechodu řízen dispečery ze zvláštního pracoviště, tzv. Dispostelle. Přímo na státní hranici je

styk trakčních soustav – stejnosměrné 3 kV z české strany a střídavé 15 kV ze strany německé. Do čela nákladních vlaků tak musejí být nasazovány více-systémové lokomotivy řady 372, případně lokomotivy nezávislé trakce.

Severní Čechy – kraj uhelných přeložek

Asi bychom v České republice nenašli příliš mnoho železničních tratí, jejichž trasa doznala v průběhu existence takových změn, jako trať Ústí nad Labem – Chomutov. Tu v letech 1858 – 1870 otevírala po částech společnost Ústecko-teplické dráhy (ÚTD). Z původní trati dnes zbyl jen úsek Bohosudov – Řetenice a několik krátkých úseků. Ostatní části musely být v souvislosti s rozvojem těžby uhlí přeloženy. Již v polovině 50. let byl přeložen úsek Třebušice – Vrskmaň, 26. května 1968 byl zprovozněn nový úsek Řetenice – Most. Při jeho výstavbě byly zčásti využity již vybudované tratě. Nově vybudovány byly jen úseky Rudolice nad

Bílínou – odbočka České Zlatníky a Bílina – Oldřichov. Z původní tratě zůstal pro nákladní dopravu zachován jen úsek Duchcov – Oldřichov, Druhá kolej byla snesena. V roce 1936 vzniklo v Mostě nové seřadovací nádraží, tzv. Most nové nádraží. Spojka na něj vedla z „hlavního“ nádraží Ústecko-teplické dráhy směrem na Chomutov. Úplnou přestavbu mosteckého uzlu přinesla 70. léta. Dalším přeloženým úsekem byl úsek Trmice – Bohosudov, nově otevřený 23. května 1982. Současně s přeložkou bylo postaveno i další zaústění tratě od Teplic do ústeckého uzlu, tzv. Hrbovický přesmyk, umožňující lepší průjezd přímých nákladních vlaků s uhlím západním ústeckým nádražím. 3. června 1984 byla dána do provozu poslední přeložka Chomutov – Třebušice se známým Ervěnickým koridorem – čtyřkolejným úsekem tratě vedeným na výspě několik desítek metrů nad dnem velkolomu. U Kadaně musela být v důsledku roz-

šiřování těžby uhlí přeložena také část hlavní tratě. Jednalo se o úsek Verněřov – Chomutov. Přeložka byla dokončena v roce 1978 a bylo při ní vybudováno nové nádraží v Kadani.

Přepravy minerálních vod

Přeprava minerálních vod Mattoni z Kyselky u Karlových Varů se může pochlubit dlouhou tradicí. Vlečka ze stanice Vojkovic nad Ohří ke stáčírně do Kyselky byla zprovozněna již v roce 1871. Ročně bylo po trati přepraveno až tisíc vozů s minerálkami. Jako zajímavost můžeme uvést, že na vlečce byl provozován i zvláštní kolejový traktor Praga. Provoz na vlečce zůstal zachován i v období socialismu. Osudným se mu stala až změna politicko-ekonomických poměrů v devadesátých letech 20. století. Poslední

obsluha byla provedena v roce 1998 a trať na dlouhou dobu osiřela. Projekt přepravy minerálních vod byl obnoven až v roce 2012. Připomeňme, že přeprava minerálních vod mezi západočeskou Kyselkou a distribučním centrem v Mostkovicích u Prostějova se odehrává jednou až dvakrát týdně ve spolupráci dopravců RAILSsystem a ČD Cargo. První z dopravců zajišťuje diesellovými lokomotivami první a poslední míli, lokomotivy dopravce ČD Cargo zajišťují dopravu vlaku mezi stanicemi Chomutov a Prostějov hlavní nádraží. V obvodu PJ Ústí nad Labem se uskutečňuje i nakládka minerální vody Korunní.

Text: Michal Roh
Graf: Leona Pecková
Mapa: Milan Koska



Hnědé uhlí je v obvodu PJ Ústí nad Labem nosnou komoditou.

Foto: Michal Roh ml.

Jubilejní 40. číslo Vědeckotechnického sborníku Českých drah

Na adrese www.ceskedrahy.cz v sekci Tiskové centrum – Magazíny a periodika bylo publikováno již 40. číslo Vědeckotechnického sborníku Českých drah. Jubilejní číslo připomíná v úvodním slovu předsedy redakční rady doc. Dr. Ing. Romana Štěrby dvacet let existence sborníku. Během této doby bylo publikováno přes 400 příspěvků od několika stovek autorů ze všech oblastí drážní dopravy. I v tomto vydání se pak setkávají odborné materiály z různých drážních oborů, ať již jde o kolejová vozidla, výzkum, činnost mezinárodních drážních organizací, rozvoj infrastruktury, zabezpečovací systémy nebo drážní provoz. Bohužel nás v poslední době opustili dva aktivní spolupracovníci, prof. Bedřich Duchoň a doc. Antonín Tuzar, které si ve sborníku připomínáme. Čtenáři by si rozhodně neměli ne-

chat ujít příspěvek Ing. Libora Lochmana, Ph.D., pojednávající o CERu – Společenství evropských železničních a infrastrukturních podniků. Neméně zajímavým příspěvkem je pojednání tria Grim – Vašátko – Marušicová popisující dlouholetou historii železničního výzkumu na území České republiky a obsahující i stručný přehled současných aktivit. Ing. Pavel Ptačovský ve svém článku popisuje vývoj mobilní aplikace CAPR pro ČD Cargo, včetně technického řešení, zabezpečení přístupu a uživatelského rozhraní. Tematicke provozu nákladních vlaků o délce až 740 m je věnován text Ing. Mgr. Radima Brejchy, Ph.D., a Mgr. Ing. Radka Čecha, Ph.D.

I přesto, že další články se již přímo netýkají železniční nákladní dopravy, je jejich obsah velmi zajímavý a stojí za přečtení.

Přeprava hnacího vozu Twindexx Vario Bombardier

29. ledna 2016 byl na okruh ŽZO přepraven čelní hnací vůz 445.008 řady Dbpzfa patrové jednotky Twindexx Vario Bombardier pro DB Regio. Zde bude podroben obvyklým zkouškám a měřením, po kterých bude nasazen v osobní regionální a příměstské dopravě na některé z německých tratí.

Patrové vozy a jednotky mají v Německu velmi dlouhou tradici, a to již od roku 1936, kdy soukromá společnost Lübeck-Büchener Eisenbahn zahájila provoz patrových jednotek s řídicím

vozem a parní lokomotivou na trati Hamburk – Lübeck – Travemünde. Pravděpodobně vzhledem k tomu, že výrobní závod těchto vozidel ve Zhořelci (Görlitz) zůstal po druhé světové válce na území NDR, nastal v té době rozvoj dvoupatrových vozů jen u DR v této části Německa. Po sjednocení země v roce 1990 se ale situace výrazně změnila, když DB převzalo tento koncept a začalo ho rozšiřovat po celém Německu.

Až do současné doby se ale u DR i DB vždy jednalo o nemotorové a řídicí

vozy, vždy vedené lokomotivou konvenčního provedení. Takovéto soupravy jsou posledních dvacet let nasazovány do příměstské a regionální dopravy od Alp po Baltské a Severní moře. Možná nejpозорuhodnější tratí, na které se lze s patrovými soupravami s řídicími vozy setkat, je tzv. Höllentalbahn ve Schwarzwaldu ve spolkové zemi Bádensko-Württembersko. Zatím jedinou výjimkou pořízení a provozování elektrické motorové dvoupatrové jednotky jsou vozidla Stadler DOSTO, novější Stadler KISS, dodané v počtu šestnácti čtyřvozových jednotek soukromému dopravci Ostdeutsche Eisenbahn (ODEG), který – jak již název napovídá – působí ve východní části Německa v regionální dopravě.

Ke změně u DB dochází až nyní, a to s objednávkou a postupným uváděním do provozu jednotek Twindexx Vario firmy Bombardier ve verzi s motorovým vozem. Ty jsou na základě rámcového kontraktu mezi výrobcem a provozovatelem z roku 2009 v hodnotě 1,5 miliardy eur dodávány od konce roku 2013 a jsou postupně nasazovány do různých německých regionů dle smluv s tamními objednateli veřejné dopravy, zpravidla dopravními a tarifními svazy. Prvními jednotkami tohoto typu nasazenými do pravidelného provozu u DB, bylo pět pětiletých jednotek nasazených od



Přepřevaný patrový motorový vůz včetně ochranných spojovacích vozů a lokomotivy 130.008 29. ledna v Kolíně

prosince 2014 divizí DB Regio Nordost na lince RE 5 Rostock – Berlin – Lutherstadt Wittenberg Dopravního svazu Berlín-Braniborsko (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg). Dalšími sítěmi, kde budou jednotky Twindexx Vario v regionální dopravě nasazovány, jsou „Kreuz Bremen“ v okolí Brém, Svaz Šlesvicko-Holštýnska (Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein) pro trať z Hamburku do Kielu a Flensburgu, Main-Spessart-Netz pro trať Frankfurt nad Mohanem – Würzburg – Bamberg a hornobavorská divize DB Regio (DB Regio Oberbayern) je plánuje nasazovat na

tratě Augsburg – Treuchtlingen – Norimberk a Treuchtlingen – Ingolstadt – Mnichov.

Přepřevaný vůz je právě jedním z novinkových motorových patrových vozů, které se dosud u DB nevyskytovaly. Přeprava vozu byla vedena jako zvláštní vlak v trase Děčín st.hr. – Mělník – Nymburk – Kolín – Velim a v jeho čele stanula z Německa do Děčína východu „ludmilla“ DB Schenker 233.511 a dále až do Velimi elektrická lokomotiva 130.008 ČD Cargo.

Text: Martin Boháč
Foto: Andrej Ivanič

Místní dráha Krásný Jez – Horní Slavkov

Tato regionální dráha patří do omezené množiny tratí, které byly po několikaletém přerušení opět zprovozněny, a to dokonce především pro potřeby nákladní dopravy. Mezi podobné případy patří například trať Hostovice – Středokluky, kterou jsme náš seriál v roce 2012 zahájili. Více podobných příkladů však u nás pravděpodobně nenalezneme.

Trať Krásný Jez – Horní Slavkov je součástí tratě z Nového Sedla u Lokte, která historicky sestává ze dvou částí. První je úsek Nové Sedlo u Lokte (Neusattel) – Loket (Elbogen), vybudovaný

bogener Lokalbahn – Gesellschaft Böhm, Schwind und Co.“ byla založena počátkem roku 1877 a již v říjnu téhož roku byl na trati zahájen provoz. Ten zajišťovaly dvě vlastní parní lokomotivy, které se v provozu střídaly, a též parní vůz z produkce firmy Ringhoffer, který zde ale nevydržel příliš dlouho. Dráha byla významná nejen pro spojení Lokte se světem, ale i pro místní hnědouhelné doly a porcelánku Springer und Company (dnes Karlovarský porcelán Thun 1794).

Prodloužení dráhy z Lokte přes Horní Slavkov do Krásného Jezu, s připojením na trať Karlovy Vary –

koncese byla nejdříve postavena páteřní trať mezi lázeňskými městy a na stavbu odbočky do Lokte došlo až na přelomu století. Nejprve pro ni byla v roce 1899 vydána nová koncese společnosti „Eisenbahn Elbogen–Schönweh“ (Železnice Loket – Krásný Jez), která trať, otevřenou v roce 1901, vlastnila. Provoz od počátku zajišťovaly na účet vlastníka státní dráhy kkStB a po roce 1918 pak ČSD, kterým trať po zestátnění v roce 1925 připadla.

Po německém záboru pohraničí v říjnu 1938 připadla trať německým DR, které ji označily 166c (později 166e) a převzaly na ní provoz. Na jeho rozsahu v počtu několika párů osobních a nákladních vlaků denně se mnoho nezměnilo ani po návratu tratě do správy ČSD v roce 1945. Poklidný lokální provoz zde vydržel až do druhé poloviny devadesátých let, přičemž mezi železničními příznivci začala být tato dráha – stejně jako další na Karlovarsku – vyhledávána jako jedna z posledních enkláv provozu motorových vozů M 240.0 (820) u Českých drah.

To už ale byla labutí píseň provozu celé tratě z Nového Sedla u Lokte do Krásného Jezu. V roce 1997 na ní byl provoz zastaven a teprve za dlouhých devět let začaly v roce 2006 jezdit pravidelné osobní vlaky alespoň v úseku Nové Sedlo u Lokte – Loket-předměstí. Další zlom nastal po roce 2011, kdy lounský výrobce nákladních železničních vozů Legios (původně Lostr, později Industry Plant a dnes Heavy Machinery Services) převzal někdejší závod firmy Stasis v Horním Slavkově. Tento závod se dříve zabýval výrobou strojů a zařízení pro dopravu a zpra-



Ložená souprava sjíždí 17. září 2015 k dopravě Krásný Jez.

cování betonu, např. míchačky na beton ze zdejší produkce jsou stále na stavbách hojně používané.

Legios v Horním Slavkově zahájil a rozvinul výrobu komponent (kotlů) pro cisternové vozy, které jsou odesílány ke konečné montáži do Loun. Tento typ zboží již z podstaty věci vyžadoval pro tyto přepravy využití železnice, a proto byl vyvinut tlak na SŽDC na zprovoznění šestikilometrového úseku trati z Krásného Jezu alespoň k odbočení vlečky do bývalého závodu Stasis u zastávky Ležnice. Práce na obnově byly zahájeny v září 2012 a již 28. června 2013 byl na uvedeném úseku slavnostně zahájen provoz, přičemž koncová zastávka Ležnice byla přejmenována na Horní Slavkov-Kounice.

Od té doby na obnovenou trať zajíždějí nákladní vlaky, zpravidla tvořené čtveřicí dvounápravových nízkostěnných vozů řady Kbkks (dříve Nsk). Ty

jsou zajímavé samy o sobě, jedná se o typ vyráběný v letech 1963 – 1966 pro tehdejší ČSD v počtu 2 600 vozů s určením pro přepravy lehčího objemnějšího zboží, které nevyžaduje ochranu před povětrnostními vlivy. Po roce 2000 byl provoz těchto vozů u ČD postupně omezován a kolem roku 2010 byly odstaveny poslední z nich. Pro přepravy mezi Louny a Horním Slavkovem se ale svými parametry ukázaly jako nejvhodnější, a proto bylo vybráno osm z nich v nejlepší stavu, byly repasovány a ve dvou skupinách po čtyřech zařazeny do provozu v kyvadlové přepravě mezi oběma závody.

Kromě této (jediné) nákladní dopravy jsou na trať o víkendech v letní sezoně vypravovány turistické vlaky ČD, které jezdí od května do srpna.

Text: Martin Boháč
Foto: Michal Roh



Přístavba prázdných vozů na vlečku v Horním Slavkově

jako první místní dráha v českých zemích a možná vůbec první v celém Předlitavsku podle nového zákona č. 42 z roku 1875 o drahách nižšího řádu, který výrazně zjednodušoval výstavbu a provozování místních tratí. Společnost pro stavbu a provozování dráhy s názvem „Kaiserliche – königliche El-

– Mariánské Lázně, bylo realizováno až o téměř čtvrtstoletí později. Již v roce 1886 byla rakouskou vládou vydána koncese pro stavbu tzv. hlavní tratě druhého řádu Karlovy Vary (dnešní dolní nádraží) – Mariánské Lázně s odbočkami Krásný Jez – Loket a též Karlovy Vary – Merklín. Podle této

Personální oddělení odpovídá

Metodickým pokynem k prodloužení zaměstnaneckých výhod byly vyhlášeny úseky, ve kterých nejsou uvedené vlaky vedeny v závazku veřejné služby (tzv. komerční úseky) a do kterých si musí cestující s jízdními výhodami dle předpisu ČD OK 9 a OK 10 pořídit dopředu bezplatný evidenční lístek, pokud nemá pro

danou jízdu zakoupenou místenku. Při vystavení evidenčního lístku v daném vlaku se vybírá manipulační poplatek 20 Kč. Na základě četných dotazů přinášíme v Cargováku přehled těchto nepovinně místenkových komerčních vlaků.

Věra Drncová

Seznam nepovinně místenkových komerčních vlaků 2016

Vlak	Název vlaku	Výchozí bod	Odjezd	Cílový bod	Příjezd	Omezení jízdy
EC 112	Porta Moravica	Ostrava hl. n.	18:15	Praha hl. n.	21:39	
EC 113	Porta Moravica	Praha hl. n.	6:24	Ostrava hl. n.	9:46	
EC 116	Praha	Ostrava hl. n.	10:15	Praha hl. n.	13:39	
EC 117	Praha	Praha hl. n.	14:24	Ostrava hl. n.	17:46	
Ex 142	Hutník	Ostrava-Svinov	20:24	Praha hl. n.	23:38	jede v †, nejede 25. – 27.III., 3. – 5.VII., 28.IX., 28.X., 17.XI.
Ex 143	Hutník	Praha hl. n.	4:24	Ostrava-Svinov	7:37	jede v ① a 29.III., 7.VII., nejede 28.III., 4.VII.
Ex 146	Landek	Ostrava hl. n.	16:15	Praha hl. n.	19:39	
Ex 147	Landek	Praha hl. n.	8:24	Ostrava hl. n.	11:46	
Ex 148	Hukvaldy	Ostrava hl. n.	14:15	Praha hl. n.	17:39	
Ex 149	Hukvaldy	Praha hl. n.	10:24	Ostrava hl. n.	13:46	
Ex 150	Petr Bezruč	Ostrava hl. n.	12:15	Praha hl. n.	15:39	
Ex 151	Petr Bezruč	Praha hl. n.	12:24	Ostrava hl. n.	15:46	
EC 154	Jan Perner	Ostrava hl. n.	8:15	Praha hl. n.	11:39	
EC 155	Jan Perner	Praha hl. n.	16:24	Ostrava hl. n.	19:46	
EC 242	Roháče	Čadca Gr.	15:01	Ostrava-Svinov	16:08	jede v ⑦ a 28.III., 6.VII., nejede 27.III., 3.VII.
EC 243	Roháče	Ostrava-Svinov	16:18	Čadca Gr.	17:23	jede v ⑤ a 24.III., 27.X., 16.XI., nejede 25.III., 28.X., 18.XI.
EN 406	Chopin	Břeclav Gr.	23:46	Zebrzydowice Gr.	3:15	
EN 407	Chopin	Zebrzydowice Gr.	1:06	Břeclav Gr.	5:53	
EN 442	Bohemia	Čadca Gr.	2:06	Praha hl. n.	7:39	
EN 443	Bohemia	Praha hl. n.	23:09	Čadca Gr.	4:38	
IC 513	Opava	Ostrava-Svinov	19:46	Opava východ	20:08	jede v † a †, nejede 25. – 27.III., 5.VII., 28.X.
IC 514	Opava	Opava východ	5:51	Ostrava-Svinov	6:14	jede v †, ⑥ a 25.III., 5.VII., 28.IX., 28.X., 17.XI., nejede 26.III., 29.X.
Ex 540	Ostravan	Ostrava hl. n.	6:06	Praha hl. n.	9:39	
Ex 541	Ostravan	Praha hl. n.	18:24	Ostrava hl. n.	21:54	
IC 542	Vladislav Vančura	Opava východ	15:50	Praha hl. n.	19:15	jede v †, nejede 25. – 27.III., 3. – 5.VII., 28.IX., 28.X., 17.XI.
IC 543	Vladislav Vančura	Praha hl. n.	13:06	Opava východ	16:33	jede v ⑤ a 24.III., 27.X., 16.XI., nejede 25.III., 28.X., 18.XI.
IC 552	Moravan	Přerov	4:55	Praha hl. n.	7:15	jede v †, ⑥ a 25.III., 5.VII., 28.IX., 28.X., 17.XI., nejede 26.III., 29.X.
IC 553	Moravan	Pardubice hl. n.	1:11	Přerov	2:47	jede v †, ⑥ a 25.III., 5.VII., 28.IX., 28.X., 17.XI., nejede 26.III., 29.X.
Rx 762	Berounka	Plzeň hl.n.	11:50	Mariánské Lázně	12:46	jede v †, nejede 25. – 27.III., 3. – 5.VII., 28.IX., 28.X., 17.XI.
Rx 763	Berounka	Mariánské Lázně	15:07	Plzeň hl.n.	16:05	jede v †, nejede 25. – 27.III., 3. – 5.VII., 28.IX., 28.X., 17.XI.
Ex 1530	Dny NATO	Mošnov, Ostrava Airport	16:00	Olomouc hl. n.	16:59	jede 17., 18.IX.
Ex 1531	Dny NATO	Olomouc hl. n.	8:00	Mošnov, Ostrava Airport	9:13	jede 17., 18.IX.
R 1534	Dny NATO	Mošnov, Ostrava Airport	17:30	Brno hl. n.	19:54	jede 17., 18.IX.
R 1535	Dny NATO	Brno hl. n.	8:02	Mošnov, Ostrava Airport	10:23	jede 17., 18.IX.

Ze zahraničí

NĚMECKO

Nákladní doprava 2015: znovu rekordní hodnota u přepravních výkonů

V Německu bylo v roce 2015 přepraveno více zboží než kdy předtím. Podle předběžných údajů Spolkového statistického úřadu vzrostly přepravní výkony oproti předchozímu roku o 1,1 % na 4,5 mld. tun. Nákladní doprava v Německu roste již třetí rok za sebou. Na německých silnicích bylo přepraveno více nákladu, také potrubím bylo přepraveno větší množství ropy. Naproti tomu v železniční, námořní a říční dopravě přepravní výkony klesaly. Množství nákladu v letecké dopravě v roce 2015 stagnovalo.

Na silnicích bylo – podle odhadu Spolkového ministerstva dopravy a digitální infrastruktury – v uplynulém roce přepraveno 3,6 mld. tun, což je o 1,9 % více zboží než v roce 2014. V železniční dopravě, u níž došlo v předjaří roku 2015 ke stávkám, kleslo přepravené množství meziročně o 1 %. Říční loď přepravily o 3,2 % méně zboží než předchozí rok. Nízká hladina vod zde na podzim roku 2015 vedla ke zvláště silným poklesům přepravních výkonů kamionů.

Marie Lorencová

Členství ČD Cargo v zájmových organizacích (9)

Český institut interních auditorů (ČIIA)

Český institut interních auditorů (ČIIA) je pobočkou mezinárodní organizace The Institute of Internal Auditors (IIA), která byla založena v USA v roce 1941 a dnes reprezentuje více než 180 tisíc interních auditorů ze 190 zemí světa (členové národních poboček, kterou je i Český institut interních auditorů, jsou zároveň členy IIA).



ČIIA je registrován jako profesní sdružení interních auditorů, jehož cílem je prosazování a podpora rozvoje interního auditu v České republice. ČIIA existuje od března 1995 a má více než tisíc členů. ČD Cargo je členem ČIIA od svého založení v roce 2007.

Všichni interní auditori společnosti ČD Cargo jsou členy Českého institutu interních auditorů. Společnost ČD Cargo v ČIIA zastupuje také Ing. Petr Vácha, CIA, kterému jsem položila několik doplňujících otázek.

Co přináší společnosti ČD Cargo členství v ČIIA?

Členství v ČIIA je pro ČD Cargo výhodné z několika důvodů:

a) Můžeme využívat standardy vypracované mezinárodním Institutem interních auditorů, což je soubor doporučení kompletně pokrývajících výkon interního auditu od počátku (definice interního auditu, etický kodex interního auditora, zajištění nezávislosti a objektivity) přes management interního auditu (odbornost a náležitá profesní péče, zabezpe-

čení a rozvoj kvality, řízení útvaru interního auditu) po vlastní provádění jednotlivých šetření (typy šetření, plánování a realizace šetření, předávání výsledků). Standardy jsou kolektivním dílem. Spolupracuje na nich řada odborníků sdružených v IIA a jsou široce připomínkovány a diskutovány. Všeobecně jsou považovány za příklad „dobře fungující praxe“ a je zajištěna jejich pravidelná aktualizace. V ČD Cargo je interní audit vykonáván podle těchto mezinárodních standardů, které jsou interní normou prohlášeny za závazné.

b) Využíváme vzdělávací kurzy (pro členy ČIIA za zvýhodněnou cenu) ke zvyšování odborné úrovně interních auditorů.

c) Členové ČIIA dostávají bezplatný odborný čtvrtletník *Interní auditor*, mají přístup do odborné knihovny a studovny ČIIA, mají přístup k překladům standardů pro praxi interního auditu a mohou se zúčastňovat klubových večerů pořádaných jednou měsíčně k odborným auditorským tématům.

d) Členové ČIIA se mohou účastnit národních i mezinárodních konferencí, kde se setkávají a vyměňují si zkušenosti s interními auditory z České republiky i ze zahraničí.

e) Interní auditori mají v ČIIA možnost skládat certifikační zkoušky.

Jaké jsou povinnosti a práva ČD Cargo vůči ČIIA?

ČIIA je profesním sdružením interních auditorů, kde je členství dobrovolné. Členem se může stát každá fyzická nebo právnická osoba, která má zájem podílet se na rozvoji, rozšiřování a zkvalitňování profese interního auditu. Člen ČIIA je povinen platit členské příspěvky, respektovat standardy pro pro-

fesní praxi interního auditora a dodržovat etický kodex.

Je dbáno především na to, aby interní auditori vykonávali svoji práci čestně, s náležitou péčí a zodpovědně, dodržovali zákony, respektovali oprávněné zájmy organizace. Interní auditori musí být v maximální možné míře objektivní, musí chránit důvěrnost informací, které získají při plnění svých povinností, a nesmějí je použít ve svůj prospěch. Interní auditori podle etického kodexu smějí provádět pouze taková šetření, pro která mají nezbytné vědomosti, dovednosti a zkušenosti.

Kolikrát ročně se scházejí interní auditori?

Jedenkrát ročně se koná sněm ČIIA,

na kterém je volena Rada ČIIA, ta řídí činnost ČIIA mezi sněmy. Jedenkrát ročně je pořádána národní odborná konference ČIIA, která slouží jako místo, kde se setkávají interní auditori, navazují kontakty a vyměňují si zkušenosti. Jedenkrát měsíčně je klubový večer na předem určené odborné téma.

Jaké certifikační zkoušky mohou interní auditori v ČIIA skládat?

Interní auditori, kteří mají předepsané vzdělání a požadovanou praxi, se mohou přihlásit k některé certifikační zkoušce. Certifikační zkoušky zastřešuje The Institute of Internal Auditors. Tyto zkoušky jsou celosvětově stejné a mohou se skládat v několika jazycích. Všechny certifikační zkoušky organi-

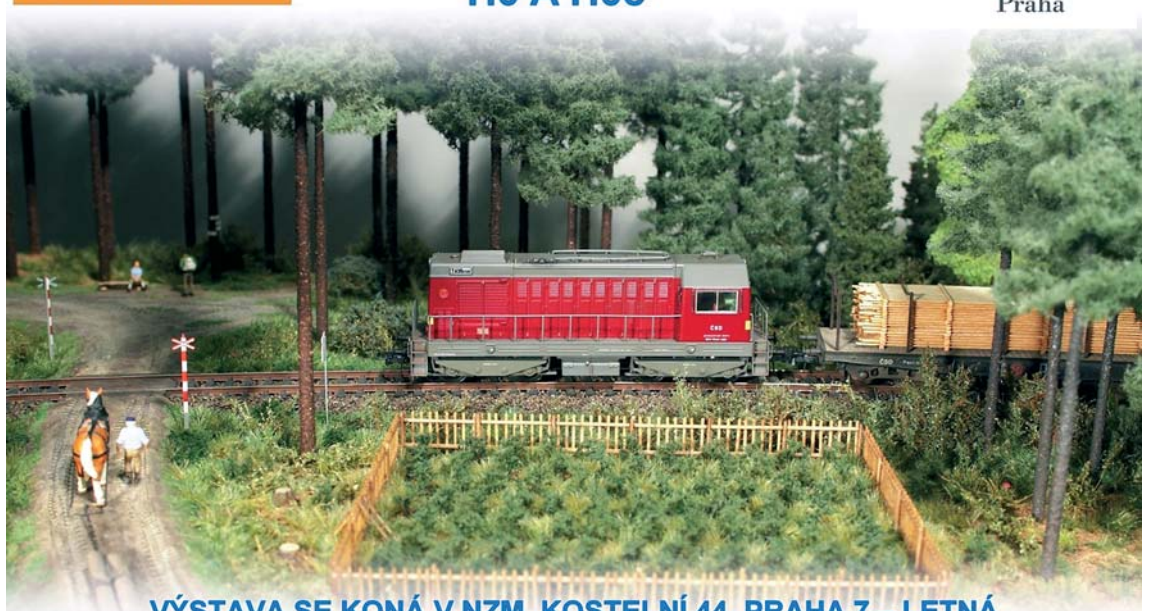
zované IIA jsou zkouškami odbornými. Certifikační zkoušky IIA jsou jedinými celosvětově uznávanými průkazy kvalifikace interního auditora. Uchazečům, kteří certifikační zkoušku úspěšně složí, je od IIA udělen titul. Ten osvědčuje složení zkoušky, avšak jeho užívání je podmíněno průběžným odborným vzděláváním. Je možné skládat např. tyto certifikační zkoušky:

- CIA – certifikovaný interní auditor
- CRMA – certifikace pro oblast řízení rizik
- CFSA – certifikace pro oblast bankovníctví a pojišťovnictví
- CGAP – certifikace pro oblast státní/veřejné správy

Připravila: Michala Bílková



VÁS ZVOU NA VÝSTAVU
MODULOVÉHO KOLEJIŠTĚ
H0 A H0e



VÝSTAVA SE KONÁ V NZM, KOSTELNÍ 44, PRAHA 7 – LETNÁ
OD ÚTERÝ 29.3. DO NEDELE 3.4.2016
OTEVŘENO 9:00 AŽ 17:00

www.modulari-bubny.cz

www.nzm.cz

Nejvyšší vrcholy Krušných hor (2. díl)

Opustíme území České republiky a přeneseme se do sousedního Německa. Ještě v nedávné době tak bylo možné učinit pouze přes hraniční přechod na Božím Daru, nyní můžeme využívat výhod, které nám přináší Schengenská úmluva, a přejít státní hranice kdekoli.

Nejvyšší vrchol německé strany Krušných hor, Fichtelberg (1 214 m), se vypíná nad městečkem Oberwiesenthal.



Cesta na vrchol Fichtelbergu trvá 3,5 minuty.

Foto: Michal Roh

To bylo založeno roku 1527 jako malá hornická osada později povýšená na město. Od roku 1935 se může pyšnit statutem lázní a s nadmořskou výškou 914 metrů i titulem nejvýše položeného lázeňského města v Německu. Je to významné středisko zimních sportů a turistiky. Za jejich rozvojem stojí právě vrchol Fichtelbergu, který stejně jako sousední Klínovec od nepaměti přitahoval turisty i lyžaře. S Oberwiesenthalem je spojeno i jméno známého německého skokana na lyžích, olympijského vítěze Jense Weissfloga, který trénoval na zdejších můstcích.

První stavba na vrcholu Fichtelbergu byla postavena o něco později než vyhlídková kamenná věž na Klínovci,

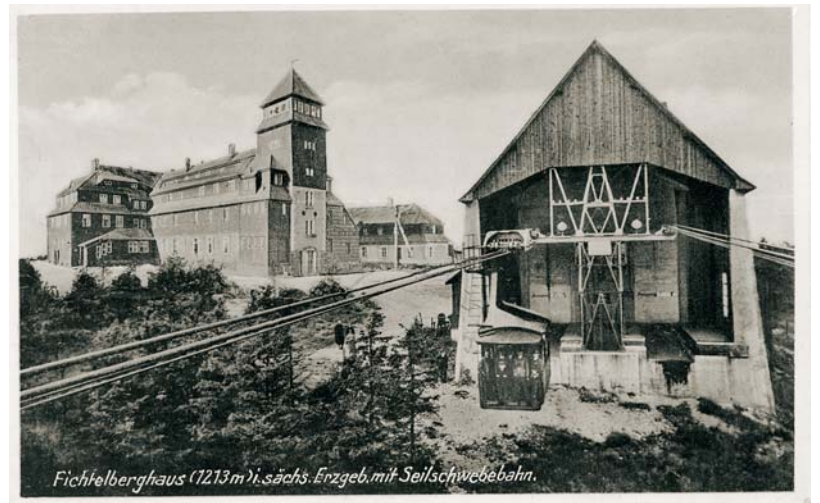
hotelu. Torzo stavby bylo ponecháno a využito při stavbě tzv. nového Fichtelberghausu s 31 m vysokou rozhlednou a meteorologickou stanicí. Tato stavba z roku 1999 připomíná původní historický hotel.

Vrchol Fichtelbergu byl již v roce 1924 zpřístupněn visutou kabinovou lanovkou. Byla to první lanovka podobného typu v celém Německu. První myšlenky na výstavbu lanové dráhy se objevují krátce po dokončení úzkoroz-

V květnu 1936 byla lanovka vydražena a jejím majitelem se za 10 000 marek stal největší věřitel, podnikatel z Neudorfu, Küttner. Je úsměvné, že v roce 1938 věnoval Küttner lanovku své dceři jako svatební dar.

Až v roce 1940 dosáhl počet přepravených cestujících 100 000. Došlo také k výměně kabin a k instalaci nového nouzového benzinového motoru. V roce 1946 byla lanovka zestátněna a jejím majitelem se stalo město Oberwiesenthal. Technický stav lanovky však byl velice špatný a v roce 1948 byl její provoz zastaven. K jeho obnovení došlo až 17. února 1956 po nákladné rekonstrukci. 25. února 1963 vypukl na Fichtelbergu požár a lanová dráha představovala jedinou možnost přepravy hasičské techniky na vrchol. I přes různé další modernizace byla trať v osmdesátých letech 20. století na hranici své kapacity, což si vyžádalo další rekonstrukci, resp. obnovení pohonného systému.

Lanová dráha je 1 175 m dlouhá a překonává převýšení 303 m. Prů-



Fichtelberghaus a původní kabina lanové dráhy na dobové pohlednici

Sbírka: Michal Roh

vedeny parními lokomotivami řady 99, jen výjimečně je možné v provozu spatřit „faura“ L45 H. V soupravách jsou řazeny zavazadlové vozy využívané v letní sezóně např. pro přepravu kol a kočárků, jídelní nebo bufetový vůz a v letním období i vyhlídkový plošinový vůz pro cestující. Lokomotivy řady

šest dvojic osobních vlaků, ve vedlejší sezóně dvojice tří. Vláček nikam nespěchá, ale proč také. Jízda mezi oběma koncovými stanicemi trvá cca hodinu. Výchozí stanice Cranzahl se nachází v nadmořské výšce 654 m, konečná v Oberwiesenthalu v nadmořské výšce 893 m. Minimální poloměr oblouků na trati je 100 m. Dominantní stavbou je 110 m dlouhý a 23 m vysoký viadukt Hüttenbach těsně před stanicí Kurot Oberwiesenthal. Zpáteční jízdenka stojí 13,70 eur, je však možné využít řadu slev. Kromě pravidelných vlaků se na dráze koná po celý rok řada zvláštních jízd – např. o Velikonocích, na Mikuláše apod. Cestující mají ve vlaku k dispozici cizojazyčné propagační letáky (včetně českých), informující o zajímavostech v okolí. Za všechny je možné jmenovat muzeum polévek v Neudorfu, chov lam v Unterwiesenthalu nebo Meeres Aquarium am Fichtelberg, které ke zhlédnutí nabízí v 38 akváriích více než 500 ryb. Turisté mohou spojit cestu k Fichtelbergbahn s pěší túrou po naučné stezce „Bimmelbahn“ o celkové délce 21 km.

Krušné hory rozhodně stojí za to. Návštěvníky lákají na přírodní krásy, technické památky i krásné zámky. Vydejte se tedy do Krušnohoří i vy.

Michal Roh



U dopravní Hammerunterwiesenthal trať prochází v těsné blízkosti státní hranice, proto si ji jistě mnozí z vás vzpomenou na doby, kdy bylo možné parní úzkorozchodné vlaky sledovat jen pohledem z obce České Hamry.

Foto: Michal Roh ml.

měrný sklon je 27,7 %, maximální pak 50 %. Na trase je 5 podpěr, přičemž nejvyšší měří 26,5 m. Původní kabiny měly kapacitu 12 sedících a 4 stojící cestující. S ohledem na nízkou rychlost byla hodinová kapacita 80 osob. Technologie a kabiny z roku 1962 umožňují přepravit až 640 osob/hodinu.

20. července 1897 byl slavnostně zahájen provoz na úzkorozchodné dráze (750 mm) spojující Oberwiesenthal se stanicí Cranzahl, ležící na hlavní trati Chomutov – Chemnitz. Otevření této 17 km dlouhé tratě znamenalo pro celou oblast nejen nebývalý rozmach turismu, ale i průmyslu, resp. obchodu. Až do roku 1899 se bohužel zboží muselo z důvodu rozdílnosti rozchodů překládat v Cranzahlu, od tohoto roku se používaly podvalníky, od roku 1906 byla umožněna přeprava na podvalníkových vozech. Pošta byla vlaky přepravována až do roku 1949. Nákladní doprava, zastoupená v posledních letech zásilkami s vápencem a se šterkem, byla zastavena v roce 1992, proto má dnes provoz již výhradně turistický charakter. K 1. červnu 1998 se vlastníkem tratě a jejím provozovatelem stala společnost BVO Bahn GmbH, později přejmenovaná na Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft. Osobní vlaky jsou zpravidla

99 tzv. „nové stavby“ (99⁷⁷⁻⁷⁹) nahradily v roce 1952 starší lokomotivy z roku 1929 (99⁷³⁻⁷⁶). V letech 2002 – 2004 vyrostlo v Oberwiesenthalu nové depo.

Na trať se v hlavní sezóně vydává



Zimní romantika – parní vlak se za několik minut vydá na svoji cestu z Cranzahlu do Kurort Oberwiesenthalu.

Foto: Michal Roh

konkrétně v roce 1899. Hlavním důvodem výstavby nového horského hotelu byl požár, který v roce 1963 zničil původní historický objekt. Nově postavený horský hotel byl otevřen v roce 1967. Nejednalo se bohužel o příliš povedenou stavbu ať už stylově, funkčně, nebo z pohledu nákladů na provoz. Proto bylo později přistoupeno k demolici věže i odstranění podstatné části

plánované datum zahájení provozu původně stanovené na 21. prosince. První jízda se uskutečnila až 29. prosince 1924. V následujícím roce se počet cestujících vyšplhal na 90 000, ale poté stále klesal a provozovatel lanovky se dostal do finančních potíží, které vyvrcholily v srpnu 1934 vyhlášením bankrotu. Insolvenční správce dokonce uvažoval o sešrotování zařízení.

Foto měsíce



Výzva ke čtenářům nese své první ovoce, a tak se v březnové rubrice foto měsíce můžete pokochat fotografií Aleše Bílka, zachycující lokomotivu řady 742 ČD Cargo s manipulačním vlakem u Loun. Zároveň snímek vybízí k zamyšlení nad další budoucností segmentu jednotlivých vozových zásilek.