

Vítejte nad stránkami červencového Cargováku

Léto je v plném proudu a před vámi leží nové číslo našeho interního magazínu, tentokrát v poněkud ztenčené podobě. Jednak je tak trochu okurková sezóna a navíc uzávěrka červencového čísla padla do „svátečního“ týdne, ve kterém velký počet zaměstnanců, redakční tým Cargováku nevyjímaje, čerpal zaslouženou dovolenou. Ale i přesto, že jsme přistoupili k redukci rozsahu tohoto čísla, věříme, že zde najdete řadu zajímavých článků a informací.

Nejprve zavítáme do Ostravy na veletrh Czech Raildays, jehož právě proběhlý 17. ročník byl pro ČD Cargo velice významný, neboť zde byla pokřtěna první z pětice nových lokomotiv Vectron, které do konce roku rozšíří náš vozidlový park. Vystavena zde však byla i řada dalších exponátů. O tom, jak jsou spravovány internetové stránky naší společnosti (mimo chodem jejich návštěvnost stále roste), jsme hovořili s Jiřím Lisickým. Portfolio služeb ČD Cargo se neustále rozšiřuje. V letošním roce se nám podařilo uspět s nabídkou služeb tzv. pilotů. Obchodní manažerka Jana Lemberková nám prozradí více.

V minulém Cargováku jste si mohli přečíst první díl seriálu o nehodách na železnici z pera odborníka na slovo vzatého Jana Hnilíci. K nejčastějším „železničním“ nehodám patří střety se silničními vozidly na přejezdech. Jejich důsledky bývají mnohdy tragické. Proto je pro ČD Cargo, jako neodmyslitelnou součást dění na české železnici, otázkou společenské odpovědnosti spolupráce na projektu Preventivního vlaku. Podrobnosti o jeho letošní jízdě se dozvíte z článku Michaly Bílkové.

Tradiční cestopis nás zavede do Rumunska, do oblasti ležící na severu země na hranici s Ukrajinou, do Maramureše. A kam se vydáte o letošních prázdninách vy? Pošlete nám do redakce fotografie z vašich cest. Ty nejzajímavější můžeme poté uveřejnit např. v rubrice foto měsíce.

Srpnové číslo již vyjde v obvyklém rozsahu a najdete zde všechny oblíbené rubriky. Uvítáme také vaše příspěvky nebo postřehy. Staňte se spoluvůdci našeho interního magazínu.

Michal Roh



Stejně jako Antonín Panenka v Ostravě, popřejme i my Vectronům ČD Cargo mnoho tisíc kilometrů ujetých bez nehod a mnoho milionů tun zboží přepraveného bez komplikací do svého cíle. Lokomotiva 383.001 už najíždí své první kilometry s vlaky v Německu. Důkazem zájmu o naši novou lokomotivu jsou fotografie zahraničních „šotoušů“ na internetových stránkách. Brzy jistě přibudou fotografie z dalších evropských zemí.

Foto: Michala Bílková

Czech Raildays 2016

Ve dnech 14. až 16. června se v Ostravě konal již 17. ročník Mezinárodního veletrhu drážní techniky, výrobků a služeb pro potřeby železniční a městské kolejové dopravy Czech Raildays. Tato akce každoročně přiláká řady návštěvníků a dává tak prostor k navazování nových obchodních kontaktů.



Jedním z hlavních partnerů této akce bylo i ČD Cargo, pro které to byla letos velmi prestižní akce, a to i díky velkému představení nové interoperabilní lokomotivy Vectron. Oficiální a zároveň slavnostní křest lokomotivy proběhl první den veletrhu v dopoledních hodinách. Kmotrem první lokomotivy se stal známý fotbalový internacionál pan Antonín Panenka, který na akci dorazil stylově vlakem. V úvodu slavnostního aktu promluvil ředitel divize Mobility Siemens Česká republika pan Roman Kokšál, po něm pak předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik. Na závěr převzal mikrofon Antonín Panenka, který nové lokomotivě popřál mnoho ujetých kilometrů bez jakýchkoliv komplikací. Hostesky ČD Cargo donesly šampaňské, kterým byl pokřtěn model nové lokomotivy.

V salonním voze pak následovala tisková konference.

Letošnímu ročníku dominovala zajímavá kombinace historických, starších modernizovaných a moderních vozidel. Každá z těchto tří skupin měla

260.001, dnes 825.001 „stříbrný šíp“, vyrobený již v roce 1939 pražskou firmou ČKD, své místo na soudobém veletrhu měl, a to hned z několika důvodů. Za prvé jde o vozidlo, které výrazně předběhlo svou dobu, a jedná se o nejlepší

druhu moderní motorový vůz, reprezentující český kolejový průmysl minulosti i současnosti.

Druhým zástupcem byla elektrická lokomotiva Effiliner 3100, která vznikla ve firmě CZ Loko prototypovou rekonstrukcí starší belgické dvousystémové lokomotivy 1203. Z původně rychlíkové lokomotivy z poloviny 80. let tak vznikla lokomotiva nákladní o výkonu 3,1 MW pro systémy 3 kV ss a 25 kV/50 Hz. Po odzkoušení a schválení tohoto prototypu, označeného jako 365.001, by měla následovat sériová přestavba zbylých jedenácti strojů někdejší belgické řady 12. Lokomotivy by měly být lokpoolem CZ Loko nabízeny železničním dopravcům a na trhu by měly představovat technicky a ekonomicky zajímavou alternativu novým vícesystémovým lokomotivám.

Třetí kategorií nových hnacích vozidel zastupoval již zmíněný modrý stroj 383.001, tedy první z pěti Vectronů firmy Siemens, které letos pořizuje ČD Cargo. Tento typ univerzální elektrické lokomotivy, postavené na ještě univerzálnější platformě umožňující dodávat i diesellové nebo hybridní varianty, není třeba čtenářům představovat. Vystavená lokomotiva je schopna jízdy na systémech 3 kV ss, 25 kV/50 Hz a 15 kV/16,7 Hz, disponuje výkonem 6,4 MW a maximální rychlostí 160 km/h a bude schopna jízdy po železničních sítích všech okolních zemí.

Pokračování na str. 2



Antonín Panenka při autogramiádě ve stánku ČD Cargo Foto: Michala Bílková

na výstavišti jednoho výrazného zástupce a my si je proto dále popíšeme detailněji.

Vozidla historická nebývají na tomto veletrhu, který se zaměřuje na moderní a progresivní železnici, vystavována příliš často, a když už se zde nějaké objeví, jde zpravidla jen o netradiční oživení některé z expozic či o doprovodné vozidlo k jinému exponátu. Letošní případ byl ale jiný – vystavený motorový vůz M

možnou dokumentaci schopností tehdejšího československého kolejového průmyslu. A za druhé, tomuto vozu nebyl dopřán příliš šťastný osud, kdy z vypuknutí druhé světové války již nebylo možno odstranit nevyhnutelné „dětské nemoci“ a vůz nemohl splnit do něj vkládaná očekávání. Teprve nyní, po téměř osmdesáti letech od výroby, se z něj po provedené rozsáhlé opravě a částečné rekonstrukci stane svého

Czech Raildays 2016

Pokračování ze str. 1

Hnací vozidla pro nákladní dopravu reprezentovala ještě lokomotiva 180.011 TSS Cargo, která pochází ze série lokomotiv řady 180, odkoupených před nedávnem od německých DB. Jde o lokomotivu z produkce plzeňské Škodovky



Stříbrný šíp

Foto: Michala Bílková

z počátku 90. let určenou pro provoz na systémech 3 kV ss a 15 kV/16,7 Hz. Výše zmíněná firma CZ Loko vystavovala ještě motorové lokomotivy řady 774.7 a 723.7.

Tažená vozidla pro nákladní dopravu byla zastoupena např. InnoWagonem, speciálním dvoučlánkovým osminápra-

vovým kontejnerovým vozem pro přepravu kontejnerů InnoFreight. Vůz má délku 26,71 m při vlastní hmotnosti pouze 29 tun, a umožňuje tak dosáhnout maximálního využití ložné hmotnosti z hlediska kapacity vlaku. Konvenčnějším vozidlem byl samovýsypný vůz řady Facns výrobce OOS a majitele TSS Cargo, který ale byl vystavován i na předcházejících ročních veletrhu. Výrobce Legios Louny vystavoval jiný samovýsypný vůz, a to řady Tads. Na ploše byla dále vystavena vozidla pro osobní i městskou dopravu, stejně tak jako ukázky manipulační techniky a různých mechanismů pro opravy, údržbu a výstavbu železniční infrastruktury.

Oproti předcházejícím ročníkům se ČD Cargo, jako největší tuzemský železniční nákladní dopravce, mohlo pyšnit dvěma stánky. Tradičním, umístěným v hale vedle výstavní plochy a venkovním, který byl obklopen zá-



Dvoustýtemová lokomotiva 180.011 TSS Cargo

Foto: Martin Boháč

jemci o novou posilu našeho lokomotivního parku. V rámci společné expozice Českých drah uvnitř výstavní haly prezentovali a nabízeli naše služby obchodní manažeři.

Ve venkovním stánku ČD Cargo mimo jiné probíhal také aktivní nábor nových zaměstnanců organizovaný oddělením personálním O10/1 GR. Promítal se náborový spot a personalistky

z pracovišť Ostrava a Olomouc si zde mimo klasickou náborovou komunikaci s případnými zájemci o zaměstnání vyzkoušely i rozdávání náborových letáků do poptávaných zaměstnání strojvedoucích, strojvedoucích v přípravě, posunovačů, opravářů kolejových vozidel, svářečů, soustružníků, provozních zámečníků.

Michala Bílková, Věra Drncová, Martin Boháč

Převzetí první lokomotivy řady 383 Vectron ČD Cargo

V reportáži z veletrhu Czech Raildays jsme informovali o slavnostním křtu nové lokomotivy 383.001 Vectron. Křest však byl už jen tou pomyslnou třesničkou na dortu. Co mu předcházelo?



Oficiálním dnem převzetí lokomotivy 383.001 do vozidlového parku ČD Cargo je 10. červen 2016. S ohledem na to, že kupní smlouva byla podepsána 13. dubna 2016, se jedná o velice krátkou dobu, za kterou se nová lokomotiva dostala do majetku ČD Cargo. Výroba a veškeré náročné schvalování do provozu tedy trvalo necelé dva měsíce. I pracovníci firmy Siemens konstatovali, že je to asi jejich rekord i přesto, že lokomotiva byla již částečně ve výrobě ještě před podpisem smlouvy. Přitom

proces, který předcházal podpisu na přijímacím protokolu, je velmi náročný a bez nadšení a obětavosti mnoha pracovníků obou firem by jistě nemohl proběhnout tak hladce a rychle.

Typové schválení v České republice

nomovaných tajných služeb. O kvalitě lokomotivy nebyly žádné pochyby, proto se komentáře soustředily hlavně na její vzhled a byly většinou pochvalné. Lokomotiva Vectron v designu ČD Cargo je již teď považována za jednu z nejhezčích lokomotiv v Evropě.

Ve zkušebním centru proběhla ve dnech 30. a 31. května 2016 technická kontrola lokomotivy a technicko-bezpečnostní zkouška, čemuž ovšem předcházelo shromáždění veškerých nutných podkladů. A že jich nebylo málo. Veškeré zkoušky proběhly v pořádku a lokomotiva byla zkontrolována a přezkoušena ve všech požadovaných parametrech. Vlastní převzetí probíhalo ve dnech 9. a 10. června 2016. Zaměstnanci firmy Siemens museli přijet s vozíkem, na kterém byla naložena kompletní dokumentace k lokomotivě, poté se jí celý den všichni předávající a přebírající probírali. 10. června se v SOKV Ústí nad Labem všichni věnovali vlastní lokomotivě. Nic není dokonalé, a tak i při převzetí byly zjištěny drobné závady nebránící provozu. Do protokolu o převzetí vozidla však musely být zaznamenány i s termíny jejich odstranění. Teprve po podpisu protokolu lokomotiva přešla do majetku ČD Cargo a mohla vyjet na připravené výkony.

Petr Říha

mají lokomotivy Vectron již od roku 2015, ale šlo o lokomotivy registrované v jiných zemích. Proto teprve s lokomotivou Vectron pro ČD Cargo musel Drážní úřad České republiky přidělit Vectronu nové číslo řady, tedy 383. Lokomotiva 383.001 přejela hranice České republiky 28. května 2016 odpodně a mířila do zkušebního centra VÚŽ Velim. Téměř vzápětí se její fotografie objevily na různých zájmových serverech, protože informační síť „šotoušů“ si nezadá s informační sítí re-

Nová nabídka ČD Cargo: Piloti k měřicím vozům

Již čtvrtým rokem zajišťuje ČD Cargo pro SŽDC – Technickou ústřednu dopravní cesty (TÚDC) přepravu měřicích vozů. Jedná se o jízdy měřicích diagnostických vozů, které kontrolují železniční svršek (GPK), georadaru pro měření stavu kolejového lože (NDT) a vozu pro měření rádiového signálu (ERTMS).

V letošním roce k těmto přepravám ČD Cargo poskytuje na základě vyhrané veřejné zakázky také piloty – zaměstnance ČD Cargo, kteří mají platné poznání tratí a místních poměrů pro posun v příslušných stanicích, a do-

plňují tak strojvedoucího příslušného měřicího vlaku. Kromě měřicích vozů GPK a NDT spolupracují také při jízdách měřicí drezíny a fotogrammetrického stroje – vše dle konkrétních objednávek TÚDC. Předpokládaná tržba z práce pilotů by měla činit cca 3 miliony korun.

Vyhovět všem požadavkům TÚDC není mnohdy lehkým úkolem. Logisticky zvládnout všechny požadavky např. 1. června 2016 opravdu nebylo jednoduché, neboť v práci pro TÚDC se v tento den vystřídal 6 pilotů a jeden strojvedoucí.

Jana Lemberková



Na snímku Martina Ševčíka je 10. května 2016 zachycena lokomotiva 742.029 s měřicím vlakem v úseku Boří Les – Valtice.

Tři otázky pro...



Jiřího Lisického
administrátora
informačního systému

O webových stránkách jsme v Cargovák už psali, a proto nás zajímalo, co vše obnáší nejen jejich správa, ale i vše ostatní. A tak jsme se zeptali přímo toho, kdo má tuto agendu na starosti.

» Mohl byste nás, pane Lisický, s problematikou webových stránek blíže seznámit?

Webové stránky jsou vytvořeny v systému LIFERAY, což nám umožňuje zajistit aktuálnost stránek bez nutnosti dalšího složitějšího programování a hlavně rychle. Myslím si, že to je pro naši firmu a především naše zákazníky velmi důležité. Veškeré základní úpravy jako např. vyvěšení aktualit, úpravy textů nebo přidání jednotlivých záložek jsou pro mne tedy samozřejmostí. Jakmile se ale jedná o úpravy portletů, kde je již nutné naprogramovat změny přímo v systému LIFERAY a já k tomu nemám oprávnění, provádí pro nás tyto činnosti dodavatelská společnost. Posledním velkým zásahem byl přechod na vyšší verzi systému, ke kterému došlo kvůli možnosti rozšíření stránek na vícejazyčné. Pro uživatele se jednalo sice

o nepatrnou změnu, ale pro náš realizační tým to znamenalo dost práce, která ještě není u konce. Nejenže se přeložené statické texty celého webu do nového prostředí vkládaly ručně (tedy stránku po stránce), ale zároveň musely být přeloženy všechny číselníky v CCA, na které jsou jednotlivé aplikace navázány. K tomu, aby tento proces mohl probíhat, byl celý stávající web zkopírován na testovací prostředí a na tomto prostředí nejdříve došlo k přepnutí na vyšší verzi a poté byly upraveny všechny odlišnosti spojené s přechodem (úprava grafiky, vkládání přeložených textů, testování jednotlivých aplikací apod.). Teprve pak bylo možné nový web nahrát na produkční prostředí pro uživatele.

» Zmínili jste se o realizačním týmu, mohl byste nám o něm říci více?

Celý tým zastřešuje odbor proces-

ního inženýringu (O20), který kromě komunikace mezi dodavatelskou společností a ČD Cargo zajišťuje především smluvní vztahy a veškeré náležitosti s nimi spojené. A protože jsou stránky určeny hlavně pro zákazníky, je nedílnou součástí týmu zástupce odboru podpory prodeje (O7). Jelikož se obsah stránek dotýká různým způsobem celé naší firmy, náš tým vždy spolupracuje s kolegy, kterých se daná problematika týká.

I když byla část webu „po přihlášení“ spuštěna již koncem roku 2014, stále se rozšiřuje. Proto se v současné době touto oblastí zabýváme nejvíce. Byť to tak nevypadá, jedná se o náročný proces. Aby se zákazník mohl dostat ke svým datům prostřednictvím EROZY, jsou aplikace navázány na další jednotlivé systémy ČD Cargo. Právě zajištění funkčnosti všech aplikací a služeb je pro nás to nejdůleži-

tější. Hezký vzhled a grafika je už jen to, co vidí návštěvníci a uživatelé.

» A jaké jsou plány do budoucna? Jakým směrem se bude vývoj stránek ubírat?

Kromě jiného se pracuje na automatickém přihlášení pro naše zaměstnance. A jak jsem již uvedl, nejvíce změn, resp. rozšíření se bude týkat části stránek pro registrované uživatele v EROZE. Jako příklad bych mohl uvést systém ODIS, který plně nahradí stávající centrální vozový systém (CEVIS), a stane se tak další aplikací, která bude zákazníkovi k dispozici přímo ze stránek a zákazník se již nebude muset přihlašovat jímam. Protože je na prvním místě samozřejmě spokojenost zákazníka, je cílem mu poskytnout co největší komfort, a to tím, že bude mít všechna potřebná data na jednom místě v EROZE.

Připravila: Leona Pecková
Foto: Michala Bílková

Externí audit manažerských systémů ISO (2016)

V měsíci květnu proběhl každoroční kontrolní audit podle standardů ISO 9001, ISO 14001 a OHSAS 18001. Externí audit ISO je jedním z obligatorních požadavků mezinárodních standardů EN ISO (OHSAS) a tím i integrální součástí manažerských systémů ISO zavedených v naší společnosti.

Realizaci auditu provádí na základě uzavřené smlouvy o certifikaci externí auditorská společnost SGS Czech Republic, s.r.o., která je dceřinou společností švýcarské společnosti SGS Group. Tím je zajištěna vysoká úroveň a rovněž mezinárodní uznání takto vydaných certifikátů nejen v rámci Evropy, ale prakticky ve všech zemích světa, včetně Ruské federace nebo Čínské republiky. Stejně jako v předešlých letech se audit uskutečnil cca na 1/3 jednotek organizační struktury ČD Cargo, přičemž jejich výběr náleží řediteli certifikační společnosti. Především jsou zahrnuty ty jednotky, které se zabývají obchodní činností, a dále jednotky z provozního úseku.

U systémů kvality a BOZP byly auditovány činnosti ve všech oborech certifikace ČD Cargo, u environmentálního systému managementu byly auditovány činnosti zahrnuté v oboru certifikace „Údržba a opravy železničních kolejových vozidel a jejich dílů“, tzn. v oblasti oprávenství.

- Cílem auditu bylo potvrzení, že:
- systém managementu ISO v ČD Cargo, a.s., odpovídá požadavkům všech systémových norem;
 - společnost efektivně uplatňuje na plánovaný systém managementu ISO;

- systém managementu společnosti dosahuje stanovených cílů společnosti, včetně cílů uvedených v podnikatelském plánu ČD Cargo, a.s.

Audit byl realizován výběrem (vzorováním) v rámci příslušných činností vykonávaných JOS. Tým auditorů provedl procesně orientovaný audit zaměřený na významné aspekty, rizika a cíle požadované certifikačními standardy. Výsledkem auditu byly následující závěry vedoucího externího auditora:

- na základě zjištění z kombinovaného dohledového auditu dle ISO 9001, ISO 14001 a OHSAS 18001 lze konstatovat, že společnost ČD Cargo, a.s., plní požadavky zajištění podmínek managementu kvality, environmentu a BOZP dle uvedených norem;
- integrovaný systém řízení manažerských systémů ISO je dobře zaveden a je funkční;
- společnost prokázala proces neustálého zlepšování.

Výrokem auditora bylo současně doporučení k pokračování registrace dle ISO 9001:2008, ISO 14001:2004 a OHSAS 18001:2007 pod akreditační značkou společnosti SGS Group.

Audit 2016 neidentifikoval žádné neshody, bylo zjištěno pouze několik zjištění v kategorii pozorování (9 méně významných nálezů). Naše společnost je povinna se zabývat veškerými zjištěními z auditu, tzn. musí dojít k jejich vypořádání – v opačném případě, pokud by byla tato pozorování a doporučení opětovně zjištěna v rámci další auditní návštěvy, mohou být přehodnocena jako méně závažné nebo významné neshody. Dále byla externím

auditorem sdělena řada pozitivních zjištění.

Audit podle nových standardů ČSN EN ISO 9001:2015, ČSN EN ISO 14001:2015 a připravované novelizace standardu OHSAS 18001 proběhne v roce 2018 – a to spolu s externím auditem SQAS (Rail) dle nové metodiky CEFIC SQAS 2015. Tzv. hodnocení SQAS (Rail) je systém posuzující kvalitu, bezpečnost, vliv na životní prostředí a soulad s požadavky chemického průmyslu při realizaci dopravních služeb poskytovaných v jednotné formě jednoznačným standardním posouzením, které je prováděno nezávislým akreditovaným hodnotitelem. Jde o evropský systém hodnocení používaný v silniční a železniční dopravě, kombinované dopravě, námořní dopravě volně loženého i baleného zboží, v režimu čistících stanic, v distribuci, ve skladovacích terminálech, nákladních lodích a vlečných člunech při spolupráci společností s ohledem na problematiku nebezpečných chemických látek.

Vedle již zmíněných certifikací je plánováno od roku 2017 rozšíření integrovaného systému managementu (IMS) ČD Cargo o další certifikace, konkrétně:

- ISO 50001 (systém managementu hospodaření s energií, energetický management);
- ISO 27001 (systém managementu bezpečnosti informací);
- GMP+ B4 (systém bezpečnosti přeprav krmiv se zaměřením na železniční dopravu včetně implementovaného systému kritických bodů HACCP).

Závěrem patří poděkování všem zaměstnancům ČD Cargo, kteří se podíleli na úspěšném průběhu letošního externího auditu.

Ing. Roman Kunz

Preventivní vlak bezpečné železnice

Každý rok na jaře vyjíždí na svou jízdu po České republice Preventivní vlak. Letošní projekt byl zahájen 25. dubna na nádraží Ostrava-Svinov. Vlak odtud zamířil do Opavy a Otrokovic. Organizátorem každoročního Preventivního vlaku jsou České dráhy. Partnery této úspěšné a naučné akce pro náctileté jsou ČD Cargo, SŽDC a Policie České republiky.

Letošní ročník nabídl návštěvníkům v prvním, tzv. kinovoze netradiční projekci filmu „To nedáš!“ Film ur-

hlavním důvodem natočení takto emocionálně laděného filmu byly především šokující statistiky železničních nehod. Valná většina železničních tragédií však vzniká zbytečně.

Ve druhém voze Preventivního vlaku byli odborníci, kteří s návštěvníky hovořili o nehodách na železnici. Týmy vyšetřovatelů SŽDC a Policie České republiky představily rovněž moderní techniku využívanou při vyšetřování nehod. Ve třetím voze probíhala věrohodná simulace záchrany lidského života, kterou zde ukazovali drážní hasiči.



čený pro středoškoláky i dospělé pojednává o základních pravidlech bezpečnosti na železnici a v jejím blízkém okolí. Poukazuje na rizikové chování řidičů na železničních přejezdech a na katastrofální následky jejich jednání. Promítaný snímek byl natočen s cílem zaujmout především věkovou skupinu náctiletých. Hustá železniční síť s sebou přináší i větší množství nehod na železnici, proto

Akce se koná každý rok a od začátku tohoto projektu prošlo vlakem přes 12 700 dětí. Vstup je zdarma. Děti na železnici a samozřejmě ani bezpečnost železničního provozu nejsou naší společností lhostejné. Svou spoluúčastí na tomto projektu tak ČD Cargo dokazuje svoji společenskou odpovědnost.

**Text: Michala Bílková
Foto: České dráhy**

Členství ČD Cargo v zájmových organizacích (13)

INSTITUT CERTIFIKACE ÚČETNÍCH, a.s. (ICU)

Profil a cíle ICU

INSTITUT CERTIFIKACE ÚČETNÍCH, a.s., je vzdělávací agentura s dlouholetou tradicí na trhu vzdělávání zaměřená na rozvoj všech aktivit, které podporují rozvoj účetní profese. Dlouhodobým cílem Institutu certifikace účetních je poskytovat kvalifikační servis profesním účetním na úrovni plně srovnatelné se servisem dostupným ve vyspělých zemích Evropy.

ICU působí v České republice v oblasti vzdělávání od roku 2002. I za tuto relativně krátkou dobu si dokázal vybudovat pevné postavení na trhu a v současné době je považován za vysoce prestižní instituci zaručující kvalitu vzdělávacího procesu a zejména kvalifikované a ověřené informace v oblasti účetní problematiky, které jsou nesmírně cenné pro všechny účetní experty.

Odborná spolupráce ICU

Institut udržuje vztahy nejen s profesními organizacemi, jako je Komora certifikovaných účetních, Komora auditorů ČR, ale také s odbornými pracovišti, konkrétně například s odborem metodiky účetnictví a daňovými odbory Mi-

nisterstva financí České republiky. Cílem této spolupráce napříč odbornou veřejností je vzájemné předávání cenných zkušeností, námětů a důležitých informací mezi odborníky z různých organizací. Diskuse odborné veřejnosti zejména nad problematikými účetními tématy (např. z důvodů nejednoznačné legislativní úpravy) pak může mnohdy přispět k dosažení všeobecného konsensu, tedy jakéhosi jednotného expertního názoru. Významným zdrojem odborné inspirace je také spolupráce Institutu certifikovaných účetních se zahraničními institucemi, jako je nadnárodní profesní instituce ACCA (The Association of Chartered Certified Accountants), francouzská Komora účetních expertů (Ordre des Experts Comptables), IFAC (Mezinárodní federace účetních v New Yorku) a Slovenská komora certifikovaných účetních (SKCU).

Díky těmto důležitým kontaktům, ale i díky vysoce kvalifikovaným lektorům, kteří mají bohaté praktické zkušenosti, poskytuje Institut certifikace účetních

svým klientům, mezi něž prostřednictvím svých odborných pracovníků patří i společnost ČD Cargo, a.s., kvalitní vzdělávací služby.

Projekt certifikace účetní profese v České republice

Jedná se o propracovaný systém vzdělávání a ověřování kvalifikace vytvořený za podpory programu Phare a ve spolupráci s ACCA, spravovaný právě Institutem certifikace účetních. Tento systém splňuje všechny parametry požadované pro výkon účetní profese v rozvinutých ekonomikách ve světě a zaručuje vysokou úroveň kvalifikační přípravy účetních vymezenou jak v dokumentech Evropské unie, tak ve vzdělávacích standardech IFAC (International Federation of Accountants) a OSN. Systém je dvouúrovňový, přičemž za předpokladu splnění všech předepsaných odborných zkoušek je možné dosáhnout kvalifikace nižšího stupně „Certifikovaný účetní“ a následně kvalifikace vyššího stupně „Účetní expert“. Členy tohoto systému jsou také někteří pracovníci oddělení metodiky a daní odboru účetnictví společnosti ČD Cargo, a.s., kteří se na jednotlivé dílčí odborné

zkoušky samostatně připravují, načež jsou jejich nabyté znalosti přezkušovány kvalifikovanými lektory.

Pedagogický sbor působící na půdě Institutu certifikace účetních je složen výhradně z odborníků (pracovníci peněžních ústavů a specialisté z poradenských a konzultačních firem). Na studenty jsou kladen vysoké nároky a studium je tak velmi časově náročné. Často je čas, který studiu věnujeme, časem stráveným na úkor našeho volného času. Nicméně benefity členství významně převažují případná negativa, neboť kromě neustálého vzdělávání a udržování si vysoké profesní úrovně, která je pro práci v prostředí ČD Cargo, a.s., nezbytná, máme coby úspěšní studenti zajištěnu prostupnost do mezinárodního systému ACCA, Komory auditorů České republiky a samozřejmě se můžeme stát členy Komory certifikovaných účetních.

Význam ICU pro ČD Cargo, a.s.

Nutnou součástí výkonu účetní profese na vysoké úrovni je neustálé vzdělávání a zvyšování kvalifikace pracovníků, kteří v tomto oboru aktivně působí. V případě naší společnosti to platí dvojnásob, neboť patříme mezi společnosti, které jsou unikátní co do velikosti a povahy některých účetních

a daňových transakcí. Navíc některé transakce je nutné vnímat i v širším kontextu dalších předpisů a norem, které jsou specifické pouze v železniční přepravě (např. COTIF, CIM atd.). To znamená, že se zde v pozici účetních specialistů můžeme setkat s celou řadou komplikovaných transakcí a potažmo složitých účetních operací, které se v podnicích malého a středního rozsahu nevyskytují vůbec nebo pouze výjimečně (např. emise dluhopisů, derivátové obchody). Musíme tak disponovat nejen znalostmi účetní problematiky v celé její šíři, daňové problematiky a finančního řízení, ale také jistou schopností orientace v právní oblasti, zejména pak v oblasti obchodního práva. V poslední době je navíc kladen stále větší důraz na skupinové výsledky, tedy prezentaci hospodářského výsledku za celou skupinu ČD Cargo, respektive skupinu České dráhy, což dále zvyšuje požadavky na odborné znalosti o komplexní oblast konsolidace.

Nepřetržitě vzdělávání je tedy nezbytným předpokladem pro výkon účetní profese na úrovni, kterou práce v metodickém oddělení odboru účetnictví ve společnosti velikosti a významu ČD Cargo, a.s., vyžaduje.

Alena Kubešová

Na sever Maramureše

Rumunsko by se dalo charakterizovat jako země, jež stojí jednou nohou v průmyslové budoucnosti, zatímco ta druhá se nachází téměř ve středověku. Země se postupně mění, vyvíjí, ale v některých oblastech výše uvedená charakteristika platí dodnes. Příkladem může být Maramureš, oblast na severozápadě Rumunska.

Na té první straně stojí např. průmyslové město Baia Mare (Nagybánya, Velký Důl), které turistu nemá téměř čím zaujmout. Jméno města se vám

kládala po obou březích Tisy v Karpatkých horách na ploše 9 720 km² (v roce 1910). V roce 1920 sever země připadl Československu, jako součást Podkarpatské Rusi. Během 2. světové války byla československá část okupována Maďarskem a země Maramaroš byla obnovena. Jejím hlavním městem se stal Chust. Po anexi severního Sedmíhradska v roce 1940 připojilo Maďarsko k Maramaroši i jeho znovu zabranou rumunskou část. Po 2. světové válce se bývalá československá část stala součástí Sovětského svazu (Zakarpatské oblasti), nyní

Do města, resp. až dále do podkarpatské Jasíně bylo tehdy možné dojet přímými rychlíky z Prahy. Město leží na trati bývalé Uherské severovýchodní dráhy (MÉKV) z Debrecenu. První vlak do Sighetu dojel 19. listopadu 1872. Pokračování tratě dále proti proudu řeky Tisy bylo dokončeno 8. července 1891 (do Bocicioiu Mare), resp. 15. prosince 1894 (do Jasíně). V polovině 30. let minulého století zajišťovaly přímé spojení hlavního města republiky s 1 053 km vzdálenou Jasiňou dva páry rychlíků s jízdní dobou 18 – 19 hodin, které v údolí Tisy využívaly peážně trať rumunských železnic. Cestující z Československa do Československa projížděli přes rumunské území bez celní prohlídky. Podobně Rumunské státní dráhy vozily peážně své vlaky nejen po tratích ČSD, ale i po polských kolejích až do tehdy rumunského města Černovcy.

Z památek, které ve městě Sighetu Marmatiei stojí za prohlídku, můžeme jmenovat celou řadu kostelů – nachází se zde evangelický kotel ze 14. století, jenž je pravděpodobně nejstarší stavbou ve městě, římskokatolický kostel z let 1730 – 1807, pravoslavný kostel Pový-



Odpolední rychlík ze Sighetu do Bukurešti projíždí stanicí Bocicioiu Mare. Z té v minulosti odbočovala krátká lokálka do Velkého Bočkova (Velký Byčkov), ležícího dnes na území Ukrajiny.

žován za jediného nezkorumpovaného předválečného politika a organizátora převratu v roce 1944. Na zdi věznice, jež je dnes světovým pomníkem totality, se nachází plaketa se jmény 51 významných osob, které zde zemřely. Zajímavým místem je i památník vybudovaný na počest 38 000 maramurešských Židů deportovaných z této oblasti v roce 1944. Mezi deportovanými byl i nedávno zesnulý Elie Wiesel – spisovatel židovského původu a pozdější nositel Nobelovy ceny míru. Deportace židů připomíná i Mýdlový pomník na židovském hřbitově, který obsahuje 2 oddíly naplněné mýdlem pocházejícím z Osvětimi.

V Sighetu Marmatiei se nachází jeden

době (2009) byla průmyslová těžba soli ukončena. Neodradí-li vás trochu specifické okolí, je možné se vykoupat ve zdejších solných jezerech, v jejichž vodách se budete nadnášet stejně jako v mnohem proslulejším Mrtvém moři. K železniční síti byly Slatinské Doly napojeny krátkou lokálkou společností Marmarošských solných železnic (MSV) vedoucí do stanice Camara la Sighet. V únoru 1940 však byla Maďarskými



Cela Iuliu Mania v sighthetské věznici

státními drahami (MÁV) dokončena trať vedoucí po pravém břehu Tisy, po dnešním ukrajinském území do nové stanice dnes nazývané Solotvino I. Další pokračování této tratě zprovoznily v 70. letech minulého století Sovětské železnice, které postavily trať Solotvino II – Velikij Byčkov. Ta je bohužel dlouhodobě mimo provoz, a proto vybudování poslední, nejnáročnější části tratě vedoucí po pravém břehu Tisy patří opravdu do kategorie snů. Po ukrajinském území je tak lepší se pohybovat tzv. maršrutkami, případně stopem.

Text a foto: Michal Roh



Čtyřkolejnicová splítka na rumunském území je dnes využívána pouze vlaky normálního rozchodu. Návěstidlo vpravo je platné pro široký rozchod, návěstidlo vlevo pro normální. Valea Vișeuului – květen 2007.

možná vybaví v souvislosti s ekologickou katastrofou v lednu 1999, kdy došlo k silnému znečištění řek Tisy a Dunaje kyanidy a těžkými kovy ze zlatého dolu v Baia Mare. Tu příjemnější stránku Maramureše pak představují hory zdvihající se ani ne 30 km severně od Baia

je součástí nezávislé Ukrajiny. Jižní část je součástí Rumunska. Dnes v župě Maramureš, zaujímající rozlohu 6 304 km², žije asi 500 tisíc obyvatel.

Za jakési přirozené centrum severní oblasti Maramureše lze považovat město Sighetu Marmatiei, bývalé hlavní město



Lidová slavnost ve skanzenu

Mare. Hory jsou porostlé hustými dubovými a bukovými lesy, na rozlehlých loukách se zde popásají stáda ovcí. Řada odlehlých obcí je přístupná jen po neudržovaných silnicích.

Historická země Maramaroš byla součástí Uherského království. Země se roz-

historické země Maramaroš. Leží na levém břehu řeky Tisy, která v těchto místech tvoří rumunsko-ukrajinskou hranici. Proto bylo město v dávných dobách centrem pašeráctví. To se však za řekou nenacházela Ukrajina, ale Podkarpatská Rus, součást tehdejšího Československa.



Areál solných dolů v Solotvinu v květnu 2007, tedy v době, kdy se zde ještě těžila sůl.



Dřevěný kostel ve skanzenu v Sighetu Marmatiei

šení svatého Kříže a nechybí ani židovská synagoga z roku 1904. Na náměstí sídlí Maramurešské etnografické muzeum, ale zajímají-li vás lidové tradice, pak si rozhodně nenechte ujít návštěvu Muzea vesnice, které se rozkládá na hoře Dobăieș. Pro veřejnost bylo otevřeno v roce 1981 a prohlédnout si zde můžete na třicet staveb. Tou nejceněnější je pravděpodobně dřevěný kostel ze 16. století z vesnice Oncești. Dřevěné kostely jsou pak skutečným fenoménem zdejšího kraje. Od roku 1278 měli totiž pravoslavní Rumuni svými katolickými maďarskými pány zakázáno stavět kamenné kostely, a tak se hlavním stavebním materiálem pro chrámy stalo dřevo. Osm dřevěných kostelů v oblasti Maramureš je zapsáno do seznamu světového dědictví UNESCO. Návštěva skanzenu je samozřejmě jen náhražkou návštěvy skutečných vesnic severního Maramureše.

Co by nemělo uniknout pozornosti kteréhokoliv z návštěvníků města, je tzv. vězení ministrů. Sighthetská věznice byla v provozu v letech 1898 – 1974 a patřila k „nejproslulejším“ svého druhu v Rumunsku. Nechvalně proslulá byla zejména na začátku padesátých let 20. století, kdy zde byli zavřeni političtí vězni – bývalí vládní ministři, generálové, akademici, církevní hodnostáři apod. Nejvýznamnější osobností, která v Sighetu zemřela, je Iuliu Maniu, který je pova-

žová za jediného nezkorumpovaného předválečného politika a organizátora převratu v roce 1944. Na zdi věznice, jež je dnes světovým pomníkem totality, se nachází plaketa se jmény 51 významných osob, které zde zemřely. Zajímavým místem je i památník vybudovaný na počest 38 000 maramurešských Židů deportovaných z této oblasti v roce 1944. Mezi deportovanými byl i nedávno zesnulý Elie Wiesel – spisovatel židovského původu a pozdější nositel Nobelovy ceny míru. Deportace židů připomíná i Mýdlový pomník na židovském hřbitově, který obsahuje 2 oddíly naplněné mýdlem pocházejícím z Osvětimi.

Foto měsíce



7. června letošního roku došlo v plzeňské čtvrti Doubravka k proražení vrchní části portálu jižní trouby více než čtyřkilometrové tunelu Ejpovice. Stalo se tak po téměř roce a půl ražby. Slavnostní okamžik zachytil svým fotoaparátem zaměstnanec PP Plzeň pan **Libor Lorenc**. Dodejme, že tunel Ejpovice se nachází na modernizovaném úseku tranzitního koridoru mezi Plzní a Rokycany.