



**Buštěhradka
zнову ožívla**
Strana 4

Cargovák



**Klub IMC
zachraňuje
historii**
Strana 7

Cargo | Duben 2012

Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Aktuality

**Naše expozice
na veletrhu v Moskvě**

Strana 2

Aktuality

**Výluky v Plzni
ovlivňují dopravu**

Strana 3

O vás - pro vás

**Představujeme Talenty
ČD Cargo**

Strana 5

Zajímavosti

**Zimní cargiáda
se vydařila**

Strana 8

Táhnout za jeden provaz

Existuje mnoho přirovnání a rčení spojených s železnicí – *funí jako lokomotiva, je modrý jako nádražák, rychlý jako rychlík, tma jako v tunelu...* Po Zimní cargiádě, která proběhla začátkem března na Seči, mohou, myslím, bez přílišné nadsázky vzniknout i další, například *mrštný jako provozák, šikovný jako obchodák...*



Stovka zaměstnanců ze všech koutů republiky se sešla v jednom z hotelů u sečské přehrady, aby zde poměřila své síly ve všemožných disciplínách zimních firemních her. O tom, jak jejich souboje probíhaly, v čem se konkrétně soutěžilo a kdože nakonec vyhrál, se dočtete v dnešním vydání Cargováku.

Vítězům všech disciplín samozřejmě ještě jednou gratuluji. Podali výborné výkony. Dovolím si však říci, že o body, medaile či diplomy tu nakonec až tak nešlo. Tím mnohem důležitějším měřítkem bylo naplnění onoho Coubertinova hesla o tom, že není důležité vítězství, ale již samotná účast. A opravdu. Z tohoto pohledu vyhráli všichni přítomní. Všichni ti, kdo se nebáli udělat si legraci sami ze sebe a také na chvíli vypnout od všedních starostí a užít si hezký den. Všichni ti, kdo pochopili, že je dobré snažit se i pro tým, nejen pro vlastní osobu. Z pozice náhodného pozorovatele bylo totiž možné sledovat nejen sportovní a férové soupeření jednotlivých skupin. K vidění byla především stovka lidí, kteří se dobře bavili, vzájemně komunikovali, táhli za jeden provaz a žili v jednom momentu jednou společnou myšlenkou.

Bylo by krásné, kdyby takto fungovalo celé Cargo a zároveň by stejným pohledem bylo vnímáno zákazníky a veřejností. Pokud by se nám totiž jako firmě podařilo pracovat v takovémto modelu interní spolupráce a profesní komunikace, máme do budoucna nepochybně vyhráno. Takhle stmelení, a tím i silný tým by totiž byl na trhu jen těžko k poražení. Chce to jen táhnout za jeden provaz...

Jakub Ptačinský

P. S. – A možná by pak mohlo časem vzniknout i další rčení: *Úspěšný a spokojený jako lidé z ČD Cargo...*



Po dvouměsíčních testech na zkušebních okruzích ve Velimi se 12. března vracela čtyřdílná jednotka Sprinter Lighttrain (na snímku) zpět do nizozemského Haarlemu. Po českém území ji do přechodové stanice Děčín přepravovalo ČD Cargo. Naše společnost odvezla v tu dobu i první dvousystémovou jednotku ř. 675 pro Ukrajinské železnice, odvozenou od příměstských vlaků CityElefant. Začátkem dubna ji do Charkova následuje druhá souprava. Oba vlaky budou přepravovat fotbalové fanoušky při červnovém mistrovství Evropy.
Foto: Vojtěch Herout

Posilujeme pozice v zahraničí

S ředitelem pro strategii, rozvoj a majetkové účasti Tomášem Honomichlem jsme hovořili o tom, jak si vedly zahraniční dceřiné společnosti ČD Cargo v uplynulém roce.

● Jak hodnotíte loňský rok z hlediska výsledků jednotlivých zahraničních společností?

ČD Cargo působí prostřednictvím svých dceřiných společností na území čtyř evropských zemí – Německo, Polsko, Slovensko a Rakousko. Tyto společnosti navázaly na činnost zahraničních zastupení Českých drah, resp. ČD Cargo. V současné době působí nejen v zemích, v nichž mají



JUDr. Tomáš Honomichl, MBA

sídlo, ale i v dalších státech Evropské unie, spadajících do jejich atraktivního obvodu.

Činnost zahraničních dceřiných společností je možné rozdělit do dvou oblastí. Jednak jde o sjednávání smluv o železniční přepravě jménem a na účet mateřské společnosti ČD Cargo, a to na základě mandátních smluv uzavřených s ČD Cargo. Kromě toho se zaměřují na vlastní podnikatelskou činnost v oblasti dopravy a logistiky.

Co se týká výsledků za rok 2011, v první zmiňované oblasti se tržby z realizovaných smluv o přepravě, sjednaných zahraničními dceřinými společnostmi, pohybovaly na úrovni roku

2010. Potěšitelné je, že vlastní podnikatelská činnost jednotlivých zahraničních společností v posledních letech konstantně roste.

● Narážejí tyto společnosti v zahraničí na nějaké obtíže?

Myslím, že se o žádných obtížích nedá hovořit. Zahraničním dceřiným společností ČD Cargo se díky dobré znalosti prostředí daří přizpůsobit se odlišným podmínkám, které na trhu v evropských zemích panují. Ve svých atraktivních obvodech si budují stabilní klientskou základnu, vyhledávají nové

Pokračování na str. 2

Drážní úřad schválil modernizovanou řadu 363.5

Na základě vyhodnocení zkušebního provozu rozhodl Drážní úřad 8. března letošního roku o schválení změn v rámci modernizace lokomotiv řady 163 na řadu 363.5 pro ČD Cargo.

Smlouvu o modernizaci 30 lokomotiv podepsalo ČD Cargo v roce 2008 se společností ŠKODA TRANSPORTATION. Jejím výsledkem je dvousystémová lokomotiva schválená pro provoz v ČR, na Slovensku a v Maďarsku, s novým řídicím systémem a regulací prostřednictvím IGBT tranzistorů. Konstrukce umožnila mimo jiné zvýšení výkonu o 15 procent a možnost reku-

peračního brzdění. ČD Cargo dosud převzalo do zkušebního provozu šest modernizovaných lokomotiv. Během něj se definovaly a postupně aplikovaly konstrukční úpravy vedoucí ke zvýšení provozuschopnosti a komfortu obsluhy a údržby. Schválení od Drážního úřadu umožňuje převzetí dalších lokomotiv po provedené modernizaci.

Richard Jech

Na snímku předseda představenstva ČD Cargo Gustav Slamečka (vlevo) spolu s provozním ředitelem Jiřím Špičkou před modernizovanou lokomotivou 363.5 na okruzích ve Velimi.



Posilujeme pozice v zahraničí

Pokračování ze str. 1

obchodní příležitosti a posilují své postavení na trhu.

● Co je nejdůležitější k tomu, aby tato zastoupení byla ve svých zemích úspěšná?

Jak jsem již uvedl, v každé zemi je situace specifická. Základem úspěchu je neustále monitorovat trh a ve spolupráci s ČD Cargo či jinými partnery nabízet zákazníkům logistická řešení podle jejich potřeb. Výsledkem tohoto kontinuálního procesu je různá profi-

lace jednotlivých zahraničních dceřiných společností ČD Cargo, jak ji známe dnes. ČD Generalvertretung GmbH ve Frankfurtu se specializuje na přepravu automobilů, Koleje Czeskie Sp. z o.o. ve Varšavě fungují jako regulérní železniční dopravce s vlastními vozidly. CD – Generalvertretung Wien GmbH zase obchodně pokrývá jih Evropy a Generálne zastúpenie ČD Cargo v Bratislavě zajišťuje přepravy a logistické služby směřující na východ.

● Promítla se ve výsledcích těchto společností hospodářská recese?

Byť jsou média plná zpráv o hospodářské krizi a recesi, na výkonech zahraničních dceřiných společností ČD Cargo se tato skutečnost v roce 2011 nijak významně neprojevila. Společnosti vykázaly růst, což přičítám především tvrdé práci a flexibilitě jejich pracovníků a dobré kvalitě nabízených služeb.

● Jak je můžete podpořit z pozice mateřské společnosti ČD Cargo?

Předpokladem pro dobré fungování zahraničních dceřiných společností je perfektní komunikace mezi ČD Cargo

a jednotlivými společnostmi a rovněž schopnost rychlé reakce ze strany ČD Cargo při řešení požadavků zahraničních zákazníků.

● Na co se letos zaměříte v oblasti vaší působnosti?

Naším cílem pro rok 2012 je zintenzivnit spolupráci ČD Cargo nejen se zahraničními dceřinými společnostmi, ale i s ostatními společnostmi ze skupiny Českých drah tak, abychom dosahovali vyšší efektivity a profitability.

Pavel Tesař

Naše expozice se představí na veletrhu v Moskvě

Koncept veletržních účastí společnosti ČD Cargo se v posledních letech ubírá výhradně cestou optimalizace výběru vhodných akcí s cílem zvýšit efektivitu těchto prezentací. Každopádně veletrhy tvoří i nadále nezastupitelnou součást marketingové komunikace a jsou oblíbeným a účinným nástrojem k naplňování obchodních záměrů.

Veletrh je místem nejen pro navazování nových obchodních kontaktů, ale především prestižní společenskou událostí, příležitostí k představení firmy, budování a upevňování její image. Veletržní kalendář ČD Cargo v letošním roce obsahuje pouze jedinou položku, o to však významnější. Mezinárodní veletrh dopravy a logistiky TransRussia Moskva si v něm zajistil v posledních letech svoje stálé místo, a to naprosto oprávněně. Letos se koná ve dnech 24.-27. dubna.



Vizualizace stánku ČD Cargo

TransRussia se řadí mezi nejvýznamnější akce tohoto druhu v Evropě, o čemž svědčí i statistiky z minulého ročníku:

- návštěvnost cca 18 000 lidí z 55 zemí
- vystavovatelská plocha 16 000 m²

Ve veletržní expozici ČD Cargo bude prezentována kompletní nabídka služeb v oblasti konvenční i kombinované nákladní železniční dopravy. Široké laické i odborné veřejnosti budou k dispozici nejen obchodní manažeři nákladní dopravy, pracovníci marketingu a komunikace, ale i vedení společnosti ČD Cargo. Celá účast je koordinována a podpořena Generálním zastoupením v Moskvě.

Prezentace naší akciové společnosti na tomto veletrhu naváže na úspěšná vystoupení na ruských veletrzích v minulých letech (Moskva, Petrohrad). Představí ČD Cargo jako dynamickou dopravní společnost na evropském trhu a přispěje k lepší orientaci zákazníků v oblasti obchodu nákladní dopravy.

Zdeněk Šiler

- počet vystavovatelů 506
- počet zúčastněných zemí 32, z toho 12 národních pavilonů

ČD Cargo odveze výstroj fotbalistů na šampionát

ČD Cargo zajistí přepravu výstroje našeho národního fotbalového týmu na červnové mistrovství Evropy. Český tým bude bojovat o postup ze skupiny v polské Wroclawi, kam se vydá po kolejších 3. června.

Na konci vlaku s reprezentačním mužstvem bude zařazen vůz se zavazadly. „Tato přeprava je přesně ve smyslu našeho sloganu Cokoliv, kamkoliv!“ uvedl na tiskové konferenci k projektu Vlakem na Euro předseda představenstva

ČD Cargo Gustav Slamečka. Jak s úsměvem dodal, zpátky bude ČD Cargo připraveno odvézt zavazadla medailistů a za přepravu zlata nebude žádný příplatek. Od předsedy fotbalového svazu Miroslava Pelty pak Gustav Slamečka společně s ministrem dopravy Pavlem Dobešem a generálním ředitelem ČD Petrem Žaludou obdrželi jako dar reprezentační dres národního týmu i se svou jmenovkou na zádech.

Pavel Tesař



Na snímku zleva generální ředitel Českých drah Petr Žaluda, ministr dopravy Pavel Dobeš, předseda představenstva ČD Cargo Gustav Slamečka, předseda Fotbalové asociace ČR Miroslav Pelta, reprezentační trenér Michal Bílek a manažer reprezentace Vladimír Šmicer.

Foto: Martin Navrátil

Tři otázky pro...



Ředitele Odboru údržby a oprav kolejových vozidel
Ing. Zdeňka Štěpánka

● Proč se provádí protažení lokomotiv v zimních měsících?

U hnacích vozidel motorové trakce je zapotřebí udržet teplotu chladicí kapaliny okruhu spalovacího motoru nad bodem mrazu, neboť startování podchlazených motorů způsobuje značné opotřebování součástí z důvodu špatného promazávání. To vede ke snížení životnosti motoru a přináší riziko zvýšeného počtu závad, jenž může vyústit v rozsáhlé poškození. Proto, zvláště v zimním období, se ohřev kapaliny nejčastěji prováděl protažením spalovacího motoru. To ale znamená vyšší spotřebu nafty, oleje a následně i nutnou dřívější údržbu motoru. Z toho důvodu se v nedávné době začala vozidla postupně upravovat na ohřev z vnějšího zdroje 3x400 V, kdy pomocí oběhového čerpadla se chladicí kapalina ohřívá v elektrickém topném tělese.

● Do jaké míry jsou provozní jednotky ČD Cargo těmito vytápěcími stojany vybaveny?

Protože více než polovina počtu dieselových lokomotiv společnosti ČD Cargo je uzpůsobena pro ohřev z vnějšího zdroje, bylo zapotřebí vybudovat i stacionární napájecí stojany. Podle místní potřeby se prakticky v každé Provozní jednotce ČD Cargo tato zařízení vyskytují, k dnešnímu dni jich je celkem 330.

● Vyplatila se společnosti ČD Cargo tato investice? Počítá se s rozšířením stojanů i na další pracoviště?

Zcela jistě. Je nutné si uvědomit, že při volnoběžných otáčkách spotřebuje lokomotiva v průměru 20 litrů motorové nafty za hodinu. K tomu je zapotřebí připočítat mzdové náklady na práci strojvedoucího při protažení. Hodina provozu tak vychází bezmála

na 1 000 Kč. Naopak u vytápěcího stojanu náklady na energii činí 25 Kč za hodinu. Samozřejmě, že vybudování infrastruktury vyvolává výdaje, přesto návratnost investice je velmi rychlá, řekněme v řádu jednoho až dvou měsíců. Při současném trendu růstu ceny motorové nafty, i když cena elektrické energie rovněž stoupá, je návratnost vynaložených investic na vybudování stojanů pro ohřev okruhu spalovacího motoru ještě rychlejší.

Rozšíření stojanů do dalších lokalit je závislé na místní potřebě, kterou se zohledněním počtu lokomotiv, doby odstavení a vzhledem ke klimatickým podmínkám určuje provozní jednotka. Návrh na zřízení stojanu se předkládá k projednání v investiční komisi ČD Cargo, teprve po schválení je přikročeno k výstavbě.

Irena Pospíšilová

Ptáte se nás

Kde bych letos mohla se svou třídou navštívit každoročně pořádaný Preventivní vlak?

Eva Suková, Kolín

I v letošním roce bude ČD Cargo jako partner projektu zajišťovat logistiku Preventivního vlaku. Čtyřvozová souprava složená z kinovozu, konferenčního a záchranářského vozu a pojízdného muzea přijede letos nejprve 24. a 25. dubna do Hradce Králové, v následujících dvou dnech pak právě do Kolína. Blok pro každou školní skupinu potrvá 90 až 110 minut a bude rozdělen na tři části. V té první zhlédnou mladí lidé film o bezpečnosti na železnici. Poté si vyslechnou přednášku odborníků na toto téma a na závěr si pod dohledem zkušených záchranářů vyzkouší základy první pomoci. -pte-

Nejlepší studenti cizích jazyků

Společnost James Cook Languages (JCL), která pro ČD Cargo zajišťuje výuku cizích jazyků v regionech, opět ocenila vybrané zaměstnance, kteří v průběhu prvního pololetí prokázali příkladný přístup a odhodlanost při studiu a zodpověděli i soutěžní otázku.

V prvním pololetí letošního školního roku se hodnotící komise ocitla před velmi těžkým úkolem. Nominací na nejlepšího studenta bylo mnoho a vybrat toho nejlepšího z nich nebylo nijak jednoduché. Ve srovnání s předchozími roky bylo nakonec oceněno pět zaměstnanců. Hodnotitelé JCL se tak rozhodli i proto, že rozdělili mezi všemi nominovanými byly skutečně minimální.

První místo získal Jiří Rusnok (PJ Ostrava), který svým přístupem přesvědčil lektory o tom, že právě jemu přísluší nejvyšší příčka. I když má pan Rusnok nepravidelný režim práce a za výukou musel dojíždět, chodil na lekce pokaždé připraven tak, že byl schopen různými podněty i posouvat výuku v průběhu hodin. Za vzorný přístup převzal od společnosti JCL digitální fotoaparát.

Na místě druhém se pak umístila Jolana Lišková (Odbor obchodu), která díky tomuto úspěchu rozšířila kuchyňské vybavení o domácí pekárnou. Již zmiňovaná vyrovnanost mezi jednotlivými studenty se projevila především při vyhodnocení třetího místa. Nakonec se totiž na tomto postu sešli čtyři zaměstnanci najednou, a to Jitka Dvořáková (PJ Ústí nad Labem), Hana Belfinová (OPT), Tomáš Němec (PJ Ústí nad Labem) a Petr Zubek (PJ Ostrava), kteří si odnesli dárkovou sadu moravských vín.

I pro druhé pololetí společnost JCL pro vás, studenty cizích jazyků, připravila soutěž, která má obdobný charakter. Kromě zaslání odpovědi na kontrolní otázku budou lektori sledovat účast na jednotlivých lekcích, aktivitu v hodinách a pokrok, který u studentů v daném období zaznamenají. V tomto pololetí se bude soutěžit o digitální fotoaparát, sportovní tašku nebo roční předplatné časopisu 21. století.

Ceny do soutěže věnovala společnost James Cook Languages v rámci benefičního balíčku služeb.

Jana Nováková, Dušan Pouzar

Výluky v Plzni ovlivňují nákladní dopravu

První přípravné práce na dlouho odkládanou akci „Průjezd uzlem Plzeň“, která je součástí stavby III. tranzitního železničního koridoru, byly zahájeny již v závěru roku 2011. Dokončení se plánuje na rok 2018.

Náplň stavby v první fázi určuje především hledisko řešit průjezd uzlem v jeho západní části v návaznosti na již dokončenou část trati Plzeň – Cheb a s ohledem na připravovanou výstavbu traťového úseku Plzeň – Rokycany, která má začít v létě letošního roku. Do stavby je mimo vymezené území zařazeno i prodloužení stávajících podchodů na nástupiště v žel. stanici Plzeň hlavní nádraží severním směrem do ulice Šumavské, jižním směrem do ulice Železniční. Dále dojde k rozsáhlým úpravám traťového svršku a spodku s rekonstrukcí několika mostních objektů



Foto: Dušan Hynek

v traťovém úseku Plzeň hl. n. – Plzeň-Křimice, včetně úprav současného zabezpečovacího zařízení.

Za účelem betonování stožárů trakčního vedení probíhaly až do konce února noční výluky se zastavením provozu a denní výluky traťových kolejí mezi stanicemi Plzeň hl. n. a Plzeň-Jižní předměstí. První březnový den začala rozsáhlá výluka, při níž byl trvale omezen provoz na 1. a 2. traťové koleji mezi stanicemi Plzeň hl. n. a Plzeň-Jižní předměstí. Jednokolejný provoz mezi stanicemi potrvá do 10. prosince 2012. V souvislosti s výlukami traťových kolejí mezi stanicemi Plzeň hl. n. a Plzeň-Jižní předměstí jsou střídavě vyloučeny i staniční koleje ve stanici Plzeň-Jižní předměstí a probíhá výluka části liché skupiny staničních kolejí ve stanici Plzeň hl. n. Počínaje letošním 8. březnem se až do 1. července 2012 souběžně koná

výluka 1. traťové koleje mezi stanicemi Plzeň-Jižní předměstí a Plzeň-Křimice, navíc doplňovaná o noční výluky 2. traťové koleje se zastavením provozu.

Při tvorbě GVD 2011/2012 bylo již s těmito výlukami a jednokolejným provozem mezi stanicemi Plzeň hl. n. a Plzeň-Křimice počítáno. Veškeré vlaky nákladní dopravy se podařilo vzhledem k silné osobní dopravě optimálně zkonstruovat. Po několika jednáních se zástupci SŽDC a přepravci bylo přesto před zahájením výluk nutně přistoupit v rámci dodržení kvality plnění GVD na některá omezení ve vedení nákladních vlaků ČD Cargo v dálkové, ale i místní vozbě.

Ve dnech 27. 2. – 8. 3. 2012 musely být odkloněny přes Ústí nad Labem a Prahu tranzitní uhelné vlaky ze severočeských uhelných pánví do Českých Budějovic, Plané nad Lužnicí, Strakonice a Písku. V měsících březnu, dubnu a operativně vzhledem k rozsahu výlukové činnosti i po další měsíce budou jezdit vlaky na přepravu dřevní štěpky a prázdné soupravy zpět mezi stanicemi Planá u Mariánských Lázní a Hněvice seř. n. operativně po odklonových trasách přes stanice Ústí nad Labem a Cheb.

Obtížnější část výluk proběhla ve dnech 6. – 8. 3. 2012, kdy byla vyloučena 1. a 2. traťová kolej mezi stanicemi Plzeň hl. n. a Plzeň-Jižní předměstí a sudá skupina kolejí ve stanici Plzeň hl. n. Během nočních výluk se zastaveným provozem byla vložena spojka z 3. traťové koleje



Foto: Dušan Pouzar

na sudou sekci kolejí v uzlu Plzeň hl. n. Z tohoto důvodu bylo nutné kromě výše uvedených vlaků odříci i dva páry Mn vlaků, provést úpravu tras Pn vlaků ve směru Cheb a veškeré nákladní vlaky ČD Cargo v úseku Plzeň hl. n. – Domažlice odklonit přes Klatovy a Janovice nad Úhlavou. Trasu uhelného vlaku pro teplárnu na vlečce ŠKODA hlavní závod bylo potřeba upravit tak, aby dojezd do stanice Plzeň-Jižní předměstí byl do 22.00 hodin. Důvodem byly noční výluky se zastavením provozu v úseku Plzeň hl. n. – Plzeň-Křimice.

Kontejnerové vlaky pro terminál firmy METRANS v Nýřanech z Prahy-Uhřetěvesi bylo nutno provést ještě před začátkem nočních výluk se zastaveným provozem mezi stanicemi Hořovice – Zbiroh a s náskokem vézt ihned po ukončení nočních výluk traťových kolejí mezi stanicemi Plzeň hl. n. a Plzeň-Jižní předměstí. Po dohodě s přepravci byly ve dnech 5. – 7. března dokonce zasta-

veny veškeré dodávky energetického uhlí pro obě teplárny v Plzni.

To vše vyžadovalo vysokou operativu v plánování nástupů strojvedoucích, obsluhy nákladních vlaků a řízení provozu ze strany dozorců provozu-vedoucích směn. Současně je nutno vyzdvihnout i profesionální přístup vedoucích pracovníků PP Plzeň, kteří se nemalou měrou podíleli a nadále podílejí v součinnosti se zástupci SŽDC a zhotovitele stavby na organizaci a koordinaci přijatých opatření k jednotlivým etapám výluky.

Připomeňme, že kromě výlukové činnosti v souvislosti se stavbou „Průjezd uzlem Plzeň“ má na kvalitu jízdy nákladních vlaků ČD Cargo značný vliv i dlouhodobá výluková činnost v úseku Hořovice – Rokycany. Na základě přijatých opatření se však podařilo dopady výlukové činnosti omezit na minimum.

Dušan Hynek, Ludmila Vlková,
Jiří Polívka

Jak si vede ČD Cargo v mezinárodních přepravách (2) Polsko – prostor pro zahraniční expanzi

Z celkové délky státních hranic České republiky (2 290 km) tvoří více než třicet procent hranice s Polskou republikou. Na ní také nalezneme nejvíce hraničních přechodů využívaných pravidelnými nákladními vlaky.

Nejzápadněji se nachází hraniční přechod Frýdlant v Čechách - Zawidów, nejvýchodněji položený přechod spojuje Český Těšín s polským Cieszynem, resp. se stanicí Marklowice. Hranici dlouhou 762 km však v minulosti bylo možné překonat na mnohem více místech, z nichž některá, jako např. Královce nebo Mikulovice, osířela teprve v nedávné době.

Za posledních deset let se objem zboží přepravovaného přes česko-polskou hranici pohybuje kolem 15 mil. tun. Vrcholu bylo dosaženo v roce 2006, kdy bylo vlaky ČD Cargo přepraveno více než 18 mil. tun zboží všeho druhu. Bohužel, objem těchto přeprav má sestupnou tendenci. Z té však nelze vinit obchodníky ČD Cargo, protože pokles má celou řadu objektivních příčin. Tou nejvýznamnější je stále sílící konkurence, představovaná nejen řadou tuzemských soukromých dopravců, ale v poslední době zastoupená především bývalým „národním“ dopravcem PKP Cargo. Ten se stále více etabluje v mezinárodních přepravách nikoliv pouze do České republiky, ale i do Německa nebo na Slovensko.

Konkurenční výhodou PKP Cargo je v tuto chvíli nasazení moderních interoperabilních lokomotiv, které např. v plné míře umožňují využívat parametry modernizovaného II. tranzitního

koridoru a dalších navazujících tratí v zahraničí. Dalšími příčinami jsou pak zánik nebo omezení některých přepravních toků (např. sádrokartony na Balkán), jejich přesměrování mimo území České republiky nebo přechod na silniční dopravu, kterému z cenových důvodů není možné zabránit.

Ale zpět k ČD Cargo. Podívejme se nyní alespoň zkráceně na strukturu zboží, které přepravujeme. Z Polska k nám nejvíce proudí černé uhlí a koks (42 %), následované železnou rudou a hutnickými výrobky (27 %). Významnější podíl okolo 10 % pak ještě zaujímají chemické výrobky a kapalná paliva. Potěšující je narůstající objem přeprav hnědého uhlí z dolu, který se nachází jen nedaleko od našich hranic v Turosszówe. Pro jeho přepravu je primárně využíván přechod ve Frýdlantu v Čechách. Objemově zanedbatelné nejsou ani nové přepravy leteckých pohonných hmot z rafinérie Lotos na letiště do Středokluk. Struktura zboží ve směru do Polska je velmi podobná – z 29 % ji tvoří černé uhlí a koks, následované železem a dalšími hutnickými výrobky (26 %). Na hodnotu 16 % se vyšplhaly přepravy chemických výrobků a kapalných paliv.

V uplynulém roce bylo do Polska vlaky ČD Cargo přepraveno i téměř 400 tisíc tun stavebnin. Toto číslo mohlo být mnohonásobně vyšší, pokud by se uskutečnilly uvažované přepravy kameniva na výstavbu polských dálnic v souvislosti s konáním mistrovství Evropy ve fotbale. Stavební potřeby však byly uspokojeny převážně z lokálních zdrojů, o čemž svědčí i výrazný nárůst

přeprav stavebních materiálů realizovaných dopravcem PKP Cargo.

Dlouhodobá strategie ČD Cargo počítá s expanzí na zahraniční dopravní trhy. Polsko je jedním z teritorií, o jehož potenciálu jsme hluboce přesvědčeni. V roce 2011 bylo zahájeno privatizační řízení ohledně společnosti PKP Cargo, jehož se zúčastní mateřská společnost ČD, a. s. Obchodní aktivity v Polsku však v tuto chvíli rozvíjíme především prostřednictvím dceřině

společnosti Koleje Czeskie. V minulém čísle jsme čtenáře Cargováku informovali o zahájení přeprav v rámci tzv. projektu Střela. Jedná se o přepravy černého uhlí z přístavu Świnoujście do Hanisky pri Košiciach. Tyto přepravy jsou realizovány ve spolupráci s dopravcem ZSSK Cargo.

15. březen byl pak datem zahájení dalších přeprav ve spolupráci se ZSSK Cargo, tentokrát se jedná o struku ze Slovenska do Polska, zcela mimo území

České republiky. To je jen několik málo úspěchů. V letošním roce plánují Koleje Czeskie přepravit cca 3 mil. tun zboží a stát se plnohodnotným hráčem na polském dopravním trhu. Z tohoto pohledu se jako velice perspektivní jeví spojení České republiky s baltskými přístavy nebo rameno ve směru na Brest a dále do Ruska. Potenciál představují i vlaky kombinované dopravy.

Michal Roh

Nákladní přeprava ČD Cargo v roce 2011

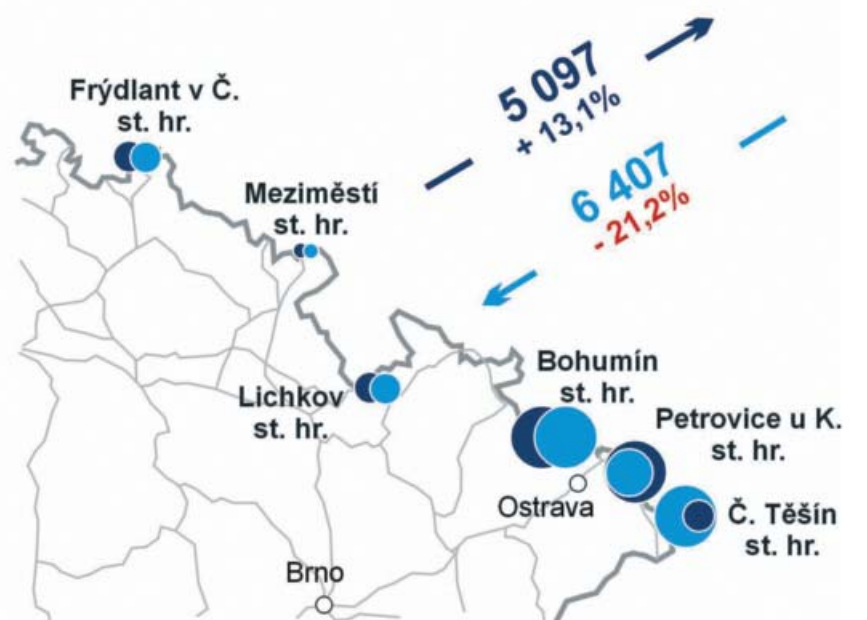
Výkony pohraničních přechodových stanic - porovnání s rokem 2010

Vývoz a odevzdávka v průvozu

tis. tun	
2 075 - 2 250	
200 - 255	
80	

Dovoz a příjem v průvozu

tis. tun	
2 075 - 2 250	
1 400	
175 - 425	
55	



Zdroj: Statistika ČD Cargo, a.s.

Mapa: Milan Koska

Zimu zvládli, teď je čekají omezení v Břeclavi

Mírnou zimu, která potrápila zaměstnance ČD Cargo jen několik dní v únoru, má za sebou Provozní jednotka Brno. Přesto si její ředitel Zdeněk Škvařil pochvaluje nové předtápěcí stojany, které začaly sloužit na celkem osmi místech. Letošní rok bude náročný na koordinaci pracovních činností především v Břeclavi, kde se letos chystá hned několik stavebních akcí.

S výjimkou Vysočiny bývají zimy v brněnské provozní jednotce mírné, téměř bez sněhu. Letos ho bylo ještě méně než obvykle, a když napadl, vydržel jen pár dní. „V podstatě jediné problémy jsme zaznamenali během asi dvou týdnů ve druhé polovině února. Šlo zejména o okolí Žďáru nad Sázavou a Nového Města na Moravě na Vysočině,“ hodnotí dopravní podmínky během zimních měsíců Zdeněk Škvařil a pokračuje: „V naší provozní jednotce zajišťujeme denně přepravu kolem 180 vlaků. Kvůli nepříznivému počasí vzniklo za celou zimu zpoždění jen u dvaceti z nich, v průměru se zpozdily

o hodinu. Pět vleček a deset manipulačních míst nebylo možno obsloužit, některé manipulační vlaky nedojely v tyto dny do cíle. Jednalo se však pouze o jednotlivé zásilky.“

Na hlavní trati 250 přes Vysočinu téměř žádné komplikace nenastaly. SDC Brno udržovala trať sjízdnou, dopady na provoz nákladních vlaků a jejich pravidelnost byly minimální. Zaměstnanci provozní jednotky odpracovali při odklizení sněhu, které prováděli na základě smlouvy se SŽDC, celkem 180 hodin. Podle dohody si u manipulačních vlaků odklízí sníh ze zasněžených výhybek samotná četa.

Stojany se osvědčily

Předtápěcí stojany pro motorové lokomotivy začali používat tuto zimu na celkem osmi místech v Jihomoravském a Zlínském kraji a na Vysočině, kam sahá působnost brněnské provozní jednotky. „Už nyní mohou říct, že s nimi máme dobré zkušenosti. Do našich podmínek se dobře hodí, protože se teploty v noci většinou pohybovaly mezi nulou a minus deseti stupni. Lo-

komotivy tak stačilo napojit na zásuvky, a nebylo potřeba je protáčet,“ neskryvá spokojenost Zdeněk Škvařil.

Další novinkou bylo zavedení kamerového systému v Břeclavi. Jeho výstup je nyní u dozorčího provozu. Tím se především zjednodušilo řízení provozu a investice současně umožnila převést i zaměstnance ze vzdálenějších stanic na jedno pracoviště. Ušetřilo se tak na nájmech a za energie. Kamery rovněž pomáhají při ochraně majetku.

Stavební práce ovlivní provoz

Právě v Břeclavi čeká letos železničáře náročný rok. Uskuteční se zde několik stavebních akcí, které budou mít vliv na jejich činnost. „Už tento měsíc zde začne oprava kanalizace a její napojení na městský kanalizační systém. Práce, během nichž se také opraví čistírna odpadních vod, potrvají několik měsíců. Kvůli tomu bude zkomplikován přístup na naše pracoviště, budeme muset zajistit náhradní parkování pro zákazníky i zaměstnance,“ přibližuje brněnský ředitel.

Současně se také rozbíhá moderni-



Brněnská Provozní jednotka ČD Cargo měla letos poprvé k dispozici celkem 15 předtápěcích stojanů. Ředitel Zdeněk Škvařil (na snímku zachycen právě v den sněhové nadílky) si jejich zavedení pochvaluje.

zace břevlavského uzlu. Z tohoto důvodu bude k dispozici méně kolejí, což zkomplikuje seřadovací práce i přestavování vozů do opravy. Generální opravou projde rovněž točna v opravně kolejových vozidel (DKV), kvůli čemuž nebude možné provádět opravy v hale.

Čerpací stanice pro zbrojení lokomotiv bude přístupná pouze po jedné koleji. To zkomplikuje zbrojení motorových vozidel naftou. Tu přitom používá nejen ČD Cargo, ale i České dráhy.

„Naštěstí s národními dopravci z Rakouska a Slovenska zajišťujeme přepravu na technickou i přepravní důvěru, proto v Břeclavi nemusí docházet k předávání mezinárodních vlaků. I tak se ale u nich střídají strojvedoucí; při předávání a přejímání vlaků od externích dopravců ze zahraničí technické i přepravní prohlídky děláme. K tomu zde provádíme s jednou posunovací zálohou místní práce,“ prozrazuje Zdeněk Škvařil.

Další akce se chystá na provozním pracovišti v Jihlavě, kde chce ČD Cargo odkoupit od Českých drah opravárenskou halu, část kolejíště a budovu v bývalém depu. Po stavebních úpravách a vybudování potřebného zázemí by se sem příští rok přemístili všichni zaměstnanci provozního pracoviště, kteří dosud sídlí v pronajatých prostorech Českých drah.

Text a foto: Pavel Tesař

Buštěhradka znovu oživla

S příchodem nového roku 2012 došlo k některým změnám v dodávkách leteckého paliva typu JET A-1 na pražské ruzyňské letiště. Především byly znovuobnoveny přímé dodávky z polské rafinerie Lotos bez meziskladování ve Mstěticích, což v konečném důsledku přineslo převzetí celých přeprav opět do rukou ČD Cargo.

Ucelené vlaky „jetky“ jsou na polském území dopravovány dopravcem Lotos Kolej (majetkově přímo navázaným na dodávající rafinerii), a to z rafinerie v Gdaňsku až do pohraniční stanice Międzyzlesie v kladském výběžku, kde jsou předávány společnosti ČD Cargo. Ta je dopravuje po nově

konný dopravní prostředek. Z tohoto důvodu byla v roce 1852 založena Buštěhradská dráha, která 1. ledna 1855 obdržela koncesi k provozování parostrojní železnice a 5. listopadu 1855 uvedla do provozu svou první trať, úsek Staré Kladno – Kralupy nad Vltavou o délce 20,5 km.

Název společnosti byl odvozen od města Buštěhradu, ležícího nedaleko tohoto prvního úseku dráhy.

V Kralupech bylo uhlí jednak překládáno na lodě a dále dopravováno po Vltavě a Labi, ale též pokračovalo v přepravě po železniční síti StEG. Roku 1863 získala společnost koncesi k přestavbě koněspřežky v úseku Kladno – Bruska na parostrojní provoz

teplickou dráhou. Dne 16. září 1872 byl zahájen provoz v úseku Smíchov – Hostivice. Tím získala BD nové spojení s Prahou, které bylo navíc sklonově příznivější než dejvická větev. Také v následujících letech byla síť postupně rozšiřována (mimo jiné bylo dosaženo Chebu), až v roce 1891 dosáhla své největší délky - 465 km.

Trať Smíchov – Hostivice je díky svému rozvinutí do Prokopského údolí, které překonává dvěma viadukty, přezdívaná Pražský Semmering. Byla vždy využívána především nákladní dopravou, doprava osobní na ní nikdy nehrála významnou roli. Svou úlohu tak potvrzuje i dnes, kdy jsou po ní několikrát měsíčně prováženy důležité vlaky s leteckým palivem. Kromě výše uvedené relace z Gdaňska se ještě příležitostně jedná o vlaky ze skladu SSHR v Kostelci u Heřmanova Městce a o vlaky ze Mstětic, odkud je ještě dovozeno palivo, uskladněné zde v minulém roce. „Semmering“ je též využíván při občasných dovozech „jetky“ z rafinerie v bavorském Ingolstadtu vlaky mířícími od České Kubice a Plzně; tato relace však v současné době není zavedena.

Pro vyrovnávkové vlaky, jedoucí ze Středokluk k vltavskému údolí, je v některých případech využívána i trať původní koněspřežky přes Dejvice, kde jinak není pravidelná nákladní doprava provozována již delší dobu (kromě nedávno zahájené obsluhy skladu Lagermax v Praze-Ruzyni). Mimo samotný „Semmering“ stojí za povšimnutí i určitá renezanze smíchovského Společného nádraží, k níž kromě ČD Cargo svým dílem přispívá i privátní osobní dopravce Regiojet, který zde má základnu pro své vlaky směr Ostravsko.

Dalším podstatným aspektem vedení nákladních vlaků do Středokluk přes Hostivice je využívání nedávno znovuobnovené tratě odbočka Jeneček – Středokluky. Její obnova byla jednou z mála stavebních akcí SŽDC, která měla pro nákladní dopravu skutečný význam, a tak je provozování nákladních vlaků na této trati zvláště důležité.

Text a foto: Martin Boháč

Zima na železnici fotoobjektivem



Pravidelně každou zimu bojuje správce kolejí s přívaly sněhu i na krušnohorské železnici z Chomutova do Vejprtu. Nejinak tomu bylo i letos, kdy byl na trati vyloučen provoz od 17. února do 2. března. Nejhorší situace byla v úseku Měděnec – Rusová, kde sníh, který během dne tál, v noci znovu zamrzal. Muselo tak dojít i na ruční odklizení sněhu lopatami.

Text: Pavel Tesař, foto: Miloš Matějka



Opravdu náročný úkol čekal v polovině února na železničáře v přechodové stanici Horní Lideč. Během krátké doby zde napadl až jeden metr sněhu, přitom v té době probíhala nepřetržitá výluka v jednokolejném tunelu poblíž Mostů u Jablunkova. Pracovníci olomoucké SDC tak museli udržet provoz na důležité spojnicí na Slovensko za každou cenu. Díky jejich nasazení se to i ve složitých podmínkách podařilo a ČD Cargo tak mohlo zajistit požadavky svých zákazníků.

Text: Pavel Tesař, foto: SDC Olomouc



Přepřah loženého vlaku z Gdaňska v Praze-Vršovicích večer 4. února 2012. Dvojice lokomotiv 753.7 (s pomocí postrkové 742) odveze vlak v posledním úseku z Prahy Pražským Semmeringem do Středokluk.

elektrizované a modernizované trati přes Lichkov a Letohrad do Ústí nad Orlicí a odtud dále do pražského uzlu.

Zde začíná zajímavější část přepravy, neboť pro vedení těchto vlaků je využívána trať Pražského Semmeringu. Je to jedna ze dvou pražských tratí někdejší Buštěhradské dráhy (BD), jedné z bývalých privátních železničních společností. BD provozovala v letech 1855–1922 síť železnic v severozápadních Čechách, která spojovala Krušné hory a Podkrušnohorskou s Kladnem a Prahou. Vznik společnosti byl vynucen rozvojem těžby uhlí na Kladensku v polovině 19. století, který vyvolal požadavek zřídit pro jeho přepravu vý-

a její prodloužení do Buben a roku 1867 následovala koncese pro zbylý úsek Kladno – Stochov. V roce 1872 byl vybudován úsek Kladno-Dubí – Kladno.

Díky stoupající poptávce po železničním spojení od producentů cukru a chmele na Žatecku a Lounsku a díky rozvoji těžby hnědého uhlí v Podkrušnohoří společnost BD postupně rozvinula síť svých železnic do celé oblasti. Dne 4. února 1871 byl zahájen provoz na novém, 84 km dlouhém úseku Stochov – Chomutov, čímž Chomutov získal přímé spojení s Prahou. V Chomutově BD vystavěla vlastní nádraží, které pak využívala společně s Ústecko-

Představujeme Talenty ČD Cargo a jejich projekty (2)

Pronájmy vozů mohou být pro společnost přínosem

Jan Renáč, člen týmu Odboru plánování kapacit, se ve své prezentaci v rámci programu Talenti ČD Cargo zaměřil na práci s nákladními vozy, které má naše společnost ve svém vlastnictví.

Cílem byla snaha představit řešení, jak nakládat s vozy, které nejsou v současné době v provozním stavu. Jeho prezentace se však zabývala i dalšími návrhy, jak by mohlo ČD Cargo s nákladními vozy hospodařit. V úvodu prezentace se Jan Renáč zaměřil především na shrnutí druhů pronájmu vozů, které v současnosti ČD Cargo nabízí jako službu.

Služby rozdělil do tří základních struktur:

- pro zákazníky ČD Cargo, kteří realizují přepravy i na území ČR (pronájem vozů bez nutnosti vůz po přepravě čistit, pro skladové účely, komerční vyčlenění vozů pro externí dopravce),
- pro zákazníky ČD Cargo, kteří realizují přepravy mimo území ČR (možnost nabídnout vozy nadbytečné, možnost využít financí nájemce pro zprovoznění vozů výměnou za sníženou cenu pronájmu),

● nájem vozů s dalším pronájmem (poptávka ze strany zákazníka na pronájem vozů pokryta najatými vozy).

Z uvedených struktur se jako nejméně výhodná jeví varianta třetí, a to především z toho důvodu, že zisky z ní plynoucí nedosahují požadované výše.

Z ukázky některých přehledů, které k demonstraci Renáč využil, jasně vyplývá, že po některých vozech má v současné době poptávka zvyšující se tendenci. Jako příklad může posloužit vůz řady Zaes 51. sk., kdy poptávce po něm v loňském roce nebylo vyhověno v desítkách případů.

Právě v této skutečnosti vidí Jan Renáč možnosti, jak by mohlo ČD Cargo vytěžit z dané situace více. V mnoha případech jsou totiž poptávané vozy v neprovozním stavu a přitom jejich oprava by nebyla tolik nákladná. Vlastní návratnost by se při současném stavu poptávky po pronájmech těchto vozů projevila v horizontu maximálně 1,5 roku.

Jako zářný příklad může posloužit statistika současného stavu vozů Zaes51, jak ji uvádí následující tabulka:



Jan Renáč (vlevo) převírá ocenění z rukou předsedy představenstva ČD Cargo Gustava Slamečky.

Poptávka za posledních 6 měsíců	cca 314 ks
Neprovozní počet vozů Zaes 51.sk. k 29. 11. 2011	57 ks
Revize podvozku, tlaková zkouška, nátěr (bez dvojkojí)	150 000,00 Kč
Cena pronájmu	16,- € (400,- Kč)/den a vůz
Návratnost vynaložených nákladů za	375 dní

Tvrzení autora projektu Renáče je podpořeno i statistikami tržeb z pronájmů vozů, které v roce 2011 měly silně stoupající tendenci. Ty však jsou v kontextu historického vývoje oproti

rokům 2008 a 2009 výrazně nižší. Jan Renáč tuto skutečnost spatřuje právě v zastavení investic do rekonstrukcí a udržování železničních nákladních vozidel. **Dušan Pouzar**

Priority Svazu dopravy

Tlak na zkvalitňování dopravní sítě bude hlavním úkolem Svazu dopravy i pro následující tříleté období. Na tiskové konferenci 8. března o tom informoval Jaroslav Hanák, který byl opět zvolen prezidentem svazu do roku 2015 a zároveň od loňského roku zastává funkci prezidenta Svazu průmyslu a dopravy.

Česká republika stále ještě nemá dobudovanou základní síť dálnic a silnic I. třídy. Totéž se týká železniční sítě, zejména rychlostních koridorů. I přes stav financí ve státním rozpočtu považuje prezident svazu Hanák za nejdůležitější záležitost v prorrůstových opatřeních podporu exportu a podporu výstavby dopravní infrastruktury. Umocnit toto úsilí má i nová struktura svazu - poprvé v historii byli zvoleni čtyři viceprezidenti, z toho dva pro infrastrukturu: železniční a silniční.

Velkou pozornost chce svaz věnovat také personální situaci v profesích řidičů a strojvedoucích, kterých je dlouhodobě nedostatek, podobně jako u kvalitních servisních pracovníků. Zároveň se stále zvyšuje jejich věkový průměr. Pomoci řešit tyto problémy by měla podepsaná Sektorová dohoda v oblasti dopravy. **-rena-**

V Libni nejen o plánu na letošní rok

Pravidelné pracovní jednání mezi provozním ředitelem společnosti ČD Cargo a představiteli odborových centrál k provozní problematice se uskutečnilo 27. února v kulturním sále železniční stanice Praha-Libeň.

Z rozhodnutí provozního ředitele ČD Cargo se pracovního jednání zúčastnili také ředitelé provozních jednotek a ředitelé středisek oprav kolejových vozidel. Na úvod pracovního jednání seznámil provozní ředitel přítomné

s provozními výsledky ČD Cargo za rok 2011 a s vývojem kolem návrhu Podnikatelského plánu společnosti ČD Cargo, a. s., na rok 2012. Účastníci pracovního jednání diskutovali zejména o tomto návrhu Podnikatelského plánu, dále o optimalizaci počtu zaměstnanců v roce 2012 a naplňování ustanovení Podnikové kolektivní smlouvy (PKS) na rok 2012 v podmínkách jednotlivých provozních jednotek a středisek oprav kolejových vozidel, zejména v oblasti uplatňování pracovní

doby (příloha č. 1 PKS ČD Cargo na rok 2012). Na závěr pracovního jednání se uskutečnila prezentace projektu „Poslední míle“.

PhDr. Jiří Špička,
provozní ředitel ČD Cargo, a. s.

Na snímku účastníci pracovního jednání v železniční stanici Praha-Libeň.

Foto: Ing. Miloš Krátký



Licence strojvedoucího: postupná implementace v ČD Cargo

Licence strojvedoucího je od 1. ledna 2012 platným dokumentem, který ve spojení s Osvědčením strojvedoucího stále ještě po nějakou dobu, ruku v ruce s platným „Průkazem způsobilosti k řízení hnacího vozidla“ pro kategorii dráhy „C“, poslouží k prokazování oprávnění k řízení na dráze celostátní a regionální. Na vlečce platí i nadále „Průkaz způsobilosti...“ pro kategorii dráhy „C“ a „VI“. Jak to ale vlastně s Licencí je a není?

Výměna Průkazů způsobilosti za Licence

K tomu, aby byly naplněny cíle Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání Osvědčení strojvedoucím, obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství, a také nařízení Komise (EU) č. 36/2010 ze dne 3. prosince 2009 o vzorech Společenství pro Licenci strojvedoucího, doplňková osvědčení, ověřené opisy doplňkových osvědčení a formuláře žádosti o Licenci strojvedoucího podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES, bylo nutné veškerou problematiku zahrnout do platné české legislativy.

Stalo se tak vydáním zákona

134/2011 Sb. s platností od 25. 5. 2011, který mění zákon 266/1994 Sb., - zákon o dráhách, a dále prováděcí vyhlášku č. 16/2012 Sb. - Vyhláška o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení, a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou



Ilustrační foto: Milan Neumann

způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů s platností od 17. ledna 2012.

Zde byl mimo jiné stanoven i časový plán výměny Průkazů způsobilosti za Licence strojvedoucího a Osvědčení strojvedoucího u dopravce na základě rozsahu oprávnění v Průkazu způsobilosti a podmínky výcviku a zkoušek pro získání nových dokumentů. Drži-

telé platného Průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla, kteří vykonávají činnost strojvedoucích na dráze celostátní nebo regionální, mohli požádat drážní správní úřad o vydání Licence strojvedoucího pro řízení drážního vozidla v dopravě přes státní hranice do 31. října 2011 a dále pro řízení drážního vozidla ve vnitrostátní dopravě do 31. prosince 2014.

Již v průběhu října 2011 se podařilo organizovaně požádat o vystavení Licencí pro celou skupinu uvedených strojvedoucích. Licenze se ovšem nestihly vyrobit v předpokládaném termínu do konce roku 2011.

Na dotaz Svazu dopravy ČR k zákonu č. 134/2011, Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „novela zákona o dráhách“), vydalo Ministerstvo dopravy ČR vysvětlení k platnosti Průkazů způsobilosti po vydání Licence a Osvědčení strojvedoucího na vlečce a k platnosti Průkazu způsobilosti přes státní hranice.

Ustanovení čl. 37 bod 3 směrnice zcela jasně vymezuje právo strojvedoucího, aby na základě stávajícího oprávnění k řízení drážního vozidla vyko-

nával svoji činnost ještě 7 let po zřízení rejstříků uvedených v čl. 37 bodě 1.

Licence pro nové zaměstnance

Od 1. 3. 2012 vstoupil v platnost metodický pokyn DÚ Praha pro žádost o zkoušku ze všeobecné odborné způsobilosti a na základě splnění požadavků pro žádost o vystavení Licence strojvedoucího pro nové zaměstnance.

Od počátku března jsou tedy v platnosti všechny potřebné podklady pro získávání Licencí. K naplnění evropské legislativy to však ještě není všechno. Dopravce podle § 46 odst. 2 vede a pravidelně aktualizuje evidenci údajů o osobách, kterým vydal Osvědčení strojvedoucího, v rejstříku Osvědčení strojvedoucího, což je informační systém veřejné správy podle jiného právního předpisu. Již v loňském roce byly zahájeny činnosti na přípravě systému, který zajistí tisk Osvědčení strojvedoucího a vedení evidencí v rejstříku. Tento krok je plně v pravomoci dopravce. ČD Cargo bude k tisku Osvědčení využívat centrální personální evidenci, která bude jednak součástí IS EGJE, ale také systému APS.

Co Osvědčení obsahuje?

Kromě osobních údajů a údajů o zaměstnavateli bude Osvědčení obsahovat

také informace o druhu (M, E, SV, P) a kategoriích hnacích vozidel (A všechna hnací vozidla, A1, A2, A3, A4, A5 druh omezení HV) a v jaké kategorii přeprav (B, B1 přeprava osob, B2 přeprava zboží) je strojvedoucí tato hnací vozidla oprávněn řídit a na jaké infrastruktuře - dráze nebo její části. V Osvědčení se budou také dále uchovávat informace o jazykových znalostech.

Závěrem

Veškeré informace o procesu implementace, vydaných opatřeních a vysvětlujících informacích Ministerstva dopravy a Drážního úřadu jsou průběžně uveřejňovány na intranetu ČD Cargo, kde byla vytvořena samostatná záložka. Zástupci ČD Cargo se průběžným jednáním snaží zajistit hladký průběh implementace nové legislativy, která se promítne i do základních interních norem souvisejících se získáváním a udržováním odborné kvalifikace, zdravotní způsobilosti, kontrolní činnosti atd. O jednotlivých změnách interních norem budete informováni prostřednictvím interního magazínu a intranetu společnosti.

Mgr. Dušan Pouzar
Ing. Rudolf Plochý

PROBIS - společný informační systém (1. díl)

Obchodní i provozní oblast budou v budoucnu propojeny jednotným informačním systémem

Dobrá zpráva pro společnost ČD Cargo přišla na počátku letošního roku. Hodnotící komise Ministerstva dopravy rozhodla o poskytnutí finanční podpory ve výši téměř 87 milionů Kč na realizaci projektového programu, s nímž se budete setkávat pod názvem PROBIS, a to v průběhu let 2012 a 2013.

Hlavní devizou celého programu PROBIS je komplexnost řešení. Záměrem je totiž vytvořit jednotný systém, jehož komponenty budou vzájemně logicky a datově provázány. V interním magazínu se vám pokusíme v několika dílčím seriálu přiblížit funkci celého systému PROBIS i jeho dílčích součástí.

Co předcházelo

Aplikace pokrývající oblast obchodu a provozu se historicky vyvíjely odděleně na základě požadavků jednotlivých organizačních jednotek. Jejich úkolem bylo elektronizovat vybrané agendy za účelem náhrady papírových dokumentů, realizovat časové úspory a s tím související úspory lidských zdrojů a odstranit chybovost pořizovaných dat. Postupným vývojem docházelo k náhradě lokálních aplikací systémem s jednotnou databází. Ve výsledku tak vzniklo mnoho aplikací, které nejsou vzájemně dostatečně propojené, což samozřejmě není aktuálně žádoucí stav.

Projektový program PROBIS lze pospat jako soubor 14 provázaných projektů v oblasti IT, jehož účelem je vytvoření jednotného a provázaného informačního systému, který poskytne komplexní informatickou podporu jak v provozní, tak obchodní oblasti ČD Cargo.

Kromě požadavků ČD Cargo reaguje PROBIS na nařízení Evropské komise 62/2006/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystémů telematických aplikací v nákladní dopravě transevropského konvenčního železničního systému (dále jen „TSI-TAF“). Snahou programu je naplnit všech čtrnáct funkčních oblastí TSI-TAF, které jsou zaměřeny na datovou výměnu mezi jednotlivými účastníky procesu (železničními dopravci a manažery infrastruktury) a na další oblasti nezbytné pro spolehlivou výměnu dat.

PROBIS se dále zaměří na tyto oblasti:

- přiřazení tržeb a nákladů k obchodnímu případu a příprava podkladů pro hodnocení profitability obchodních zakázek;
- sjednocení a standardizace technologie provozních a obchodních činností na úrovni dílčích procesů;
- zavedení principu sestavy dlouhodobého a střednědobého plánování na základě předem objednaných kapacit a optimalizace dimenzování vystavovaných kapacit;
- možnosti rychlého přenesení plánu do reálného provozu.

V prvním díle tohoto seriálu vám představujeme dva moduly Dispečerského informačního systému: modul Operativní řízení (dále též „DISC-OR“) a modul Místenkování (dále též „DISC-M“). V případě modulu Operativní řízení půjde o funkční upgrade stávající aplikace ISOR. Modul Místenkování je nová aplikace, která přinese technologické změny v oblasti vlakotvorby. Každý vůz ve vlacích ČD Cargo bude místenkován, což v cílovém stavu napomůže ke zvýšení kvality poskytovaných služeb v oblasti garance času dodání zásilek. Modul místenkování je vyvíjen v souladu s budoucími potřebami aliance hlavních evropských operátorů železniční přepravy vozových zásilek Xrail, o níž jste se mohli dočíst v předchozím vydání Cargováku.



Ilustrační foto: www.zelpage.cz

Modul Operativního řízení

Hlavním cílem dispečerského informačního systému – modulu Operativního řízení - je integrovat v současnosti používané systémy ISOR ŘVD a ISOR CDS v jeden funkční systém. Modul je určen provozním dispečerům a vedoucím směn jako podpora pro hospodaření s lokomotivními náležitostmi a pro operativní změny a realizaci přepravních plánů vlakové dopravy. Zaměřuje se tak primárně na problematiku podpory operativního řízení vlaků.

Systém bude podporovat tvorbu přepravních plánů, včetně vazeb na systémy manažera infrastruktury, sledování aktuální polohy vlaku, sledování aktuálních omezení na trati v grafickém, tabulkovém i mapovém zobrazení a přehled o poloze vlaků cizích dopravců (předpokladem je souhlas

ostatních dopravců se vzájemným sdílením informací). Modul bude dále umožňovat objednávání trasy vlaků, její aktivaci a deaktivaci, poskytování vstupů pro směnové plánování, tvorbu pomocných datových sestav prezentovaných objektů a prohlížení všech detailů k objektům vlak, hnací vozidlo, strojvedoucí, dopravní body, hrany, omezení infrastruktury atp.

Přínosy modulu:

- dispečerům - vedoucím směn bude umožňovat sledování reálné dopravy, a to nejen v tabulkovém zobrazení. Přibude možnost sledování a editace jak v datovém listu GVD, tak přímo v mapě. Bude zabezpečeno načítání údajů o hnacích vozidlech a strojvedoucích z ostatních systémů (nástupy, plán, poznání strojvedoucích). Dále bude zjednodušena komunikace mezi strojvedoucími a dispečerem či vedoucím směny. Žádost o trasu bude probíhat přímo v DISC-OR bez nutnosti používat KADR;
- pro vedení ČD Cargo bude implementace DISC-OR znamenat zejména zkvalitnění operativního řízení vlaků. Díky propojení DISC-OR s datovými sklady budou k dispozici mj. informace o zpoždění vlaků, využití tras, hnacích vozidel a strojvedoucích.

Modul Místenkování

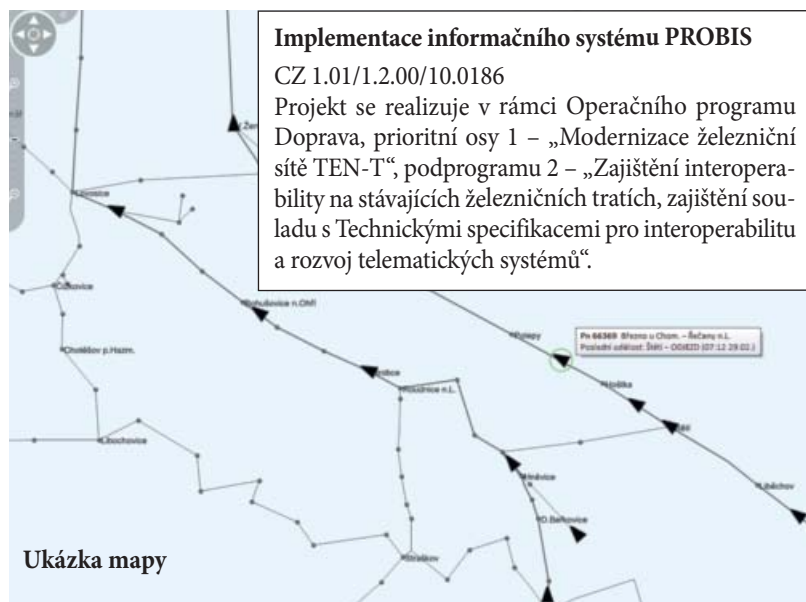
Zavedení DISC-M povede k zásadní změně přístupu k přepravám vozových zásilek. Zajištění kapacity pro přepravu zásilek umožní velmi přesné plánování práce vlakotvorných stanic, které je dnes omezeno na maximálně několik hodin před realizovaný děj.

Modul bude spolupracovat s ostatními aplikacemi PROBIS, které budou poskytovat i informace o vozech a zásilkách ze zahraničí. Díky tomuto propojení bude možné vyhledat spojení podle aktuálního jízdního řádu vlaků a následně přiřadit konkrétní vůz k množině všech vlaků, které daný vůz použije. K dispozici bude předpokládané využití vlaků, kde případné přetížení nebo nevytížení jednotlivých vlaků bude do systému hlášené s předstihem. Na základě těchto informací bude možné reagovat formou navýšení/snížení kapacity vlaku, objednání nové trasy, resp. odřeknutí celé trasy vlaku. Modul bude rovněž podporovat jak automatické přemístění v případě zpoždění přípojného vlaku, tak i manuální editaci s možností změn a místenkování netradičních přeprav.

Přínosy modulu:

- pro zákazníky bude podstatná garance času dodání zásilky a potenciální zrychlení přeprav;
- dispečerům - vedoucím směn bude v předstihu známé předpokládané vytížení vlaku a z něho vyplývající prostor pro operativní změny ve vlakotvorbě. Významně se tak zkvalitní práce dispečerů a vedoucích směn, protože jejich rozhodování bude podloženo vytížením vlaků. Zároveň bude DISC-M sloužit jako rychlá zpětná vazba pro vlakotvůrce, kteří dnes jen obtížně zjišťují dopad změn do skutečného provozu;
- pro vedoucí směn a další personál vlakotvorných stanic lze přínosy spatřovat zejména v přesnější specifikaci požadovaných přechodů vozů mezi vlaky. DISC-M bude umožňovat stanovení jednoznačného plánu práce pro celou stanic;
- pro vedení ČD Cargo bude implementace DISC-M znamenat zprůhlednění celého procesu přepravy jednovozových zásilek. Z toho vyplývá i zlepšení přehledu o využití vlaků i obsluhu manipulačních míst, o spolehlivosti celého systému dopravy i o spolehlivosti zákazníků. Díky DISC-M bude rovněž možné lépe identifikovat potenciální optimalizace celého systému svozu, rozvozu i dálkových relací.

Tým pro implementaci PROBIS



Operační program
Doprava



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Evropský fond pro regionální rozvoj
Fond soudržnosti

Spolupráce se osvědčila

Již v závěru roku 2009 vypsala logistický operátor DB Schenker Logistics výběrové řízení na zajištění železničních přeprav mezi stanicemi Vamberk a Pardubice-Rosice nad Labem. Předmětem řízení bylo zajištění přeprav produkce společnosti ESAB Vamberk do nově vybudovaného logistického skladu DB Schenker „Zelená louka“ v Pardubicích-Semtině.

Společnost ČD Cargo se výběrového řízení zúčastnila a předložila nabídku, která byla zadavatelem vyhodnocena jako nejvhodnější.

Britská společnost ESAB je jednou z největších globálních společností v oboru svařování s více než stoletou tradicí. ČD Cargo nabídlo DB Schenker řešení přepravy zásilek v krytých vozech

s posuvnými příčkami (Habbilns), které umožňují fixaci zásilek během přepravy a tím také eliminují případné poškození a následné reklamace za strany zákazníka. Během první poloviny roku 2010 byly upřesněny podrobné podmínky přeprav a bylo zahájeno jednání týkající se přípravy smluvní dokumentace. Vše vyvrcholilo koncem září 2010 realizací zkušebních přeprav za účasti zástupců ESAB Vamberk, ČD Cargo a DB Schenker. Cílem těchto přeprav bylo ověřit projednané podmínky v praxi a předvést zástupcům ESAB Vamberk, že jejich rozhodnutí zapojit do přepravy železnici bylo správné.

Zástupci ČD Cargo proškolili obsluhu ze správného nakládání zásilek do železničních vozů a jeho zajištění. Do prvních zkušebních vozů byl osazen nára-

zoměr, který vyhodnocoval síly rázů a otřesů během přepravy. Také výsledky této zkoušky jasně ukázaly, že zvolený způsob přeprav byl správný a kvalita železniční přepravy je na vysoké úrovni. Po úspěšně realizovaných zkušebních přepravách byl potvrzen termín zahájení pravidelných jízd. Bylo nutné ve velmi krátké době upravit technologii v přípojných stanicích Vamberk a Pardubice-Rosice nad Labem, zajistit odpovídající počet železničních vozů a proškolit zaměstnance. Díky aktivnímu přístupu vedoucích pracovníků PJ Česká Třebová bylo vše připraveno podle požadavků klienta ve zkráceném čase.

Od začátku měsíce října loňského roku tak mohly být zahájeny pravidelné přepravy šesti vozů Habbilns denně. Celkově se jedná o cca 2 000 tun zboží



Foto: Jaroslav Kvapil

týdně, včetně sobot, nedělí a státních svátků. Potvrzením trvale dobré spolupráce je 2 425 přepravených vozů za rok 2011, což představuje v průměru více než šest vozů mezi Vamberkem a Pardubicemi-Rosicemi nad Labem každý kalendářní den.

Společnosti ESAB Vamberk je i v letošním roce nabízena služba v pravidel-

ných časech, která umožnila odstranit problém na straně zákazníka s objednáním dostatečné kapacity silničních vozidel. Železniční vozy jsou navíc po dobu nakládky a přepravy využívány jako „pohyblivé sklady“.

S využitím tiskové zprávy DB Schenker připravil: Jaroslav Kvapil

Seriál

Zajímavé nákladní vozy: Vozy pro dlouhé zásilky (2)

Pod řadovým označením číslicí 4 a písmenem S se skrývá velké množství nákladních vozů a nákladních dvouvozových jednotek se zvláštními konstrukčními a přepravními vlastnostmi. Zčásti se již nejedná o vozy univerzální, ale zaměřené na specifické použití pro nákladku a vykládku. Tyto řady vozů se přepravují v loženém stavu zpravidla jen jedním směrem, prázdné se vrací zpátky jak vozy železničních podniků, tak i vozy soukromé.

Před několika lety se do Řetic z Belgie dováželo tabulové sklo ve vozzech řady 410 3 Limms vlastnické železnice DB. Ve vozzech byla speciální konstrukce ve tvaru A, kde na držácích byly uloženy tabule skla o velikosti 6-8x2,5 m. Tabule byly zajištěny bočními pákami s obložením. Dnes přepravy tabulového skla přešly na silnici.

Jedním z univerzálních vozů na naší železnici je řada 454 0 Sgs^{122.4} o ložné délce/šířce 18 680/2 660 mm a únosnosti pod „C“ 48,5 (90=56,5) tuny. Vozy mají pouze nízké čelo (600 mm), k upevnění a zajištění nákladu slouží boční háky. Mohou se na nich přepravovat kontejnery, kolová i pásová technika, ocelářské a betonářské výrobky, hutní polotovary atd.

Firma NH Trans vlastní vozy řady 454 2 Sgs o ložné délce/šířce 19 200/2 460 mm a únosnosti pod „C“ 58,2 tun. Vozy jsou vybaveny 2x osmi sklopnými klanicemi a nízkými, pouze 100 mm vysokými bočnicemi a čely. Obojí je sklopné. Používají se k přepravě armovacího a tyčového železa, různých ocelových profilů apod.

Po Evropě se pohybují vozy francouzských soukromých firem řady 454 1 o ložné délce/šířce 18 200/2 650 mm, určené pro přepravu kontejnerů a v poslední době i pro přepravu klanicových jednotek (viz náš PTL 385) se dřevem. Vozy vynikají nízkou vlastní vahou - jen 17 600 kg - a vysokou únosností pod „C“ až 62,4 tun.



Řada 471 0 Sps ÖBB

Trochu atypická je řada 453 9 Sgs železnice DB. Vagon určený pro přepravu kontejnerů má tlumicí čelníky s bezpečnostní zónou 50 cm a pohyblivou podlahu. To znamená, že kontejner je

uložen na čepch na podélníku a uvnitř mezi podélníky se pohybuje podlaha cca 30 cm v podélním směru. Využívají se pro přepravu chladicích a mrazicích kontejnerů s vlastním mrazicím nebo

Řada 471 2 Sns⁷²⁷ DB

chladicím ústrojím anebo pro kontejnery se zvlášť citlivým zbožím.

ČD Cargo vlastní vozy řady 453 6 Sgs^{142.3} pro přepravu kontejnerů s ložnou délkou 18 800 mm. Vozy jsou vybaveny tlumicími čelníky a jsou bez podlahy. To znamená, že kontejner pro vykládku nebo nákladku se musí z vagonu složit.

Belgický dopravce výměnných nástavb využívá pro přepravy vagon řady 457 7 Sgrs^{type 6432BO} o ložné délce 21 600 mm a únosnosti pod „C“ 57,7 a pod „D“ 65,7 tun.

Rakouské železnice mají velmi dobré vagony pro přepravu kmenů a různé řezaného dřeva. Vozy řady 471 0 Snpss

o ložné délce/šířce 19 600/2 720 mm, s vysokým pevným čelem a 2x osmi pevnými dvojitými klanicemi o ložné výšce 2 000 mm jsou vybaveny napínacím zařízením v kombinaci řetěz/lano. Vlastní váha vozu je 25 500 kg, únosnost pod „C“ 56,5 a pod „D“ 64,5 tuny.

Železniční podnik DB používá obdobné vozy řady 471 2 Sns⁷²⁷ o ložné délce/šířce 19 098/2 850 mm s 2x osmi dvojitými klanicemi o výšce 2 000 mm, s napínacím zařízením v kombinaci řetěz/lano. Vlastní váha je 26 300 kg, únosnost pod „C“ 53,5 a pod „D“ 63,5 tuny.

Firma Sobetra, registrovaná u slovenských železnic, používá pro přepravu dlouhých zásilek vozy řady 471 9 Sps o ložné délce/šířce 25 000/2 500 mm s pevnými pražci na podlaze a se 16 sklopnými klanicemi. Vzdálenost mezi vnitřními nápravami podvozků je 19 400 mm.

Železnice na Slovensku mají ve svém vozovém parku i vozy řady 472 3 Snpss o ložné délce/šířce 19 600/2 650 mm. Vozy jsou vybaveny dvěma pevnými vysokými čely, dvaceti příčnými pražci a 2x devíti dvojitými klanicemi o výšce 2 100 mm s napínacím zařízením k zajištění zásilek.

Připravuje: Ivan Votava

Věděli jste, že...

Klub IMC železniční historii zachraňuje i dokumentuje

Dovolte, abych se představil. Nejsem Angličan, i když mám anglické jméno: IRON MONUMENT CLUB. Jsem „křtěn“ vodou čtyř českých řek a pivem několika pivovarů. Jednoduše řečeno – jsem rodilý Plzeňák.

Jsem jednou ze zakládajících základních organizací občanského sdružení Český svaz ochránců památek a sdružují zájemce o technické památky, zejména o historii železnic. Jako zmíněná základní organizace funguji od roku 1990, ovšem členové klubu se touto činností zabývali, nezávisle na oficiálních strukturách, již od první poloviny 80. let. Během existence klubu objevili a zachránili několik parních lokomotiv, historických železničních vozů i stabilních parních strojů.

Sbírka exponátů se během několika desetiletí rozrostla na slušnou řádku položek – osobní, rychlíkové i služební vozy, parní stroje používané v provozech lihovaru i stabilní parní stroje pro pohon čerpadel ve vodárnách ČSD. Stěžejními exponáty jsou ovšem parní lokomotivy, z nichž „vlajkovou lodí“ je lokomotiva 475.111, vyrobená firmou Škoda Plzeň v roce 1947 pro vozbu vlaků osobní i nákladní dopravy, známá jako Šlechtična. Ostatní lokomotivy v mém inventáři jsou neprovozní: tendrová parní lokomotiva 433.025, výrobce ČKD Praha 1948, nákladní parní lokomotiva 556.0210, výrobce Škoda Plzeň 1953, jakož i průmyslová parní lokomotiva typu CS 400, která je výrobkem ČKD Praha z roku 1956. S posledně jmenovanou se však mohou seznámit návštěvníci prohlídkového okruhu pivovaru Plzeňský Prazdroj, jehož je součástí.

Společně se Škoda Bus Clubem Plzeň vlastním historický autobus Škoda 706

RTO Lux z roku 1961. Činnost mých členů směřuje ke stálému rozšiřování sbírky, jakož i ke spolupráci s ostatními, podobně zaměřenými organizacemi z tuzemska i zahraničí. Další aktivitou je i vydávání pohlednic, plakátů, odznaků a propagačních materiálů se železniční tematikou. Mými nejvýznamnějšími partnery na poli železničního muzejnictví jsou regionální muzeum Techmania Plzeň a Železniční muzeum Lužná u Rakovníka.

Nejvíce mě ale lidé znají právě díky Šlechtičně. Lokomotiva 475.111 dojezdila v pravidelném provozu v roce 1977. Po střídání majitelů byla nakonec v roce 1990 předána mně, klubu IMC Plzeň. V letech 1993-1996 zásluhou mých členů, obětavých nadšenců, kteří při její opravě odpracovali ve svém volnu tisíce brigádnických hodin, jakož i díky podpoře ochotných partnerů, byla parní lokomotiva znovu uvedena do provozuschopného stavu a v srpnu 1996 opět vyjela vlastní silou. Krátce na to byla slavnostně pokřtěna jménem „Plzeň“ primátorem města. Od té doby se tato jedna z nejhezčích parních lokomotiv na světě představuje v čele zvláštních vlaků nejen v regionu západočeském, po České republice, ale i v zahraničí (Německo, Polsko).

Stěžejními akcemi jsou Slavnosti svobody v Plzni a domažlické Chodské



slavnosti. Dále pak, společně s plzeňským vojenským historickým klubem K. und k. Infanterie Regiment No. 35-2. kompanie, je to rekonstrukce bitev 1. světové války, kdy zvláštní vlak přiváží vojsko i diváky na „bojiště“. Ovšem nejen na četných akcích pro širokou veřejnost, ale i na objednávku pro účely propagace či firemní prezentace, v čele nákladních vlaků, jakož i pro účely zatěžkávacích zkoušek mostních i jiných konstrukcí bylo možno stroj 475.111 v minulých letech vidat.

Bohužel, musím použít času minulého. Mé „vlajkové lodí“ dne 24. 10. 2011 skončila technická způsobilost provozu kotle a je v současné době neprovozní. A jak to už v „mých kruzích“, neziskových organizacích, kdy musejí veškerý chod zajistit dobrovolní členové, chodí, znovuvedení do provozu není zrovna jednoduché. A je to běh na delší trať. Již z hlediska technického nastal problém vzhledem k nefunkčnosti původního zhotovitele oprav. Hlavním oříškem je ale faktor finanční (odhad je cca 2,5 milionu Kč). Na

opravu přispěl Plzeňský kraj a Nadace 700 let města Plzně (poskytl příspěvek na nákup kotlových trub), od příznivců Šlechtičny přišlo na náš účet již 71 000 Kč, členové podali žádosti o dotace i na další subjekty. Na výsledky podaných žádostí zatím čekám. Nejnovějším příspěvkem je výhra mého projektu (spojená s dotací) ve veřejném hlasování „Prazdroj lidem“.

Pokud byste se vy, čtenáři i moji sympatizanti, chtěli zapojit a pomoci mé Šlechtičně k znovuzrození, vaši pomoc uvítám (č. ú. 279871873/0300, var. symb. 475111). I přesto, že zatím není zajištěna celá částka na opravu, v předstihu moji členové již v listopadu 2011 zahájili demontáž lokomotivy za účelem prohlídky a stanovení přesného rozsahu opravy. Doufám, že i s vaší pomocí se společně podaří Šlechtičně 475.111 co nejdříve znovu vyjet. Informace o mně i o postupu opravy naleznete na www.imcplzen.cz.

Váš IMC Plzeň

Připravila: Jana Běhounková

Ze zahraničí

NĚMECKO

Obavy evropských drah o výnosy

Zvýšení ziskovosti je pro velkou většinu evropských drážních podniků nejdůležitějším cílem. Celkem 93 procent z nich usiluje o snížení vlastních nákladů a chce zlepšit služby, aby si zvýšily příjmy. K těmto výsledkům došla studie „Executive Rail Radar 2011“ od poradenského domu Roland Berger Strategy Consultants, sídlícího v Mnichově. Zajistit financování a zvýšit příjmy je pro 41 procent vedoucích pracovníků největší obtíž. Důvodem pro tlak na snižování nákladů je konkurence, která s liberalizací trhů velmi vzrostla. Tento tlak trvá i přesto, že již bylo dosaženo z části pozoruhodných výsledků ve zvyšování produktivity.

Ochablá výnosnost je jedním z brzdících momentů, proč se podle studie dřívější státní dráhy neprodávají. Celkem 47 procent dotázaných považuje privatizaci za hodnou úsilí. Pro 55 procent to je větší nezávislost na politickém rozhodování. Úsilí však ztroskotává hlavně na nerozhodnosti majitelů nebo na nedostatečných výnosech, jež odrazují potenciální investory. 21 procent manažerů vychází z toho, že jejich podniky budou do roku 2020 privatizovány alespoň zčásti. Svoji spásu podniky někdy hledají v zahraničním angažmá.

ŠPANĚLSKO

Přístav Barcelona profituje z drážních kyvadel

Přes projevující se krizi v zemi došlo v barcelonském námořním přístavu do listopadu 2011 ve srovnání se stejným obdobím před rokem ke zvýšení objemu překládky kontejnerů o 46 procent na 139 171 TEU (jednotek o délce 20 stop). Tento enormní nárůst je podle vedení přístavu dán především modernizací drážního napojení.

Zatímco podíl kontejnerů přepravovaných po dráze v zahraniční činnosti přístavu činil v roce 2006 jen 2,5 %, zvýšil se nyní na 11 procent. Vyšší zapojení železnice se projevilo také v přepravě automobilů, kde došlo k navýšení o 28 procent. Dcera VW, automobilka SEAT, vyrábějící v Barceloně, přepravuje svá vozidla do přístavu po železnici. Drážní podíl na odvozu produkce se zvýšil o 34 procent.

ŠVÉDSKO

KappAhl prodloužil logistický kontrakt

Společnost Green Cargo Logistics a podnik KappAhl prodloužily své logistické partnerství na dalších pět let. Koncepte distribuce pro zavěšené a ležící oblečení pro 268 obchodů řetězce KappAhl ve Švédsku a Norsku je založena na intermodální dopravě.

Celkem 200 000 krychlových metrů konfekčního zboží se přepravuje drahou na delší vzdálenosti a automobily je rozváží. Green Cargo Logistics je obchodní složkou švédské státní dráhy Green Cargo. Na šesti místech se provozují logistická centra o celkové skladové výměře 260 000 m². CBC

Cestopis

U kolébky anglické průmyslové revoluce: Ironbridge George

Dokončení z minulého čísla

Po návštěvě expozic, které jsme navštívili v minulém vydání Cargováku, se přesuneme do východní části Ironbridge George, kde nás čekají neméně zajímavé atrakce. Nejprve se zastavme v Coalport China Museu.

V polovině 19. století patřila tato porcelánka k největším v Británii a její jméno bylo synonymem vysoké kvality. Vyráběla se zde především imitace čínského porcelánu. V muzeu nalezneme nejen kolekci porcelánu z 19. století, umístěnou v jedné z vypalovacích pecí, ale návštěvník se zde může krok za krokem seznámit také s technologií výroby porcelánu od točení na hrnčířském kruhu až po malování a zclacení. Je možné si i nějakou drobnost vyrobit.

Pár minut pěší chůze po břehu vodního kanálu nás dovede ke dvěma skutečným raritám. Tou první je podzemní chodba sloužící k těžbě bitumenu (Tar Tunnel). Ložisko asfaltu objevili dělníci při kopání kanálu v roce 1787 a asfalt, dříve používaný pro utěšňování lodí nebo třeba v lékařství, prosakuje přes zeď v chodbě dodnes. Druhá zajímavost se týká lodní dopravy. Jedná se o lanovou dráhu z roku 1793, po které se spouštěly lodě naložené uhlím z horního kanálu do říčního přístavu Coalport na řece Severn. Svou váhou vytahovaly prázdné lodě po druhé koleji nahoru do kanálu.

V Jackfield Tile Museu na pravém břehu řeky čeká návštěvníky seznámení s výrobou dlaždic. Ty se v tamější oblasti vyráběly již v 17. století, ale teprve ve viktoriánské éře se stal Jackfield slavný. Z hlíny těžené nedaleko se ve dvou výrobnách, v Maw a Craven Dunnillu, vyráběla široká škála dlaždic. V druhé uvedené továrně se nachází již zmiňované muzeum. Je v něm vystavena sbírka dekorativních dlaždic a obkládaček vyráběných od 50. let 19. století do 60. let 20. století a je možné si tu prohlédnout i technologii výroby. Na pravém břehu můžeme ještě nahlédnout do expozice muzea dýmek (Broseley Pipeworks). Výroba dýmek zde byla ukončena v roce 1950 a nyní je vše v původním stavu.

Možná si řeknete, že průmyslu už bylo dost, ale čeká nás ještě poslední muzeum nebo spíše skanzen. Nebojte se, na své si přijdou všichni návštěvníci.



Brány městečka Blists Hill Victorian Town se otevírají a my máme možnost nahlédnout do života v Ironbridge George před sto lety. Záměrem muzea, ležícího na terasách a svahu návrší



o rozloze 17 ha, je ukázat skutečnou práci v řemeslnických dílnách a průmyslových provozech, stejně jako tehdejší způsob života dělníků. Na místě starého uhelného dolu Blists Hill, který zásoboval hutě v Ironbridge George, dnes stojí soubor obnovených budov z 19. století.

Hned na začátku prohlídky si nezapomeňte v bance směnit peníze – tehdejší mince budete totiž potřebovat, rozhodnete-li se pořídit si nějaký dobový suvenýr v některém z mnoha krámků nebo se občerstvit v místní hospodě. Obslouží vás figuranti v dobových kostýmech. A obchodů je tu skutečně nepočítaně – drogerie, řeznictví, cukrárna, pekárna, fotoateliér; stejně jako dílen – svíčkařská, cínařská nebo štukatérská dílna, tiskárna, pila a mnoho dalších. Dominantu muzea tvoří kompletní železárna a slévárna s martinskými pecemi, které dodnes produkují litinové suvenýry. Nachází se tu i parní stroj z roku 1840.

Naproti na terase těsně u svahu se za-

chovala již nefunkční slévárna z let 1832–1844. Ve spodní části skanzenu stojí také loděnice a škola z obce Stirchley, ve které slečna učitelka podává výklad o školství. Na svahu u bukového lesa nad roklí, spadající do hlubokého kaňonu řeky Severn, je malá dvojdielná chalupa dělnické rodiny, postavená z neopracovaného kamene roku 1861 v obci Little Dawley. Pozemní lanovkou nebo spíše výtahem dojedeme k Shropshire kanálu, po jehož břehu můžeme dojít na jednu stranu k horní stanici již zmiňované lanové dráhy a na straně druhé k objektu samotného dolu Blists Hill s těžní věží a přístavištěm. Na druhém břehu kanálu stojí také stará cihelna z poloviny 19. století. Prohlídka muzea vám zabere nejméně tři hodiny, ale je pravděpodobné, že zde příjemně strávíte mnohem více času.

Od roku 1986 se Ironbridge George, tedy most s přilehlým údolím řeky Severn, nachází na Seznamu světového dědictví UNESCO.

Text a foto: Michal Roh

Premiéra Zimní cargiády se vydařila

Úspěšnost a prosperita každé firmy závisí v první řadě na lidech, tedy vlastních zaměstnancích. Ovšem nejen na jejich odborných znalostech, pracovní morálce, ale také na tom, jak dokáží navzájem spolupracovat a vytvářet efektivní pracovní týmy.

To samozřejmě platí i ve společnosti ČD Cargo, která je tvořena množstvím větších či menších vzájemně kooperujících pracovních kolektivů. Upevňování vzájemných vazeb mezi zaměstnanci i tvorba a rozvoj pracovních týmů tak rozhodně nejsou zanedbatelným faktorem pro zvyšování motivace, produktivity práce a celkové spokojenosti zaměstnanců, což se v konečném součtu vždy pozitivně odráží na výsledcích celé firmy.

To bylo také prvotním impulsem pro přípravu a organizaci historicky prvního setkání vybraných reprezentantů průřezově všech odvětví a útvarů ČD Cargo pod názvem Zimní cargiáda 2012. Svým charakterem teambuildingová akce byla zaměřena především na rozvoj těch kompetencí jednotlivých účast-

níků, které jsou klíčové pro účinnou týmovou spolupráci. Jde například o schopnost týmové komunikace, řešení problémů, empatie, schopnost poskytování podpory či rozdělení týmových rolí.

Dne 8. března se sjelo do nově zrekonstruovaného hotelu Jezerka v CHKO Železné hory u sečské přehrady téměř osm desítek účastníků z celé republiky. Všechny vítalo vpravdě zimní počasí. Přes noc napadlo téměř 10 cm sněhu a i po celý den sněžení nepřestávalo.

Účastníci, rozdělení do deseti týmů, po celý den společně bojovali v jednotlivých disciplínách, v nichž o úspěchu rozhodoval výkon týmu jako celku. Každý tým si zvolil i speciální název, a tak jsme mohli na trati potkat třeba Bílou vločku, Šrouby a matice, Šmelináře, Mladou páru či Hlavní tah. Po celý den komentoval sportovní dění známý sporták Vojtěch Bernatský, jenž svým velkým akčním rádiem dokázal obsáhnout všechna sportoviště a ještě při tom všechny udržoval ve skvělé náladě.

Nejnáročnější byl soutěžní pětikilo-

metrový „polární okruh“ v okolních leších, na němž kromě rychlosti rozhodovalo i úspěšné zvládnutí vložených disciplín, například vědomostního kvízu, pavučiny či hodu kroužky. Bohužel, noční sněžení proměnilo trať místy v záludné skryté ledové koryto, kde kromě spousty groteskních pádů došlo i k několika menším úrazům. Nic to ale nezměnilo na chuti jednotlivých týmů poprat se i s ostatními disciplínami. Ty čekaly v blízkém okolí hotelu. Sněžné mikádo, polárníkům volejbal, hod míčky, potrubní pošta či orientační štafeta důkladně prověřily soudržnost všech týmů a jejich schopnost spolupráce a mnohdy i invence. Celkovým vítězem Zimní cargiády se stal tým s příznačným názvem Bílá vločka, za kterým se skrývali zaměstnanci Odboru finančního řízení GR.

Program cargiády tím však zdaleka nebyl vyčerpán. Po krátkém odpočinku následovalo večerní zápolení v karaoke show. Každý tým předvedl jednu vybranou skladbu, o vítězi rozhodoval nejen zpěv, ale celkový dojem, tedy choreografie, kostýmy, líčení či scénář. Překvapili především Slamáci, jejichž některé „holky z naší školky“ jen málokdo dešifroval. Pomyslného Zlatého slavíka si ale odvážela opět Bílá vločka. Vydařený večer gradoval závěrečnou diskotékou.

Ráno se všichni rozjžděli na svá pracoviště po celé republice doslova nadšení z vydařené akce, což bylo tou největší odměnou organizátorům z oddělení marketingu Odboru komunikace a kanceláře představenstva GR. Opět se potvrdilo, že ČD Cargo disponuje kvalitním a soudržným pracovním týmem. Již nyní se můžeme těšit na letní pokračování cargiády.

Zdeněk Šiler

Foto měsíce



Už řadu let můžeme sledovat debaty o tom, zda na Zemi dochází ke globálnímu oteplování. Určitě jasno mají v dané problematice všichni, kteří každoročně zajišťují provoz vlaků v horských oblastech. Pořádně se zapotí například na trati mezi Chomutovem a Vejprty, kde se veškerá technika zcela ztrácí ve sněhových zářezích. Dokazuje to i snímek Miloše Matějky z Chomutova, který jsme pro jeho nevšední zimní půvab zařadili jako dnešní Foto měsíce.

Vydavatel ČD Cargo, a. s.
www.cdcargo.cz

Redakční tým: Odbor komunikace a kanceláře představenstva
spolu s odbornými útvary GR
Tisk, sazba a grafická úprava:
DTP Futura, s.r.o.

Adresa redakce: Odbor komunikace a kanceláře představenstva,
Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 – Holešovice
e-mail: cargovak@cdcargo.cz
Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 19835

