

Vážení čtenáři,

rok 2020 dospěl do svého závěru. Nebyl jednoduchý, to ostatně potvrdí i účastníci naší vánoční ankety, jejichž hodnocení letošního roku naleznete uvnitř čísla. Ale jak se říká, něco zlé je pro něco dobré. Třeba pokles poptávky v osobní dopravě zrychlil naše vlaky. Naopak do našich životů přinesl covidový rok, samozřejmě kromě různých negativních aspektů, určité zklidnění a zpomalení. Silvestrem to však nekončí. Ani následující období určitě nebude jednoduché. I kdyby Covid-19 mávnutím kouzelného proutku zmizel, jeho dopady nás budou ovlivňovat ještě řadu měsíců a možná i let. Čelit budeme zcela určitě dalším osobním i pracovním výzvám. Bude však jen dobře, když určité zpomalení nebo spíše zklidnění v našich životech zůstane. Všechny problémy pak budou zcela určitě snáze uchopitelné a řešitelné.

Rád bych, jménem celého redakčního týmu, poděkoval všem čtenářům našeho magazínu za přízeň a věřím, že i v příštím roce bude Cargovák plný zajímavých informací. Přeji nejen našim zaměstnancům příjemné a pohodové prožití vánočních svátků a do nového roku zdraví a optimismus.

Michal Roh



Vánoce jsou křesťanské svátky narození Ježíše Krista. Věřící i ateisté je chápou jako svátky klidu, lásky a vzájemného porozumění. Vánoce jsou spojeny s mnoha tradicemi a zvyky – nejznámější je zdobení stromečku, pečení cukroví a samozřejmě obdarování druhých. Také ČD Cargo si je vědomo své společenské odpovědnosti a pomáhá druhým. Spolu s Českými drahami založilo **nadační fond** na pomoc železničářům v těžkých životních situacích (více uvnitř čísla) a dlouhodobě také spolupracuje se sociálním družstvem **Diakonie Broumov**. Do stanice Broumov putují desítky vozů s humanitárním zbožím ročně. Činnost Družstva je v současné době velice komplikovaná, proto se ji snažíme maximálně usnadnit.

Foto: Tomáš Ságner

Naší strategií je zákazník

OBSAH

04

15 let technologie Innofreight u ČD Cargo

Již 15 let nabízí ČD Cargo svým zákazníkům zajištění přeprav různých druhů zboží s využitím moderní technologie Innofreight.



05

Aktivity ČD Cargo na Slovensku a v Maďarsku

S lokomotivami ČD Cargo se dnes můžeme běžně setkat i na Slovensku a v Maďarsku. Ve druhé jmenované zemi zajišťujeme především dopravu dřeva.



Dne 1. dubna 2020 byl novým členem představenstva ČD Cargo jmenován **Ing. Radek Dvořák**. Do jeho gesce patří především obchodní činnost, proto jsme mu po více než půl roce „angažmá“ v naší společnosti položili několik otázek týkajících se nejen aktuální situace, ale zejména výhledu a plánů do budoucna. Rozhovor s **Radekem Dvořákem** je také symbolickým zakončením miniseriálu rozhovorů s vedoucími jednotlivých komoditních skupin odboru obchodu ČD Cargo.

» **Rok 2020 je pomalu u konce. Jak ho v této nelehké době můžete hodnotit z pohledu obchodu ČD Cargo?**

Společnost ČD Cargo, stejně jako celou ekonomiku, postihla pandemie COVID-19. V průběhu jara tohoto roku tak bylo naším cílem maximálně eliminovat ztráty, což si myslím, že se nám podařilo. V meziročním srovnání tržeb z vlastní přepravy bychom neměli propadnout o více než 10 % a zároveň jsme zastavili propad tržního podílu ČD Cargo. Nyní je ovšem důležité, jak se podaří nastavit smluvní vztahy pro obchodní rok 2021 a realizovat změny, které jsme si stanovili ve střednědobé obchodní strategii.

» **Co je základním stavebním kamenem této obchodní strategie?**

Naše společnost má jasnou vizi. Zachovat si pozici lídra na trhu železniční nákladní dopravy v České republice



Ing. Radek Dvořák

a ještě intenzivněji rozvíjet aktivity v evropském regionu. Primárním cílem obchodu tedy musí být tuto vizi naplňovat. Identifikovali jsme konkrétní rozvojové aktivity pro zvýšení přepravních výkonů a tržeb s celkovým pozitivním dopadem do hospodaření společnosti, a to v co nejkratším možném čase. Bude také nutné neustále posilovat naši konkurenceschopnost, a to především zvyšováním efektivity provozních činností a přizpůsobením kapacit aktuálním požadavkům zákazníků. I v příštím roce bude proto pokračovat obnova a modernizace vozidlového parku.

» **Jaký je hlavní ekonomický cíl obchodu pro rok 2021?**

Vzhledem k negativnímu výkyvu hospodářského výsledku společnosti v roce 2020 v důsledku opatření proti šíření pandemie COVID-19 bude hlavním cílem společnosti pro rok 2021 především stabilizace ekonomické situace a návrat do černých čísel. Za tímto účelem byla již v roce 2020 připravena a zahájena realizace řady opatření k využití obchodních příležitostí. V řeči čísel plánujeme růst tržeb zpět na úroveň cca 9 mld. Kč, tedy o cca 10 %.

» **Jak těchto cílů dosáhnout?**

Především realizovat to, co máme vymyšlené ve strategii. V otázce obchodní filosofie panuje v rámci společnosti vždy velmi jasná a rychlá shoda, což je nutné ocenit. Musíme se ale naučit rychleji tyto náměty uvádět do praxe, více vnímat potřeby zákazníků a být zákazníkům hlavně blíž. I my přeci umíme nabídnout nejen přepravu zboží po železnici, ale komplexní službu přepravy z bodu A do bodu B. V tomto pro změnu budeme do obchodních jednání více zapojovat i naši dceřinou společnost ČD Cargo Logistics. A o tomto naše obchodní filosofie musí být. Jsme zkušená, komplexní a flexibilní společnost, a přesně z toho důvodu nás zákazník chce.

» **Jaké jsou tedy konkrétní pilíře obchodní strategie ČD Cargo?**

Máme jasný plán jaké přepravy budeme nabízet. Jsme díky našim pobočkám usazeni v Německu, Rakousku, v Polsku, na Slovensku a nově v Maďarsku, čímž můžeme nabídnout rychlé přepravy na vlastní licenci napříč Evropou, a to včetně směřování mimo Českou republiku. Budeme se zaměřovat na nové trhy, chceme být lídrem v nových trendech na trhu. Máme zpracované dílčí strategie všech komodit včetně nutnosti podchycení změny tradičních komodit na nové. Vyvíjíme velké úsilí v rozšíření našeho zázemí

Pokračování na str. 2

Naší strategií je zákazník

Dokončení ze str. 1

a infrastruktury ve smyslu překladišť a potenciálních terminálů, díky čemuž budeme schopni nabídnout větší efektivitu a širší portfolio přeprav. Chceme ve větší míře nabízet přepravy včetně první a poslední míle. Pracujeme také na tom, aby smlouvy a jejich dodatkování byly tzv. „na jeden podpis“ a přepravní dokumenty pokud možno co nejvíce v elektronické podobě.

► Plánuje tedy ČD Cargo další rozvoj svých aktivit v zahraničí?

Je to jeden z klíčových prvků dalšího rozvoje. Budeme určitě pokračovat v zahraniční expanzi, a to především posilováním pozice na německém a rakouském dopravním trhu (prostřednictvím poboček Niederlassung Deutschland a Wien). ČD Cargo chce rozšiřovat svou působnost také na polském, slovenském, maďarském a rumunském trhu, kde společnost působí prostřednictvím své vnučky CD Cargo Hungary. Proces expanze tím ale určitě nekončí.

► Zaujala mě zmínka o první a poslední míli, to je takový evergreen. Je v silách ČD Cargo tento koncept opravdu spustit?

Zpracovali jsme analýzu ekonomických dat o lokaci firem, jejich obratu, předmětu podnikání a s potenciálem přeprav pro železniční dopravu. Na základě je připraven pilotní provoz svozu/rozvozu zásilek k a od vlaku ve dvou vybraných regionech. Následně si vyhodnotíme výsledek a v případě dostatečně pozitivního efektu před námi bude stát výzva jak tento projekt implementovat celoplošně. Na každý pád v tomto vidíme potenciál tržeb v řádu desítek milionů ročně.

► Druhé zajímavé téma, terminály. Má podle Vás ČD Cargo dostatečné zázemí pro kombinovanou přepravu?

Já vnímám situaci jednoznačně. Společnost velikosti ČD Cargo aktuálně nemá dostatečné kapacity terminálů k využití, a tedy nemůže nabízet odpovídající rozsah služeb s tím spojený. Proto nyní detailně řešíme dvě lokality, u kterých vyhodnocujeme jejich potenciál a potřebu investic. Souvisejícím tématem je navázání spolupráce se zahraničními terminály, operátory, v rámci zajištění nočních skoků/přeprav. To představuje pro ČD Cargo významný potenciál v zisku nových tržeb a zvýšení rychlosti přeprav.

► Mluvil jste o zjednodušení smluvních vztahů, co se podařilo nastavit již pro rok 2021?

ČD Cargo neustále hledá cesty, jak zjednodušit proces zasmulňování. Před třemi lety jsme s našimi zákazníky začali uzavírat nové Rámcové smlouvy o přepravních a platebních podmínkách, které nahradily starší Smlouvy o centrálním zúčtování. Díky uzavření těchto Rámcových smluv jsme mohli přejít na režimu uzavírání tzv. Zákaznických dohod, které byly výrazně stručnější a srozumitelnější než dříve používané Zákaznické tarify. Od příštího roku se chceme posunout opět o krok dále – Zákaznická dohoda bude výrazně zjednodušena. Díky přesunu vybraných ustanovení o přepravě skupin vozů do Smluvních přepravních podmínek docílíme stavu, kdy bude v podstatě postačovat jednoduchá cenová tabulka doplněná o minimum nutných údajů z textové části Zákaznické dohody. Celé vedení firmy i obchodní manažeri společnosti ČD Cargo jsou v případě zájmu zákazníků připraveni smlouvy podepisovat elektronicky. Je to však jen první krok na cestě ke komplexní digitalizaci přepravní dokumentace.

► V čem bude tato digitalizace spočívat?

Cílem je zvýšit kvalitu poskytované

služby díky lepší komunikaci a zpětné vazbě se zákazníky. Konkrétně hovoříme o plnohodnotném digitalizovaném zakázkovém listu, celkovém zjednodušení a digitalizaci přepravní dokumentace od poptávky, přes realizaci přepravy až po dodání a platbu. Zásadní součástí úpravy systému bude i schopnost včasného informování zákazníka v případě změny parametrů služby. Toto vše máme ambicí plně implementovat v průběhu roku 2021.

► Jak vnímáte z obchodního hlediska střednědobou budoucnost v jednotlivých komoditách?

My jsme si společně s komoditními manažery sestavili dílčí strategii každé komodity, vyspecifikovali velikost trhu a možnosti rozvoje v následujících 3 – 5 letech. Předpokládáme, že klíčovými komoditami bude i nadále automotive, dřevo, chemie, kombi a železo. Složitá budoucnost čeká komoditu pevná paliva, kde bude nutné se zaměřit na nové zboží – štěpku, odpady nebo alternativní zdroje energie. Téma logistiky komunálního odpadu a odpadového hospodářství také nepochybně začne hrát významnější roli a představuje pro dopravce, tedy i pro ČD Cargo další významný potenciálem nových tržeb.

► Je ve výčtu obchodních projektů ještě nějaký další, který stojí za to zdůraznit?

Ano. Jde o implementaci nové cenotvorby. Ve všech odvětvích je otázka kvalitně nastaveného pricingu nesmírně důležitá. Nabídková cena v sobě musí odrážet široké spektrum vstupních parametrů, od samotné ekonomiky a nákladů, přes sezónnost a kapacitní možnosti až po výstupy z interního CRM. V rámci ČD Cargo je již nový model zpracován, jeho implementaci chceme ideálně stihnout také tak, aby bylo vše funkční pro obchodní rok 2022

► To je opravdu hodně ambiciózních projektů.

Souhlasím. Čeká nás nepochybně významný obchodní rok 2021. Rok, kdy musíme dokázat, že naše ambice a cíle se stanou realitou a my i zákazníci budeme ze vzájemné spolupráce benefitovat. Je to velká výzva zejména pro obchod, ale musíme být v úzké součinnosti s kolegy z provozu a v rámci ČD Cargo vůbec. Naše společnost zkrátka musí jít naproti zákazníkovi, nikoliv čekat, že zákazník přijde k nám. Trh a zákazníci se mění a je na nás na tyto změny včas zareagovat. Je to základ pro náš dlouhodobý úspěch.

Než zahájíme obchodní rok 2021, dovolte mi, vzhledem k blížícím se vánočním svátkům, poděkovat našim zákazníkům za spolupráci v roce 2020. Do nového roku přeji našim stávajícím i budoucím obchodním partnerům, svým kolegům a všem našim zaměstnancům klidné prožití vánočních svátků v kruhu blízkých a do nového roku především zdraví, stabilitu a také maximum zrealizovaných přeprav se společností ČD Cargo.

Připravil: Michal Roh
Foto: Archiv ČD Cargo

Personální změny ve společnosti

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 345. zasedání konaném dne 24. listopadu 2020

schválilo

- ke dni 31. 12. 2020 odvolat pana **Ing. Jiřího Tylicha** z pracovní pozice ředitele Střediska oprav kolejových vozidel (SOKV) Ostrava,
- s účinností od 01. 01. 2021 obsadit pana **Ing. Pavla Lekki** do pracovní pozice ředitele Střediska oprav kolejových vozidel (SOKV) Ostrava.

Změny ve vedení společnosti

Dozorčí rada společnosti ČD, a.s., na svém řádném zasedání dne 3. prosince 2020 zvolila nového předsedu představenstva a generálního ředitele ČD, a.s., kterým se od 4. prosince 2020 stal pan **Ivan Bednárik, MBA**.

Představenstvo společnosti České dráhy, a.s., při výkonu působnosti valné hromady společnosti ČD Cargo, a.s., na svém jednání dne 4. prosince 2020 rozhodlo o odvolání pana **Ivana Bednárika, MBA** z funkce člena představenstva ČD Cargo, a.s., zvolení pana **Ing. Tomáše Tótha** do funkce člena představenstva ČD Cargo, a.s.

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém mimořádném jednání konaném dne 4. prosince 2020 s okamžitou účinností pozastavilo pana **Ing. Tomáši Tóthovi** výkon funkce Výkonného ředitele, zvolilo pana **Ing. Tomáše Tótha** do funkce předsedy představenstva ČD Cargo, a.s.

Organizační změny ve společnosti od 1. ledna 2021

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 345. zasedání konaném dne 24. listopadu 2020 schválilo 74. změnu interní normy ORz3-A-2007 „Organizační řád ČD Cargo, a.s.“, na základě které dochází s účinností od 1. ledna 2021 k těmto zásadním změnám:

na centrální úrovni v působnosti

- Odboru řízení přeprav (O16), se mění názvy oddělení a skupin, ruší se bez náhrady skupina zákaznické centrum (O16/11),
- Odboru obchodu (O6), v oddělení mimořádných zásilek a ostatních komodit (O6/5) se ruší obě skupiny, tj. skupina mimořádné zásilky (O6/51) a skupina logistika (O6/52).

na výkonné úrovni v působnosti

- PJ Brno**
 - ruší se **PP Otrokovice**. Obvod obslužnosti Otrokovice a jednotlivá pracovní místa (PM) přecházejí do obvodu PP Břeclav. Obvod obslužnosti Veselí nad Moravou a jednotlivá PM přecházejí do obvodu PP Brno Maloměřice.
- PJ České Budějovice**
 - ruší se **PP Protivín**. Obvod obslužnosti a jednotlivá pracovní místa PM přecházejí do obvodu PP České Budějovice.

3. **PJ Česká Třebová**

- ruší se **PP Týniště nad Orlicí**. Obvod obslužnosti a jednotlivá pracovní místa PM přecházejí do obvodu PP Hradec Králové.

4. **PJ Ostrava**

- ruší se **PP Bohumín**. Obvod obslužnosti a jednotlivá pracovní místa PM přecházejí do obvodu PP Český Těšín.

- ruší se **PP Valašské Meziříčí**. Obvod obslužnosti a jednotlivá PM přecházejí do obvodu PP Olomouc.

5. **PJ Praha**

- ruší se **PP Kolín**. Obvod obslužnosti a jednotlivá pracovní místa PM přecházejí do obvodu PP Nymburk. Obvod obslužnosti Mělník a Všetaty (PP Nymburk) přejdou do obvodu PP Mladá Boleslav.

6. **PJ Ústí nad Labem**

- ruší se **PP Lovosice**. Obvod obslužnosti a jednotlivá pracovní místa PM přecházejí do obvodu PP Ústí nad Labem - západ.

Organizační schéma společnosti k 1. lednu 2021 najdete jako vloženou přílohu tohoto čísla Cargovák. Organizační řád ČD Cargo, a.s., a jednotlivé organizační řady PJ, jsou v platném znění ke dni 1. ledna 2021, zveřejněny v prostředí portálu ČD Cargo, v úložišti interních norem.

Věra Drncová

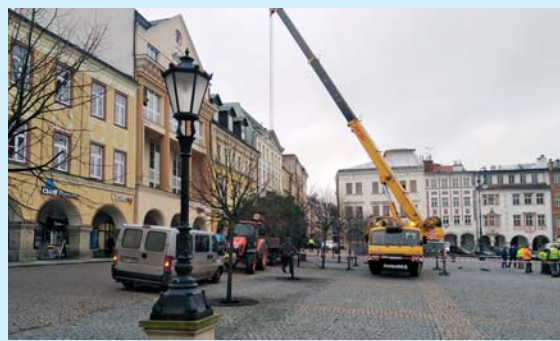
Vánoční strom v Trutnově

Instalace vánočních stromů je v mnoha českých městech tradiční událostí. Nejinak je tomu v třicetitisícovém Trutnově. V tomto městě je ovšem tradiční i spolupráce Technických služeb a ČD Cargo při této akci.

Strom pro adventní období dostalo město darem ze soukromé zahrady v Poříčí. Jelikož probíhá rekonstrukce pěší zóny, nebylo možné dovézt strom na náměstí po Horské ulici, ale musel být dopraven úzkými uličkami z druhé strany náměstí. Na náměstí již čekal autojeřáb AD 28 společnosti ČD Cargo, konkrétně ze střediska v Kalné Vodě. Během necelé hodiny pak byl strom společnými silami pevně usazen. Letošní smrk pichlavý je menší a užší, právě s ohledem na obtížnost dopravy. Vyzdobený je sedmdesáti zlatými koulemi, řetězy s efekty a animovanými hvězdami, které jsou během dne bílé a ve tmě svítí. Poprvé se rozzářil

první adventní neděli, tzn. 29. listopadu 2020. A i když se letošní advent musí obejít bez trhů a dalších akcí, vánoční strom tu pravou atmosféru rozhodně navozuje i tak. Tak šťastně a veselě!

Michal Roh



Vánoční anketa



Vážené kolegyně, vážení kolegovia,

svoj tradičný priestor na titulnej strane decembrového Cargováka som v tomto roku prenechal svojom bývalému kolegovi z predstavenstva Radkovi Dvořákovi. Píšem bývalému, pretože 3. decembra 2020 som bol menovaný za predsedu predstavenstva Českých dráh a s ČD Cargo sa tak musím rozlúčiť. Samozrejme že nie úplne, pretože z pozície šéfa materskej spoločnosti ma aj naďalej bude zaujímať, ako si Cargo vedie. Radek Dvořák však v tomto



roku nebude jediný, kto dostal možnosť v našom internom magazíne bilančovať, čo tento rok s dvomi dvadsiatkami pre nás znamenal. Ja by som sa ale rád pozrel do budúcnosti. Podľa oficiálnych štatistík poklesol segment železničnej nákladnej dopravy v celej Európe o 15 % a nerobím si veľké ilúzie, že situácia v budúcom roku bude výrazne lepšia. Dnes sa vynakladajú obrovské prostriedky na to, aby ekonomické dopady pandémie neboli „liečbou šokom“. Ale tie zdroje nie sú bezodné. Takže kto sa prebojuje rokom 2021 a zostane v kondícii a schopný v rozumnej miere investovať do svojej budúcnosti, ten má veľmi dobrú pozíciu, aby z nasledujúceho roka vyšiel posilnený. A ten zbytok? To sa ukáže tiež. Doba „pokovidová“ bude každopádne iná, nielen ekonomicky. Rád by som sa vám všetkým touto cestou poďakoval za doterajšiu spoluprácu a držme si preto spoločne palce, nech nielen ten nasledujúci rok zvládneme v pohode a predovšetkým v zdraví.

Ivan Bednárik

Tak tedy. Co pro Vás znamenal rok 2020?

Tomáš Tóth, predseda predstavenstva ČD Cargo

Rok 2020 byl komplikovaný a zároveň velice dynamický. Jednoznačně ho hodnotím jako nejtěžší rok v historii naší společnosti. Sáhli jsme si na dno a dokázali, že se od něho také umíme odra-



zit. A to na všech frontách. V obchodu, provozu i financích. V každé oblasti bylo třeba rychle reagovat a přizpůsobit se ekonomickému vývoji v České republice a Evropě, který byl a stále je významně ovlivněn pandemií. My všichni jsme ČD Cargo a my všichni jsme společně ukázali, že umíme zvládnout i tak těžké zkoušky, které nám rok 2020 nachystal. Pro mne osobně byl závěr roku

ve znamení velké změny. Ve společnosti jsem od jejího vzniku a velice mi záleží na jejím budoucím vývoji a prosperitě. Jako výkonný ředitel jsem byl součástí užšího vedení a po prosincovém jmenování předsedou představenstva jsem samozřejmě připravený pokračovat v plnění cílů, které jsme si ve střednědobém horizontu vytkli.

Zdeněk Škvařil, člen představenstva ČD Cargo odpovědný za úsek provozu

Podobnou otázku si s blízcími se Vánocemi a končícím rokem dává řada z nás. Letošní rok byl však zcela odlišný úplně pro všechny. Začalo to již počátkem roku, kdy jsme museli pružněji reagovat na omezování výroby podniků, přizpůsobit se nové formě komunikace, a to jak ve firmě, tak i s našimi zákazníky a partnery. Pro mě osobně to znamenalo prosedět mnohem více času u počítače a hodně se též s počítačem spřátelit. Co mi ale největší chybělo, to byla osobní jednání s lidmi a cestování. Vždy jsem totiž preferoval řešit úkoly a problémy osobně, kolektivně a přímo na místě v provozu. A co pro mne ten letošní rok znamenal v osobním životě? Hodně času stráveného sám doma u počítače a manželka v práci, velmi omezenou návštěvnost s rodiči, dětmi a vnučkami, žádné vysedávání s kolegy u piva a perfektně upravenou zahradu.

Jsem ale rád, že jsme já i moji blízcí tento rok ve zdraví přežili.

Všem našim zaměstnancům děkuji za jejich ochotu a kolegiální přístup při za-



jišťování provozních činností v tomto hodně ztíženém a dynamickém období, kdy se mnohdy nevědělo, jak to bude zítra. A samozřejmě přeji všem zaměstnancům poklidné Vánoce, pohodu, trochu zdraví a hlavně žádné viry.

Robert Heděnek, finanční ředitel ČD Cargo

Letošní rok byl náročný a naprosto specifický asi nejen pro mě. Na jaře naplno propukla pandemie COVID-19, která s sebou přinesla vedle obav o zdraví našich nejbližších také řadu omezení v podnikové sféře i v osobním životě každého z nás. V této době zároveň přišlo mé pověření a následně jmenování do pozice finančního ředitele, čímž se moje odpovědnost rozšířila o řadu oblastí, ať už to je nákup, ekonomika, controlling, IT a další projekty, ve kterých bylo nezbytné se relativně



rychle zorientovat. Do pozice finančního ředitele by se mi samozřejmě snaze nastupovalo v době ekonomické konjunktury. Na jaře však na nějaké opatrné rozkoukávání nebyl čas. Bylo potřeba okamžitě začít jednat a pokusit se minimalizovat negativní dopad výpadku tržeb v řádech desítek procent. Na úrovni vrcholového vedení byla přijata řada nepopulárních úsporných a racionalizačních opatření. Primárním cílem bylo zajistit dostatečnou likviditu a dlouhodobou stabilitu společnosti, aby ČD Cargo mělo peněžní prostředky na výplatu mezd zaměstnancům a úhradu

závazků svým dodavatelům a věřitelům.

Rok 2020 byl pro mě vlastně celý v režimu práce – domů – práce a tak každý den dokola. Výsledky posledních měsíců však ukazují, že to mělo nějaký smysl. Vyдали jsme se správnou cestou a navzdory druhé vlně pandemie tuto krizi zvládneme. Já osobně věřím, že druhá vlna pandemie už je na ústupu a další nepříjde, takže si budeme moct všichni trochu oddechnout a strávit vánoční svátky se svými blízkými. V příštím roce se snad konečně náš život vrátí zase do normálních kolejí a bude čas i prostor vyrazit na dovolenou a užívat si volný čas s rodinou, přáteli a našimi koníčky.

Petr Vejs, ředitel PJ České Budějovice

Z profesního hlediska hodnotím rok 2020 v obvodu PJ České Budějovice jako rok zvýšených přeprav kalamitního dřeva, kdy bylo a s výhledem do budoucna i bude potřebné zajistit



všechny požadavky našich zákazníků v této komoditě. Nutno připomenout i náš podíl při zajišťování výlukových akcí a mohl bych jmenovat ještě další důležité přepravy. Především však musím vyzdvihnout pracovní nasazení všech našich zaměstnanců a jejich přístup k plnění povinností. Za zajištění všech obchodních případů jim patří moje velké poděkování a také přání pevného zdraví v této době, kdy jsme zkoušeni pandemií.

Pavel Reší, ředitel SOKV Ústí nad Labem

Po 25 letech jsem se vrátil zpět do výkonné jednotky, kde jsem už pracoval. Opouštěl jsem LD Ústí nad Labem a přišel do SOKV Ústí nad Labem. Mám radost z nových moderních řad hnacích vozidel 383 a 388 a věřím v postupné rozšiřování počtu kusů v těchto řadách. Z čeho však radost nemám, je nedostatek odborně způsobilých pracovníků pro jejich servis. Věková kategorie se nám rychle přibližuje k důchodovému věku a příchod mladších ročníků je pouze v jednotlivcích a výjimečně. Nemalé problémy máme i při opravách nákladních vozů. Technická stránka odpovídá jejich věkové struktuře. Navíc nám přibývá oprav poškození vzniklých při nakládce nebo nevhodnou činností. Ale abych nebyl jen negativní. Jsem rád, že se nám daří v udržitelných mantinelech reagovat na covidovou situaci, která nám kom-



plikuje opravárenskou činnost. Co se týče mého soukromí, tak jsem rád, že po pěti letech dojíždění do Prahy nyní pracuji ve městě, kde i bydlím. A stal jsem se šťastným dědečkem. ☺

Martin Srp, ředitel odboru provozních technologií

V tomto roce po všech stranách spousta operativy a především neznámá nemoc, s ní strach o naše blízké, kamarády, kolegy. Vlivem Covidu nastal od začátku roku velký úbytek přeprav, jež vyvolal optimalizační kroky a redukcí vlakotvorby s každodenním úbytkem vlaků. To vše spolu vyžadovalo neustálé revize technologií, oběhů vozidel, turnusů zaměstnanců. Úbytek tržeb odstartoval úsporná opatření ve všech



směrech, včetně organizačních změn. Na úseku provozu vznikl sloučením odborů 13 a 14 nový odbor provozních technologií. Takže skutečně velmi obtížné období. Druhá vlna Covidu je již naštěstí bez většího úbytku přeprav, naopak přepravy jednotlivých zásilek rostou. Rád bych tímto způsobem poděkoval všem zaměstnancům za to, že situaci v těchto náročných podmínkách zvládneme. Přeji všem kolegům a jejich rodinám hodně zdraví, štěstí a do dalšího roku mnoho úspěchů, doufáme, že bude lepší.

Připravil: Michal Roh
Foto: Archiv ČD Cargo

Patnáct let technologie Innofreight v České republice

Zcela první projekt rakouské firmy Innofreight byl uveden do provozu v dubnu 2004, v papírně skupiny Sappi v rakouském Gratkornu. Použito zde bylo 28 na pohled standardních ISO kontejnerů o délce 20', ovšem bez horního zastřešení a se zesíleným dnem a s otvory pro vidlicový vozík.

pro vykládku. Další možnost představuje stacionární vykládací zařízení pracující na stejném principu – otočení kontejnerů. Pro přepravy hromadných substrátů jsou využívány samovyspyné RockTainery. V letech 2011 – 2013 vyvinula společnost Innofreight nový speciální vůz, tzv. InnoWaggon řady Sggrs, představený v roce 2013 na

freight se začaly uplatňovat i v přepravách kontaminované zeminy. Jako první byly v září 2011 zahájeny přepravy kalů z lagun v Ostravě do Mostu, resp. Litvínova. Přepraveno tehdy bylo asi 110 000 tun tohoto materiálu, který zde byl skládkován a později spálen v cementárně v Čížkovicích. Realizováno bylo i několik spotových přeprav kontaminovaných zemín z různých stavebních akcí, zpravidla ze stavenišť v železničních stanicích nebo jejich blízkosti.

Od února roku 2014 je technologií Innofreight zajišťována přeprava hnědého uhlí z Nového Sedla u Lokte do Plzeňské teplárenské, dočasně nejdříve ve WoodTainerech XL, později pak ve WoodTainerech XXM (na Innowaggonech 80'). Plzeňská teplárna však kontejnery začala využívat mnohem dříve. Již v březnu 2011 byla skupina pěti vozů (tj. 15 kontejnerů) nasazena na přepravy biomasy. První nakládka proběhla 17. března 2011 a ročně je takto přepravována zhruba pětina celkové spotřeby teplárny. Projekt byl v roce 2012



Ucelený vlak s MonTainery loženými uhlím se blíží do cílové stanice Rečany nad Labem
Foto: Václav Moravec

Po úspěšném zkušebním provozu byla v roce 2005 zahájena sériová výroba kontejnerů v optimalizované podobě – pro maximální využití průjezdního profilu je původní šířka 2 550 mm zachována pouze na spodním a horním okraji a ve většině výšky je kontejner rozšířen na 2 900 mm; ložná hmotnost je 20,1 t a ložný objem 45 m³. Toto provedení obdrželo komerční název WoodTainer XXL. V České republice se prezentační premiéra tohoto systému odehrála v červnu 2005 na Czech Raildays. Poprvé byl systém 20' kontejnerů WoodTainer XXL v České republice nasazen na přepravy dřevní štěpky z pil Stora Enso Timber ve Žďirci nad Doubravou a Plané u Mariánských Lázní do papíren Mondi Štětí, k nimž později přibýly relace ze Žďirce nad Doubravou pro Bio-cel Paskov a také do rakouských provozů skupiny Mondi.

K vykládce kontejnerů jsou zpravidla používány vidlicové vozíky, které mají mechanismus pro otočení kontejneru

mnichovském veletrhu Transport Logistics. InnoWaggon spojuje výhody jednoduchého a lehkého intermodálního vozu a různých výměnných nástavb do inovativního konceptu s flexibilním využitím. Použití speciálních nástavb se přizpůsobí dané komoditě, neboť nástavby lze použít podle individuálních požadavků, jako jsou druh zboží, jeho vlastnosti, nároky na zabezpečení během přepravy, dostupná technika v místě nakládky a vykládky a podobně. Vozy existují jako článkové osminápravové o délkách 60, 80 a 90 stop.

Vratně se ale zpět k výčtu přeprav, na které byla zmiňovaná technologie nasazena. Od ledna 2011 do prosince 2015 probíhaly přepravy energosádrovce z elektrárny Počerady pro výrobce sádrokartonů Knauf v rakouském Liezenu. WoodTainery zde nahradily systém horizontální překládky „Mobiler“. Ze stejné elektrárny byl přepravován popílek do místa uložení v Mydlovarech. Kontejnery Inno-



Dřevo z Českomoravské vrchoviny je přepravováno mimo jiné v AgroTainerech Open Top.
Foto: Libor Čížek

oceněn v soutěži Volná cesta, vyhlášené Ministerstvem dopravy, zvláštní cenou Ministerstva životního prostředí za podporu využívání obnovitelné energie a za ochranu před zplodinami z nákladní automobilové dopravy.

V roce 2017 byly zahájeny přepravy hnědého uhlí do elektrárny Opatovice nad Labem s využitím kombinace MonTainerů naložených na Innowaggonch 80'. Pro ČD Cargo prozatím největším projektem je nasazení technologie Innofreight na přepravy hnědého uhlí z Třebušic do elektrárny Chvaletice. Zde byl od poloviny devadesátých let v provozu rotační výklopník – železniční vůz najel do výklopníku, hydraulika jej přidržela na koleji a pak se celá kolej otočila vzhůru nahoru, přesněji o 170 stupňů a uhlí se gravitací vysypalo. Toto zařízení se pomalu blížilo ke konci svojí životnosti a před ČD Cargo stála výzva, zda dokáže zákazníkovi nabídnout modernější technologii. Bylo zde vybudováno stacionární vykládací zařízení, pro posun se soupravami je používán dálkový řízený robot.

Variant kontejnerů je celá řada. Na-



Vykládka velkokapacitních nástavb GigaWood na pile v Retzu

Foto: Martin Boháč

příklad v kampani 2017/2018 byla ve speciálních WoodTainerech XXL Side Door (boční dveře umožňující vykládku proudem vody) přepravována řepa z Přerova do cukrovaru v Hrušovaněch nad Jevišovkou. V listopadu 2019 byly zahájeny přepravy odsiřovacích vápenců z Nučic (Lomy Mořina) do Kadaně-Pruněřova (elektrárna Pruněřov) s využitím výspyných kontejnerů RockTainer Ore. Další varianta,

jiný do papíren Mondi ve Štětí a Ružomberoku. Přepravy zhruba dvoumetrové vlákniny jsou realizovány v kontejnerech AgroTainer Open Top. Jde o upravenou verzi 30' kontejnerů AgroTainer, které i v originálním provedení disponují malými bočními dveřmi pro čištění ložného prostoru a někdy i otevíratelnými čelními dveřmi. Verze pro přepravy dřeva má čela pevná a naložená vláknina je v nich umístěna napříč. Vykládka probíhá drapákem, kontejnery nejsou za normálních okolností vůbec snímány z železničního vozu. Další možnost představují kontejnery Smart GigaWood reprezentované klanicovou konstrukcí, nasazenou na 90' Innowaggonch (2x 45', jedná se o vůbec první využití 90' Innowaggonu na české železnici), která svým řešením umožňuje vůbec největší využití střevoevropského průjezdního profilu. Nakládky těchto vozů probíhají v současné době nejvíc v kúrovcem postižených oblastech České republiky.

Poslední technologickou variantu, o které bych se rád zmínil, představuje využití RHP a SteelPallets pro přepravy hutních polotovarů a výrobků. V běžném provozu se s dvěma soupravami těchto speciálních palet můžeme setkat mezi Třincem a Kladnem-Dubí a od září 2017 také mezi polskými baltskými přístavy a Ostravou. Pro přepravy svítků plechu je možné využít tzv. Coil-Pallets.

Innofreight je technologií budoucnosti. Další přepravy s jejím využitím na sebe určitě nenechají dlouho čekat.

Martin Boháč



Pro přepravy hutních polotovarů jsou využívány tzv. SteelPallets

Foto: Michal Roh



Prázdná souprava RockTainerů míří k nakládku do Lomů Mořina.

Foto: Michal Roh

Měření a hodnocení trakční spotřeby na posunu

Od poloviny prosince, s platností jízdního řádu 2021, bude v ČD Cargo spuštěn projekt měření a vyhodnocování spotřeby u motorových lokomotiv na posunu. Jedná se o završení druhé etapy projektu nezávislé trakce, přičemž v té první se započalo s vyhodnocováním vlakových výkonů, které se původně vyhodnocovaly pouze v elektrické trakci. Náklady za trakční média, naftu a elektrickou energii, jsou třetí největší položkou v rozpočtu naší společnosti. V elektrické trakci je realizováno zhruba 90 % všech dopravních výkonů, vyjádřených v brutto tunových kilometrech a na motorové lokomotivy tedy zbývá jen 10 %. Přesto náklady na trakční naftu jsou ve výši téměř 50 % nákladů na elektrickou energii i přes to, že energeticky 1 litr nafty odpovídá asi 10 kWh a i cenově je tento poměr více méně zachován.

Pro disproporcii mezi dopravními výkony a celkovými náklady u obou trakcí jsou dva hlavní důvody. Prvním je účinnost přeměny chemické energie, obsazené v naftě, na mechanickou práci na obvodu kol lokomotivy. Ta je oproti přeměně elektrické energie, odebrané z troleje asi třetinová, což je i jeden z důvodů, proč preferujeme přepravu v elektrické trakci. Ten druhý spočívá v tom, že motorové lokomotivy nejsou používány jen k dopravě vlaků, ale i na posunu, jehož spotřeba spolu s tzv. ostatními technologickými výkony tvoří 50 % celkové spotřeby nafty. Celý posun je sám o sobě režií, ovšem nezbytnou pro přepravu vozových zásek a negeneruje nám žádný dopravní výkon, jako je tomu při jízdě vlaku.

Pro hodnocení trakční spotřeby nafty i elektrické energie nám nestačí celkové množství, které vždy známe, například z fakturace nákladů. U motorových lokomotiv si podle zbrojení můžeme odečíst množství nafty, spotřebované za sledované období, až na úroveň jednotlivé lokomotivy. K tomu, abychom

mohli trakční spotřebu posuzovat společně s výkony hnacího vozidla, však potřebujeme prakticky kontinuální měření odběru, přiřaditelné k výkonu, který v té době vozidlo dělá. Jak u nafty, tak u elektrické trakce probíhá měření v minutových sekvencích, kdy jsou data z vozidla dálkově přenášena k dalšímu zpracování. V současné době máme více než 110 motorových lokomotiv řad 731, 742, 744 a 742,7 (osazování probíhá v rámci modernizace) vybavených měřicím zařízením. Ke kvantifikaci výkonů objednaného posunu používáme vedle technologických kritérií, jako je například počet rozposunovaných vozů, dvě jiné vztažné veličiny, mající blízko k trakční spotřebě. Tou první je čas, doba v hodinách, po kterou je lokomotiva obsazena strojvedoucím určená – tedy objednána – na posun, bez ohledu zda nějaký posun v té době skutečně vykonává nebo jenom stojí a čeká. Tou druhou jsou skutečně ujeté kilometry za tuto dobu. Změřená spotřeba nafty na posunu je tedy vyjádřena v litrech na 1 hodinu posunu a v litrech na 1 ujetý km. Obě tyto veličiny do značné míry vypovídají také o intenzitě a efektivnosti posunu v dané stanici, ale to je už trochu jiná otázka.

Abychom měli relevantní údaje o měrných spotřebách na posunu v jednotlivých stanicích, ale také v jednotlivých směnách, na konkrétních hnacích vozidlech a vedených konkrétními strojvedoucími, potřebujeme mít přesnou informaci o dvou výše uvedených veličinách, tedy čase zahájení a ukončení objednaného posunu a stavu počítadla ujetých kilometrů. Stávající informační systémy o výkonech lokomotiv, založené na sběru dat pořízených v jiných systémech, například DISC OŘ, poskytují spolehlivé údaje o vlacích, jejich časech jízdy, trasách, hmotnosti atd., ale už ne tak spolehlivé co se výkonů posunu týče. Byli jsme proto nuceni přidat strojvedoucím na posunu od data platnosti nového GVD jednu malou povinnost, a sice pořizovat tato data při zahájení



a ukončení výkonu objednaného posunu pomocí tabletů. Informace, které tím získáme, však budou přínosem nejen pro řídicí zaměstnance provozních jednotek a centrály ČD Cargo, ale budou rovněž zajímavé i pro samotné strojvedoucí a přispějí k efektivnosti a snížení nákladů této činnosti.

Trakční spotřeba při jízdě vlaku závisí na mnoha činitelích, z nichž hlavní je hmotnost soupravy, charakter trati a plynulost jízdy, čili dopravní situace a kvalita řízení dopravy. Nicméně některými speciálními měřeními bylo zjištěno, že až 15 % trakční spotřeby má, za jinak identických podmínek, „v ruce“ strojvedoucí svou technologií jízdy. Na posunu se sice tato měření zatím neuskutečnila, ale již první výsledky testovacího provozu projektu v Hradci Králové a Prostějově jsou velmi zajímavé.

Problémem trakční spotřeby motorových lokomotiv na posunu je volnoběžná spotřeba spalovacího motoru. Ne všechno může strojvedoucí ovlivnit.

Záleží na vlastní technologii práce dané stanice, ale i na dobré informovanosti strojvedoucího a staničních zaměstnanců o očekávané provozní situaci, na klimatických podmínkách aj. Naše dřívější poznatky byly takové, že doba, kdy je hnací vozidlo na posunu v režimu volnoběhu, může činit více než 50 % celkové doby vykázaného výkonu. Zmíněný testovací provoz tento podíl v průměru více méně potvrdil. Když jsme se však podívali na jednotlivé směny a jednotlivé strojvedoucí, byla čísla velmi různá. Našel se strojvedoucí, u něhož průměr doby vozidla ve volnoběhu za všechny jeho směny činil 70 % a jiný strojvedoucí se „spokojil“ se 40 %. Tomu odpovídala i naměřená spotřeba nafty, která činí u lokomotivy řady 742 cca 10l/hodinu volnoběhu. Můžeme si říci, že za jednu směnu jde o rozdíly v nákladech za naftu v řádu stovkám milionů Kč, které nás nafta ročně stojí. Sečteme-li však zhruba čtyřicet vlakotvorných stanic a počet po-

sunovacích záloh v motorové trakci, tak jenom za jeden měsíc jde o číslo se šesti nulami. A jsou to stejné peníze, jako ty, z nichž platíme mzdy, údržbu vozidel a jiné náklady nezbytné pro chod firmy. A asi se shodneme, že volnoběžná spotřeba v této výši nezbytná není.

O co nám tedy jde rozšířením měření trakční spotřeby z vlaků i na posun? Především o získání kvalitních informací pro plánování nákladů, nákladové kalkulace přepravních výkonů, trasování přeprav, ale i další náhled na technologii práce stanic. Pak teprve přijdou ti strojvedoucí. Ale nejde nám o jejich šikanování kvůli každému litru nafty, ale o jejich součinnost. Chceme přitom využít dvou lidských vlastností. Každý člověk se chová podvědomě trochu jinak, když ví, že jeho činnost může být viděna či sledována. (Třeba jenom když ví, že manželka pozná, jestli si očistil boty na rohožce, nebo oklepal až v předsíni.) Druhou je určitá geneticky daná soutěživost, kterou v sobě má snad každý kluk již od malíčka a tím sklon k porovnávání se s kamarády. Chceme těm „klukům“ proto dát informace, aby viděli, jak si stojí mezi ostatními a třeba i přemýšleli, proč tomu tak je.

Samozřejmě zjistí-li příslušný zaměstnanec nějaké extrémy nebo nežádoucí odchylky sledovaných hodnot – především opakovaně – a to jak v trakční spotřebě, tak i třeba v intenzitě práce stanice prostřednictvím ujetých km posunující zálohy, bude mít povinnost se tím zabývat. V prvé řadě upozornit ty, jichž se to týká a sledovat věc dál. Případné další kroky pak budou závislé, jak se budou ukazatele charakterizující odchylku vyvíjet. Kdyby se nám takto společnou snahou podařilo na celém posunu uspořít ročně aspoň 5 % trakčních nákladů, nebudu raději ani říkat, o kolik milionů Kč více bychom měli na jiné důležité věci.

Zdeněk Hroník
Ilustrační foto: Tomáš Ságner

Aktivity ČD Cargo na Slovensku a v Maďarsku

Po aktivně se rozvíjející expanzi společnosti ČD Cargo na jih a západ od našich hranic jsme se zaměřili na rozvoj obchodních aktivit směrem na východ, tzn. na Slovensko a dále do Maďarska. Společnost CD Cargo Slovakia byla do obchodního rejstříku zapsána 24. září 2008. Hlavní činností bylo zpočátku zastupování ČD Cargo na základě mandátní smlouvy na území Slovenska. Postupně se však hlavní náplní stala expedice. A v červnu letošního roku se společnost stala plnohodnotným dopravcem na železničních tratích Slovenska. Jako první zajistila 20. června dopravu vlaku s návěsy LKW Walter mezi pohraničními přechodovými stanicemi Kúty a Rajka.

CD Cargo Slovakia je 100% vlastníkem firmy CD Cargo Hungary. Ta je od 1. října 2020 držitelem všech dokumentů, které ji opravňují k provozování drážní dopravy v Maďarsku. Díky tomu můžeme prodloužit přepravní rameno u stávajících přeprav z/do České republiky a velkým pozitivem je možnost navázat na maďarský úsek přímo tranzitem přes Rakousko a vyhnout se tak kapacitně nevyhovující trase přes Děčín. 11. listopadu 2020 zajistila společnost CD Cargo Hungary první přepravu na vlastní licenci po maďarských tratích. Jednalo se o vlak se dřevem z různých destinací v České republice do rumunské stanice Moacșa. „Dřevěné“ vlaky jsou od té doby provozovány v rozsahu několikrát párů týdně. Další přepravy budou následovat.

Nová společnost CD Cargo Hungary má k dispozici hungarizované „laminátky“ řad 230 a 240, stejně jako lokomotivy řady 742 pro obsluhu neelektrifikovaných tratí. V případě potřeby je možné samozřejmě využít i další lokomotivy splňující podmínky pro provoz v Maďarsku – stroje řady 363.5 nebo 383.

Michal Roh
Foto: Attila Varga



Digitalizace procesů evidence údržby

ČD Cargo provozuje a zajišťuje údržbu u více než 700 hnacích vozidel (HV) vlastních i částečně najatých. Z nich je 300 tzv. dálkových (elektrické trakce) a více než 400 diesellové trakce zařazených v jednotlivých PJ a určených pro místní výkony. Údržbu všech HV zajišťují Střediska kolejových vozidel (SOKV) České Budějovice, Ostrava a Ústí nad Labem s tím, že opravy HV jsou kromě kmenových SOKV ještě v OKV Břeclav a OKV Most. SOKV provádí provozní údržbu (opravy neplánované, provozní ošetření, malé prohlídky a další) u dálkových HV výhradně ve svých kapacitách, údržbu HV diesellové trakce primárně v kapacitě vlastní a částečně pak externě u ČD a DPOV v lokalitách více vzdálených od oprav SOKV.

Opravy HV zaměstnávají více než 400 pracovníků, přičemž nosnými profesemi jsou: opravář kolejových vozidel, elektromechanik, mechanik a opravář elektronických přístrojů, kontrolor diagnostik, svářeč, mistr kolejových vozidel a manipulační dělník.

V současné době probíhá evidence veškeré práce spojené s opravami a údržbou HV v PM modulu systému SAP R3, kam jsou data ručně zadávána pomocí výpočetní techniky. V praxi to znamená, že mistr (četař) si v místě opravy HV potřebné údaje zapíše nejprve do pomocné evidence a následně jsou pak data dodatečně pořízena do systému SAP. Administrativní náročnost takového vykazování je vysoká a záznam není úplný a jednotný.

Projekt „Digitalizace procesů evidence údržby“ si klade za cíl nasadit elektronický systém NOETiC na všechny OKV, kde se opravují hnací vozidla a to tak, aby jednotlivé zadávací terminály byly přímo na pracovištích, ne více než pár kroků od pracoviště každého zaměstnance. Na těchto terminálech každý uvidí rozpis své práce a svou práci zde také přímo a jedno-



duše zadá. Nebudou zde žádné klávesnice, ani myši, vše bude dotykové, obrazové a maximálně přizpůsobené našim pracovníkům na OKV. Jak už je standardem i v jiných aplikacích, systém pomůže uživateli s výkazem činnosti díky seznamu často prováděných úkonů. Na venkovní pracoviště, či na méně využívaná místa, si pak pracovník může vzít s sebou mobilní terminál, který bude mít vždy při ruce. Již žádné otravné zapisování do SAP, papírování, běhání z patra do patra, zpětné doplňování a další administrativa, která je na těchto pracovištích nežádoucí. To, že se bude práce vykazovat elektronicky, neznamená, že správkaři budou muset po každém dotažení šroubku běžet pípnout danou operaci. Celý systém bude postaven tak, že jednotlivé operace budou soustředěny do větších celků. Toto umožní nerušeně provést všechny úkony bez nutnosti stále odbíhat k terminálu a „čipovat“. A co dělat, když směna končí a práce je ještě stále rozdělaná? Systém uloží informace o provedených činnostech a předá je další směně. K dalším výhodám přidáme zobrazení historie údržby lokomotiv, servisních hlášení strojvedoucích a mnoho dalších možností s cílem zjednodušení a zkvalitnění vykonané práce našimi zaměstnanci.

Celý proces vykazování byl pilotně testován v SOKV Ostrava. I přes určité problémy během vývoje a testovacího provozu se podařilo odstranit chyby a systém byl v dané hale úspěšně spuštěn ve standardním provozu.

Usilujeme tedy o výrazné zpřesnění záznamů o provedených opravách na jednotlivých HV. Díky automatickému přenosu dat do SAP i o snížení administrativní zátěže a v neposlední řadě umožnění přesnějšího plánování kapacity práce a ověření reálného množství oprav HV v dané hale.

Jak hodnotí nový systém Ing. Tomáš Tóth, předseda představenstva ČD Cargo?



V dnešní době, kdy konkurence v opravárenství roste a celou situaci výrazně ztěžuje koronavirus, chceme převzít co nejvíce oprav pro naše vlastní OKV. Jedná se hlavně o opravy,

které pro nás v současné situaci provádí externí společnosti. Tím nám zbytečně utíkají finance, které bychom mohli věnovat na rozvoj pracovního prostředí nebo navýšení ohodnocení našich zaměstnanců. V současné době je externím společnostem zadáváno zhruba 30 % oprav diesellové trakce! Určitě si dovedete představit, kolik peněz by to naši společnosti přineslo navíc, pokud bychom pomocí tohoto systému navýšili kapacity i jen o 5 %.

Určitě si říkáte, jestli stojí za to učit se novému systému, ve kterém uvidíte svou výkonnost. A možná máte obavy, zdali vás nebudou na základě toho porovnávat s ostatními zaměstnanci. Systém nemá za cíl sledovat jednotlivce, ale výkon vás všech jako celku, pomoci nalézt úzká místa a jejich vyřešením navýšit kapacity opraven. Systém pomůže specialistům správně určit, které procesy v organizaci práce je potřeba změnit tak, aby se vám jednodušeji pracovalo a měli jste všechny potřebné díly a nářadí vždy po ruce. Pro příklad si představte, že na určité hale bude konkrétní rutinní oprava trvat o 10 % déle než všude jinde. Specialista přijede, pobaví se o tom s pracovníky, kde vidí problém. Jeho zjištěním bude, že mají zastaralé nářadí v porovnání s ostatními pracovišti. Podá zprávu vedení, které pak bude moci investovat do modernizace přesně tam, kde je to potřeba. Systém nemá za cíl sledovat jednotlivce, už jenom kvůli různorodé obtížnosti stejných úkonů. Velice dobře si uvědomujeme, že i jen v případě razného šroubu se oprava může protáhnout na násobky času určeného normou.

Nepřibude tím práce?

Naopak. Chceme, aby došlo ke zjednodušení celého procesu vykazování provedených činností. Na obrazovce kolegové uvidí operace již rozdělené do větších celků. Při procházení menu se budou jako první zobrazovat nej-

častěji prováděné operace tak, aby nemuseli složitě hledat v rozsáhlých seznamech. V neposlední řadě to zjednoduší předání práce mezi směny, kdy nebude nutné nic ručně vypisovat, ale pouze se automaticky stáhnou data o provedených úkonech na právě opravovaném HV.

Radek Nekola, předseda PV OSŽ ČD Cargo, a.s., k tomu dodává:



Se zájmem jsem přijal nabídku řídicího výboru být účastem tohoto projektu. Již delší dobu mám možnost účastnit se jednání zemí Evropské unie na téma opravárenství, jeho budoucího rozvoje a možnosti digitalizace. Toto je téma, které v sobě skrývá velkou přidanou hodnotu. Ti, kteří včas a správně pochopí využití a možnosti cíle projektu evidence údržby, budou mít v budoucnosti náskok při dalším rozvoji v oblasti oprav železničních vozidel.

Současně je to velmi citlivá záležitost. Pokud celý proces nebude detailně a trpělivě vysvětlen, může být u zaměstnanců, kteří se zapojí do tohoto projektu, vyhodnocen jako zbytečný, nesrozumitelný a přinášející možná rizika v podobě ztráty zaměstnání a dalších komplikací v běžném pracovním životě. Což nechceme. Pevně věřím, že se nám společně podaří připravit a zrealizovat tento projekt tak, aby všechna naše opravárenská pracoviště fungovala pod tímto novým systémem evidence údržby.

Petr Nejejsa

Ilustrační foto: Michala Grünbaum

Přeprava armády z „úzkého“ na „široký“ a zpět

V listopadu proběhla přeprava dvou vojenských vlaků s vojáků a vojenskou technikou mechanizovaného praporu v Hranicích na Moravě. Akce proběhla v rámci mezinárodního vojenského cvičení Brilliant Jump a jedním z jejích úkolů bylo i prověření reakce koaličních jednotek rychlé reakce NATO [NATO Response Force/NRF a Very High Readiness Joint Task Force (VJTF)]. Spolu s naší armádou byly prověřeny i jednotky VJTF z Polska, Rumunska a Litvy.

Zadání od Ministerstva obrany České republiky znělo náročně – přepravit v požadovaném čase 57 kusů vojenské techniky a 216 vojáků ze stanice Hlubočky-Mariánské Údolí do litevské stanice Gaižiūnai a zpět. Stanice odjezdu byla dodatečně vlivem výluk změněna na Hranice na Moravě. Vlak s převážně pásovou technikou měl být přeložen ve stanici Šeštokai pomocí portálového jeřábu a vlak s kolovou technikou ve stanici



Překládka techniky a přestup vojáků v železniční stanici Šeštokai

Mockava přejetím z úzkého na široký rozchod přes mobilní rampu.

Takové bylo zadání a plán. Bohužel, jak to v životě bývá, člověk miní a v našem případě polský systém pro sledování zatížení náprav ASDEK mění. A tak v polské stanici Racibórz byl jeden vůz z druhého vlaku odstaven. Příčinou bylo přetížení jedné nápravy vozu TWA B, způsobené nesouladem mezi výkresem knihy

schémat AČR – CZE 262.40 a skutečnou hmotností naloženého jeřábu T815 AD 20. Odstavení vozu bylo jedinou možností, jak předejít zmaření celého výcviku.

Proto došlo ke zpoždění druhého vlaku a nabourání původního plánu. Z nové situace vzešlo i nové řešení překládek vlaků. Pásová technika šla pomocí portálového jeřábu přeložit nečekaně rychle a tak druhý, zpož-



Foto: Jiří Fišer

děný vlak mohl být přeložen také ve stanici Šeštokai. Zde byl z našich dvou vlaků vytvořen, již na širokém rozchodu, vlak jeden, který byl přes noc přepraven do stanice Gaižiūnai. Tam proběhla bezproblémová vykládka techniky.

O dva dny později, po odmoření vojenské techniky z důvodu výskytu prasečího moru v okolí výcvikového prostoru, byla vojenská technika opět

naložena a přes noc přepravena do stanice Šeštokai. Po zkušenosti s rychlostí předchozích překládek v této stanici jsme se s litevskou železnicí nakonec domluvili na další změně a i v případě cesty zpět vytvořili oba vlaky v Šeštokai. Do stanice Hlubočky-Mariánské Údolí již dorazily oba vlaky podle plánu.

Michael Andrle

„Příspěvek vnímám jako ocenění za čtyřicet let práce pro ČD a děkuji moc za něj“,

říká Jan Černý, strojvedoucí Pendolina, které na přejezdu ve Studénce v červenci roku 2015 narazilo do polského kamionu. Honza po nehodě bojoval o život, přišel nejprve o levou, později i o pravou nohu. „Díky penězům si budu moct pořídit nový kvalitní elektrický invalidní vozík,“ dodává Jan Černý. Myslím, že nemůže být lepšího úvodu k článku popisujícímu vznik a činnost Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM.

Na počátku všeho byla myšlenka, ušlechtilá myšlenka, která se našťastí realizovala a 23. června 2020 vznikl



Statutárním orgánem Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM je správní rada, která rozhoduje o nadačních příspěvcích, přičemž od svého vzniku již rozdělila 2 890 000 Kč, včetně dlouhodobé pomoci. Nadační příspěvek totiž může být jak jednorázový, tak dlouhodobý, tj. rozdělen do několika splátek.

Nadační příspěvky jsou určeny zejména na léčebné výdaje, rehabilitace, nákup kompenzačních pomůcek, náhradu nákladů spojených s opravou domova zničeného povodní, nebo jde-li o pomoc rodinám také na vzdělání dětí.

Chcete-li i vy pomoci svým kolegům, zašlete finanční dar na tento transparentní účet: 2402887002/5500. Využít k tomu můžete například QR kód. I špetka pomoci dává naději a dělá zázraky.

Pokud jste se však ocitli v těžké životní situaci, nebojte se říct si o pomoc a sdělte nadačnímu fondu svůj příběh a svou prosbu předložte prostřednictvím žádosti, kterou naleznete na webu nadačního fondu www.zeleznicesrdcem.cz v sekci „pro žadatele“.

Nikoli vždy je k nám osud života pří-

znivě nakloněn, což si uvědomují i hlavní strůjci nadačního fondu pan Ivan Bednárik, předseda představenstva ČD a bývalý předseda představenstva ČD Cargo. Položili jsme mu pár otázek.

► **Jak se zrodila myšlenka na vznik nadačního fondu?**

Myšlenka sa zrodila v decembri 2014. Pri plánovaní nášho reprezentačného plesu sme prvýkrát skúsili pomôcť charitatívnou tombolou. Samozrejme to bolo veľa starostí, vrátane daňových, finančných a nadačných. Obchodným partnerom sa myšlienka zapáčila a každým rokom sa nám podarilo pomôcť vždy viac, a to presne železničiarom, ktorí to potrebovali. Ale rozsah pomoci bol relatívne malý. Na naozajstnú pomoc to chcelo zohnať viac prostriedkov. Preto vlastne v minulom roku zazneli úlohy smerom k finančnému a personálnemu riaditeľovi a právničke. Všetci traja si vo svojom voľnom čase odmakali naozaj kus práce. Tak dovoľte, aby som im touto cestou poďakoval. Aneta, Robert a Mojmir, ďakujem. Podarila sa dobrá

vec. Fond pomáha tam, kde samotná skupina už nemôže.

► **Správni rada nadačního fondu rozhodla o výplatě prvních příspěvků. Můžete nám k tomu říct něco bližšího?**

Správna rada fondu už vyhovelá viac ako desiatim žiadostiam a zároveň rozhodla o konečnom doplatku finančnej pomoci pre štyroch zamestnancov ČD zraneným tento rok v júli u Perninku a pre rodinu strojvedúceho, ktorý krátko potom zomrel pri mimoriadnej udalosti pri Českom Brode. Celkom tak rozdelila finančnú pomoc vo výške približne 3 milióny korún, vrátane dlhodobej pomoci.

► **Myslíte si, že se pro činnost nadačního fondu podaří získat dostatek finančních prostředků?**

S pomocou potrebným už máme skúsenosti. Rozdeľovali sme ročne cca 100 tisíc korún. Po vzniku nadačného fondu sme len na prvých dvoch zasadnutiach rozdelili cca 3 milióny. Každý sa môže pozrieť na transparentný účet, kto pomohol a ako sa pomoc dostala tam, kde ju naozaj potrebujú. Všetci na tom robíme pre dobrý pocit. Dobrý pocit, že na chvíľu vrátime niekomu do očí iskierku radosti a hrdosť na železničiarstvo. Vďaka bohu sa nájde dosť ľudí, ktorí majú väčšiu radosť z dávania, ako brania. Preto si myslím, že modré srdce tľie silne a pravidelne.

Aneta Miklášová
Michal Roh



QR Platba



Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM, který založily společnosti České dráhy a ČD Cargo. Hlavním cílem tohoto nadačního fondu je pomoc železničářům a jejich rodinám, kteří se ocitli v tíživých životních situacích způsobených vnějšími vlivy, jako je například vážný pracovní úraz, závažné onemocnění nebo ohrožení přírodními živly. Nadační fond je zde a podává pomocnou ruku kolegům od železnice, aby tyto těžké chvíle jim byly prostřednictvím finanční podpory aspoň trochu zmírněny a aby věděli, že v tom nejsou sami.

Zaměstnanecké oddělení odpovídá

Dotaz:

Dne 7. října 2020 mi propadl posudek o zdravotní způsobilosti. Na poliklinice mě odmítli objednat na periodickou lékařskou prohlídku kvůli vyhlášenému nouzovému stavu. Co mám dělat?

Odpověď:

Usnesením vlády České republiky č. 1049 ze dne 16. října 2020 udělila vláda po dobu nouzového stavu výjimku z prováděných periodických lékařských prohlídek, tzn., že periodické lékařské prohlídky není třeba v době trvání tohoto nouzového stavu zajišťovat a provádět. V době, kdy na Vás dotaz odpovídáme, byl nouzový stav opětovně prodloužen do 12. prosince 2020.

Současně se prodlužuje platnost lékařských posudků, jejichž platnost skončí v době trvání tohoto nouzového stavu, a to o

a. 90 dnů ode dne následujícího po dni ukončení nouzového stavu, pokud závěr lékařského posudku uvádí, že posuzovaná osoba pro účel, pro který byla posuzována, je zdravotně způsobilá, tzn. do 13. března 2021,

b. 30 dnů ode dne následujícího po dni ukončení nouzového stavu, pokud závěr lékařského posudku uvádí, že posuzovaná osoba pro účel, pro který byla posuzována, je způsobilá s podmínkou, tzn. do 12. ledna 2021.

V praxi to znamená, že pokud máte posudek o zdravotní způsobilosti, který byl platný do 7. října 2020, tak díky výše uvedenému usnesení vlády je i nadále platný, a to do doby (ta se konkrétně odvíjí od závěru lékařského posudku) než bude vystaven posudek nový.

Nyní nám náš smluvní poskytovatel pracovnělékařských služeb, kterým je Dopravní zdravotnictví a.s., sdělil, že ve svých zdravotnických zařízeních POLIKLINIKA AGEL a detašovaných

pracovištích, opětovně aktivoval pracovnělékařské služby a vyzval nás k zajištění absolvování periodických prohlídek zaměstnanců, kterým od 5. října 2020 (zahájení doby nouzového stavu) lékařský posudek propadl.

Zaměstnanci, kteří mají posudky o zdravotní způsobilosti po platnosti, jsou nyní kontaktováni kolegy z příslušných personálních pracovišť O10/1, které je informují nejen o obnovení lékařské péče, ale i o nastavených pravidlech, za nichž se prohlídky vykonávají.

Na prohlídku je nutné mít sebou:

- „Žádost o posouzení zdravotní způsobilosti k práci“ zpracovanou personálním pracovištěm O10/1; pokud již zaměstnanec v dřívější době „Žádost“ obdržel, nemusí personální pracoviště zpracovávat novou.
- výpis ze zdravotní dokumentace od svého praktického registrujícího/praktického lékaře ne starší než 90 dní – bez výpisu nebude

prohlídka provedena. V případě, že má zaměstnanec registrujícího lékaře současně jako lékaře PLS, výpis mít nemusí.

Zaměstnanec se musí k prohlídce dostavit bez příznaků onemocnění, s ochranným prostředkem dýchacích cest (rouškou nebo klasickou textilní dýmou vyrobenou ústenkou, může být i šála či šátek) a je povinen důsledně dodržovat instrukce, nařízení a pokyny příslušného zdravotnického zařízení, která jsou v rámci epidemiologických opatření stanovena (dodržet přidělený termín prohlídky, včetně konkrétního času – nechat dříve apod.).

Až periodickou prohlídku absolvujete, neopomeňte jeden výtisk lékařského posudku, který vám bude lékařem PLS vystaven, neprodleně doručit na příslušné personální pracoviště.

Za spolupráci a pochopení všem děkujeme a do roku 2021 si všichni přejme nejen štěstí, ale hlavně pevné zdraví!

Věra Drncová

Ze zahraničí

RAKOUSKO

Investice do infrastruktury

Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) a Ministerstvo pro klima, životní prostředí, energetiku a mobilitu představily začátkem listopadu velkorysý plán investic do železniční infrastruktury na příštích několik let. Nechybí ani finanční prostředky do tratí mířících na sever do Čech, i když na ně dojde až ke konci plánovacího období. Významného zvýšení se dočká především tzv. Nordbahn vedoucí z Vídně na Břevlavi. Rakušané zde plánují zvýšení rychlosti až na 200 km/h (místo dosavadních 120 až 140 km/h).

Podpora železniční dopravy

Evropská komise schválila dvě rakouská vládní opatření na podporu odvětví železniční nákladní dopravy a další na podporu provozovatelů osobní železniční dopravy zasažených koronavirovou krizí. První opatření pro železniční nákladní dopravu se týká změny rozpočtu na rok 2020 ve stávajícím grantovém schématu schváleném před pandemií, čímž se po zbytku roku zvýší úroveň dostupného financování na 150,7 mil. EUR. Druhé opatření s rozpočtem 115,7 mil. EUR umožní Rakousku upustit od poplatků za přístup na dopravní cestu odváděných provozovateli nákladní dopravy, a to od 1. března do 31. prosince. Evropská komise tvrdí, že cílem programů je posílit přesun silniční nákladní dopravy na železnici.

LUCEMBURSKO

Nové lokomotivy TRAXX

Společnost CFL Cargo si objednala od výrobce Bombardier Transportation vícesystémové elektrické lokomotivy TRAXX MS3 vybavené rovněž diesellovými motory pro realizaci poslední míle na neelektrizovaných vlečkách především v terminálech. Objednávka oznámená 18. listopadu zahrnuje celkem 10 lokomotiv TRAXX MS3, dodání je plánováno na rok 2021. Nové stroje budou schváleny pro provoz v Lucembursku, Německu, Polsku, Rakousku, Belgii a Francii.

NĚMECKO

Pokuty za zpoždění

V prosinci tohoto roku spustí společnost DB Netz systém, v němž budou železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury účtovány pokuty za zpoždění. Jednotlivé firmy je budou platit podle počtu minut způsobeného zpoždění. Tento „program výkonnosti“ má být nástrojem k eliminaci zpoždění, jimž se lze vyhnout, a jako takový má zvýšit výkonnost železniční nákladní dopravy v Německu. Podobný program výkonnosti pro osobní dopravu byl spuštěn loni zhruba ve stejném období. Ačkoli je ještě příliš brzy na posouzení jeho dopadu, DB Netz uvádí, že platí železničním podnikům měsíčně přibližně 1,2 milionu EUR za zpoždění, která jim způsobí. Toto číslo ukazuje, že pro zlepšení výkonnosti lze udělat hodně. U železniční nákladní dopravy bude tento systém vypadat trochu odlišně a seznámíme vás s ním v některém dalším čísle Cargováku.

Zuzana Kovačová

Železniční proměny (10.)

Kombinovaná doprava (dokončení)



V předchozím textu o historii kombinované dopravy jsme skončili v roce 1989.

Toto období bylo pro další směřování kombinované dopravy určující, stejně jako pro mnoho dalších oborů. Kromě osamostatnění překladišť Intransu totiž došlo v roce 1991 ke vzniku akciové společnosti Metrans.

Ta navázala na činnost stejnojmenné společnosti působící v oblasti mezinárodního zasilatelství a námořní plavby

čili jinak řečeno operátorů KD. V roce 1992 vznikla společnost Kombiverkehr-CS, spol. s r.o., později po změně vlastnické struktury přejmenovaná na Bohemiakombi. Kromě přeprav kontejnerů se orientovala zpočátku především na doprovázenou KD, tedy vlaky RoLa, v letech 1993 – 1999 šlo o linku České Budějovice – Villach a později v letech 1994 – 2004 především Lovosice – Dresden.

Především linka RoLa do Saska představovala ve své době jednu z nejkapacitnějších linek svého druhu, kdy bylo denně nabízeno až 12 dvojic vlaků.

boť provoz vlaků bylo nutné dotovat, a to částkou okolo 250 až 300 mil. Kč ročně. I ostatní podmínky, jako byly dlouhé čekací doby kamionů na hranicích a systém vstupních povolení v mezinárodní dopravě, nejsou dnes již opakovatelné. Bez těchto podmínek by systém nemohl fungovat. Provoz vlaků RoLa byl ukončen krátce po vstupu České republiky do Evropské unie v roce 2004. Bohemiakombi se od té doby věnuje rozvoji klasické – tzv. nedoprovázené – kombinované dopravy. Bývalé překladiště RoLa v Lovosicích bylo postupně přebudováno



Před odjezdem vlaku Ro-La z terminálu v Lovosicích Foto: Martin Boháč

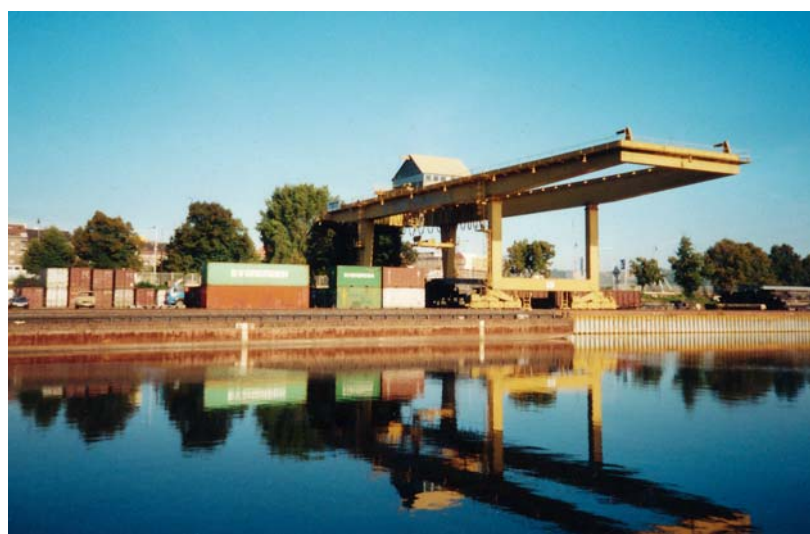
jejm zániku provoz vlaku přešel pod společnost European Rail Shuttle (ERS). S ohledem na to, že prakticky veškeré výkony se realizovaly pouze na Žižkově, došlo postupně k uzavírání a případnému prodeji nevyužitých pře-

bem. Kromě vlaků do severomořských přístavů provozuje navazující spojení do dalších terminálů v České republice, na Slovensku či v Maďarsku.

Nelze nezmínit rovněž přepravy po takzvané hedvábné stezce, za jejichž novodobý restart u nás lze počítat rok 2007, kdy přijel do Mělníka první takovýto vlak, organizovaný operátorem ERS, s kontejnery z čínského Shen-zenu. Trvalo však ještě několik let, než podobné přepravy dostaly podobu pravidelného frekventovaného spojení. Dopad koronavirové pandemie na leteckou a námořní dopravu vyvolal ještě větší poptávku po pozemním spojení s Čínou a během letošního roku došlo ke skokovému nárůstu těchto přeprav do Evropy. Obdobné vlaky tak míří nyní do různých destinací i v České republice, letos především do České Třebové, Pardubic, Obrnic a dalších terminálů.

Závěrem lze shrnout, že kombinovaná doprava zůstává u nás i po více než padesáti letech nadále dynamicky vyvíjejícím se oborem. Inovace přicházejí jak do technologií využívaných pro překládku, do vozového parku na železnici i silnici, tak i ve formě různých nových přepravních jednotek. Zatímco v 90. letech byly naděje vkládané do výměnných nástaveb, nakonec se v kontinentální dopravě více prosazují návěsy a v případě námořních přeprav na krátkou vzdálenost pak především pallet-wide kontejnery s délkou 45 stop. Doslova boom pak v posledních deseti letech zažívají různé typy kontejnerů systému InnoFreight, případně obdobných řešení, které ale spíše nabízí alternativu ke klasickým železničním vozům.

Lukáš Soukup



Kontejnerové překladiště společnosti CONTRANS v pražském holešovickém přístavu. V podstatě se jednalo o trimodální terminál. Foto: Michal Roh

v poválečných letech a byla předchůdcem společnosti Čechofracht. Metrans začal vzápětí provozovat kontejnerový terminál v prostorech Stavoservisu v pražské Uhříněvsi. 20. února 1992 pak byl vypraven první ucelený kontejnerový vlak do Hamburku. Zpočátku byly vypravovány ucelené vlaky pouze ve směru do přístavu. Díky orientaci domácí ekonomiky na dovozy a vývozy přes přístavy v Německu nabral rozvoj společnosti rychle růstový směr, počet vlaků do Hamburku začal rychle stoupat, přibýly vlaky do Bremerhavenu a k 1. dubnu 1995 bylo zprovozněno překladiště Želechovice-Lípa, původně sloužící slušovickému agrokombinátu. Nyní Metrans přímo nebo prostřednictvím dceřiných společností působí nejen v České republice, ale i na Slovensku, v Německu, Rakousku, Maďarsku, Polsku i v dalších zemích.

Polistopadový vývoj umožnil vznik i dalších společností, zaměřených na provozování kombinované dopravy,



Lokomotiva 180 012 dopravce Railion zapřáhla v podvečer 19. června 2011 ve stanici Praha-Uhříněves kontejnerový vlak operátora METRANS a míří s ním do Německa. Foto: Michal Roh

Prostřednictvím této linky tak bylo umožněno převést na železnici přes 10 % veškeré kamionové dopravy z česko-saských silničních přechodů. Ovšem za poměrně vysokou cenu, ne-



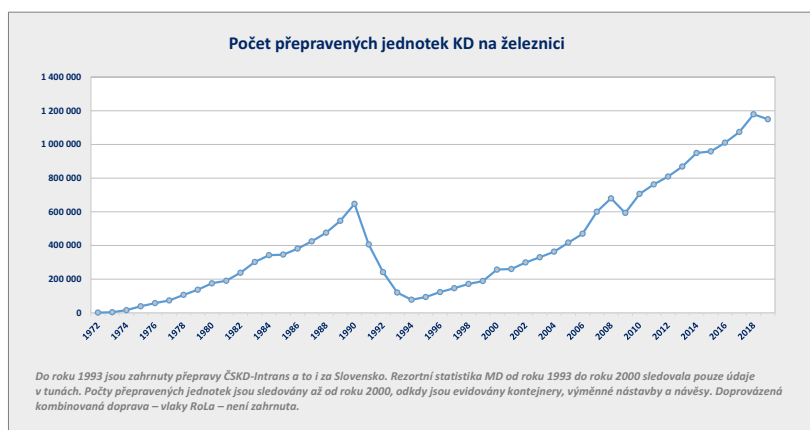
Lokomotiva 751.229 přivezla do Prahy-Žižkova ucelený kontejnerový vlak z Rotterdamu. Foto: Michal Roh

kladišť. Bohužel tak většina lokalit byla z hlediska KD opuštěna a v minulosti vložené investice nebyly již dále zhodnoceny. Od roku 2013 nese společnost název Rail Cargo Operator - CSKD s.r.o., čímž je zohledněna příslušnost k rakouské skupině RCA. Po opuštění překladiště na Žižkově od konce roku 2015 nabízí své služby nyní v areálu přístavu Mělník.

Jako významný operátor KD a provozovatel překladišť se také postupně vyprofiloval největší světový rejdář – společnost Maersk. Od začátku roku 2003 svoje aktivity soustředil rovněž do přístavu Mělník, poté co byly opuštěny plány na vlastní terminál v Lysé nad La-

na neutrální kontejnerový terminál, dnes provozovaný společností ČD – DUSS Terminál.

I ČSKD-Intrans se přizpůsoboval novým poměrům. Ještě začátkem 90. let probíhala dostavba některých překladišť z vlastních prostředků, ovšem vnitrostátní přeprava rychle klesala. Po rozpadu RVHP se prakticky zastavily přepravy s dotčenými zeměmi. Od roku 1994 byl zahájen provoz kontejnerového vlaku z Lovosic do Hamburku a Bremerhavenu ve spolupráci se společnostmi Intercontainer a Transfracht. Od roku 1999 dochází k oživení provozu na překladišti v Praze - Žižkově, kdy je sem přesměrován vlak z Rotterdamu, původně končící v Praze - Uhříněvsi. Operátorem vlaku byl Container Train Bohemia, dceřiná společnost Container Train Netherland (CTN). Po



Graf: Leona Pecková

Foto měsíce



Zajímavý snímek nám 4. listopadu 2020 zaslal Pavel Valenta. Zachytil na něm jednu z prvních jízd Vectrona 193.289 Českých drah ve službách dopravce ČD Cargo. Osud tomu chtěl, že přípravní lokomotivou na vlaku z Liberce do italské Savonny byl Vectron 383.064 najatý od poolu LokoTrain. Dopravcem až do pohraniční přechodové stanice Tarvisio Boscoverde bylo samozřejmě ČD Cargo.