

Úvodní sloupek

Po lednovém zkráceném vydání je tu únorový Cargovák opět v plném rozsahu. Tradičně v něm najdete rozsáhlé hodnocení loňského roku z pohledu přeprav jednotlivých komodit. V některých, jako například v železe nebo hnědém uhlí se nám v loňském roce dařilo, v jiných komoditách, například v kombinované dopravě nebo automotive, se naplno projevily dopady celosvětové krize způsobené nejen pandemií Covid-19, ale celou řadou dalších vlivů. Provoz našich vlaků v roce 2021 však neovlivňovala pouze hospodářská situace, ale i klimatické podmínky, resp. živelné katastrofy. Ano, i v 21. století nám počasí umí dokázat, kdo je na planetě Zemi pánem. Vzpomeňme zamrzlé a zasněžené seřadovací stanice v Německu, tornádo na jižní Moravě nebo podemletí důležité tratě do Německa v důsledku silných dešťů. A již od počátku letošního ledna se musíme potýkat s dalším omezením – sesuvem svahu na trati Vsetín – Horní Lideč. Jak jsme se s tím vypořádali se dočtete v jednom z článků. Únorové vydání přináší ale i informace o podpisu a hlavně o změnách vyplývajících z kolektivní smlouvy nebo o investici do modernizace jedné z opravárenských hal v SOKV Ústí nad Labem. Věřím, že vás zaujmou i další příspěvky. Příjemné čtení.

Michal Roh



Dne 24. ledna 2022, tedy krátce po převzetí do stavu ČD Cargo, zavítala lokomotiva TRAXX 388.001 poprvé do německé pohraniční přechodové stanice Bad Schandau. Nejprve zkušebně „sólo“ z důvodu vyzkoušení přepínání při změně trakčních soustav a zabezpečovacího zařízení. Zanedlouho však dovezla do Bad Schandau i vlak s obilím. Jen o několik dnů později zavítal stroj 388.004 na Slovensko.

Foto: Jan Valový

Jak jsme si vedli v roce 2021

OBSAH

03

Omezení provozu na Valašsku

Z důvodu nestability svahu nejezdí po železniční trati mezi Valašskou Polankou a Horní Lidčiči žádné osobní ani nákladní vlaky.



06

Investice v SOKV Ústí nad Labem

Jednou z významných stavebních investic roku 2021 bylo pro naši společnost zateplení ústecké haly těžké údržby.



Za rok 2021 přepravilo ČD Cargo na tuzemském trhu 60,196 mil. tun zboží, což je o přibližně 2 % více, než bylo přepraveno za rok 2020. Největšího meziročního překročení objemu bylo dosaženo v komoditách železo a strojírenské výrobky, pevná paliva a stavebniny. Naopak nejvíce objemy meziročně poklesly v kombinované dopravě. Naše zahraniční pobočky a dceřiné společnosti zajistily v loňském roce přepravu více než 8 mil. tun zboží, což představuje také významný nárůst.

V komoditě železo a strojírenské výrobky bylo v roce 2021 převezeno o téměř 1,5 mil. tun více než v roce 2020. Na výsledcích se plně projevila konjunktura, kterou metalurgie zažívala. Odrazilo se to jak ve zvýšených přepravách železné rudy, tak ve výrazném nárůstu poptávky po přepravách hutních výrobků. Díky tomu se podařilo získat řadu nových přeprav, z nichž lze zmínit tranzit manganové rudy z Polska přes Českou republiku na Slovensko, přepravu svítků plechu ze železáren v italském Osoppo do Ostravy s překládkou na kamion do Polska nebo celou řadu nových přeprav železného šrotu, například do Polska nebo Itálie. Při získávání nových obchodních případů stále roste význam spolupráce s dceřinými společnostmi a zahraničními pobočkami.

Také v komoditě stavebniny byl přepravní objem v roce 2021 překročený, a to jak k plánu, tak k objemům loňského roku. Pozitivně se projevila aktivní obchodní politika ve vztahu k nabídce přeprav na výluky a také na

výšení přeprav vápenců související s příznivým trendem v hutnictví (dolomtické vápence) a v energetice (zvýšená výroba elektrické energie). Dopravu odširovacích vápenců do německých elektráren převzala pobočka Niederlas-

sung Deutschland. Pozitivní trend měly i přepravy betonových výrobků společností Goldbeck. Jednou z nejvýznamnějších nových zakázek byla podzemní

Pokračování na str. 2



Jednou z komodit, jejíž výkony byly v roce 2021 negativně ovlivněny celou řadou faktorů, byla kombinovaná doprava.

Foto: Lukáš Růžička

Jak jsme si vedli v roce 2021

Dokončení ze str. 1

přeprava odpadních sutí z Lužic do Mostu na skládku CELIO.

Zatímco v prvním pololetí výkony v komoditě **hnědé uhlí** klesaly a některé elektrárny a teplárny spalovaly pouze štěpku, závěr roku se nesl ve zvýšené poptávce po přepravách této komodity. Byl to logický odraz situace na energetickém trhu, kdy se ceny silové energie a plynu vyšplhaly velmi vysoko a byl velký zájem o uhlí jak ze strany elektráren, tak tepláren. I přes dočasný nedostatek kapacit se situace v dodávkách postupně stabilizovala a nikde nedošlo k havarijní situaci. Výkony komodity **černé uhlí a koks** v průběhu roku kolísaly. Vliv na to mělo jednak omezování těžby v OKD a také proměnlivá situace v polských dolech. Na jaře byl uhlí v Polsku přebytek, s nárůstem výroby elektrické energie pak těžba přestávala dostávat a primárním úkolem polských dolů bylo zásobovat polské elektrárny a teplárny. Až poté přicházeli na řadu další odběratelé. Velká část přeprav je dnes realizována s dceřinou společností CD Cargo Poland. V České republice význam černého uhlí pro energetiku pozvolna klesá, avšak jeho význam pro metalurgii je nezpochybnitelný. To se odráží i v meziročně navýšených přepravách koksů.

Také přepravy v komoditě **chemické výrobky a kapalná paliva** meziročně narostly. Pohonné hmoty byly z Německa dováženy zhruba ve stejných objemech, značné problémy však působily výluky na PPS Děčín. Stabilita v přepravách PHM z Německa byla udržena zejména díky nasazení souprav vlastních vozů ČD Cargo. S pozvolna rostoucí spotřebou leteckých pohonných hmot na pražském letišti mírně stoupaly i objemy přeprav leteckého benzínu, a to včetně vnitrostátních relací. Proměnlivá situace panovala v přepravách hnojiv, kdy došlo například k převedení části přeprav z Polska do východních Čech na ka-

miony. Naopak se podařilo zrealizovat přepravy hnojiv do Německa (spolupráce s pobočkou) původně zajišťované ve větší míře po Labi.

Výsledky v komoditě **dřevo a papírenské výrobky** jsou trvale dobré, což je výsledek aktivní obchodní politiky ČD Cargo při odvozu kalamitního dřeva. Odvoz kalamitního dřeva pro-

přepravy obilí. Po slibném začátku roku došlo postupně k vyprázdňení sil a k omezení přeprav pouze na ad hoc obchodní případy, a to jak ve vývozu, tak v tranzitu přes Českou republiku. Přepravy minerálních vod si udržovaly standardní úroveň, realizovány byly ve spolupráci s dceřinými společnostmi na Slovensku a v Maďarsku. Také pře-

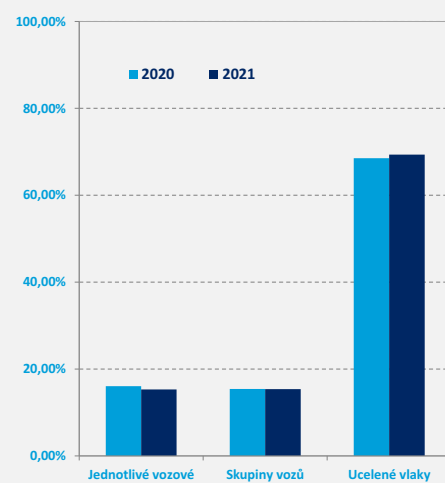
derné elektrárny Mochovce. Portfolio obchodních případů doplňuje zajištění vozby diagnostických vlaků pro Správu železnic.

Kombinovaná doprava byla v roce 2021 ovlivněna mnoha globálními faktory. Kromě pandemie Covid-19 s dopadem na omezování činnosti čínských přístavů měly nejvýraznější vliv

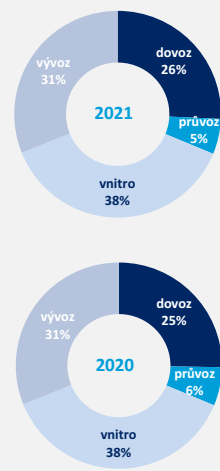
s lokomotivou ČD Cargo. V komoditě **automotive** se bohužel výrazně projevil nedostatek elektronických součástek pro výrobu automobilů, v jehož důsledku byla ve většině automobilek omezena nebo i zastavena výroba. I v této komoditě pak byla velkým problémem nekvalita při přepravách ve směru Německo přes PPS Děčín

Podíl přeprav ČD Cargo, a.s.

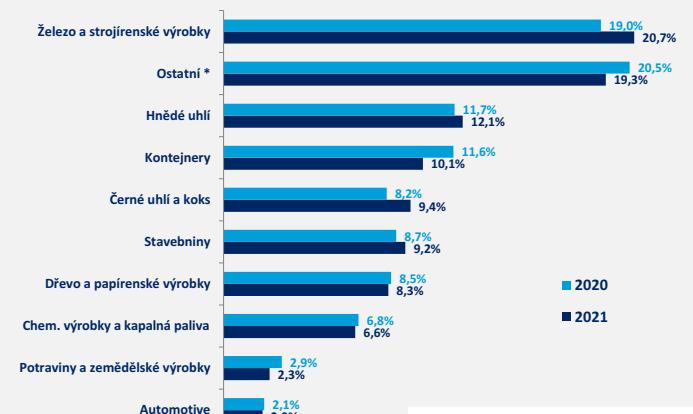
Podle typu zásilky



Podle druhu přepravy



Podle jednotlivých komodit



Autor grafů: Leona Pecková
Zdroj dat: SAP BO COICAR
Ostatní * vojenské přepravy, pošta, mimořádné zásilky, DIAKONIE, vozy zákazníků apod.

bíhal i z řady nových lokalit – Krušných hor, Liberecka, Lužických hor apod. Dřevo je zpracováváno nejen v tuzemsku, ale i v zahraničí – Rakousko, Polsko, Rumunsko. Tyto přepravy jsou realizovány s dceřinými společnostmi, resp. zahraničními pobočkami. V důsledku prodloužení přepravních ramen však došlo k prodloužení oběhu vozů. Konkurenční výhodou ČD Cargo je dlouhodobě nasazení technologie InnoFreight, zejména pak nástaveb GigaWood.

Největší vliv na výsledky komodity **potraviny a zemědělské výrobky** mají

pravy cukrové řepy do Hrušovan nad Jevišovkou probíhaly nově ve spolupráci s CD Cargo Slovakia.

Na výkonech v komoditě **ostatní** se projevil mírný pokles poštovních přeprav, který z důvodu výluk (Bezpráví, železniční uzel Pardubice) část přeprav převedl na již modernizovanou dálnici D1. Oproti tomu vzrostly přepravy nově vyrobených železničních vozů. Realizovali jsme přepravy armády do Litvy, Lotyšska i ve vnitrostátních relacích. Získat se podařilo i přepravy transformátorů, z nichž nejvýznamnější jsou přepravy do ja-

neuspořádané poměry až chaos v námořní dopravě mezi východní Asií a Evropou, vedoucí k výraznému růstu cen přepravy a ke snižování její spolehlivosti a výkonnosti. Na řadu měsíců poznamenalo námořní dopravu uvíznutí lodi Ever Given v Suezském průplavu, samozřejmě s dopadem na železnici. Jistá omezení přinesl i nedostatek elektronických součástek pro výrobu automobilů – omezeny tak byly například exporty automobilů do Ruska v kontejnerech. Z pozitiv můžeme zmínit například spuštění linky Lovosice – Lehrte – Rotterdam v celé trase

v důsledku omezené propustnosti například při výlukách.

Úspěšný rok za sebou mají i zahraniční pobočky v Rakousku a Německu, které se zapojily do realizace pravidelných přeprav (vápence do německých elektráren, automobilů, návěsů LKW Walter do Rostocku, cement ze Slovenska do různých stanic v Rakousku, dřevo do různých stanic v Rakousku apod.) a zajistily i vozbu celé řady ad hoc obchodních případů dřeva, chemických produktů, nově vyrobených nástaveb InnoFreight apod.

Michal Roh

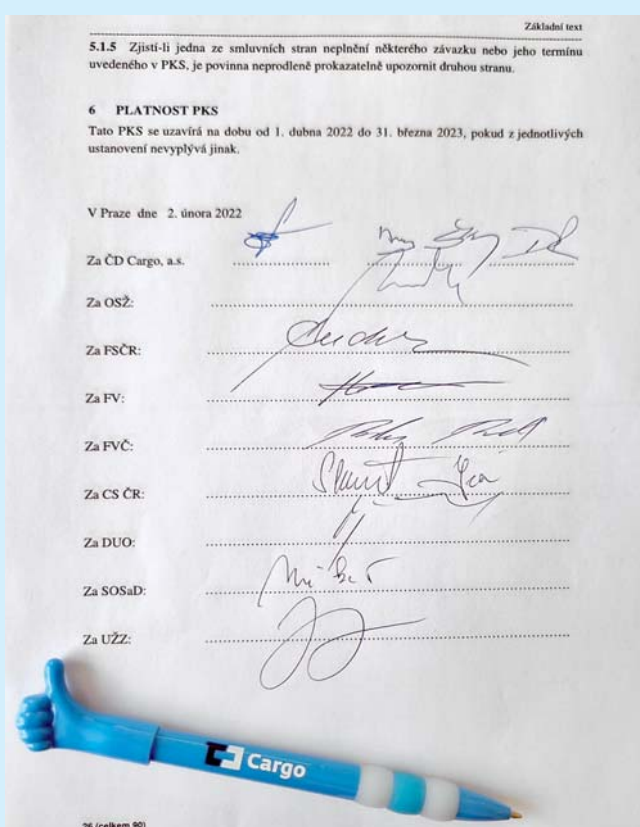
Podpis Podnikové kolektivní smlouvy ČD Cargo na období 2022 – 2023

Ve středu 2. února 2022 byla podepsána Podniková kolektivní smlouva ČD Cargo, a.s., na rok 2022 – 2023 (PKS). Po více než dvou měsících kolektivního vyjednávání se podařilo zaměstnavateli společně s odborovými centrálními nalézt nejvhodnější řešení, jak zaměstnance ČD Cargo co nejlépe odměnit za jejich práci, a to i přes nepříznivé období, v němž se ČD Cargo z důvodu dopadů COVID-19 stále nachází.

A na jaké změny se tedy mohou zaměstnanci ČD Cargo těšit? Primárně se jedná o navýšení tarifních mezd o 1 100 Kč. Pro rok 2022 se přistoupilo k navýšení tarifních mezd o nominální hodnotu z důvodu snahy zohlednit aktuální míru inflace u zaměstnanců v nižších tarifních třídách. Tímto však navýšení tarifních mezd nekončí. Od 1. ledna 2023 budou navýšeny o další 1 %.

Od 1. dubna 2022, kdy PKS nabude účinnosti, vzroste také odměna za zaškolování o 2 % a u zaškolování ve specifických zaměstnáních dokonce o 5 %. Příplatek za práci v noci vzroste o 1 % a odměna za nepravidelný nástup bude nově činit 200 Kč. Zaměstnanci pracující letmo budou mít motivační složku mzdy navýšenou o 100 Kč a zaměstnanci řídící motorové vozidlo při výkonu pracovní činnosti o 200 Kč.

Změny se odrazí také v sazbách stravného pro specifikovaná zaměstnání, kdy nově budou stanoveny ve výši 118 Kč, bude-li trvat pracovní cesta 5 až 12 hodin, 182 Kč, bude-li trvat déle než 12 hodin nejvýše však 18 hodin, a 283 Kč, bude-li delší než 18 hodin.



Zaměstnavatel se dále zavázal, že v případě překročení plánovaného hospodářského výsledku v pololetí a na konci roku 2022 bude zaměstnancům vyplacena odměna, a to tak, že za každých 5 mil. Kč nad hospodářský výsledek bude odměna činit 500 Kč, přičemž v pololetí se bude jednat maximálně o 2 000 Kč a na konci roku maximálně o 5 000 Kč. To znamená, že za splnění podmínek stanovených v PKS a opatřeních ředitelky odboru personálního, si zaměstnanci formou odměny můžou přijít v pololetí až na 2 000 Kč a na konci roku až na 5 000 Kč.

Změny se dotknou také oblíbených kondičních ozdravných pobytů (KOP), u kterých dochází ke snížení hranice nárokovosti na KOP na 18 let a od 1. ledna 2023 na 16 let. Od 1. ledna 2023 se KZAM 43231 Dispečer a KZAM 43232 Dopravní dispečer přesouvají do vybraných zaměstnání s nárokem na KOP jednou za dva roky. Dále budou poskytovány mimořádné KOP rovněž zaměstnancům, kteří byli účastníky mimořádné události.

Strany uzavírající PKS nezapomněly ani na kolegyně a kolegy, kteří dosáhnou životního jubilea 60 let, kdy kromě odměny 15 000 Kč obdrží také dárkový poukaz na rekondiční pobyt s lázeňským programem v hodnotě 10 000 Kč.

Shora popsané změny představují souhrn základních, a pro vás, zaměstnance ČD Cargo, relevantních změn, které potvrzují, že ČD Cargo je stabilním zaměstnavatelem přinášejícím jistoty.

Odbor personální
Foto: Aneta Miklášová

Přeprava uhlí z Austrálie

Uhlí odedávna patřilo ke komoditám, jejichž přeprava byla ve velké míře realizována ve spolupráci železniční a vodní dopravy – vlaků a lodí. Jako příklad z dávnější minulosti můžeme zmínit přepravu severočeského hnědého uhlí přes labské přístavy v Ústí nad Labem a Děčíně do Saska.

sud jsme zákazníkům vozili uhlí přímo z Rotterdamu. Je to první vlašťovka, pokus, jak zčásti alternovat letos plánovanými výlukami omezený železniční úsek Děčín – Bad Schandau a případně i výluku vlečky v samotném přístavu,“ komentuje nový obchodní případ Tomáš Tóth, předseda představenstva

zbytných přepravních formalit odjelo uhlí v úterý 25. ledna z Děčína a do Ostravy dorazilo téhož dne večer. Následně byla souprava přistavena na vlečku společnosti Liberty Steel. Tisková mluvčí této společnosti Barbora Černá Dvořáková k tomu říká: „Současná spotřeba uhlí z OKD už tvoří pouze asi 15 procent z celkového potřebného objemu. A po uzavření části dolů už OKD některé druhy uhlí nedodává, musíme je tedy dovážet nejen z Polska, ale také z USA, Kanady či Austrálie, a vytvářet si tak potřebnou zásobu, protože dodávky ze zahraničí jsou časově i logisticky náročnější.“ Oproti vlakové přepravě z Rotterdamu je nový způsob pomalejší, ale mohl by být levnější. „S naším obchodním partnerem se sejdeme a průběh přepravy, stejně jako její ekonomiku vyhodnotíme,“ popisuje Tomáš Tóth další vývoj.

Zásoby koksovateľného uhlí v Ostravsko-karvinském revíru jsou již ome-



Překládka uhlí z lodě Bohemia a tlačného člunu Dick 1 právě začíná.

Foto: Michal Roh

Příkladem z nedávné historie pak může být přeprava hnědého uhlí opět ze severních Čech přes přístav Lovosicích-Prosmýkách do elektrárny Chvaletice. My se ale vraťme do současnosti a podívejme se na jeden velice zajímavý obchodní případ, který ČD Cargo ve spolupráci se svým obchodním partnerem zrealizovalo na počátku letošního roku.

V sobotu 22. ledna 2022 dorazila do přístavu v Děčíně-Loubí loď Bohemia společnosti EVD naložená černým koksovateľným uhlím z Austrálie. „Do-

ČD Cargo a doplňuje: „Jde o nový způsob využití dvou různých dopravních módů stejně jako o pokus, jak oživit děčínský přístav a mezinárodní labskou plavbu celkově.“

Loď z Rotterdamu plula po Rýnu a Středoněmeckém průplavu a z Magdeburku po Labi do Děčína. Celkem přivezla 1 300 tun uhlí, jež bylo v děčínském přístavu přeloženo do výsypných vozů řady Falls. Překládka paliva trvala přibližně 8 hodin. Zpočátku probíhala rychle, dočišťování lodi pak již bylo pomalejší. Po vyřízení všech ne-



Vlak Pn 52865 Děčín východ – Ostrava-Bartovice se brzy ráno 25. ledna 2022 blíží do stanice Mělník.

Foto: Michal Roh ml.

Michal Roh



V přístavu Děčín-Loubí bylo 1 450 tun uhlí přeloženo do vlaku, kterým pokračovalo do Ostravy.

Foto: Michal Roh

zené, v letošním roce by pak měla být zastavena těžba v posledním činném dole společnosti OKD, v dole ČSM. To je stručná a jasná odpověď na různé polemiky týkající se dovozu uhlí ze vzdálené Austrálie. I přesto, že pro energetiku význam uhlí v důsledku Green Dealu postupně klesá, pro metalurgii je stále velmi důležitou suro-

vinou při výrobě surového železa a následně oceli. Černé uhlí v ocelářství nemá zatím svou plnohodnotnou náhradu – a ocel je základem naší civilizace. I ambiciózní cíle Green Dealu lze splnit jen díky celé řadě investic za použití oceli – nové decentralizované zdroje energie, úsporné budovy, elektromobilita... Ocel je pak patrně také jediný 100% recyklovatelný materiál, a i v přepravách tohoto recyklátu v podobě železného šrotu je železnice v čele s ČD Cargo velmi aktivní.

Železniční nákladní dopravci dlouhodobě upozorňují na to, že jeden kapacitní hraniční přechod do Německa nestačí. Ukázalo se to v loňském roce, kdy byl provoz na trati z Děčína do Bad Schandau omezen na delší dobu nejen kvůli sérii výluk, ale rovněž z důvodu poškození mostu silnými dešti. Kromě modernizace dalších tratí do Německa přes Cheb a Domažlice, by se tak říční plavba mohla stát zajímavou alternativou pro přepravu zboží za současného zapojení železnice na vnitrostátním úseku.

Sesuv tratě na Valašsku

Mezi Českou a Slovenskou republikou existují tři elektrifikované hraniční přechody. Mezi nejvytíženější se řadí přeshraniční spojení mezi stanicemi Břeclav a Kúty na jihu Moravy, na severu Moravy pak jde o dráhu mezi pohraničními přechodovými stanicemi Mosty u Jablunkova a Čadca. Trochu u ústraní je dráha, jež spojuje Valašsko s Púchovem, na pomezí Moravskoslezských Beskyd a Javorníků. Byť nejde o nikterak extrémně vytiženou železniční

tepnu, v době vážného poškození železničního svršku se naplno projevila její nepostradatelnost.

Minimálně osm týdnů nepojedou vlaky na železniční trati mezi Valašskou Polankou a Horní Lidčí. Důvodem je nestabilní svah, který se propadl pod kolejem na úseku dlouhém asi 50 metrů. Správa železnic v první polovině měsíce ledna nejprve omezila dopravu na jedné ze dvou kolejí, osobní vlaky zde mohly projíždět

pouze po jedné koleji a nejvýše desetikilometrovou rychlostí. Nákladní vlaky musely využívat jinou trasu. Posléze se situace zhoršila natolik, že došlo k úplnému vyloučení celého úseku.

V druhé polovině ledna odstartovala výluka obou kolejí, která potrvá minimálně osm týdnů. Během této doby dojde k nutné sanaci svahu tak, aby úsekem po opravě mohly projíždět vlaky osobní i nákladní dopravy. Nejprve se rozeběhly práce na nápravě stávajícího stavu spočívající ve snesení kolejí či přípravě obslužných komunikací. V dalších dnech pak bylo prováděno odvodnění pomocí vrtů a dosypávání náspu a celkové zpevnění. Posledním krokem bude položení kolejového svršku a oprava trolejového vedení. Správa železnic plánovala sanaci svahu už dříve. Zhoršení situace na počátku ledna, které na místě odhalil preventivní monitoring, tento plán pouze uspíšilo.

Téměř okamžitě zastavení jízdy nákladních vlaků mělo samozřejmě vliv i na vlaky ČD Cargo. Veškerá zátěž musela být během několika hodin přeměrována na jiné přechody. Jednalo se mimo jiné o sledované vlaky automotive ze Žiliny-Tepličky a dále o různé vlaky v režimu ad hoc. Asi nejzajímavější odklon se týkal komodity sklářské písky a bylo při něm také nutné odklonit sou-



Dvojice českobudějovických „res“ 363.5 s ucelenou soupravou ze směru Púchov a Horní Lidčič při průjezdu Vsetínem

pravy z Jestřebí do Nemšové, na vlečku Vetropack, přes jinou pohraniční přechodovou stanici. Zvažován byl jak závlak přes Čadcu, tak použití odklonové trasy přes Vysočinu do Bratislavy a následně do Trenčianské Teplé. Tyto varianty však vyšly ekonomicky hůř, než odklon po poměrně nevšední trase z Otrokovic přes Uherský Brod do Bylnice a následně přes Vlárský Průsmyk do Nemšové. První souprava o celkové hmotnosti 1 530 tun, za pomoci tří lokomotiv 742, projela celý úsek za 3 hodiny, přičemž ve stanici Vlárský Průsmyk došlo k obsazení hnacího vozidla „pilotem“ dceřině společnosti CD Cargo

Slovakia se znalostí úseku Horné Srnie – Nemšová, kterým běžně vlaky ČD Cargo neprojíždějí.

Text a neoznačené foto: NT

Poznámka redakce:

Vozba v elektrické trakci nemusí vždy znamenat levnější řešení, pokud má dopravce možnost využít své volné kapacity. Pro ČD Cargo je realizace vozby odklonových písků přes „Vláru“ velmi důležitá i proto, aby do budoucna bylo schopno držet krok i s jinými dopravci, kteří podobná operativní řešení berou jako běžnou věc.



Nestabilní násep mezi Valašskou Polankou a Horní Lidčí Foto: Správa železnic

Představujeme útvary generálního ředitelství ČD Cargo (1.)

V loňském ročníku jsme čtenářům představili fungování všech jednotek organizační struktury ČD Cargo s jednou výjimkou. Tou je generální ředitelství. Napravíme to v letošním roce, kdy bychom vám formou krátkých článků chtěli přinést informace o činnosti jednotlivých odborů GR. A začneme útvarem, který podléhá přímo představenstvu společnosti.

Oddělení interního auditu

Vnitřní kontrolní systém je manažerským nástrojem, který je pro vedení organizace prostředkem k dosažení stanovených cílů. Slouží k minimalizaci možných rizik a má charakter dlouhodobého procesu. Jednotlivé prvky vnitřního kontrolního systému mají být součástí pracovních postupů, nikoliv dodatečně aplikovanou nástavbou. Avšak jakkoliv je vnitřní kontrolní systém nezbytný pro dosažení cílů organizace, tak není cílem samotným, neboť hlavním cílem akciové společnosti musí být dosažení a udržení zisku, nikoliv budování dokonalého kontrolního prostředí. Stačí, když kontrolní systém zajistí minimalizaci rizik na přijatelnou úroveň.

ČD Cargo má kontrolní prostředí na úrovni odpovídající velikosti a významu jedné z největších evropských společností v oblasti železniční nákladní dopravy. Vnitřní kontrolní systém je vybudován na základě všeobecně uznávaného principu „tří linií obrany“ a jeho součástí jsou:

1) Manažerské kontroly prováděné dle zásady „kdo řídí, ten kontroluje“. Kontrolní činnost je pracovní povinností vedoucích zaměstnanců na všech úrovních řízení. Vedoucí zaměstnanci – plánují kontrolní činnost a prověřují všechny činnosti, jejichž říze-

ním jsou pověřeni a za jejichž řádný výkon odpovídají,

– evidují zjištěné nedostatky, přijímají k nim přiměřená nápravná nebo preventivní opatření, sledují plnění přijatých nápravných nebo preventivních opatření a organizují (pokud je to nutné) následné kontroly,

– uchovávají (v nezbytně nutném rozsahu) informace o kontrolních aktivitách.

2) Činnosti metodicky řízené specializovanými organizačními útvary, které provádí i kontrolní činnost. Patří sem zejména compliance, controlling, řízení rizik, BOZP a PO, bezpečnost objektová a informační, prevence nekalé činnosti nebo certifikace dle ISO a ostatních standardů.

3) Nezávislý interní audit prováděný oddělením interního auditu.

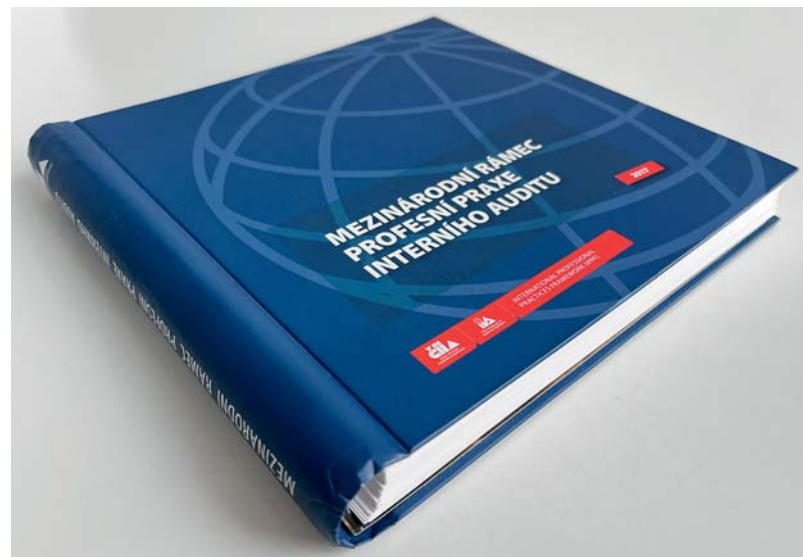
Nezávislý interní audit prováděný oddělením interního auditu (zdůrazňují: pouze interní audit prováděný oddělením interního auditu, nikoliv jiné audity, např. audity dle ISO, které jsou zařazeny do druhé linie obrany) patří do třetí linie obrany. Podstatná je zejména jeho nezávislost, které je dle mezinárodních standardů dosahováno tím, že oddělení interního auditu je organizačně podřízeno generálnímu řediteli, avšak funkčně (při vlastním výkonu

interního auditu) je podřízeno představenstvu společnosti. Na funkční nezávislost oddělení interního auditu ještě dohlíží výbor pro audit.

ČD Cargo se při výkonu interního auditu prováděného oddělením interního auditu řídí standardy nazvanými „Mezinárodní rámec profesní praxe interního auditu“, které zpracoval The Institute of Internal Auditors, Inc., Florida, USA. Podle těchto standardů je interní audit „nezávislá, objektivně ujišťovací činnost zaměřená na zdokonalování procesů v organizaci, přičemž interní audit pomáhá organizaci dosahovat jejich cílů tím, že systematicky přistupuje k hodnocení a zlepšování účinnosti systému řízení rizik, řídicích a kontrolních procesů a řízení a správy organizace“.

Vrcholnou odpovědnost za interní audit v ČD Cargo má představenstvo společnosti. Vlastní výkon interního auditu prováděný oddělením interního auditu se řídí ročním plánem interního auditu, který schvaluje představenstvo společnosti. Do ročního plánu jsou zařazována zejména procesně orientovaná šetření, která oddělení interního auditu provádí nejenom ve všech jednotkách organizační struktury ČD Cargo, ale i v dceřiných společnostech, ve kterých představenstvo ČD Cargo vykonává funkce valné hromady.

Oddělení interního auditu na základě požadavků vedení společnosti provádí



také šetření, jejichž výstupem je ujištění, zda konkrétní činnost (např. výběrové řízení) byla provedena v souladu s obecně platnými právními předpisy, interními normami a s tzv. „dobrou praxí“.

Od interních auditorů je vyžadováno, aby auditní šetření prováděli kompetentně a s náležitou odbornou péčí. Musí být objektivní a nesmí se nechat nadměrně ovlivňovat zájmy svými ani zájmy ostatních. Jejich hodnocení zjištěných skutečností musí být v souladu se strategií a cíli ČD Cargo.

Interní auditoři v ČD Cargo musí mít analytické myšlení a vysokoškolské vzdělání (obory: železniční nákladní doprava, ekonomie, práva, výpočetní technika) s odbornou praxí. Znalost angličtiny nebo němčiny je žádoucí. Nezbytné jsou specifické znalosti a dovednosti pro provedení auditu, ale lze

je získat ve specializovaných kurzech. A po složení zkoušek lze případně získat mezinárodně ceněný titul Certifikovaný interní auditor (ve zkratce „CIA“).

Ohlásí-li se oddělení interního auditu, že bude provádět šetření v nějakém organizačním útvaru, pak to pro zaměstnance auditované jednotky možná bude znamenat nějakou práci navíc a nelze od nich požadovat, aby se těšili na přátelskou návštěvu. Ale interní auditor není nepřítel. Přichází, aby ve spolupráci s auditovaným analyzoval určený proces a buď informoval vedení společnosti, že rizika auditovaného procesu jsou dobře ošetřena nebo – pokud bylo identifikováno nějaké nezanedbatelné riziko – doporučil přijmout opatření k nápravě, které přispěje k lepšímu dosažení cílů ČD Cargo.

Petr Vácha

Ilustrační foto: Leona Pecková

Vedoucím oddělení interního auditu je Ing. Petr Vácha, CIA, kterého jsme prostřednictvím několika otázek požádali o konkrétní vysvětlení a přiblížení práce jeho oddělení ostatním zaměstnancům.

► **Kolik auditů provede vaše oddělení přibližně za rok, na co jsou zaměřeny a kolik lidí tvoří Váš auditorský tým?**

Plánovaná auditní šetření patřící do třetí linie obrany provádí oddělení interního auditu podle ročního plánu. Plán schvaluje představenstvo společnosti, které je také příjemcem závěrečných zpráv. Při provádění plánovaného auditu musí auditor nezávisle a objektivně prověřit určený proces, zejména identifikovat a ohodnotit relevantní rizika, a posoudit, zda jsou identifikovaná rizika přiměřeně ošetřena, tj. minimalizovaná na přijatelnou zbytkovou úroveň. Do plánu jsou zařazovány zejména procesy klíčové pro naplnění podnikatelského plánu společnosti, přičemž zároveň platí, že v průběhu tří až pěti let musí být oddělením interního auditu prověřeny všechny významné procesy organizace. Počet a zejména rozsah plánovaných šetření je limitován personálním obsazením oddělení interního auditu. V současnosti interní audit pracuje ve složení 1 + 3 a do plánu je každoročně zařazováno 9 až 12 auditních šetření.

Kromě plánovaných provádí oddělení interního auditu na základě operačních požadavků vedení společnosti také mimořádná auditní šetření patřící do třetí linie obrany. Mimořádných auditních šetření je nařízeno



Ing. Petr Vácha, CIA

přibližně 3 až 6 ročně, avšak ne všechna mimořádná šetření jsou prováděna formou komplexních interních auditů. Rozsah mimořádného šetření závisí na zadání a je-li například požadováno ověřit, zda při konkrétním výběrovém řízení byla dodržena pravidla stanovená obecně platnými právními předpisy a interními normami, pak je šetření provedeno časově méně náročnou formou kontroly dokumentace. Pokud je však při takové kontrole identifikováno potenciálně významné riziko, pak může vedoucí interního auditu rozhodnout o rozšíření šetření až do formátu komplexního interního auditu.

Oddělení interního auditu také zajišťuje některé činnosti patřící do druhé linie obrany. Jsou to zejména certifikace podle norem ISO nebo podle SQAS Rail, kdy oddělení interního auditu zajišťuje předepsaná interní ověřování dodržování požadavků příslušných norem, organizuje provádění externích dohledových a re-certifikačních auditů a na vyžá-

dání poskytuje součinnost při auditech prováděných v ČD Cargo našimi odběrateli.

► **Co nám můžete říci o auditech prováděných externími společnostmi? Na co jsou zaměřeny a proč jsou prováděny?**

Externí audity jsou prováděny na základě povinnosti stanovené zákonem (například ověřování účetní uzávěrky nebo energetický audit) nebo proto, že naše společnost si, zpravidla z obchodních důvodů, přeje mít příslušný certifikát (např. ISO nebo SQAS Rail). Z certifikací podle ISO také plyne povinnost strpět audity, které v ČD Cargo provádějí naši odběratelé. Poměrně výjimečně jsou v naší společnosti také prováděny externí audity na základě rozhodnutí valné hromady ČD Cargo.

► **Jakými certifikáty v současné době ČD Cargo disponuje a čemu slouží?**

V kompetenci oddělení interního auditu jsou certifikáty ISO 9001 (certifikát kvality), ISO 14001 (certifikát environmentu), ISO 45001 (certifikát systému managementu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ISO 50001 (certifikát energetického managementu) a certifikát podle standardu SQAS Rail (evropský systém hodnocení používání v silniční, železniční, říční, námořní nebo kombinované dopravě volně loženého i baleného zboží, v režimu čistících stanic, v distribuci, ve skladovacích terminálech a při spolupráci společností, který zohledňuje problematiku nebezpečných chemických látek).

Připravil: Michal Roh
Foto: Leona Pecková



SQAS Attestation

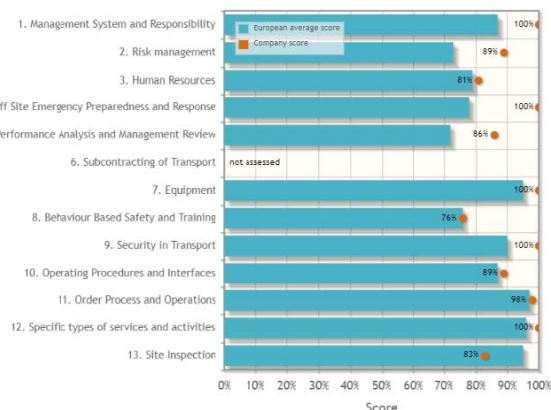
Safety and Quality Assessment for Sustainability

ČD Cargo, a.s., Generální ředitelství Praha

Report: 89112
Date: March 4, 2021
Country: Czech Republic
Module: Rail Carrier
Re-assessment: Expires on March 4, 2024

Summary Report
Overall score of the company: 90%

Industry Range of scores per section
This chart shows the average scores of every SQAS section and the European average scores of every SQAS section of all companies with active reports that belong to the same SQAS module and the same questionnaire version.



The SQAS summary report is a statement of facts and this does not express any appreciation of the company's performance. The SQAS assessment is valid for 3 years.



Ústecké HATO (Hala těžkých oprav)

Jednou z významných stavebních investic roku 2021 bylo pro naši společnost zateplení ústecké haly HATO včetně nového vytápění.

Jedná se o ocelovou montovanou halu výrobce RD Jeseník zesíleného typu A15/80 ZT 6/4,5 x 54, která je osazena na 150 cm vysokou podbetonovávku z betonových vyztužených patek. Hala má půdorysné rozměry 54,25 x 15,61 m se světlou výškou 7,42 m. Budova byla zkolaudována roku 1984. Mezi základní strojní vybavení haly patří průjezdná kolejová váha, sada patkových zvedáků nebo mostový jeřáb o nosnosti 12,5 tuny. Hala disponuje montážními kanály a také lávkami.

Po téměř čtyřiceti letech provozu haly, která je přednostně využívána k opravám motorových lokomotiv vyšších stupňů, bylo nutné přistoupit k její rekonstrukci. Budova byla z hlediska technicko-stavebního stavu a požadků BOZP na pracovišti již zcela nevyhovující. Předmětem rekonstrukce proto byla nejen kompletní obměna zatepleného pláště haly, ale také statické zajištění, sanace základových patek a ošetření a ztužení ocelové konstrukce. Hala byla napojena na areálový teplovod, rozvod stlačeného vzduchu a optickou datovou síť. Moderní sekční vrata byla doplněna o vzduchové clony pro zajištění tepelné pohody pracovníků i v případě mani-

pulace s kolejovými vozidly do/z haly. Došlo k rekonstrukci ztužené podlahy pod patkovými zvedáky, modernizováno bylo osvětlení haly, byla zbudována příjezdová komunikace s živěným povrchem.

Dne 20. prosince 2021 bylo pracoviště uvedeno Drážním úřadem do zkušebního provozu. Ten je stanoven do konce května 2022, kdy bude požádáno o provedení závěrečné kontrolní prohlídky stavby a následně o vydání kolaudačního souhlasu.

Cílem investice bylo zajistit plně funkční pracoviště pro provádění těžkých oprav kolejových vozidel, splňující veškeré nároky pro provoz haly v souladu s platnou legislativou pře-

vším v oblasti hygieny a bezpečnosti práce. Moderně vybavená hala s technickými parametry srovnatelnými s novostavbou v korporátních barvách

naší společnosti je další v řadě úspěšných investičních akcí střediska oprav na severu Čech.

Pavel Rešl



Dokončením investice došlo k výraznému zlepšení pracovních podmínek při opravách kolejových vozidel.

Foto: Archiv ČD Cargo



Práce na modernizaci haly těžké údržby byly v říjnu 2021 v plném proudu.

Foto: Michal Roh



Celkový pohled na halu těžké údržby v SOKV Ústí nad Labem

Foto: Archiv ČD Cargo

ECM – ČD Cargo certifikováno

ECM je anglická zkratka pro Subjekt odpovědný za údržbu vozidel – Entity in charge of maintenance. V rámci Evropské unie odstartovaly přípravy pro chystanou certifikaci na podzim roku 2011 v důsledku tragického vykolejení nákladního vlaku u italského města Viareggio, jehož hlavní příčinou bylo zanedbání údržby nákladních vozů z tohoto vlaku.

Povinná certifikace subjektů odpovědných za údržbu byla zavedena nařízením Komise (EU) č. 445/2011 a ČD Cargo bylo mezi prvními, již v roce 2012, certifikováno právě pro údržbu nákladních vozů. Poté následovala povinnost zavedení systému údržby (ECM) pro všechny kategorie železničních vozidel popsané směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/779. Podstatou povinné certifikace je pak prokázání shody zavedeného systému údržby s požadavky popsanými v příloze II. tohoto prováděcího nařízení. V České republice je jedinou certifikační autoritou pro ECM Drážní úřad a vydaná osvědčení jsou platná ve všech zemích Evropské unie + v dobrovolně přidružených státech mimo Evropskou unii.

Samotné certifikaci předcházelo několik let intenzivních příprav spočívajících v přizpůsobení předšlého sy-

stému údržby požadavkům výše uvedených nařízení, a to jejich promítnutím do interní dokumentace (převážně IN pro údržbu HV i NV), schválením této dokumentace Drážním úřadem a v neposlední řadě i jejich následným zavedením do běžné údržby železničních kolejových vozidel (ŽKV) v rámci Středisek oprav kolejových vozidel (SOKV).

Vlastní posuzování ze strany Drážního úřadu probíhalo ve dnech 30. listopadu – 15. prosince 2021, a to na generálním ředitelství (O12) i ve všech SOKV a vybraných OKV. V průběhu posuzování bylo ověřeno, že zavedené postupy jsou známy všem zúčastněným zaměstnancům a že je používají. Prokázaly to pohovory s namátkově vybranými zaměstnanci. Při ústním jednání byla ově-

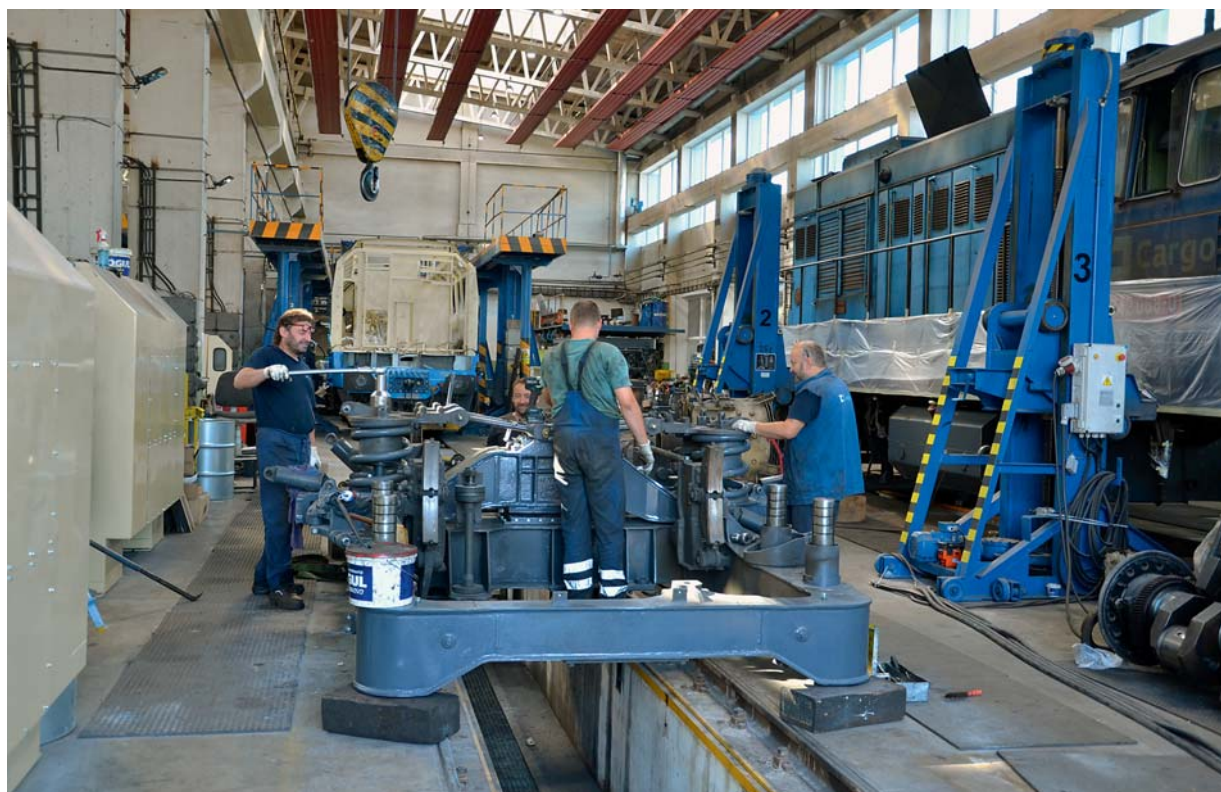
řena i znalost zaměstnanců z technologických postupů, ochrany zdraví při práci i předpisů z oblasti ochrany životního prostředí v rozsahu vykonávaných činností údržby. Kontrolováno také bylo, zda jsou efektivně používány a správně vyplňovány vybrané formuláře, včetně elektronických záznamů a zda je evidence ke správě vozidlového parku vedena v souladu s postupy a in-

terními normami. U zaměstnanců podílejících se na řízení systému údržby i jednotlivých interních procesů bylo zjišťováno, zda mají k dispozici evropské právní předpisy a další dokumenty týkající se interoperability ŽKV. V rámci prověřování jsme předkládali dokumentaci popisující systém zajištění oprav, zkontrolována byla dokumentace od realizovaných oprav lokomotiv i nákladních vozů včetně úplnosti dokumentace k jednotlivým vozidlovým řadám, pro které zajišťujeme ECM. Během prověřování nebyly zjištěny neshody a z ústních jednání vzešla jen tři doporučení ke zlepšení zavedeného systému údržby. Ta byla bezodkladně aplikována do praxe. Drážní úřad závěrem konstatoval, že ČD Cargo během správního řízení prokázalo splnění požadků přílohy II. prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779 a shledal naši společnost způsobilou vykonávat činnosti údržby ŽKV. Zároveň nám udělil Osvědčení o shodě subjektu odpovědného za údržbu a Osvědčení o shodě pro funkce údržby s platností na dobu 5 let.

Obdržením obou osvědčení celý proces nekončí. Zavedený systém musíme dodržovat, zdokonalovat a při každoročních kontrolních auditech Drážního úřadu prokazovat, že je správně zaveden a v praxi aplikován. Závěrem bych rád vyslovil velké poděkování všem zúčastněným kolegům z generálního ředitelství i SOKV za jeho přípravu, nastavení a praktickou aplikaci.

Karel Skalický

Ilustrační foto z SOKV České Budějovice (Michal Roh)



Železniční proměny (23.)

Lesní železnice (1.)



Přepravy dřeva představovaly v roce 2021 přibližně 8,5 % z celkového objemu zboží přepraveného vlaky ČD Cargo. V dnešním díle proměn se podíváme do časů, kdy k dopravě dřeva z lesů byla využívána diametrálně odlišná technologie, a to lesní železnice.

Parní lokomotiva táhnoucí dlouhý vlak oplenu se dřívím dlouhá desetiletí neodmyslitelně patřila ke každodennímu obrazu v horských dolinách nejen na Slovensku, ale i v Polsku, na Ukrajině nebo Rumunsku. Setkat jsme se s nimi však mohli i na některých místech v Čechách nebo v poměrně rovinatém Maďarsku, kde se nacházelo přes 60 lesních železnic.

Dřevo vždy patřilo k nejdůležitějším přírodním surovinám. Bylo potřeba v dolech, pro výrobu dřevěného uhlí i jako stavební materiál. K jeho odvozu z lesa byly odedávna využívány vody dravých horských říček, na větší vzdálenosti se pak dřevo dopravovalo svázané do vorů (plťí). Ke stahování dřeva z lesa se využívaly také koně, v zimním období bylo kratší dřevo možné svážet na saních. Tyto poměrně jednoduché způsoby dopravy však brzy přestaly dostačovat stoupající poptávce po dřevní hmotě. V druhé polovině, resp. na konci 19. století se proto objevují první úzkorozchodné lesní železnice, jejichž hlavním posláním se stala doprava vytěženého dřeva (kulatiny) ke skladům nebo na pily ležící zpravidla u normálněrozchodných železničních tratí. Na sousedním Slovensku vznikla jako první krátká lesní železnice v údolí Kohútovej na Oravě. Stalo se tak přibližně roku 1867. A další přibývaly. V době jejich největšího rozmachu dosáhla jejich délka 1 200 km. K nejznámějším slovenským lesním železnicím patřily Čiernohronská, Považská, Kysucko-oravská nebo Lubochnianská.

Lubochnianská železnice se může pochlubit zajímavým prvenstvím. Byla totiž první elektrizovanou lesní železnicí v Evropě. V roce 1904 byla v Lubochni dokončena výstavba vodní elektrárny na říčce Lubochniance, která napájela elektrickým proudem obec a zajišťovala také pohon 4 katrů na zdejší pile. Bylo



Síť lesních železnic na Slovensku byla velice rozsáhlá. Ta v Žarnovici dosahovala délky 34 km a v provozu byla do roku 1966. **Sbírka: Michal Roh**

rozhodnuto, že elektrická energie bude pohánět i lokomotivy lesní železnice o rozchodu 760 mm vedoucí od roku 1903 od stanice Košicko-bohumínské dráhy v Lubochni Lubochnianskou dolinou až k Vyšnému tajchu, kde hlavní trať končila. Spolu s odbočkami, na kterých byl nejprve animální, později parní, resp. motorový provoz, dosaho-



Lokomotivy Krauss a ČKD v úvratové stanici Chmúra – 1972. Zde si nákladní vlaky předávaly svoji zátěž – prázdné opleny mířily na Oravu, opleny s dřevem do Oščadnice. **Foto: Jiří Maurenz**

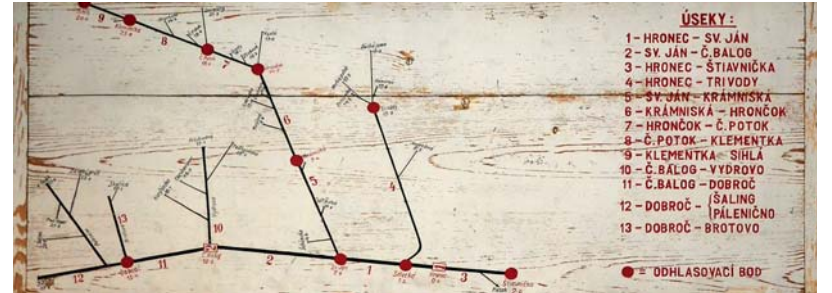
vala délky 28 km. Největší stoupání, které elektrické lokomotivy dodané firmou Ganz musely překonat, dosahovalo hodnoty 32,9 promile. Odbočky se však mohly „pochlubit“ stoupáním až 118 promile. Napájecí napětí dráhy bylo 550 V stejnosměrných. V Lubochni byla vybudována vlečka k přístavišti plťí. Asi nejzajímavější stavbou celé dráhy, kromě elektrárny s dvěma Francisovými

turbinami, byl most přes Váh. Již od roku 1921 byla na dráze povolena veřejná doprava osob, především turistů a lázeňských hostů. Bohužel v roce 1966 byl provoz lesní železnice vedoucí nejdelší dolinou Velké Fatry ukončen. Elektrárna je v provozu dodnes a v jejím interiéru se nachází i malá expozice dokumentující historii lesní železnice.

V případě Kysucko-oravské železnice, jak již název sám napovídá, se původně jednalo o dvě samostatné lesní železnice o rozchodu 760 mm. V roce 1915 byla zahájena výstavba lesní železnice vedoucí z obce Oščadnica do Staré Bystřice a do doliny Chmúry. Provoz na ní byl zahajován po etapách v letech 1917 – 1918. Lesní železnici v oblasti povodí Bílé Oravy budoval od roku 1914 Oravský kompososorát. Trať vycházela od pily v Lokci a mířila přes Brezu a Záka-menné do Erdútky. Oravská lesní železnice však nebyla napojena na normálněrozchodnou železniční síť. Spojení se stanicí v 19 km vzdáleném Oravském Podzámku se ukázalo jako neekonomické, a tak bylo rozhodnuto o propojení s Kysuckou lesní železnicí, která byla vlečkou spojena s hlavní tratí Košicko-bohumínské dráhy. Nově vybudovaná spojka mezi Erdútkou a Chmúrou byla dlouhá 10,5 km. Celková délka hlavní tratě Kysucko-oravské železnice pak dosáhla 61 km, s odbočkami téměř 110 km. Od 60. let začaly do lesů více pronikat nákladní automobily a další technika. Proto byl v roce



Dnešní využití Čiernohronské lesní železnice – pravidelný parní vlak v čele s lokomotivou U45.903 přijíždí ze směru Šánske do Čierneho Balogu. **Foto: Michal Roh**



Plán sítě Čiernohronské lesní železnice z dopravní kanceláře v Čiernom Balogu **Foto: Michal Roh**

1971 provoz lesní železnice ukončen. Pro muzejní účely zůstal zachován úsek Vychylovka – Tanečník, který je dnes ve správě Kysuckého muzea, a na který v letní sezóně vyjíždějí turistické vlaky. Zajímavostí této lesní železnice byl bezesporu úvratový úsek mezi stanicemi Chmúra a Beskyd, kde na 4,5 km dlouhém úseku musely vlaky překonat převýšení více než 200 m. Samotné stanice Beskyd a Chmúra byly používány jako úvratové (vlaky v nich měnily směr jízdy) a na trati měnil vlak směr jízdy ještě dvakrát.

Již na konci 19. století se objevují první myšlenky na výstavbu lesní železnice, která by umožnila exploataci lesního bohatství v okolí Čierného Hronu. Projednávalo bylo několik variant vedení dráhy, ale vlastní stavba byla zahájena až v dubnu roku 1908. V lednu následujícího roku se pak rozjely první vlaky mezi Hroncem a Čiernym Balogem. Vybudováním normálněrozchodné vlečky vedoucí mezi Chvatimechem a Hroncem v těsném sousedství železárenské úzkorozchodky, bylo v roce 1910 vyřešeno i napojení na „velkou“ železnici. Další odbočky přibývaly jako houby po dešti – v roce 1909 z Balogu k pile Jánošovka, v roce 1914 z Hronce

na pilu Štiavička, v roce 1913 z Balogu do Dobroče. Ještě v období 1. světové války se vlaky objevily i v dolinách Vydrovo, Korytársko nebo Páleníčno. Bohužel na těchto odbočných úsecích byl z požárních důvodů (domy kryté šindelem) pouze animální provoz. V roce 1924 se zde proto objevuje první benzinová lokomotiva Deutz. V roce 1927 byla na lesní dráze povolena veřejná doprava osob, stále vznikaly další a další odbočky. Síť postupně dosáhla délky 114 km a stala se tak nejrozsáhlejší na Slovensku. Bohužel opět přišla 60. léta spojená s výstavbou nových lesních cest a nástupem nové těžební techniky. Provoz Čiernohronské železnice byl však ukončen poměrně pozdě, až v roce 1982. Především proto ji nepostihl osud dalších podobných dopravních systémů a zásluhou mnoha nadšenců se zde vlakem můžeme svážet dodnes. V letní sezóně jezdí vlaky s parní nebo motorovou lokomotivou mezi Chvatimechem a Čiernym Balogem a do Dobroče. Živo je i na odbočce do Vydrovské doliny, kde byl vybudován lesnický skanzen. Seznámit se v něm můžeme mimo jiné i se způsoby těžby a dopravy dřeva.

Michal Roh
(dokončení příště)

Foto měsíce



Požadavek na termín dodání zřejmě některý ze zákazníků zapsal přímo na nákladní vůz. Svědčí o tom fotografie pořízená Michalem Rohem v děčínském přístavu. Snímek jsme vybrali jako únorové foto měsíce.



Lokomotiva Ganz Lubochnianské lesní železnice

Sbírka: Jiří Maurenz