

Zahraníční expanze Cargováku

S tím, jak akciová společnost ČD Cargo expanduje na zahraniční trhy, stoupá i počet zaměstnanců v zahraničí. Ke konci března jich v našich zahraničních pobočkách pracovalo již téměř 70, další jsou pak v dceřiných společnostech ve Frankfurtu a Vídni. A protože právo na informace o tom, co se v naší společnosti děje, mají všichni zaměstnanci, rozhodli jsme se situaci vyřešit vytvořením německojazyčné verze našeho interního magazínu Cargovák. Do svých e-mailových schránek by ji zaměstnanci zahraničních poboček a dceřiných společností měli dostávat vždy čtvrtletně s tím, že bude obsahovat výběr zajímavých článků a zpráv z naší společnosti. Chceme je informovat o výsledcích naší společné práce, úspěšně zrealizovaných obchodních případech i o věcech týkajících se bezpečnosti apod. Věřím, že se německá verze Cargováku bude líbit, že její obsah zaujme a samozřejmě se budeme těšit na náměty a připomínky ze zahraničí. Doufám, že tím, že jsme pro cizojazyčnou verzi vybrali právě němčinu, se nebudou cítit „odstrčení“ zaměstnanci ostatních zahraničních dceřiných společností. Jsem přesvědčen o tom, že čeština, slovenština nebo polština jsou si natolik podobné, že pro zajištění informovanosti bohatě stačí dvě jazykové mutace.

Michal Roh



Lokomotiva 750.013 je nejstarším strojem této lokomotivní řady u ČD Cargo. V současné době ji můžeme spatřit především v okolí České Třebové, kde je nasazována na manipulační vlaky. Lukáš Veselý zachytil tohoto „brejlovce“ při návratu z Borové u Poličky do České Třebové. Tímto snímkem se můžeme i pomyslně rozloučit s letošní zimou, která je snad už definitivně pryč.

Nákladní dopravě po kolejích věnujeme hodně zájmu a pozornosti,

Obsah

03

Přeprava uhlí do Černožic

Akciová společnost ČD Cargo zabezpečuje nejen přepravu uhlí do teplárny ve východočeských Černožicích, ale také obsluhu vlečky a vykládku tohoto paliva.



05

Kůrovec v západních Čechách

Z Karlovarska a Tachovska se v současné době intenzivně odváží kůrovcové dřevo. Nákladní vlaky se tak po delší odluce znovu objevily například v Teplé.



řiká Dr. Petr Rožek, výkonný ředitel Svazu spedice a logistiky České republiky. Jako jednomu z nejvyšších představitelů tohoto významného profesního sdružení jsme mu položili několik otázek souvisejících nejen s železnicí, ale samozřejmě i celkovou situací na světovém dopravním trhu.

► Můžete nám přiblížit činnost a poslání Svazu spedice a logistiky?

Svaz spedice a logistiky (dříve skládování) vznikl jako cechovní organizace sdružující české firmy s aktivitami ve spedici a logistice. Jeho posláním je především ochrana zájmů svých členů včetně právního poradenství, ale i propagace dopravních a spedičních aktivit jako takových, odborná výchova, a v neposlední řadě i zastupování naší republiky v zahraničí, především v mezinárodní unii spedičních svazů FIATA.

► Jak vnímáte pozici železniční nákladní dopravy nejen na tuzemském, ale na evropském dopravním trhu?

Železniční nákladní doprava má v rámci Svazu dokonce svůj klub, a proto musím nejdřív zdůraznit, že nákladní dopravě po kolejích věnujeme hodně zájmu a pozornosti. Není to jen pro podíl výkonů železnice na celkové dopravě zboží v Evropě, ale i z důvodu obrovských možností, jaké železniční nákladní doprava skýtá do budoucna

– a to nejen z důvodů ekologie, ale i ekonomiky provozu. Zároveň však musím podotknout, že největší potenciál vidíme v rozvoji dopravy kombinované (KD), a to znamená propojení s dalšími – především dálkovými – dopravními módy. V tomto smyslu pak také rozvoj KD aktivně podporujeme, například účastí v pracovních skupinách Ministerstva dopravy pro rozvoj kombinované dopravy.

nách Ministerstva dopravy pro rozvoj kombinované dopravy.

► Velký potenciál představují přepravy po Nové hedvábné stezce. Probíhající válečný konflikt může mít na tyto přepravy značný dopad. Očekáváte nějaké změny? Existují variantní trasy mimo Rusko a Ukrajinu?

Čína se od počátku spuštění projektu Hedvábné stezky neomezuje pouze na již delší dobu existující páteřní linku přes Rusko do střední a západní Evropy. První alternativou bylo již dnes

Pokračování na str. 2

Dr. Petr Rožek

Dr. Petr Rožek se narodil v roce 1961. Vystudoval VŠE obor zahraniční obchod se zaměřením na dopravu a pojištění. Později nastoupil do PZO Čechofracht do oddělení hromadných suchých přeprav, se zaměřením na dovoz chemických surovin. Po stáži u Československé námořní plavby byl vyslán jako společný reprezentant do Egypta. Po návratu pracoval v ředitelských funkcích v zastoupení rejdáře MSC pro Česko a Slovensko, dále u ČSKD Intrans, v Schenkeru a v Dachseru; v kratším mezidobí pak jako risk manager ve dvou menších spedičních společnostech. Nyní již pátým rokem vede sekretariát Svazu spedice a logistiky České republiky. Zároveň působí jako odborný lektor pro vzdělávání ve spedici, pomáhá ve výuce na SOŠ a VOŠ dopravního směru a vede několik odborných seminářů na Mezinárodní obchodní komoře (ICC) v Praze, především Pravidla Incoterms, která i přeložil do českého jazyka.



Dr. Petr Rožek

Foto: Archiv Svazu spedice a logistiky

Nákladní dopravě po kolejích věnujeme hodně zájmu a pozornosti

Dokončení ze str. 1

také tradiční vedení vlaků přes Kazachstán. Zde se však nově jižní linka NHS větví a jedna odbočka směřuje do země Střední Asie (země s přídomkem „-stan“, včetně Pákistánu, kde má Čína obrovské komerční zájmy, a kde také mimo jiné investuje velké prostředky do přístavní infrastruktury) a dále přes Kaspické moře a Turecko do Evropy.

se (zatím) rusko-ukrajinský konflikt netýká.

► **Myslíte si, že v důsledku současné geopolitické situace dojde k přehodnocení celosvětové strategie Green Dealu? Jakým způsobem se tyto změny promítnou do dopravního sektoru?**

Dovolím si osobní poznámku: doufám, že ano. Samotný projekt zlepšování životního prostředí v Evropě

máme v okamžiku výměny již k dispozici v dostatečném a spolehlivém množství. V dopravním sektoru se tato „brzda“ sice asi nejdříve promítne ve zmírnění tlaku na úplnou elektromobilitu v silniční dopravě, v letectví větším podílem syntetického paliva (SAF), a později i v modálním posunu založeném na upřednostnění (nikoliv ovšem jen politickém) přirozených kvalit každého z druhů dopravy.

české hranice a ve vybraných zemích začít podnikat pod svou „zástavou“.

► **Budoucnost vidíme v intermodální dopravě. Domníváte se, že její podpora ze strany státu je, nejen v České republice, dostatečná? Jaké další kroky je pro její rozvoj potřeba učinit?**

Kombinovanou dopravu považujeme ve Svazu za směr, kterým by se měla rozvíjet jak železniční, tak i silniční doprava v nejbližší budoucnosti, a ze synergie svých kvalit vytvářet základ pro další rozvoj a zkvalitnění přepravy zboží v Evropě i na světě vůbec. Sledujeme však zajímavý rozdíl v chápání tohoto cíle na soukromé vs. státní úrovni. Zatímco operátoři kombinovaných (kontinentálních) linek jsou ve směr zcela soukromé a plně integrované skupiny, stát zatím neznámo proč upřednostňuje a finančně podporuje pouze jeden segment, kterým jsou sa-

motná překladiště KD, navíc v plně veřejném založení. Z porovnání subjektů na evropském trhu lze vyvodit, že mnohem úspěšnější a pro zákazníka přijatelnější je služba „z jedné ruky“, tedy kombinovaná přeprava zásilky včetně nezbytných překládek provozovaná a na trhu nabízená jedinou společností jako „all in“ balíček. Jakékoliv drobení do více účastníků (a jedním z nich je překladiště) přináší zvýšení nejistoty, nepřehlednost provedení služby a v neposlední řadě i zvýšení ceny. Upustil bych tedy od dalšího rozvoje veřejných překladišť a podporu bych směřoval do služby jako celku, například výrazným snížením poplatků za užití dopravní cesty, snížením nákladů jízdy respektive upřednostněním vlaků dálkové kombinované dopravy před lokální dopravou na železnici všeho druhu.

Připravil: Michal Roh



Největší potenciál vidí Svaz spedice a logistiky v rozvoji kombinované dopravy.

Foto: Petr Malý

Budována je též zcela jižní varianta přes Írán také do Turecka. Tyto varianty jsou dnes intenzivně testovány, jejich využití je však zatím omezené – trpí tím, že je nutno kontejnery vícekrát překládat, čímž se zvyšuje cena a prodlužuje přepravní doba. Pokud by tedy došlo z jakýchkoliv důvodů k přerušení dopravy na rusko-běloruské větvi (Ukrajina na hlavní linii NHS nikdy neležela), hlavní přesun by asi nastal spíše na přepravu po moři, které

(Green Deal a Fit-for-55 je především evropská iniciativa) snižováním emisí a hluku považují za správný, jeho provádění je však poplatné více přání některých aktivistických skupin než obecné realitě při zachování běžného životního standardu obyvatel Evropy. Nejrůznější objektivní omezení a překážky snad odpovědným politikům otevrou oči a oni pochopí, že nahrazení jednoho zdroje jiným, lepším, musí mimo jiné znamenat, že takový zdroj

► **Jedním ze strategických cílů společnosti ČD Cargo je expanze na zahraniční trhy. Považujete to za krok správným směrem?**

Expanzi na zahraniční trhy musí mít ve svém portfoliu každá společnost od určité velikosti a druhu produkce. Stejně tak jak k nám pronikají operátoři nákladní dopravy z okolních zemí a jak je trh liberalizován, měla by tak silná a významná drážní společnost s aktivitami po celé Evropě překročit

Dozorčí rada

Jediný akcionář České dráhy, a.s., při výkonu působnosti valné hromady společnosti ČD Cargo, a.s., schválil s účinností od 16. března 2022 čtyři nové členy dozorčí rady.

Pro úplnost uvádíme nové složení dozorčí rady:

Předsedou dozorčí rady byl zvolen **Mgr. Michal Kraus, MSc.** a členy jsou **Ing. Mgr. Bc. Jan Kasal, Mgr. Drago Sukalovský a Tomáš Vrbík**. Zaměstnanci společnosti si v roce 2018 zvolili na dobu 5 let dva členy, kterým končí mandát k 30. listopadu 2023. Jsou jimi **Radek Nekola a Bc. Marta Urbanová**. Tajemníkem dozorčí rady je **Ing. Josef Kreische**.

Pojďme si připomenout úlohu dozorčí rady: dozorčí rada je kontrolním orgánem společnosti, který se při své činnosti řídí občanským zákoníkem a ostatními právními předpisy, stanovami a zásadami a pokyny schválenými valnou hromadou, pokud nejsou v rozporu s právními předpisy. Dozorčí rada v rámci své působnosti, mimo jiné, dohlíží na výkon působnosti představenstva a usku-tečňování podnikatelské činnosti společnosti, vyjadřuje se ke zprávě o podnikatelské činnosti společnosti a stavu jejího majetku určené k projednání valnou hromadou, vyjadřuje se k návrhu ročního podnikatelského plánu, včetně podnikatelské strategie, určeného ke schválení valnou hromadou.

Věra Drncová

Nová technika v Kalné Vodě

Vozidlový park Střediska logistických služeb ČD Cargo (SLS) v Trutnově, resp. v Kalné Vodě, se na začátku letošního roku rozrostl o další moderní techniku, konkrétně o kolový nakladač MECALAC. Na základě výběrového řízení připraveného pracovníky SLS ve spolupráci s PJ Česká

Třebová a O1 GR ho dodala firma JMP – Stavební stroje s.r.o. Skupina Mecalac nabízí širokou škálu moderních stavebních strojů. Tradice jejich výroby sahá do roku 1952.

Nákup nového nakladače MECALAC AS 900 byl dlouhodobě plánovanou investicí. Nahradí morálně i technicky zastaralý nakladač UNO-53, jehož další údržba a opravy by již nebyly efektivní, nehledě na současné technické a bezpečnostní nároky. Nový nakladač se může pochlubit řadou vymožeností. Jmenovat můžeme například dvě říditelné nápravy, které umožňují manipulaci i v omezeném prostoru, nebo tzv. krabí chod, tedy

jízdu šikmo vpřed či vzad doleva nebo doprava při stejném úhlu natočení všech kol. Nakladač je opatřen teleskopickým výložníkem otočným o 180°. Díky kombinaci dvou řidi-

telných náprav a tohoto výložníku disponuje nakladač o 20 % menším poloměrem otáčení, než je běžné u konvenčních strojů. K teleskopickému výložníku mají v Kalné Vodě k dispozici rovnou lopatu, zubatou lopatu umožňující například nakládku hrubšího štěrku a také zametací zařízení. Jednotlivá zařízení jdou velmi efektivně a také bezpečně vyměnit. S výložníkem je možné manipulovat s ja-



Velkou výhodou nakladače Mecalac je teleskopický výložník.



Nový nakladač je neocenitelným pomocníkem například při čištění nákladních vozů.

kýmkoliv nákladem v celém rozsahu 180°, a to absolutně bez ztráty stability. Nakladač pohání motor Deutz TCD 2.9 o výkonu 55 kW s mezichladičem, katalyzátorem oxidace nafty a filtrem pevných částic. Splňuje přísnou emisní normu Stage 5. Kabina poskytuje řidiči dostatečné pohodlí, obsluha nakladače je intuitivní. Využití nového nakladače je opravdu všestranné. Osvědčil se v zimě při odklizení sněhu, používáný je při čištění železničních vozů apod. Důležité je, že je možné ho naložit na TATRU a pře-

pravit jej do libovolné lokality. V té se substrát naloží a pomocí zametacího zařízení po sobě plochu i uklidíme.

Dodejme, že trutnovské Středisko logistických služeb nabízí zákazníkům opravdu široké spektrum služeb. Kromě nakladače jsou zde k dispozici ještě dva kamiony s návěsy, nákladní automobil TATRA, jeřáby a v neposlední řadě i autobus. O různých úspěšně realizovaných zakázkách SLS Trutnov jsme v Cargováku psali již mnohokrát.

Text a foto: Michal Roh

Uhlí do východních Čech

Východní Čechy jsou oblastí dosti vzdálenou od ložisek pevných paliv. I přesto se zde nacházejí poměrně významné energetické zdroje, které toto území zásobují elektrickou a tepelnou energií. K těm nejvýznamnějším se řadí elektrárna Chvaletice patřící do skupiny Sev.en Energy, elektrárna Opatovice, jež je součástí Energetického a průmyslového holdingu, a elektrárna v Poříčí u Trutnova společnosti ČEZ. Existují zde však i menší energetické zdroje, mezi které patří také teplárna v Černožicích nedaleko Jaroměře.

Jedná se o poměrně mladý energetický zdroj zprovozněný až v roce 1989 pod názvem Tevex. Teplárna je dnes součástí akciové společnosti HOLOUBEK ENERGO a jejím primárním úkolem je zásobovat technologickou

párou firmu Danisco Czech Republic, a.s., v nedalekých Smiřicích. Ta je významným výrobcem pektinu – želírovacího prostředku získávaného ze slupky citrusových plodů.

Většina zde vyrobeného pektinu míří do zahraničí. Další podobný závod této společnosti se nachází až ve vzdáleném Mexiku.

Vraťme se však zpět do teplárenského provozu. V Černožicích jsou instalovány tři roštové uhelné kotle o jmenovitém výkonu 16 tun páry za hodinu a tepelném příkonu 15 MW. Jako palivo je využíváno hnědé uhlí dodávané především z Dolů Bílina. V roce 2016 byl provoz vybudováním zařízení na odsíření spalin významně ekologizo-

ván. Z pohledu dopravy paliva je důležité, že teplárna disponuje vlastní vlečkou. Ta odbočuje výhybkou K1 v km 34,679 v mezistaničním úseku Smiřice – Jaroměř. Vlečka je zapojena do traťového zabezpečovacího zařízení II. kategorie. Před její obsluhou si musí zaměstnanec řídicí posun vyzvednout traťový klíč u výpravčího v železniční stanici Smiřice. Obsluha vlečky je časově i technologicky náročná, protože v uvedeném mezistaničním úseku je velice silná osobní doprava. Přistavba vozů je proto prováděna v nočních hodinách. V Hradci Králové je z vlaku odvěšena „tramvaj“ a odstavený vlak zde čeká přibližně do půlnoci a poté je

dvěma lokomotivami nezávislé trakce odvezen do Smiřic a přistaven na vlečku, resp. na její předávací kolejiště. Jedna z lokomotiv se pak vrátí zpět do Hradce Králové, druhá je zde uzam-



Lokomotiva 742.186 přestavuje 4. prosince 2021 ložené výsypné vozy z předávacího kolejiště na vykládací most. Foto: Michal Roh



Vzpomínka na dobu, kdy si přistavbu vozů k vykládce zajišťoval v teplárně vlečkař vlastními lokomotivami. Foto: Blahoslav Hrubý



Vykládka uhlí probíhá v teplárně Černožice na vykládacím mostě. V České republice se jedná o ojedinělou technologii. Foto: Michal Roh

čena a čeká na vykládku probíhající v následující denní směně.

Jak již bylo řečeno, uhlí je přepravováno v ucelených vlacích složených zpravidla ze 30 výsypných vozů řady Falls. Ty jsou z předávacího kolejiště přistavovány ve skupinách po pěti vozech na nadzemní vykládací most na koleji č. 16. Vykládku provádějí zaměstnanci ČD Cargo – kromě strojvedoucího tvoří „posádku“ ještě vedoucí posunu zajišťující a řídicí přistavbu vozů a posunovač, který vozy vykládá dle pokynů zaměstnance teplárny. V další noční směně je pak ucelená souprava stažena zpět do Hradce Králové. Roční objem přeprav se pohybuje mezi 10 – 15 tisíci tun hnědého uhlí. Od roku 2018 zajišťuje obsluhu vlečky ČD Cargo, ale železniční fanoušci si jistě vybaví dvě „karkulky“ [T444.0298 (T444.1034) a T444.0294 (T444.1053)], které na zdejší vlečce dlouhou řadu let posunovaly. Obě jsou dnes v majetku Muzea technických zajímavostí v Chocni.

Michal Roh

Kouzelná přeprava

Na začátku února obdrželo PP Praha-Libeň od obchodního manažera Ing. Františka Zemana poptávku na netradiční přepravu. Požadavek zněl na přepravu kameniva v objemu 40 tun na soukromou zahradu. Zásadní otázkou bylo, zda je takovou přepravu možné technicky zajistit a samozřejmě s jakými náklady. Po upřesnění místa určení bylo zřejmé, že pokud se akce uskuteční, přeprava rozhodně nebude jednoduchá. Zahrada, kam bylo kamenivo určeno, se nachází v místě smíchovského záhlaví železniční stanice Praha-Žvahov, tedy na trati, které se říká Pražský Semmering.

Tento název má trať kvůli podobnosti s horskou tratí v rakouském Semmeringu. Vede ze Smíchova do Hostivice a Hlubočepské údolí překonává smyčkovou, kterou se otočí o více než 180° s velkým stoupáním. Vede přes vysoké viadukty ve velmi svažitém terénu. V době rekonstrukce stanice Praha-Bubny tudy jezdily například zásilky z Prahy-Ruzyně do Ostravy, které tak musely objíždět celou Prahu. Trať byla též velmi aktivně využívána při stavbě nové trati Praha-Vršovice – Praha-Hostivař. Touto trasou se ze zmíněné stavby odvozily desítky ucelených

vlaků ložených zeminou na ukládku do Nového Strašecí. Před několika roky byla trať modernizována, napojena na centrální dispečerské pracoviště a byly obnoveny i obě výhybny. To přineslo podstatné zvýšení výkonosti a kapacity trati.

Mimořádně krásné okolí tratě však bohužel znamená značně složité podmínky pro stavební činnosti v okolí. Zahrada, na kterou bylo kamenivo určeno, leží z velké části ve velmi strmém svahu, přičemž kamenivo bylo potřeba dostat na horní plošinu pozemku. Doprava materiálu po silnici by znamenala vyložit jej na ulici u vstupu na pozemek. Na horní část zahrady by se s ohledem na místy téměř svislý sklon musely dopravovat ručně nebo zbudovat lanovku. Autor tohoto článku se o strmosti svahu přesvědčil při jednom ze společných jednání, kdy nečekaně napadl sniž, a do svahu bylo nutné se v horní části pohybovat po čtyřech.

Při prověřování možností jsme jako jediné schůdné řešení navrhli využití Ua vozu. Po schůzce s majitelkou pozemku jsme si ověřili, že v prostoru zahrady je úsek přibližně na 1 vůz, kde není trať z požadované strany ohraničena vyvýšeným svahem, a kde by tedy mělo být technicky možné výsyp realizovat. Pro úspěšnost akce bylo

důležité, že na března byly na trati plánovány denní výluky, kterých bylo potřeba využít. Realizace ve vlakových přestávkách by byla nerealizovatelná s ohledem na množství materiálu a hustotu osobní dopravy prakticky každý den včetně víkendů. Delší volná okna jsou na této trati prakticky jen v noci.



Následovalo dořešení obchodní stránky, které se ujala obchodní manažerka Ing. Jolana Lišková z důvodu zkušeností s přepravami v Ua vozech. Zákazník nakoupil kamenivo v Lomech Mořina. Současně došlo k navýšení požadavku na 80 tun, bylo tedy nutné využít 2 vozy současně. Po nakládce čekaly vozy několik dní ve stanici Praha-Libeň na dohodnutý termín dodání. Vykládka

nakonec proběhla v neděli 13. března. Jako vedoucí posunu jel na mimořádném vlaku jeden z nejlepších vedoucích posunu PP Praha-Libeň, pan Marcel Červený se strojvedoucím Martinem Schneiderem. Po příjezdu na Smíchov vlak sestavili do požadovaného pořadí. Po začátku výluky a odjezdu stavebních strojů plánovaných na výluky, odjela souprava v řazení 2x Ua + lokomotiva 742.7 + služební vůz. Ten jsme využili hlavně pro dopravu kleštin ke kotvení Ua vozů při výsypu. Vzhledem k náročnosti terénu rozhodně nikdo nechtěl riskovat jakýkoliv problém. Kvůli náročnosti akce byl na místě i technolog PJ Praha pan Marek Soukal a autor tohoto článku. Po vysypání prvního vozu souprava místo práce uvolnila, čímž se umožnilo odklizení kameniva. Poté následoval návrat soupravy na místo a výsyp druhého vozu. Souprava pak odjela a na místě již proběhlo pouze odklizení kameniva a úklid místa vykládky.

Závěrem je nutné konstatovat, že příprava akce rozhodně nebyla jednoduchá a museli jsme překonat některé zažitě stereotypy a skutečně aktivně hledat možné řešení. Výsledek je ale rozhodně možné považovat za zdařilý. Majitelka pozemku se tak může v brzké době těšit na kamenné jezírko umístěné na pozemku s krásným okolím a kouzelným výhledem na Prahu.



Vykládka kameniva na širé trati před výhybnou Praha-Žvahov

Text a foto: Martin Kašpar

Představujeme útvary generálního ředitelství ČD Cargo (3.)

Odbor controllingu a investic

Jak již z názvu vyplývá, odbor OI se zabývá dvěma zdánlivě samostatnými podsystémy, které jsou ale ve skutečnosti významně provázané a významně ovlivňují fungování naší společnosti. Investice můžeme definovat jako aktivitu spočívající v současném uložení finančních prostředků nebo koupi něčeho s očekávaným budoucím ziskem, která ovlivní budoucí nákladovost firmy a rozsah nabízených kapacit. Controlling je pro správné rozhodování ohledně investování klíčovým partnerem, jenž poskytuje vstupy (dle známých parametrů) pro zpracování studií návratnosti v rámci investičních požadavků.

Proč tu máme controlling?

Controlling je nedílnou součástí finančního řízení každé velké společnosti a stejně tak byl zřízen i při vzniku naší společnosti. Navazujeme na účetnictví a připravujeme výkazy obsahující ekonomické vyhodnocení jednotlivých činností firmy. Controllingové výstupy odpovídají na otázky o nákla-

dy kolegy na ostatních útvarech se snažíme co nejpřesněji předpovídat vývoj výnosů a klíčových nákladů a poskytovat informace o dosažení předpokládaných výsledků tak, aby bylo možno včas a adekvátně reagovat na odchylku od plánovaného vývoje. Aktuálně např. dokončujeme interaktivní nástroj pro rutinní analyzování odchylek od plánu v nástroji SAP Business Objects.

Další významnou činností controllingu je spolupráce s technologiemi a obchodníky při přípravě složitějších nabídek konkrétně při tvorbě nákladových sazeb pro kalkulace. S tím souvisí i spolupráce na společných projektech a aktivitách v oblasti obchodní politiky naší společnosti, jako například aktuálně probíhající projekt standardizace cenotvorby v segmentu jednotlivých vozových zásilek.

Kolik do čeho, kdy, kde a jak investovat

Aby naše společnost mohla důstojně konkurovat v tržním prostředí, je nezbytné správné rozhodování v inves-



Jednu z nejvýznamnějších investic je pořízení nových interoperabilních lokomotiv řady 388 TRAXX.

Foto: Lukáš Růžicka

del s nainstalovaným zabezpečovačem ETCS do roku 2025.

Investice do informačních technologií jsou nedílnou a velmi významnou

součástí investiční činnosti naší společnosti, která musí neustále reagovat na aktuální vývoj na poli IT s cílem zlepšení komunikace, přenosu dat a automatizace procesů v rámci společnosti i směrem k zákazníkům. V loňském roce se podařilo implementovat nový systém pro podporu obchodní činnosti. Zároveň byla zahájena aktivní spolupráce na moderním systému komunikace mezi naší společností a klíčovými zákazníky, která bude spuštěna v letošním roce. Dále probíhají úpravy provozních systémů s cílem zabezpečit efektivní plánování našich kapacit. V roce 2022 se díky investici do mobilní aplikace EROZA zařadí ČD Cargo jako jediný železniční nákladní dopravce ke společnosti, které umožňují sledování stavu přepravy zásilkou on-line.

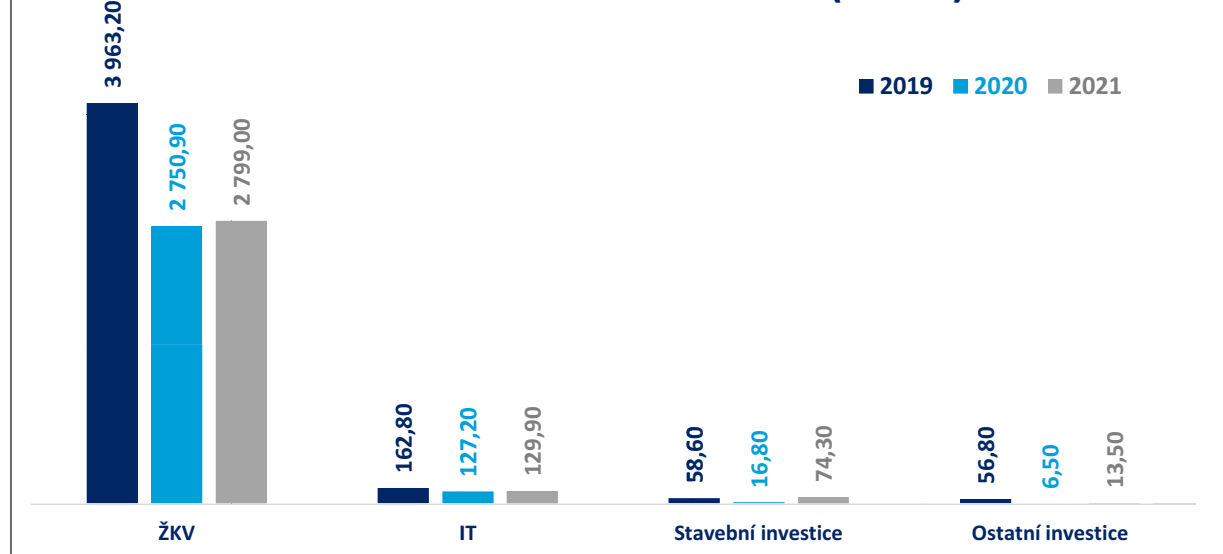
Stavební investice zahrnují rekonstrukce kolejí, budov, manipulačních ploch a také výstavbu nových objektů, jako byla například nová ocelová hala

v SOKV Ústí nad Labem v roce 2019 a v současné době připravovaná stavba opravárenské haly v Českých Budějovicích. Tato investice zahrnuje vybudování ocelové haly o rozměrech 30x100 metrů pro běžné opravy nákladních vozů a dále truhlárny a zázemí pro zaměstnance včetně šaten, sprch, kanceláří, denní místnosti a skladu. Opravy nákladních vozů v této lokalitě jsou celoročně prováděny mimo jiné na třech nekrytých venkovních odstavných najatých kolejích. Realizací uvedené investice dojde kromě zlepšení pracovních podmínek i k výraznému nárůstu efektivity a kapacity oprav a tím k rychlejšímu návratu vozů do provozu. V Českých Budějovicích kromě zahájení stavby nové opravárenské haly proběhne letos i rekonstrukce vytápění celého areálu včetně napojení na horkovodní potrubí z JE Temelín.

Slavomíra Kaňuková

Graf: Slavomíra Kaňuková

Realizace investic 2019 - 2021 (tis. Kč)



dovosti klíčových činností a procesů a o ziskovosti poskytovaných služeb (přepravy, doplňkové činnosti), a to v různých pohledech (přes činnosti, zákazníky, komodity, a další).

Významnou roli v controllingu hraje i oblast reportingu a využití klíčových zdrojů (vozy, lokomotivy, zaměstnanci), kterého cílem je především včasné odhalování a řešení problémových případů. Nevystačíme si pracovat pouze s ekonomickými daty, potřebujeme pracovat i s provozními daty o plánovaných a realizovaných výkonech a ty vzájemně propojovat. Proto máme v ČD Cargo na starosti i datové sklady a reporting (tvorbu garantovaných reportů z různých oblastí pro různé úrovně řízení v nástroji SAP Business Objects) a tvorbu managerských dashboardů v nástroji SAP Analytics Cloud.

Controlling však není pouze o kontrole plnění plánu. Naší prioritou je orientace na budoucnost a správná predikce, která je cennou informací pro rozhodování se zaměřením na další rozvoj naší společnosti. Ve spolupráci

tiční činnosti. V naší společnosti se dlouhodobě zaměřujeme na investování do čtyř základních kategorií – investice do železničních kolejových vozidel (dále jen ŽKV), investice do IT, stavební a ostatní investice.

Největší důraz a samozřejmě také největší podíl finančních prostředků z investičního plánu plyne do nákupu hnacích vozidel a nákladních vozů a na jejich rekonstrukce a modernizace, včetně vybavení hnacích vozidel vlakovým zabezpečovačem ETCS. Například na přelomu let 2021 a 2022 již bylo předáno 11 nových interoperabilních lokomotiv TRAXX a dodávku dalších 10 strojů očekáváme v závěru letošního roku. Za období 2019 – 2021 se podařilo úspěšně dokončit výběrová řízení pro vybavení systémem ETCS u 78 kusů hnacích vozidel řad 163/363, 30 kusů hnacích vozidel řady 753.7 a 41 kusů hnacích vozidel řady 130. Systémem ETCS již jsou a dále budou taktéž vybavena nová vozidla řad 383, 388, 744.1 a modernizované lokomotivy 742.71. Cílem společnosti je mít k dispozici dostatečný počet hnacích vozi-

Ředitelce odboru controllingu a investic jsme opět položili několik otázek.

► **V ČD Cargo jste měla možnost působit již v na počátku jeho existence. Jak se společnost od té doby změnila?**

Rozvoj společnosti nabral správné tempo, hlavně v expanzi na zahraniční trhy a zvyšování podílů na přepravách v zahraničí. Dále je vidět velký posun v automatizaci velkého množství interních činností včetně jejich digitalizace. Jako jednu z pozitivních věcí vnímám i stabilitu personální politiky a zaměstnanosti ve společnosti.

► **Ceny elektrické energie výrazně stoupají, stejně jako ceny ropy a dalších vstupů. Jakým způsobem se s tímto nárůstem vyrovnáváte? Máme ceny některých vstupů zafixované?**

Současným tématem nejen napříč



Ing. Slavomíra Kaňuková

Foto: Archiv ČD Cargo

společností jsou bezpochyby rostoucí ceny zemního plynu a elektrické energie. Výběrová řízení na dodávku elektrické energie a zemního plynu probíhá formou aukce zpravidla ve 2Q příslušného roku. Vysoutěžená cena je již neměnná a platná pro celý následující rok. Co se týká cen ropy naše společnost společně s ČD provádí výběrové řízení pro celou skupinu ČD na ob-

dobí 4 let. Cena ropy je platná a neměnná vždy na 1 měsíc.

► **Investice, to nejsou jen nové lokomotivy a vozy, ale také finanční prostředky na zlepšování pracovních podmínek našich zaměstnanců. Jaké akce tohoto typu plánujete uskutečnit v roce 2022?**

Nejdůležitější je určitě dokončení modernizace pracoviště OKV Třinec. Ta probíhá už od roku 2019 a v podstatě zahrnuje vybudování nového pracoviště v rámci akcí BOZP. Mezi další akce, kterélepší pracovní podmínky zaměstnanců ještě v tomto roce, patří rekonstrukce sociálního zařízení v PP Brno Maloměřice, rekonstrukce osvětlení v OKV Brno, rekonstrukce oken v sociální budově v SOKV Ostrava, výměna starých vrat v SOKV Ústí nad Labem nebo vestavba sprch pro ženy ve skladu v SOKV České Budějovice.

Připravil: Michal Roh

Západočeské lokálky a kůrovec

Jedna z největších lesnických kalamit postupně ustává. Kůrovec v roce 2021 způsobil škody v českých lesích za 11,6 miliardy korun, napadl 15 až 20 milionů metrů krychlových dříví. Z těchto čísel plyne, že jde sice o meziroční snížení na polovinu napadeného lesa, ale stále je to více než desetinasobek průměrných ročních kůrovcových těžeb za čtvrt století do roku 2015.

Podle analýzy činily předložkové škody 44 miliardy korun, v přepočtu na peníze tak byly loňské škody meziročně třetinové. Do škod se počítají jak ekonomické dopady způsobené předčasnou těžbou, tak ztráty za nižší prodejní ceny dříví. K výpočtu odhadu loňské škody použili odborníci střední hodnotu napadeného dříví, tedy 17,5 milionu metrů krychlových. Znaleckým dohadem pak určili průměrný věk poškozených porostů na 63 let, následně vypočítali škody z předčasného smýcení na 6,9 miliardy Kč, škody na výnosech činily 4,6 miliardy Kč. Loni při srovnání satelitních snímků se meziročně snížila plocha těžby na českém území o 15 procent a plocha souší o zhruba 30 procent. Loni bylo kala-



V případě vedení manipulačního vlaku po malebné lokálce z Karlových Varů do Teplé jde po několika letech k oživení nákladní dopravy. V minulosti zde obsluha jezdila zpravidla v úterý a v pátek, po masivním rozšíření kůrovce na Jesenicku zde téměř veškerá těžba ustala a odběratelé se zaměřili převážně na výkup poškozené dřevní hmoty ze severu Moravy a Slezska. Po několika letech se však pomyslná karta obrátila a dnes můžeme opět spatřit nákladní vlaky dopravce ČD Cargo v malebném údolí říčky Teplé, byť v tomto případě jde pouze o páteční obsluhu, jež jsou plánovány v režimu ad-hoc.

Téměř na dosah „přes kopeč“ se nachází rozsáhlá oblast vojenského prostoru Doupov, kde už od ledna probíhá intenzivní těžba dřeva, podobně jako na pláních Tepelské vrchoviny. Zdejší dvě dráhy Bečov nad Teplou resp. Toužim – Blatno u Jesenice a Protivec – Bochov obsluhují náležitosti pracoviště Most/Chomutov. Nákladní vlak ČD Cargo zde v letošním GVD 2021/2022 můžeme sledovat v pondělí, středu a v pátek. Ještě v loňském roce zde byla turnusově nasazena



Ve své podstatě od výroby z roku 1985 můžeme pod hlavičkou tehdejšího depa Karlovy Vary sledovat místní turnusovou stálici 742.419. Lokomotiva nezaměnitelná svým vzhledem a snad i spolehlivostí bývá častým cílem železničních fotografů. Nejinak tomu bylo například dne 11. března 2022, kdy pod číslem Pn 55423 vezla soupravu prázdných vozů na nakládku do Teplé. Snímek byl pořízen nedaleko vjezdového návěstidla do stanice Bečov nad Teplou.

jedna z mnoha lokomotiv řady 742 z SOKV Ústí nad Labem, v letošním roce jsou nákladní vlaky vedeny téměř výhradně modernizovanou řadou 742.71. Vzhledem ke zvýšeným přepravám dřeva je na manipulační vlak Mn 86650/86651 Most – Toužim – Bochov a zpět Bochov – Most nasazena dvojice lokomotiv 742.71, která na sklonově náročné dráze má oproti původní řadě 742 mnohé přednosti. V současné době je kromě dopraven Toužim a Bochov dřevo nakládáno i ve Štědré a občas i v Chyši nebo Lubenci. Vzhledem k odlehlosti lokality jde o jeden z nejdelších manipulačních vlaků ČD Cargo v České republice, jehož denní vozební rameno tam i zpět čítá téměř 340 km.

Poslední oblast v západních Čechách, kterou dnes navštívíme, se nachází v podhůří Českého lesa. Pracoviště ČD Cargo Planá u Mariánských Lázní kromě staničního posunu, a to včetně obsluhy známé vlečky STORA ENSO, zajišťuje i vozbu místních manipulačních vlaků. Kromě obsluhy Mariánských Lázní jezdí pravidelně vždy ve středu a v pátek manipulační vlak číslo 87461/87462 do svého času nejmen-

šího okresního města v České republice – Tachova. Stejně jako v případě výše uvedených oblastí na Karlovarsku, i zde se primárně přepravuje kůrovcem napadené smrkové dřevo. Proti ostatním

lokalitám není zdejší dráha závislá pouze na těchto přepravách, ale celkem pravidelně se zde můžeme setkat i s komoditou – chemie, jež je v podobě hnojiv přepravována z Lovochemie do



Zhruba ve stejný čas, kdy je prováděna obsluha Tachova, můžeme na opačném konci „lokálky“ Planá – Domažlice zastihnout manipulační vlak při obsluze Bělé nad Radbuzou s domažlickou turnusovou 742.397. Snímek z roku 2021 pochází z bývalého nákladního Postřekov.

mitou nejvíce zasažené Děčínsko, Rumbursko v oblastech sousedících s Národním parkem České Švýcarsko a dále pak Jihlavsko a Třebíčsko. Naopak nejméně poškozené oblasti kůrovcem můžeme spatřit například na Karlovarsku, kam se lýkožrout rozšířil až v letech 2020 – 2021.

I přesto, že oblast Karlovarska je proti jiným oblastem nejméně kůrovcem zasažená, v letošním roce masivně stoupla těžba kalamitního dřeva v oblasti Nejdku, Bochova, Toužimi a ve Slavkovském lese a dále také například v okolí Teplé. Podobně lze sledovat zvýšené přepravy dřeva z oblasti Tachovska. V loňském roce jsme čtenářům Cargováku přinesli reportáž z oblasti Kraslic, dnes nejen obrazně navštívíme některé z výše uvedených oblastí.

Pracoviště ČD Cargo Karlovy Vary zajišťuje přepravy dřeva z železničních stanic Nejdk, Bečov nad Teplou a z Teplé.



Závěr našeho dnešního putování bude ještě jednou patřit Mn 86651, jež s dvojicí strojů 742.7 sledujeme nedaleko obce Kněžice při cestě do Žatce, resp. Mostu.



Další pro železniční fotografy velmi fotogenický stroj 742.116 v dřívějším unifikovaném nátěru s ucelenou soupravou dřeva stoupá nedaleko Lomu u Tachova při cestě do Plané u Mariánských Lázní dne 9. března 2022.

Agra ve Starém Sedlišti u Tachova. Z opačné strany obsluhují zdejší dráhu náležitosti pracoviště Plzeň, jež pravidelně v úterý a ve čtvrtek zajíždí s Mn 87710/87711 do Boru u Tachova a od Domažlic jako Mn 87800/87801 do Bělé nad Radbuzou. Na druhou stranu nutno dodat, že pro zachování pravidelné nákladní dopravy na zdejších lokálkách se bude muset dopravce ČD Cargo do budoucna zaměřit i na jiné komodity, než je dřevo a postupně zajistit i nové obchodní případy.

Závěrem snad ještě schází dodat, že místní lokálky Bečov nad Teplou – Blatno u Jesenice – Rakovník uvedená v jízdním řádu pod číslem 161 (88 km) nebo druhá zmíněná Planá u Mariánských Lázní – Tachov – Bor – Poběžovice – Domažlice, jež v jízdním řádu najdeme pod číslem 184 (89 km), patří mezi ty nejdelší v České republice.

Knihy pravidel strojvedoucího

Letošní rok přinese našim strojvedoucím více změn. Kromě zcela nového vydání předpisu SŽ D1 a výměny tabletů jako služební pomůcky čeká strojvedoucí zejména inovace v elektronizaci některých činností. Patří mezi ně elektronická evidence rychloměrných proužků, provozního záznamu a (mobilní) knihy normálií (MEKN). Součástí elektronické knihy normálií bude i kniha pravidel strojvedoucího zkráceně KPS, o které je dnešní článek.

Strojvedoucí tvoří nejpočetnější skupinu našich zaměstnanců, kteří k výkonu své profese potřebují neuvěřitelné množství informací. Ty do současné doby byly doslova roztroušeny do mnoha míst a pro strojvedoucí nebylo vždy snadné potřebnou informaci vyhledat. Nyní se však blýská na lepší časy a na scénu přichází ambiciózní projekt KPS, jehož implementace je i jednou z podmínek evropského nařízení 2019/773.

Dovolují si vám nyní představit projekt KPS vytvářený řadovými strojvedoucími pro ostatní kolegy, kterým je doslova ušitý přímo na míru. Aplikace je podsystemem MEKN z důvodu možnosti prokazatelného seznámení. Základní kostra je rozdělena do čtyř skupin:

- Interní pravidla a postupy;
- Pravidla provozovatelů drah;
- Provoz a obsluha hnacích vozidel (HV);
- Mimořádné události (MU).

Tyto skupiny jsou dále členěny na dílčí dokumenty a odkazy dle specifikace. Aplikace v tabletu umožní strojvedoucím během několika sekund vy-

hledání potřebné informace. Navržená struktura je jednoduchá a intuitivní, jak ukazuje obrázek č. 1.

Skupina „Interní pravidla a postupy“ je souborem dokumentů zaměřených zejména na interní předpisové znalosti. Na rozdíl od kompletního vydání předpisu pro všechny profese ČD Cargo je konkrétní dokument naprosto padnoucím střevicem Popelce, tedy informace potřebné pouze pro strojvedou-

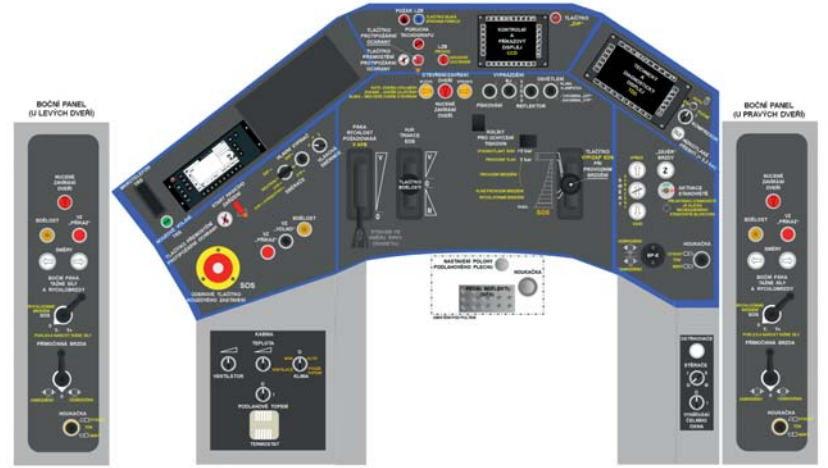
1. Podmínky dokumentu
2. Technické údaje HV
3. Prohlídka technického stavu HV
4. Zprovoznění HV
5. Provoz a obsluha HV
6. Vícenásobné řízení
7. Odstavení HV
8. Přeprava H
9. Závady a jejich odstranění

Jednotný obsah návodu pro HV

ciho. Například dokument „Vlakové zabezpečovače“ (VZ) obsahuje všechny povinnosti strojvedoucího ve vztahu k provozu a obsluze VZ a současně jsou zde návody pro obsluhu všech typů používaných zabezpečovačů u ČD Cargo. Všechny dokumenty jsou doplněny o obrázky v nadstandardní grafické podobě.

Druhá skupina je zaměřena na pomůcky poskytované provozovatelem drah, v našem případě jde především o Správu železnic. Tato část bude tvořena z větší části přímými odkazy na konkrétní problematiku. Nejde sice o ideální stav, ale nutno uvést, že dokumenty na Správě železnic podléhají častým změnám a aktualizacím. Až bude obsah KPS naplněn, jistě zaměříme větší pozornost na optimalizaci této části.

Skupinu „Provoz a obsluha hnacích vozidel“ tvoří unifikované návody všech řad HV ve vlastnictví ČD Cargo a HV, která ČD Cargo nevlastní, ale jezdí na nich naši strojvedoucí. Kromě jednotnosti těchto návodu, jejichž stejnou kostrou je 9 kapitol, je systém na principu „Check listů“ (standardně používané v letectví). Strojvedoucí se těmito pravidly budou řídit (například jako nyní u PTs10/příloha 3), usnadní to práci při vzájemném převzetí HV a eliminování poškození HV zejména při přepravách těchto vozidel. Poslední skupinu tvoří „MU“, kterým se všichni snažíme vyvarovat. To však není zcela možné u práce, kde jste pořád v pohybu. Strojvedoucímu bude mít pro takové případy rychle k dispozici: mapu obvodů D-VS, ohlašovací plán MU



Ukázka grafiky pulstu HV řady 383

že jeden obrázek má hodnotu i několika stran textu, přičemž jeho otisk v paměti zůstává výrazně zanesen. Zvyšuje se tím efektivita učení a usnadňuje vysvětlení problematiky. Z naší strany je kladen důraz na identickou tvorbu prvků HV. Nepokojili jsme se pouze

žadují skutečné odborníky na jejich provoz. Budu-li optimista, zvládneme do léta vydat 15 návodu HV, ale pořád dalších 22 čeká na své zpracovatele. Proto bychom přivítali, kdyby se z řad strojvedoucího našli kolegové, kteří budou ochotni naskočit do expresního vlaku

KPS		PRÁVIDLA PROVOZOVATELŮ DRAH					PROVOZ A OBSLUHA HV				MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI		
INTERNÍ PRAVIDLA A POSTUPY		SŽ	OSTATNÍ	1XX	2XX	3XX	7XX	OHLAŠENÍ	MAPA	PRAVIDLA			
PROVOZ STROJVEDOUČÍHO	RYCHLOMĚRY	ZDD		111	181	210							
RYCHLOMĚRY	VZ	MAPY		122	182	218							
VZ	TRS	TTP		123	188	230							
TRS	RID	PŘEDPISY		130	189	240							
TISKOPISY	DOPLŇEK	PLÁNKY STANIC		131									
Tzob	VLEČKY CDC	A DALŠÍ ...		163									
NOUZOVÉ SITUACE	TOPP												

a dokument základních podmínek při vzniku nehody.

Více slov si zaslouží i filozofie zpracování grafiky dokumentů. Na tu je kladen enormní důraz. Obecně platí,

s vytvořením fotografií a popisům k nim. Naši filozofii je přesná grafika s umístěním popisu k danému zařízení, její části nebo jen přepínači se všemi polohami a funkcemi. Strojvedoucímu se dostává v tomto směru jedinečná podoba, která bez pochyby přesahuje hranice všech dosud vytvořených pomůcek nejen v rámci ČD Cargo. Jednotlivé dokumenty budou umožňovat rychlé vyhledávání pomocí klíčových slov. U dokumentů s obsahem bude přechod na vybranou kapitolu umožněn jedním klikem (dotekem) v obsahu, což přispěje ke zkrácení doby k získání hledaných informací.

V současné době se na aktivní tvorbu dokumentů podílí 5 členů KPS a brzy se připojí další. Tvorba dokumentů je náročná a zejména návody na HV vy-

KPS a některou z řad zpracovat. Současný tým KPS má sice potenciál a vzájemně si rozumíme, množství zadaných úkolů ve stanoveném čase je však příliš velkým systémem pro pár srdcařů. Nyní už mi zbývá jen touto formou poděkovat kamarádům KPS za vykonávanou práci nad rámec povinností strojvedoucího. Svou činností posouváte prestiž naší firmy na vyšší úroveň. Váš přístup je příkladem kolegiálního, profesionálního a ochoty dát více, nikoliv však jen prázdnými slovy. Děkuji kluci, že se mnou v tomto vlaku jedete.

Kontakt pro všechny, kteří by se chtěli aktivně podílet na tvorbě návodu do KPS: kps@cdcargo.cz, tel.: 725 551 467.

Vlastimil Hybrant



Ukázka půdorysu HV řady 743

Projekt MOMIS – ukončení pilotní fáze (9.)

Na konci měsíce března byla úspěšně dokončena pilotní fáze projektu MOMIS. Interní IT kapacitou bylo zmigrováno (tzn. převedeno uživatelský účet a počítač do nové vzniklé domény CDCAD.cz, nainstalován Microsoft Office 365 a přesunut uživatelský mailbox do cloudového prostředí) 250 uživatelů, a to v lokalitách Praha Lighthouse, Čáslav a částečně Kolín. V rámci projektu byla jako závěrečná fáze provedena kontrola konfigurace a nastavení nového Microsoft prostředí, která potvrdila správnost všech migračních postupů i nastavení celého Microsoft prostředí v rámci ČD Cargo.

Tím byly naplněny všechny smluvní milníky, projektová dodávka byla akceptována bez výhrad a projekt pilotní

fáze migrace ČD Cargo do prostředí Microsoft Office 365 je ukončen.

Konec pilotní fáze však neznamená zastavení prací. Naopak přináší rozšíření záběru činností, kterým je nutné se pro plnohodnotné využití nového prostředí Microsoft Office 365 v rámci ČD Cargo začít intenzivně věnovat:

- První oblastí je samozřejmě pokračování v migracích tzn. zahájení plošné migrace. K tomu, jak jsme již informovali, vzniká dlouhodobý plán, který stanoví pořadí jednotlivých lokalit. Do doby jeho dokončení a odsouhlasení s lokálními IT technikami, budou migrace pokračovat na operativní bázi v předem vybraných lokalitách, konkrétně Řízení provozu Česká Třebová a Odúčtovna přepravních tržeb Olomouc. Na ně bude navazovat migrace PJ Česká Třebová a SOKV + PJ České Budějovice.



- Druhou část představuje migrace tzv. liniových a tematických prostor na nový Share-point on-line s cílem opuštění platformy Share-point 2010. Právě s přechodem na O365 mohou uživatelé efektivněji využívat všechny benefity, které nová O365 technologie přináší. Proto je paralelně s plošnou migrací nutné zajistit i připravenost pracovního prostředí Share-point. A přestože příprava architektury nového Share-point on-line nebyla předmětem kontraktu na pilotní provoz, byla jí interně v rámci projektového týmu věnována

maximální možná pozornost. Vznikla nová architektura prostředí Sharepoint umožňující efektivnější ukládání a bezpečnější sdílení dokumentů. Architektura bude třívrstvá, kde sdílení dokumentů bude možné jen v rámci liniového útvaru, s jiným útvarem v rámci ČD Cargo a nakonec i s externím subjektem. Součástí řešení je i prezentační vrstva, ve které může každý útvar představit například své kompetence a tým, který se jimi zabývá. V současné době zahajujeme proces seznamování se s novým uložištěm a jeho možnostmi pro jednotlivé útvary GŘ, které následně na nové prostředí převedeme.

- Třetí a velmi významnou oblastí je tzv. readresace. Jedná se o změnu nastavení a konfigurace síťové infrastruktury. Na této aktivitě intenzivně spolupracujeme s kolegy z ČD Telematiky

a ze Správy železnic. Bude probíhat vždy jako návazný krok po migraci každé lokality. Cílem je zvýšení nezávislosti a samostatnosti ČD Cargo v rámci správy síťové infrastruktury, kterou pro skupinu ČD doposud poskytuje SŽ. Jedná se o pozůstatek rozdělení Českých drah, který sebou nese určitá omezení a naši ambicí je tuto závislost minimalizovat.

V rámci migrovaných lokalit budeme i nadále pokračovat ve školení uživatelů, a to pro kancelářské i provozní profese. Pro zájemce připomínáme interní webové stránky věnující se problematice Microsoft Office 365 „Kolej O365“ dostupné na odkazu: <http://go.cdcargo.cz/kolejO365>.

V případě jakýchkoli dotazů k projektu MOMIS nebo MS O365, jsme vám k dispozici na momis@cdcargo.cz.

Projektový tým MOMIS

Analogie budování vysokorychlostních tratí v České republice a Japonsku? (2.)

V minulém čísle našeho časopisu vyšel článek Analogie budování vysokorychlostních tratí v České republice a Japonsku? V návaznosti na tento text s pokusíme o trochu jiný pohled na danou problematiku a zasažení do japonských realit.

Pro porovnání se situací v České republice je třeba si uvědomit, že budování a provozování sítě vysokorychlostní železnice v Japonsku probíhalo a probíhá ve zcela jiných souvislostech než v ČR. Jiná je historie obou zemí, jiná je kultura, náboženství, geografická poloha, počet obyvatel, hustota a charakter osídlení a mnoho a mnoho dalšího. Každopádně je Japonsko nepochybně považováno za určitý etalon a zemi zaslíbenou vysokorychlostní železnici, jak již bylo uvedeno v předchozím článku; to je dle všeho zapříčiněno především tím, že právě zde byla vysokorychlostní železnice uvedena do provozu jako první, i když jinak byla v některých významných parametrech již překonána jinými zeměmi. Čína dnes provozuje rozsáhlejší síť, jistě se najdou i rychlejší pravidelně provozované vysokorychlostní vlaky, a tak podobně. I proto je otázkou, zda a jak lze japonské zkušenosti a řešení přenášet do Evropy, a zvláště pak do České republiky.

První odlišností jsou geografické a sídelní parametry obou zemí. Japonsko zabírá plochu 377 975 km², Česká republika pak 78 871 km², tedy Japonsko je zhruba pětikrát větší než ČR. Ještě výraznější je poměr počtu obyvatel, v Japonsku jich žije zhruba 126 mil., kdežto v ČR necelých 11 mil., tedy Japonsko je více než jedenáctkrát lidnatější. To samo o sobě samozřejmě nemusí ještě tolik znamenat, důležitý je též charakter osídlení. Je celkem známo, že velkou část japonského území tvoří jen těžko obyvatelné hory, a většina obyvatelstva je tak doslova natěsnána ve velkých aglomeracích při mořském pobřeží. Největší aglomerací je ta kolem hlavního města Tokia, kde dnes žije více než 37 mil. obyvatel; v sa-



V evropských zemích je celkem běžné, že vysokorychlostní vlaky využívají i konvenční železniční infrastrukturu. Tak je tomu například v Německu, kde i ve 21. století je možno spatřit kombinaci vlaku ICE a mechanických návěstidel.

motném Tokiu jich je pak uváděno 14 mil (tedy o čtvrtinu více než v celé ČR). Druhou největší aglomerací je Keihanshin, zahrnující města Osaka, Kobe, Kyoto a mnoho dalších; zde žije více než 19 mil. obyvatel. Toto vše jsou čísla, sama o sobě výrazně převyšující počet obyvatel celé ČR. Dalším rozdílem je, že Japonsko je ostrov, od jiných států zcela izolovaný okolními moři a přístupný jen po vodě nebo vzduchem, naproti tomu ČR je vnitrozemský stát s mnoha důležitými suchozemskými vazbami na své sousedy.

Není tedy zřejmě náhodou, že pro první trasu vysokorychlostní tratě bylo v padesátých letech 20. století vybráno právě spojení Tokia s Osakou, ačkoli v té době se samozřejmě nejednalo o tak lidnatá města jako dnes (v celém Japonsku tehdy žilo asi 80 mil. obyvatel). Tato spojnice, dlouhá 515 km, zůstává i v současnosti tou nejvytíženější a ročně je zde přepraveno 143 mil. pasažérů, což odpovídá počtu 391 tisíc denně, na druhé nejvytíženější spojnici, 675 km dlouhé navazující trati Tokio – Šin-Aomori, je to pak 76 mil ročně, resp. 208 tisíc denně.

Z výše uvedeného úvodu na první pohled plyne, že vysokorychlostní železniční doprava má v takovémto cha-

rakteru a intenzitě osídlení povahu de facto příměstské dopravy, a to dopravy velmi výkonné a efektivní. Takový dopravní systém pak pochopitelně generuje velmi vysoké denní i roční počty přepravených cestujících, přičemž je velmi pravděpodobné, že velkou částí z nich jsou cestující pravidelní, dojíždějící mezi i několika set kilometrů vzdálenými „předměstími“ a centry aglomerací.

Tento velkolepý rychlodrážní systém má však i svou méně atraktivní stránku, kterou je pochopitelně ekonomické pozadí. Celý růst budování a provozování Šinkanzenu byl během prvních zhruba třiceti let jeho existence postaven na rychlém poválečném růstu japonské ekonomiky, na japonském hospodářském zázraku. Tento růst se však vyčerpal počátkem devadesátých let minulého století, a od té doby je Japonsko naopak jednou z nejpomaleji rostoucích ekonomik ve vyspělém světě. Tím se ovšem postupně vyčerpal i zdroj financí pro rozvoj systému vysokorychlostní železnice. Bohužel vysoké náklady na budování a provoz vysokorychlostních tratí i do oblastí negenerujících již tak vysoké počty cestujících a tím i odpovídající příjmy vedly k závažným fi-

nančním problémům celých japonských státních železnic (zkráceně JNR). Ty se vyhrtyly mimo jiné realitní bublinou, kdy v Japonsku v sedmdesátých a osmdesátých letech závratně vzrostla cena půdy, pochopitelně i té ve vlastnictví JNR. Velmi drahé pozemky JNR využívaly jako zástavu pro úvěry na budování nových vysokorychlostních tratí, nicméně postupně i toto přestávalo stačit, a v roce 1986 dosáhly dluhy státních železnic závratné výše zhruba třetiny tehdejšího HDP celého Japonska. Vzhledem k této neudržitelné situaci se japonský stát rozhodl JNR rozdělit na sedm nezávislých, teritoriálně rozdělených společností, nazývaných obecně JR. Ty byly následně restrukturalizovány, zásadně zeštíhlily počty zaměstnanců a jejich hospodaření se výrazně zlepšilo, některé se staly i ziskovými a vstoupil do nich privátní kapitál. Ovšem výše zmíněný dluh JNR zůstal na bedrech státu, který se ho následně rozhodl pokrýt prodejem právě drážních pozemků. Bohužel ale jejich velký objem naráz nabídnutý k prodeji celou tehdejší realitní bublinu „propíchl“ a jedním z důsledků tohoto pak bylo, že černý Petr jen minimálně zmenšeného dluhu železnice zůstal i nadále v rukou japonského státu.

Další otázkou, přímo plynoucí z výše napsaného, je cenová úroveň jízdného ve vysokorychlostních vlacích. Podle

dostupných informací se v Japonsku pohybuje v přepočtu v řádech tisíců korun za jednu jízdu, což zhruba odpovídá i relacím v západoevropských systémech jako je německé ICE nebo francouzské TGV. Otázkou pak je, zda v ČR je taková výše přijatelná, či zda by musela být nastavena úroveň jiná, pochopitelně s mnohem vyššími nároky na pravidelné subvencování, kterému se zjevně nevyhnuli ani v Japonsku. Každopádně Japonsko je stále – i přes nízký hospodářský růst a vysoké a stále rostoucí zadlužení – jednou z nejsilnějších ekonomik světa, která si provoz rozsáhlé sítě vysokorychlostní železnice může a přesněji řečeno i musí moci dovolit.

V České republice je situace úplně jiná. Neexistují zde žádné velké aglomerace, pravidelné dojíždění do zaměstnání se odehrává na nepoměrně kratších vzdálenostech, a ani v okolních zemích neexistují dostatečně silné zdroje a cíle osobní dopravy, podobné těm japonským. Jediné, co se v ČR a Japonsku bezpochyby dá srovnat tak jsou náklady na stavbu a provoz vysokorychlostní železnice. Otázkou tedy je, zda má smysl potenciální vysokorychlostní železnice v České republice vůbec srovnávat s jejich japonským „pravzorem“, či se v přístupu k moderní a rychlé železnici na úrovni 21. století neinspirovat spíše v nám kulturně a zeměpisně bližších zemích, jakými jsou například Rakousko či Švýcarsko, než v přeci jen poněkud exotickém Japonsku.

Text a foto: Martin Boháč

ČD Cargo se stalo dopravcem v Chorvatsku

Dne 4. dubna 2022 se společnost ČD CARGO ADRIA stala držitelem všech potřebných oprávnění k provozování železniční nákladní dopravy v Chorvatsku. Obchodní činnost zahájila tato 100% dceřiná společnost ČD Cargo již v říjnu loňského roku.

Zahájení přeprav na vlastní licenci očekáváme v řádech týdnů. Připraveny máme projekty na přepravu kontejnerů, obilnin a dalšího zboží. ČD Cargo má již nyní k dispozici najaté lokomotivy schopné provozu v Chorvatsku a do budoucna připravuje „chorvatizaci“ a také „slovinizaci“ vlastních interoperabilních lokomotiv, které by mohlo doplnit i několik lokomotiv starších řad. Vše bude záležet od aktuální provozní a obchodní potřeby.

Michal Roh

Reprezentační ples ČD Cargo

1. dubna 2022 se v ostravském hotelu Clarion Congress uskutečnil další ročník reprezentačního plesu ČD Cargo. Byť se jednalo v pořadí již o jeho šestnácté pokračování, byl v mnohém ojedinělý a výjimečný. V posunutém aprílovém termínu a v nelehké době všichni účastníci oceňovali zejména skutečnost, že ples byl vůbec zrealizován, a to v „plné parádě“ tak, jak plesy ČD Cargo jsou už dlouhou dobu proslulé.

Výjimečné bylo také obsazení plesu, zejména pak vzácnými hosty, mezi nimiž nechyběl ministr dopravy ČR Martin Kupka, jeho náměstek a člen Dozorčí rady ČD Cargo Tomáš Vrbík. Účast přijal i generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda či šéf sloven-

ského železničního nákladního dopravce ZSSK Cargo Slovakia, pan Roman Gono. Silné zastoupení měla i mateřská společnost České dráhy, a to dvěma členy představenstva, Jiřím Ješetou a Blankou Havelkovou; přítomna však byla i celá řada dalších vzácných hostů z řad obchodních partnerů.

Ples byl zahájen originální taneční a akrobatickou show dua Areté, která předcházela slavnostnímu zahájení plesu. To kromě moderátorů večera, Ivy Kubelkové a Jana Kovaříka, obstaral předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth. Jeho vystoupení umocnilo i emotivně laděné video zaměřené na zahraniční expanzi. Plesu nechyběl ani charitativní podtext, který kromě tradiční tomboly aktuálně doplnil i humanitární prvek kon-

krétní pomoci ČD Cargo Ukrajině. Tu ocenil na pódiu i ministr dopravy Martin Kupka, který pak společně s Tomášem Tóthem předal darovací šek v částce převyšující 1 milion korun zástupci humanitární organizace Člověk v tísni.

Poté se již naplno rozjel plesový program, který byl opět velice pestrý a bohatý. Vynikající Moondance Orchestra včetně svých sólistů v průběhu večera vystřídal Jiří Korn a Olga Lounová; velkým překvapením po půlnoci pak bylo neplánované vystoupení Michala Davida. Závěr plesu patřil kapele Timbre Music a hudebním hitům od 70. let až po současnost. V doprovodném programu mělo svoje nezastupitelné místo cargo casino, nechyběla výuka tanců s profesionálními tanečnicí, ochutnávky mořské ku-



chyně a vybraných nápojů, tipovací soutěž o hmotnost zlaté cihly či fotobudka s rekvizitami.

Hluboko po půlnoci se hosté loučili s pohasínajícím sálem a plně si uvědomovali, že v dnešní době je občas

třeba i „vypnout“, relaxovat a pobavit se. A takový byl také hlavní cíl letošního plesu ČD Cargo, jenž se beze zbytku naplnil.

Těšíme se brzy opět na setkání!

Zdeněk Šiler

Železniční proměny (24.)

Automobily na železnici (1.)



Ač je silniční a železniční doprava zpravidla vzájemně stavěna jako nesmiřitelně konkurenční prostředí, je faktem, že se mnohem spíše jedná o vzájemně se doplňující druhy dopravy. A toto doplňování se týká mnoha úhlů pohledu, přičemž z pohledu nákladní dopravy jde o vazbu velmi silnou a trvající po celou dobu existence automobilů.

Před rokem 1914

V prvním „pravěkém“ období automobilismu bývaly automobily vyráběny individuálně jako luxusní zboží a od výrobců byly ke svým majitelům přepravovány opět jako individuální a pečlivě zabalené drahé zboží. Pořízení automobilu koncem 19. a počátkem 20. století probíhalo zpravidla tak, že zákazník, nejčastěji aristokrat nebo bohatý továrník, vůz objednal přímo u výrobce, bez prostředníka či jak se dnes říká dealera. Ten mu ho dodal železnici a především s doprovodem školného mechanika, který ho po vyloučení z železničního vozu zprovoznil, předal šťastnému majiteli a absolvoval s ním první jízdu po vlastní ose, při které byly vychytány četné mouchy a též byl zaškolen řidič, kterým v případě bohatého aristokrata nemusel být pochopitelně sám majitel. Toto bývala jedna část tehdejší spolupráce mezi silniční a železniční dopravou. Druhou, a v té době mnohem podstatnější částí, bývaly železniční přepravy již provozovaných automobilů na delší vzdálenosti. Šlo samozřejmě o to, že tehdejší automobily se pro delší cesty rozhodně nehodily, a to z mnoha důvodů, mimo jiné i pro naprosto nevyhovující stav tehdejších silnic. Automobily proto tehdy sloužily – řečeno dnešní terminologií – k první a poslední míli, a k delším cestám zámožnějších cestovatelů sloužily luxusní železniční vozy. Delší cesty automobily bývaly v té době vyhrazeny jen dobrodruhům, kteří začali pořádat dálkové jízdy, jakou byl například závod Peking – Paříž v roce 1907 apod. Pro dálkové přesuny vozi-

del konzervativnějších automobilistů pak sloužily běžné, zpravidla otevřené nákladní vozy (v Rakousku většinou řad Jk a Jke). Na takových vozech přepravoval své automobily i následník trůnu František Ferdinand d'Este, jež se v roce 1914 projížďka otevřeným automobilem v Sarajevu jak známo stala osudnou. Zhruba od roku 1905 začaly být stavěny kryté železniční vozy speciální konstrukce, které umožňovaly nájezd jak z úrovňové rampy, tak pomocí speciální skládací konstrukce i z úrovně kolejí. Mimo to poskytovaly i prostor pro doprovod automobilu. Takovým vozem disponoval například český místodržitel Karel Coudenhove a později i poslední ra-



Ukázka nakládky automobilu do speciálního krytého vozu někdy počátkem 20. století.

Zdroj: Technické muzeum Vídeň

kouský císař a český král Karel, v jehož dvorním vlaku byly řazeny dokonce dva takové vozy, označené jako Hz 101 a Hz 102.

Po 1. světové válce

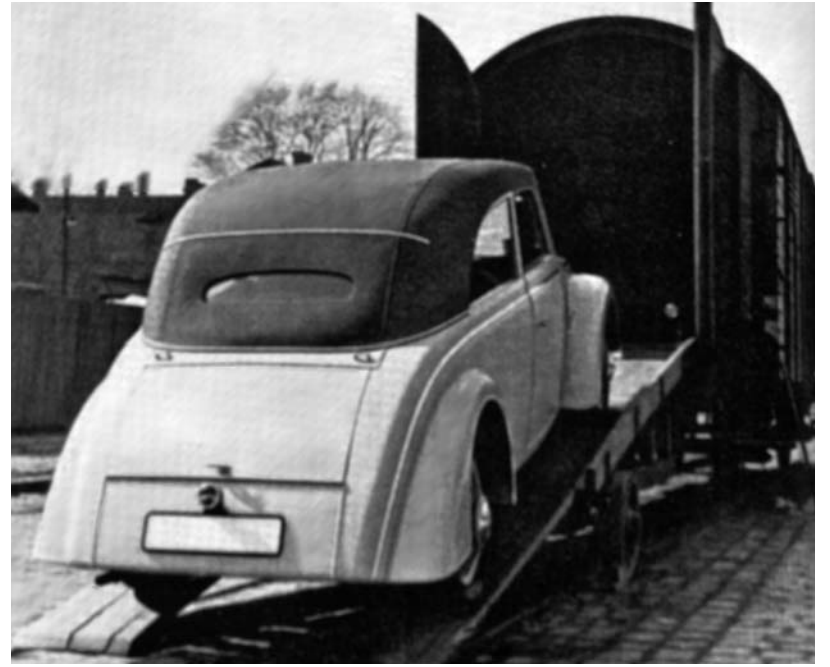
Po skončení 1. světové války se situace začala pomalu, ale výrazně měnit. První světová válka přinesla nejen nezměrné a nesmyslné zabíjení a škody na majetku, ale také výrazný technický pokrok, mimo jiné i zdokonalení spalovacích motorů i celých silničních vozidel. A z automobilu se postupně stal použitelný dopravní prostředek jak pro individuální, tak i hromadnou dopravu osobní i nákladní. Charakter automo-

bilové výroby se postupně z kusové mění na sériovou (průkopníkem pásové výroby byl americký Ford) a také silniční infrastruktura se začala přizpůsobovat nárokům motorové dopravy. Objevily se první dálkové komunikace umožňující rychlou a bezpečnou dopravu: nejprve v Itálii *autostrady*, později v Německu *autobahny* a koncem třicátých let se v Československu objevuje idea a posléze i projekty a stavba prvních *dálnic*.

Charakter železničních přeprav nových automobilů se ale příliš nezměnil. I při rostoucí výrobě automobilů se stále jednalo o poměrně malosériovou výrobu, jejíž objemy bylo možno stále přepravovat v individuálních baleních

v bednách. Jen pro zajímavost lze uvést, že meziválečná produkce automobilů v Československu činila asi pět až deset tisíc automobilů ročně, což se dnes zvládne za několik málo dnů. Teprve v polovině třicátých let se v Evropě začíná objevovat fenomén tzv. lidových vozů, dostupných i méně movitým vrstvám. Nejznámějším pozůstatkem této historie automobilismu je samozřejmě německý koncern Volkswagen, ale takových projektů vzniklo v té době více. Prvním byl již před první světovou válkou americký Ford T, vyráběný v letech 1908 – 1927, v Evropě mnohem později následovaný například Volkswagemem, který se později proslavil pod přezdívkou Brouk (německy Käfer, anglicky Beetle) nebo jinými německými vozy, např. DKW „Schwebe-klasse“, italským Fiatem Topolino a dalšími. V Československu do této kategorie spadala například Tatra 57 nebo Škoda Popular.

Pro distribuci takto již trochu masověji vyráběných vozů již přeprava v bednách přestávala vyhovovat a začaly se objevovat první pokusy o jednodušší řešení železniční přepravy. Základní ideou byl samozřejmě nájezd automobilu na železniční vůz po vlastní ose vylučující náročnou manipulaci s dřevěnou bednou. Používaly však stále byly konvenční plošinové nebo nízkostěnné vozy, z důvodu ochrany tohoto drahého nákladu doplňované krytými vozy s čelními vraty, umožňujícími čelní vjezd a výjezd automobilu. Otevřené vozy měly ovšem jednu nespornou výhodu. Při tehdejších rozměrech automobilů



Nakládka lidového vozu DKW do krytého vagonu s čelními vraty v Berlíně v roce 1936.

Foto: Repro časopis Eisenbahn Journal Exklusiv 1/2010 „Auto-Bahn“

umožňovaly jejich ložení ve dvou řadách vedle sebe, což byl ovšem způsob, který se ve větší míře uplatnil až v dalším období.

Pak ovšem přišla 2. světová válka, která – stejně jako válka prvního tohoto jména – přinesla kromě dosud nepoznaných tragédií lidských i materiálních i další technický pokrok, na který po jejím skončení navázala poválečná konjunktura a masivní motorizace vyžadující zcela nové přístupy i k logistice a distribuci osobních automobilů.

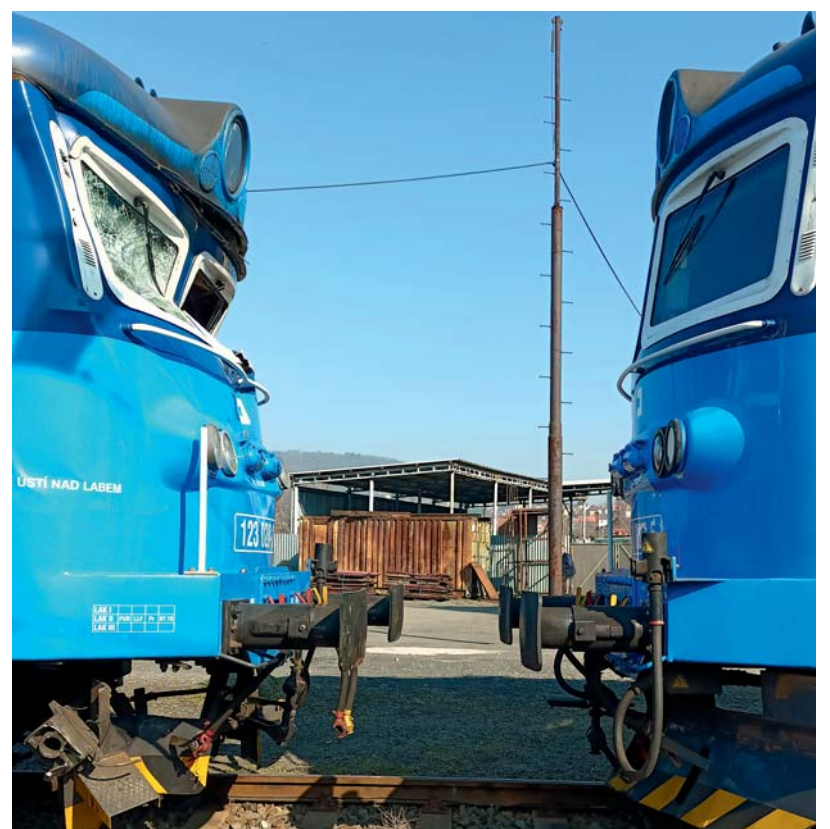
Po 2. světové válce

V první řadě bylo nutno lépe využít schopnosti, dané principy a možnostmi železniční dopravy, tedy v první řadě zlepšit využití nabízeného ložného prostoru železničních vozů. Bylo zřejmé, že přeprava automobilů ložených na železničním voze v jedné řadě nebo vrstvě je velmi nevhodná, a bylo tedy třeba vyřešit problém ložení více automobilů na železniční vůz. To bylo nejdříve vyřešeno výše zmíněným ložením ve dvou

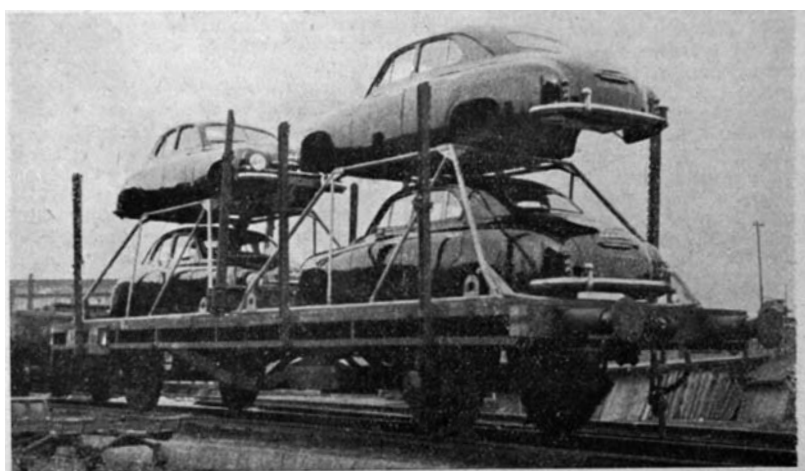
řadách, ovšem tento způsob měl řadu slabín: manipulace s automobily byla značně náročná, při nakládce, přepravě i vykládce hrozilo poškození těsně u sebe se nacházejících automobilů a navíc bylo jasné, že při zvětšujících se rozměrech automobilů není tento způsob ložení perspektivní. Proto nakonec zvítězilo ložení ve dvou vrstvách (ve Spojených státech a Kanadě i ve vrstvách třech). Toto řešení bylo v Evropě použito poprvé zřejmě u západoněmeckých DB konstrukcí vozu řady Off 52, uvedeného do provozu v roce 1953. Tento vůz vznikl překonstruováním dvounápravového vysokostěnného vozu, ze kterého byly zachovány bočnice bez bočních dveří, na takto odstrojený bok vozu bylo nasazeno druhé „patro“ s plošinou pro přepravu automobilů. Touto revoluční změnou byl položen základ moderních „automotive“ přeprav a začala se psát jejich nová kapitola. O ní však více v dalším pokračování.

Martin Boháč

Foto měsíce



„Taky by ses mračila, kdybys musela do šrotu.“ Tak nazval fotografii „staročesky“ 123.028 pořízenou v SOKV Ústí nad Labem její autor Petr Říha. Dodejme, že lokomotiva byla poškozena při nehodě 10. března 2022 mezi stanicí Praha-Vysočany a odbočkou Skály.



V Sovětském svazu viděli českoslovenští dispečeři různé druhy úsporného nakládání zásilek. Ale také u nás technici vymysleli konstrukci, která ušetří mnoho vozů při dopravě automobilů. Naše Škoda 1200 se mohou tedy i takhle vozit.

Zatímco v západním Německu již železnice disponovala prvními patrovými vozy pro přepravu hotových automobilů, experimentovaly ČSD se speciálními nástavbami pro přepravy odstrojených osobních automobilů, pochopitelně dle sovětského vzoru.

Foto: Repro časopis Železničář 11/1955