

# Cargovák



## Úvodní sloupek

### Začínáme další ročník Cargováku

**J** Je konec ledna a do rukou se vám dostává první letošní Cargovák. Vlastně nejen do rukou. Stále větší oblibě se těší i elektronická verze ve formátu pdf, kterou najdete jak na našich internetových stránkách (<https://www.cdcargo.cz/cargovak>), tak na novém sharepointu odboru podpory prodeje (Odbor 7 – DomovskaStranka ([sharepoint.com](https://sharepoint.com))). Ostatně na těchto dvou adresách najdete nejen Cargovák, ale i další dokumenty, jako například Newsletter ČD Cargo, jehož prostřednictvím informujeme zákazníky o rozsáhlejších výlukách, legislativních změnách nebo třeba novinkách z oblasti informačních systémů. Ale vraťme se ještě na chvíli k té papírové verzi. Čas od času se ke mně dostane informace o tom, že Cargovák nemáte k dispozici na svých pracovištích, v místech ná-

stupu apod. Rád bych vás proto požádal o zpětnou vazbu, abychom mohli zapracovat na systému distribuce a operativně ho změnit. Je zbytečné, aby Cargovák ležel na chodbách provozních jednotek a v provozu chyběl. Takže klidně pište přímo na můj e-mail: [Michal.Roh@cdcargo.cz](mailto:Michal.Roh@cdcargo.cz). Pevně věřím, že i v letošním roce bude Cargovák pro vás zdrojem zajímavých informací nejen o naší společnosti, ale celkově o železniční nákladní dopravě, včetně té zahraniční. Volnočasová poslední strana pak může být inspirací na výlet nebo nostalgickým ohlédnutím do historie. Stejně jako připomínky k distribuci magazínu, můžete na můj e-mail posílat i náměty na články, případně se sami pustit do sepsání třeba i krátkého příspěvku z vašeho pracoviště. Ale teď už přeji hezké čtení.

MICHAL ROH

## Obsah

### Představujeme společnost CD Cargo Poland

03

Společnost CD Cargo Poland patří objemem realizovaných přeprav k našim nejvýznamnějším „dceřinkám“. V tomto článku se dozvíme informace o její historii, lokomotivách i realizovaných přepravách. Chybět nebude ani zajímavý rozhovor.



### Nové přepravy uhlí

04

I v dnešní složité době se naší akciové společnosti daří získávat nové přepravy. Na počátku letošního roku jsme zahájili nové přepravy hnědého uhlí do teplárny ORLEN v Záluží u Mostu. Ostrému provozu předcházely zkušební vlaky.





**V** tradičním lednovém příspěvku se podíváme na to, jak si nejen samotná firma, ale celá skupina ČD Cargo vedla v loňském roce. Byl to rok plný velkých globálních změn, které samozřejmě velkou měrou ovlivnily naši činnost. Z těch nejvýznamnějších faktorů musíme zmínit pokračující válku na Ukrajině, ke které se přidal válečný konflikt v Izraeli. A aby toho nebylo málo, přidaly se k tomu útoky militantních Húsíů ohrožujících plavbu lodí Suezským průplavem. Dalšími faktory pak byly postupující průmyslová recese, pokles stavební výroby, vysoké ceny energií a inflace.

Nežijeme ve vzduchoprázdnu, proto byl dopad výše uvedených činitelů na celý segment železniční nákladní dopravy opravdu významný. Pohledem do statistiky zjistíme, že zatímco přepravní výkon všech železničních dopravců v České republice činil v roce 2022 celkem 35 201 mil. hrtkm, v loňském roce to bylo už jen 32 009 mil. hrtkm. Pokles výkonů o cca 15 % zaznamenalo i ČD Cargo. Proč? To se dozvíme v následujících řádcích. Pokles výkonů vykázali i další dopravci – PKP Cargo International (-34 %) nebo METRANS (-10 %). Oproti tomu vzrostly například výkony dopravce ORLEN Unipetrol Doprava (+18 %), který si pod „svá křídla“ vzal některé přepravy dříve realizované jinými dopravci, včetně ČD Cargo. Tržní podíl ČD Cargo na konci roku 2023 představoval 54,62 % a na pomyslném žebříčku nám ve srovnání s dalšími dopravci stále patří pomyslná první příčka.

Za rok 2023 jsme na tuzemském trhu přepravili 53,9 mil. tun zboží, což je o cca 7 mil. tun méně než v roce 2022. Pozitivní však je, že trvale rostou výkony a objemy přepravovaného zboží v zahraničí. Příkladem mohou být naše pobočky v Rakousku a v Německu. V rámci vlastních obchodů, do kterých nejsou započítány objemy participačních přeprav, přepravily pobočky meziročně o více než půl milionu tun zboží více a ve srovnání s rokem 2021 o téměř milion tun. Podobně úspěšné byly v roce 2023 i naše zahraniční dceřiné společnosti. Jejich výsledkům se však budeme věnovat v některém z dalších čísle Cargováku.

Největší meziroční propad 1,7 mil. tun vykázala komodita hnědé uhlí. Zatímco v roce 2022 byl o přepravy tohoto paliva enormní zájem a nestačili jsme plnit požadavky našich zákazníků, loňský rok byl ve znamení značného poklesu. Částečně se stabilizovala situace na trhu se zemním plynem a nezvykle teplé počasí na jaře

i v závěru roku přispělo k omezení dodávek paliva do většiny tepláren. Sklárky většiny elektráren byly v průběhu roku přeplněny palivem. Negativně se projevilo i převzetí přeprav uhlí do elektrárny Hodonín dopravcem SD-KD; zde se však nejednalo o velké objemy. Ze statistik vyplývá, že výroba elektřiny z uhelných zdrojů poklesla na 27 %, čímž dosáhla historicky nejnižší úrovně. Ve spolupráci s CD Cargo Slovakia

ském úseku při přepravách pro Třinecké železářny.

Ve stavebninách se situace v průběhu roku nijak nezlepšila. Nedobré výsledky v této komoditě jsou důsledkem nižšího odběru odsiřovacích vápenců v důsledku omezení uhelné energetiky, nižšího zájmu o vápenec do hutí a také stavební výroba v průběhu roku klesala. Nedařilo se nám ani při získávání přeprav do

řilo převzít tranzitní přepravy pohonných hmot ze Slovenska do Polska, které dříve realizoval soukromý dopravce PKP Cargo International. Nové byly rovněž přepravy benzínu z Německa. Oproti tomu výrazný pokles zaznamenaly minerální hnojiva a segment těžké organické chemie. Roční plán se o 12 tis. tun podařilo překročit v komoditě potraviny a zemědělské výrobky. Nad rámec plánu se i v silně konkurenčním prostředí podařilo zrealizovat řadu spotových přeprav obilí, navázali jsme spolupráci s novým zákazníkem Millet. Úspěšná byla rovněž podzemní řepná kampaň – do cukrovaru v Hrušovanech nad Jevišovkou jsme navázali řepu nejen ze střední Moravy, ale ve velké míře také ze Slovenska.

V roce 2023 nebylo realizováno tolik vojenských přeprav, jak o rok dříve. To se samozřejmě projevilo na výsledcích komodity ostatní. Ta se však může pochlubit celoroční úspěšnou realizací přeprav jednotek pro varšavské metro ve spolupráci s CD Cargo Poland, přepravou nejmodernější jednotky TGV ke zkouškám ve Velimi nebo přepravou nových motorových jednotek RegioFox pro České dráhy. Po letech úspěšné spolupráce byly na konci dubna zrušeny tři páry poštovních expresů a od května jsou poštovní zásilky přepravovány pouze v omezené míře formou jednotlivých vozových zásilek. Pokračovali jsme v přepravách humanitárního zboží pro Diakonii Broumov, zajímavou výzvou byl i projekt vlaku Lemkin.

I přes poměrně negativní začátek roku, kdy se automobilový průmysl potýkal s nedostatkem komponentů, se o téměř 100 tis. tun podařilo překročit skutečnost roku 2022 v komoditě automotive. Neutěšená situace v přístavu Koper měla za následek přechod části přeprav automobilů do tohoto přístavu na silnici. Kombinovaná doprava se stále ještě nevzpamatovala z covidové pandemie, což se projevuje na poklesu výkonů u téměř všech operátorů. Prozatím se tak nepodařilo naplnit ambiciózní plány ve vztahu k Terminálu Mošnov. I přesto, že počet vlaků pro METRANS v celé trase i po Německu vlastními lokomotivami a strojvedoucími kolísá, lze tento projekt hodnotit jako úspěšný. Stejně tak je významná vozba vlaků intermodální dopravy z Lovosic přes Lehrte do Rotterdamu lokomotivami ČD Cargo. Rostly také přepravy pro operátora MSC, kde jsme zahájili vozbu například na nové lince z Bremerhavenu do Mělníka atd.

MICHAL ROH  
GRAFIKA: LEONA PECKOVÁ

## Jak jsme si vedli v roce 2023

j sme úspěšně zrealizovali přepravu hnědé uhlí do elektrárny Nováky. Ta však byla na konci roku 2023 odstavena z provozu. Od začátku roku zajišťujeme našimi zaměstnanci vykládku uhlí v teplárně v Krnově. V prosinci jsme také odvezli první tři zkušební vlaky s hnědým uhlím z Počerad do chemického závodu ORLEN v Mostě.

Vysoké ceny elektrické energie měly samozřejmě dopad i na další průmyslová odvětví, například na hutnictví. Částečný pokles výkonů jsme zaznamenali u Třineckých železáren a další významný zákazník – společnost Liberty Steel Ostrava se v průběhu roku dostala do vážných finančních problémů, což znamenalo odstavení dvou vysokých pecí a velké části koksovny se všemi důsledky. Poklesly přepravy železné rudy, černého uhlí, koksu, vápenců a v důsledku omezení výroby pak samozřejmě i vlastní produkce. Jen v komoditě železo a strojírenské výrobky to znamenalo ztrátu 1,2 mil. tun zboží. Nově získané přepravy bohužel zdaleka nedosahují takových výkonů. Meziroční pokles v komoditě černé uhlí a koks nebyl tak výrazný, nicméně se zde projevila špatná situace v hutnictví a také nezáměr o dodávky tohoto paliva do elektráren, zejména do Dětmovic. Ukončen tak byl obchodní případ na dodávky černého uhlí z Indonésie přes přístav Ploče. Trhu s touto komoditou neprosperla ani nejasná povolební situace v sousedním Polsku. Naše dceřiná společnost CD Cargo Poland se na začátku roku 2023 stala dopravcem na pol-

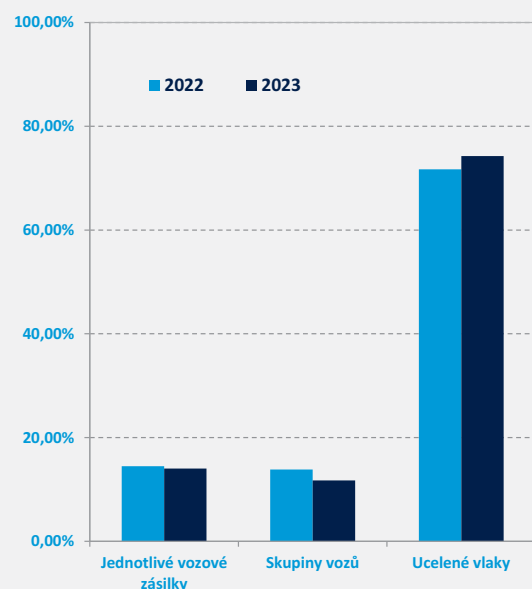
výluk. V řadě případů jsme však zaznamenali úspěch a pro letošní rok přijali opatření k získání většího podílu na těchto přepravách. Z úspěšně realizovaných můžeme jmenovat například návoz a sypání štěrku na výluce v úseku Jihlava – Veselí nad Lužnicí nebo návoz a sypání štěrku při modernizaci železničních tratí na Slovensku. Na tomto obchodním případu se samozřejmě významnou měrou podílela dceřiná společnost CD Cargo Slovakia.

Velmi špatná byla situace na trhu se dřevem. Kúrovcová kalamita se pomalu přiblížila ke konci a trh neměl zájem o dřevo za vysokou cenu. Řada zpracovatelských závodů nejen v ČR, ale i v Rakousku omezila odběr vlákniny i kulatiny. V přepravách hotových výrobků nám výrazně konkurovala „silnice“ potýkající se s nadbytkem kapacit. Za naši konkurenční výhodu se dá považovat nasazení velkokapacitních vozů GigaWood. Situace se mírně zlepšila ve druhé polovině roku, o přepravy však bylo nutné bojovat s konkurenčními dopravci nabízejícími velice nízké ceny. Za zmínku stojí realizace zkušební vlaku s řezivem z Rumunska do Chebu nebo zahájení činnosti externího dřevoskladu v Lovosicích.

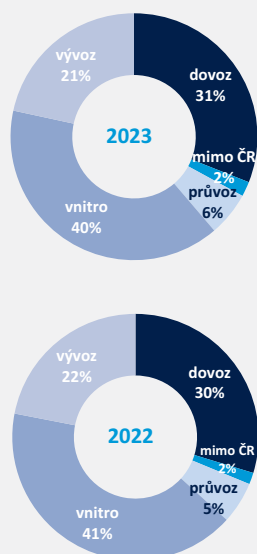
Pozitivně lze hodnotit vývoj v komoditě chemické výrobky a kapalná paliva, kde se dařilo mimo jiné i díky intenzivní obchodní spolupráci se společností ČEPRO. Tu mimo jiné umožnilo nasazení vlastních cisternových vozů na dovozové přepravy a také vlastní licence v Německu. V dubnu se nám také poda-

## Podíl přeprav ČD Cargo, a.s.

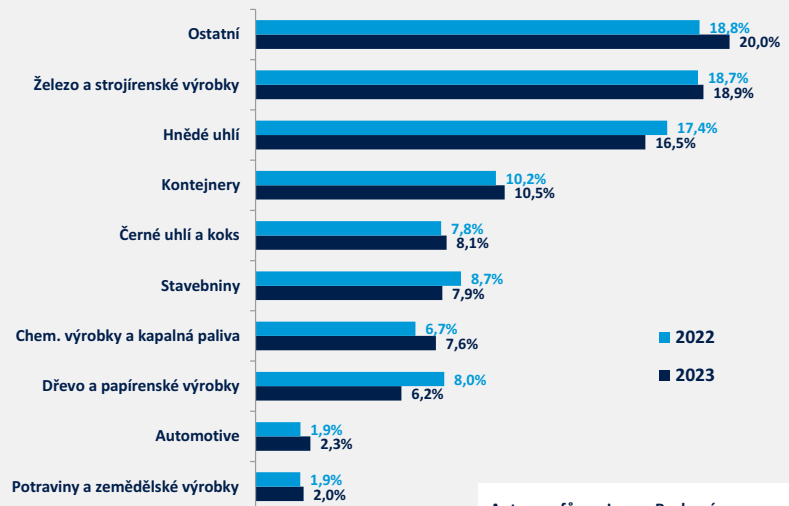
### Podle typu zásilky



### 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.



# Představujeme společnosti s majetkovou účastí ČD Cargo (1.)



Od představení společností, ve kterých má ČD Cargo majetkovou účast, již uplynulo několik let. Za tu dobu se mnoho událo.

Nebude proto na škodu si jednotlivé společnosti znovu představit, seznámit se s jejich vrcholovými představiteli a zároveň jim položit několik otázek. Naše putování začneme v Polsku.

## Cargo Poland

Společnost byla do obchodního rejstříku zapsána 18. prosince 2006 pod názvem Kolej Czeskie. Jejím 100% vlastníkem je ČD Cargo. Od roku 2009 je držitelem licence k provozování železniční nákladní dopravy v Polsku. Zpočátku se společnost věnovala pouze spediční činnosti a také pronajímala vozy a lokomotivy. Příkladem spediční činnosti může být akce „Strela“, neboli přeprava černého uhlí z baltského přístavu Świnoujście do hutí společnosti US Steel v Košicích ve spolupráci dopravců ZSSK Cargo, ČD Cargo a Kolej Czeskie, a to v celé trase jednou lokomotivou, konkrétně některým z polonizovaných dvojčat řady 131. Naplno svoji licenci začalo CD Cargo Poland využívat v roce 2015. Dnes přepraví ročně 4,5 – 5 mil. tun zboží a na žebříčku polských dopravců se pohybuje okolo dvanácté příčky. Může se pochlubit velmi výraznou dynamikou růstu přeprav – zatímco například PKP Cargo mezi roky 2021 a 2022 rostlo o 8 %, CD Cargo Poland narostlo o 30 %.

Největší podíl tvoří přepravy černého uhlí. CD Cargo Poland zajišťuje například polský úsek přeprav uhlí z Jastrzębske Spółki Węglowej do Třineckých železáren, přepravu uhlí ze slezských dolů do elektrárny Kozienice patřící do skupiny ENEA a do tepláren ve varšavské aglomeraci patřících do skupiny Termika. Další významnou skupinu obchodních případů představují přepravy z a do baltických přístavů (Gdynia, Gdańsk, Szczecin a Świnoujście). Z těch



FOTO: Daniel Kuczob

nejvýznamnějších můžeme jmenovat přepravy hutních polotovarů do Ostravy pro Vítkovice Steel, dřeva pro MONDI Štětí nebo v opačném směru vývoz koksu z ostravské koksovny firmy Metalimex. Zapomenout nesmíme ani na vozbu intermodálních vlaků MalaTrain z/do Małaszewicz ležících na polsko-běloruské hranici. Na těchto spojích jsou mimo jiné přepravovány kontejnery s nebezpečným bílým fosforem a lokomotivy CD Cargo Poland se v jejich čele objevují od roku 2017. Objemově zajímavé jsou rovněž přepravy strusky z Třineckých železáren do polských cementáren. V neposlední řadě se musíme zmínit i o realizaci přeprav kolejových vozidel. V roce 2023 zajistil dopravce

CD Cargo Poland přepravu jednotek pro varšavské metro, a to včetně poslední míle v dieselové trakci. Dalším podobně zajímavým obchodním případem byla přeprava vozidel na veletrh Czech Raildays v Ostravě.

Společnost dalším dopravcům pronajímá starší elektrické lokomotivy řad 181 a 182. Na své vlaky pak nasazuje jak nejmodernější lokomotivy Dragon nebo TRAXX, tak polonizované lokomotivy ČD Cargo řad 130 a 163. Na neelektrizovaných tratích a vlečkách nasazuje polonizované lokomotivy řady 753.7. Své hlavní sídlo má společnost ve Varšavě, nicméně provozní i obchodní centrum je v Katovicích, které jsou významným průmyslovým centrem Horního Slezska.

### CD Cargo Poland v číslech

Podíl ČD Cargo, a.s.	100 %
Základní kapitál	41 966 tis. PLN
Počet lokomotiv	69
Počet vozů	840
Počet zaměstnanců	140
Přeprava zboží (2023)	4,9 mil. tun



Ředitelem, resp. předsedou představenstva společnosti CD Cargo Poland je již řadu let Tomasz Momot. S cílem blíže se seznámit s činností a plány této společnosti jsme mu položili několik otázek.

► **Společnost Kolej Czeskie, dnes CD Cargo Poland vznikla v roce 2006. Jak se vyvíjela do současnosti?**

Když jsme s našimi aktivitami začínali, soustředili jsme se především na spedici a posléze na pronájem vozidlového parku. V roce 2015 jsme zahájili přepravy na vlastní licenci. Prvním odběratelem našich služeb byla mateřská společnost ČD Cargo. Postupem času jsme se zvyšováním našich schopností a rozsahu přepravních služeb stali jedním z předních polských dopravců, což potvrzují statistiky Urzędu Transportu Kolejowego [Drážního úřadu], ve kterých stále zaujímáme přední příčky. Core business naší firmy jsou přepravy, které realizujeme v úzké spolupráci s ČD Cargo a společnostmi v rámci Skupiny. Mimo to realizujeme i vlastní obchodní případy s významnými polskými firmami, včetně například Jastrzębske Spółki Węglowej S.A., Arcelor Mittal nebo firem skupiny Enea S.A.

► **Jaký vliv má na CD Cargo Poland válečný konflikt na Ukrajině? Změnily se toky zboží a přepravní objemy?**

Válka na Ukrajině podstatně změnila geografickou strukturu vývozu a dovozu zboží. Vý-



Tomasz Momot

FOTO: ARCHIV CD CARGO POLAND

sledkem zavedených sankcí a embarga se obchodní vztahy s Ruskem a později i s Běloruskem zhroutily, což mělo za následek, že železniční přeprava přes polsko-ruské a polsko-běloruské hranice prakticky skončila. Důsledkem blokády ukrajinských přístavů na Černém moři zase je fakt, že hlavními dopravními uzly pro přepravu ukrajinského zboží se staly pozemní hraniční přechody s EU, především s Polskem. Pro CD Cargo Poland toto zname-

nalo šanci na získání dalších přeprav například uhlí, rudy, obilí nebo hutních výrobků.

► **Jak organizujete a řídíte dopravu v Polsku?**

Kvalita služeb je pro nás klíčová a snažíme se realizovat dopravu při zachování nejvyšších standardů. To je obzvláště v případech, kdy je nutné dodat zboží nebo železniční vozy v určených časových oknech například do přístavů. Díky úzké spolupráci s dispečerskými týmy v přístavech a dodržování časových rozvrhů máme pověst jednoho z nejkvalitnějších dopravců. Úspěšně jsme sjednotili naše informační systémy se systémy ČD Cargo. Kompatibilita a trvalý kontakt operativních jednotek umožňuje funkční a rychlé předávání vlaků a okamžité odstraňování případných problémů. Významným zlepšením je také proškolený tým česko-polských strojvedoucích majících oprávnění k řízení vlaků jak v Polsku, tak v České republice. Dovoluje nám to realizovat přepravy bez výměny strojvedoucích na hranicích.

► **Jak hodnotíte spolupráci s jinými společnostmi Skupiny ČD Cargo?**

Funkční dceřiné společnosti jsou stěžejním aktivem každé kapitálové skupiny. Pevnost jejich struktur je úspěchem mateřské společnosti na jednotlivých trzích a základem pro pozici, kterou na trhu zaujímá. V rámci spolupráce ve Skupině ČD Cargo jsme pro naše zákazníky zajistili například přepravy uhlí z Polska do Maďarska nebo strusky z Rakouska do Polska. Možnost

takové organizace přeprav je naší nezpochybnitelnou výhodou při získávání nových kontraktů a rozšiřování teritoriální působnosti. Určité problémy při spolupráci dceřiných společností představuje správná koordinace činností nebo případné střety zájmů jednotlivých společností, které mohou být samozřejmě odlišné. Proto je trvalá spolupráce velmi důležitá pro zlepšení vzájemné komunikace a operativních záležitostí.

► **S jakou strategií vstupujete do roku 2024 a jaké dlouhodobé cíle si stanovuje vaše společnost?**

Během šestnácti let činnosti jsme prošli vývojem od malého podniku, který měl na starosti především spedici a pronajímání vozidlového parku, ke klíčovému a důvěryhodnému dopravci na trhu v Polské republice. Rok 2022 jsme uzavřeli s rekordně vysokým EBT výsledkem v celé historii společnosti a za rok 2023 počítáme s dalším zlepšením výsledku a rekordem v množství přepraveného zboží. Naší strategií je udržet stávající trend. Realizujeme řadu investic do vozidlového parku – pořizujeme další železniční vozy a podepsali jsme smlouvu na koupi moderních interoperabilních lokomotiv. Díky tomu zvýšíme dopravní možnosti naší společnosti, budeme pokračovat ve vývoji a realizovat naši misi spočívající v zajištění funkční, bezpečné, včasné a cenově výhodné železniční dopravy.

MICHAL ROH



# Železniční provoz na Lounsku

**Ž**elezniční trať (Most) Louny – Slaný (Praha) vznikla pro potřeby přímého spojení Prahy a Středočeského kraje se Severními Čechami, především s mosteckou hnědouhelnou pávní. Z toho plyne, že hlavní přepravovanou komoditou na trati bylo převážně uhlí, ale později také chemie. V železniční osobní dopravě nebyl výjimkou provoz klasických souprav ani rychlíků spojujících Prahu s Mostem. S rozvojem automobilové dopravy však význam dráhy začal rapidně klesat. Zrušení rychlíků a vylidnění klasických souprav osobních vlaků vyústilo v provoz pouhého motorového vozu řady 809 (810), přičemž od GVD 2023/2024 je počet osobních vlaků zredukován na minimum možného, kdy lze ještě vůbec hovořit o nějaké reálné nabídce pro cestující v rámci tzv. základní dopravní obslužnosti.

Obdobný trend útlumu zažila i nákladní doprava. Ještě na sklonku devadesátých let 20. století zde panovala čilá tranzitní nákladní doprava ze Sokolovska a Mostecká do Kralup nad Vltavou. Nákladní expres nebo ucelená souprava z litvínovské chemičky vedená třemi „brejlovcí“, to vše patřilo k běžnému dennímu oběhu na této trati. Dráha mezi Louny a Slaným,

v oblasti Dolnooharské tabule, jejímž nejvyšším vrcholem je známá hora Říp, musí překonávat značné převýšení. Hodnoty stoupání a klesání, byť se to možná ani nezdá, na některých úsecích překračují 20 ‰, což je v případě nákladní dopravy velmi omezujícím faktorem. Podíváme-li se na to z geologického hlediska, tak se zdejší oblast vyznačuje převážně destruktivním reliéfem postiženým různě intenzivními neotektonickými pohyby ker, s rozsáhlými strukturálně denudačními plošinami, svahy při zlomových liniích s vzácnými neovulkanickými sukly. Z popsaného charakteru oblasti je zcela zřejmé, že dráha už v době svého vzniku těžko konkurovala nákladním vlakům jedoucím podél řeky Labe. Nicméně v oblasti Vrbna nad Lesy, Peruče, Klobuk nebo Zlonic byla významná i místní nakládka a vykládka. Převážně se jednalo o hnojiva a zemědělské plodiny, jejichž přeprava začala výrazně upadat už na přelomu osmdesátých let a následně s dalším rozvojem nákladní automobilové dopravy. V současné době se obilí příležitostně nakládá do ucelených vlaků v Lenešicích a Slaném. Tranzitní nákladní vlaky byly na konci devadesátých let přetrasovány na hlavní železniční tahy, a tak se lounské depo stalo depem určeným výhradně pro motorové vozy.



Svým kolejištěm do oblouku poněkud specifická železniční stanice Vrbno nad Lesy, kde sledujeme lokomotivu 731.031 při výměně souprav na smluvním místě. Poněkud zvláštní nátěr lokomotivy a výkon 800 kW, oproti běžným 600 kW, odlišují tento stroj od ostatních strojů této řady.

V současné době nákladní vlaky ČD Cargo ze směru od Kralup nad Vltavou končí svoji jízdu ve Slaném. Z opačného směru, tedy od Mostu jezdí zhruba dvakrát týdně manipulační vlak do Loun. Určitou novinkou roku 2023 byla nakládka dřeva z běžné těžby ve výše popsané oblasti. Dřevo se nakládalo ve Vrbně nad Lesy a cílovou železniční stanicí těchto jednotlivých vozových zásilek je zpravidla vlečka Mondi SCP Ružomberok. Trochu paradoxní situace vznikla 18. prosince 2023, kdy jsme se vypravili tuto defacto jedinou přepravu mezi Louny a Slaným zdokumentovat. Zatímco manipulační vlak

86501/86500 prováděl výměnu prázdných vozů za ložené ve stanici Vrbno nad Lesy, jen o pár kilometrů dál u Chlumčan u Loun probíhala velká sláva – otevření dalšího úseku dálnice, která do budoucna spojí Lounsko s Prahou s jízdou dobou v řádu několika desítek minut. Naopak zdejší železniční trať trasovaná v původní stopě nedoznala, vyjma dálkového řízení, za poslední desítky let žádného zlepšení. Ve své podstatě jedině zvýšení konkurenceschopnosti dráhy by umožnilo jen úplné přetrasování železnice s velkými náklady na umělé stavby, což je v dnešní době, ale nejspíš i do budoucna nereálné.

TEXT A FOTO: NT



Ohlédnutím do minulosti, konkrétně do roku 1998, je snímek průběžného nákladního vlaku z Mostu do Kralup nad Vltavou v čele s dvojčetem lounských „brejlovců“ pořízený v Chlumčanech u Loun.



Pohled z Dolnooharské tabule směrem na České Středohoří. V pravé části záběru můžeme sledovat majestátní hrad Hazmburk, vyčnívající svými věžemi z inverzní mlhy anebo v dálce krčící se dominantu Litoměřicka, kterou je vrch Sedlo.

## Nové přepravy hnědého uhlí

**N**a podzim loňského roku se ČD Cargo zúčastnilo výběrového řízení na zajištění přepravy hnědého uhlí z lomu Vršany do areálu chemických závodů ORLEN v Litvínově. Na základě úspěchu v tomto výběrovém řízení se ještě v závěru roku uskutečnily tři zkušební přepravy s cílem odzkoušet si správnost připravované technologie a seznámit se s podmínkami na vlečce ORLENU.

První zkušební vlak s 30 vozy Falls odjel 4. prosince, další dva s 30, resp. 24 vozy pak 19. a 21. prosince 2023. Zkušební přepravy měly své opodstatnění a museli jsme během nich vyřešit řadu problémů například při nastavení způsobu telekomunikačního spojení nebo s vážením při poruše váhy primárně určené k vážení vozů při vjezdu/odjezdu z areálu. 2. ledna 2024 pak po vyhodnocení zkušebních přeprav a odsouhlasení měsíční objednávky začalo vše naostro.



Z nákladniště Hrabák, kde je vytěžené uhlí nakládáno do výsypných vozů ČD Cargo řady Falls, je ložená souprava přivezena dopravcem Sev.en Inntech po důlní dráze, resp. vlečce do stanice Počerady. Zde se jí ve většině případů ujme dvojče „res“ řady 363.5, které vlak dopraví do 23 kilometrů vzdálené stanice Most nové nádraží. Nejproblematictější úsekem je stoupání s protisměrnými oblouky na jednokolejce z Obrnic do Mostu. V případě potřeby vyššího počtu vozů v soupravě je proto na tyto vlaky počítáno s nasazením postrkové lokomotivy. Z příjezdové skupiny nového nádraží jsou vozy některou z našich diesellových lokomotiv řady 742 (modernizované lokomotivy řady 742.71 nejsou na tento výkon nasazovány z důvodu možného poškození kompresoru v prašném prostředí) odvezeny na vlečku ORLEN, resp. k teplárně T-700. Tento energetický zdroj důležitý pro celý Chempark Záluží byl předán do provozu v roce 2011 jako náhrada staršího zdroje T-200. Spolu

s uhlím slouží jako palivo topný plyn (zemní plyn + odplyny z chemických výrob) a biomasa. Hlavním produktem teplárny je pára pro technologické a vytápěcí účely a také elektrická energie. Po zvážení je ložená souprava přistavena po skupinách na hlubinný zásobník v teplárně, kde je pracovníky externí firmy vyložena. Vykládka 24 „wapek“ trvá v průměru 4 hodiny. Po vykládce jsou vyložené vozy opět zváženy a odvezeny zpět do nového nádraží a vracejí se znovu do Počerad. To již v Mostě ale čeká další

ložený vlak a celý proces se opakuje. Veškerý posun s uhelnými soupravami řídí zaměstnanec posunu ČD Cargo. Při současném plánu a objemu přeprav se za noční směnu vyloží vždy dva vlaky. Obchodní případ se teprve rozbíhá, ale již nyní je potřeba vyslovit poděkování zejména zaměstnancům PP Most za zodpovědný přístup a dobrou práci.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH



Dvojče „res“ 363.503 + 363.510 stoupá 4. prosince 2023 s loženou soupravou vlaku Pn 54378 do stanice Most. Na postrku 30vozové soupravy o hmotnosti 2 600 tun mu pomáhá lokomotiva 1.23.020.



# Podniková kolektivní smlouva 2024

**M**ilé kolegyně, milí kolegové, dne 4. prosince 2023 se podařilo vedení společnosti a zástupcům odborových centrál nalézt shodu a došlo tak k uzavření podnikové kolektivní smlouvy ČD Cargo, a.s., pro rok 2024 (dále jen „PKS“), přičemž níže si vás dovoluujeme informovat o klíčových změnách, které od 1. ledna 2024 nastaly. Změny v PKS byly zavedeny s cílem zlepšit pracovní podmínky, učinit dílčí krok ke spravedlivému odměňování či zjednodušit administrativní procesy. Bohužel, co však jako zaměstnavatel nedovedeme ovlivnit, jsou legislativní změny, které nastaly, jak novelou zákona práce, tak přijetím ozdravného daňového balíčku, který má vliv na nás všechny.

Mezi hlavní změny v PKS patří následující:

## Navýšení tarifních mezd:

Od nového roku vstupuje v platnost navýšení tarifních mezd o 4,5 %.

## Změny v eStravenkovém systému:

Změny ve eStravenkovém systému přinášejí výrazné výhody pro naše zaměstnance. Od nyníška budou eStravenky poskytovány bez 50% spoluúčasti ze strany zaměstnanců, jako tomu bylo doposud (doposud platilo, že ze 140 Kč eStravenky byl příspěvek zaměstnavatele ve výši 70 Kč a spoluúčast každého zaměstnance rovněž ve výši 70 Kč, která se mu pak srážela ze mzdy). Touto změnou se odstraňuje spoluúčast zaměstnanců na eStravence, tedy již se nebude srážet ze mzdy zaměstnanců. Místo toho obdržíte pouze příspěvek od zaměstnavatele ve výši 70 Kč za každou odpracovanou směnu. Podstatné tedy je, že příspěvek ze strany zaměstnavatele zůstává ve stejné výši. Tímto krokem se snažíme maximalizovat vaše výhody a finanční pohodlí.

## Změny v Zásadách pro poskytování osobního ohodnocení:

Poměrně velké změny doznala interní norma PERs-42-B-2011 „Zásady pro poskytování osobního ohodnocení“, kde nově motivační složky spojené s odborností jsou ohodnoceny procentuální sazbou a nikoli nominální hodnotou. Současně budou nově zaměstnanci ohodnoceni procentuální sazbou za získanou



odbornou zkouškou. Tato změna si klade za cíl dosáhnout spravedlivého ohodnocení zaměstnanců, kteří si udržují zkoušky potřebné pro podnikatelskou činnost zaměstnavatele. Spravedlivost v tomto odměňování vnímáme i tak, že s rostoucí výší tarifní mzdy bude automaticky růst i tato motivační složka. Další změnou v této interní normě je navýšení motivační složky za práci letmo, která je nově ve výši 800 Kč.

## Legislativní dopady na nepeněžní benefity:

Všechny doposud od daně osvobozené nepeněžní benefity, které zaměstnavatel za-

městnanci poskytnou, budou osvobozeny od daně z příjmů fyzických osob za dané zdaňovací období na straně zaměstnance pouze do výše poloviny průměrné mzdy (pro rok 2024 se jedná o částku 21 983 Kč ročně). Do tohoto limitu 21 983 Kč se započítávají zejména Kondiční ozdravné pobyt, sportovní a kulturní akce, které nepořádá zaměstnavatel, poukaz ve výši 10 000 Kč při dosažení životního jubilea 60 let, příspěvek na rekreace a dětské tábory a Multisport karta. Je tedy na rozhodnutí každého zaměstnance, které benefity do limitu 21 983 Kč za rok bude chtít čerpat.

Daňové zvýhodnění nadále zůstává u příspěvků na stravování a penzijní spoření. Navíc dodáváme, že peněžité benefity v podobě například sociální výpomoci či příspěvku na krev budou nově podléhat zákonným odvodům. Tyto změny budou zapracovány do novely interní normy ORz-33-A-2015 „Zásady hospodaření se Sociálním fondem ČD Cargo, a.s.“. Závěrem bychom rádi uvedli, že tak jako již tradičně proběhne školení PKS, přičemž o jednotlivých termínech a místech budete včas informováni.

ANETA MIKLÁŠOVÁ

ILUSTRAČNÍ FOTO: VLASTIMIL HYBRANT

## Inspirativní HRrrrZóna

### Nový rok, nové cesty: Stanovení cílů a plánu pro úspěšný rok 2024

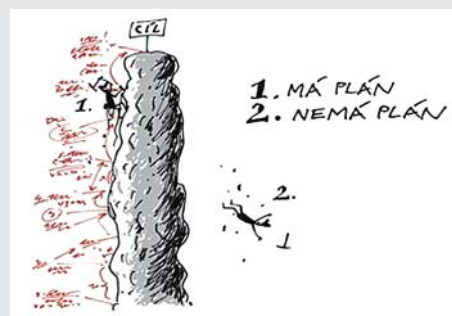
**S** příchodem každého nového roku se otevíráme možností, novým začátkům a neomezeným příležitostem. Je to čas pro sebereflexi, stanovení priorit a nakonec pro vytvoření plánů, které nám pomohou dosáhnout našich cílů. V tomto článku se zaměříme na to, jak správně stanovit cíle a vytvořit plány, které nám pomohou přinést pozitivní změny nejen v následujícím období tohoto roku.

#### A jak tedy cíle správně stanovit?

**Budou konkrétní:** Mějte jasnou představu o tom, čeho chcete dosáhnout. Namísto obecných věcí si určete něco konkrétního.

**Budou dosažitelné:** Je fajn mít velké sny, ale dejte si cíle, které jsou reálné. Zkuste být realističtí ohledně toho, co můžete udělat.

**Mějte termín:** Stanovte si termín, do kdy chcete svých cílů dosáhnout. Termín vám pomůže zůstat motivovaní a mít jasný plán.



#### Jak vytvořit plán?

**Rozdělte na menší kroky:** Velké cíle rozdělte na menší úkoly. Mít jasný plán krok za krokem vám pomůže dosáhnout velkého cíle.

**Stanovte si priority:** Zjistěte, které úkoly jsou nejdůležitější. Zaměřte se na ně a postupujte podle priority.

**Buďte připraveni na změny:** Plán je skvělý, ale někdy se věci mohou změnit. Buďte otevření novým nápadům a změnám plánu, pokud to bude potřeba.

#### Jak zajistit úspěch?

**Sdílejte své cíle:** Řekněte svým přátelům nebo rodině o svých cílech. To vás může motivovat a také můžete dostat podporu od ostatních.

**Kontrolujte svůj pokrok:** Pravidelně se podívejte, jak se vám daří. To vám pomůže zjistit, co funguje a co může být lepší.

**Nepřehlížejte odměny:** Když dosáhnete cíle, odměňte se. To vám může dodat energii a udělat z dosažení cíle pozitivní zážitek.

Závěrem bychom vám chtěli popřát mnoho úspěchů a víry, že s pevným odhodláním a tím, že budeme dělat kroky k našim cílům, můžeme mít lepší a naplněný nejen tento rok, ale i celý život. Buďte odvážní ve svých snahách a věřte v sílu svých schopností. Těšíme se na společnou cestu za úspěchem a radostmi, které nám nový rok přinese.

ZA TÝM PERSONÁLNÍHO ODBORU  
BÁRA, OLESKA A PEPA



# Lucembursko



I přesto, že Lucembursko neleží příliš daleko a v mnohém s ní máme leccos společného, je to pro většinu Čechů poněkud exotická a svým způsobem vzdálená a neznámá země. Lucembursko, plným názvem Lucemburské velkovévodství (Lucembursky Groussherzogtum Lëtzebuerg, německy Großherzogtum Luxemburg, francouzsky Grand-Duché de Luxembourg), je malý západoevropský vnitrozemský stát sousedící na západě a severu s Belgií, na východě s Německem a na jihu s Francií. S rozlohou 2 586 km<sup>2</sup> je jedním z nejmenších evropských suverénních států, někdy též s přívzkem „největší z malých“. Na délku měří 82 km, na šířku 57 km. V roce 2022 mělo Lucembursko 634 730 obyvatel, což je sice jedna z nejmenších populací v Evropě, na druhou stranu je Lucembursko ale zemí s nejvyšším tempem populačního růstu. Úředními jazyky jsou lucemburština, němčina a francouzština.

své doby. Proslul především jako dlouholetý mecenáš kronikáře a básníka Jeana Froissarta, autora tzv. Kroniky stoleté války. Sám Václav byl význačný básník a schopný politik a jeho připojení hrabství Chiny roku 1364 přivedlo Lucembursko na historický vrchol územní expanze. Posledním Lucemburkem na lucemburském vévodském trůně byla Eliška Zhořelecká, s jejíž smrtí v roce 1451 a smrtí českého a uherského krále a římského císaře Zikmunda Lucemburského v roce 1437 tento ještě nedávno nejmocnější evropský rod vymřel. Další dějiny Lucemburska již nejsou z českého pohledu tak zajímavé, a proto jen stručně. Po roce 1441 se spojením s Nizozemskem ujali vlády Habsburkové a země získala nezávislost až v roce 1868. Zemí výrazně zasáhly obě světové války a v roce 1958 se stala spolu s Belgií a Nizozemskem součástí Beneluxu. Dnes zde žije celých 92 % obyvatel ve městech, i když malých, a toto obyvatelstvo vlastní zřejmě nejvíce automobilů na hlavu na světě.



Sarkofág českého krále Jana Lucemburského v kryptě katedrály Notre Dame

## Průmyslová tradice

Lucembursko je jedním z nejbohatších států světa vztaheno k počtu obyvatel a jeho ekonomická prosperita je dnes založena především na finančnictví, své sídlo zde má 190 bank. Hospodářská síla tak malé země je ale postavena na silné průmyslové tradici spojené s těžbou železných rud a na ni navázaného hutnictví. Jeho historie sahá až do starověku, ale ta novodobá se začala psát v polovině 19. století. V roce 1842 se Lucembursko stalo členem německé celní unie, tzv. Zollvereinu, což umožnilo zdejšímu průmyslu získat velký trh tehdejší německy mluvící části Evropy. Velký rozvoj hutnictví pak nastal v letech 1870–1890, kdy zde vzniklo několik velkých železáren fungujících dalších stolet. Tento vývoj vyvrcholil v roce 1911 vznikem nejvýznamnějšího lucemburského podniku v oboru, firmy ARBED. Koncem 20. století došlo k postupnému útlumu lucemburského železářství, přičemž v roce 1994 učinil ARBED strategické rozhodnutí ukončit zde tradiční výrobu železa ve vysokých pecích za využití železné rudy

## Doprava v Lucembursku

Co se týče železniční a veřejné dopravy vůbec může se Lucembursko pochlubit jedním světovým unikátem, trochu možná kontroverzním – veřejná doprava je zde již od 29. února 2020 zcela zdarma. To platí i o městské dopravě v Lucemburku, jejíž páteří je od roku 1997 moderní tramvajová linka, projíždějící po jediné trati celým městem (původní tramvaje zde byly zrušeny v roce 1965). Osobní železniční doprava, provozovaná dopravcem CFL, sestává z příměstské dopravy v okolí Lucemburku (což prakticky znamená celou zemi) a ze spojení s okolními státy, včetně TGV do Paříže. Zajímavá je i nákladní doprava, kterou zde zajišťuje dopravce CFL Cargo. Ten je ze dvou třetin vlastněn skupinou CFL a z jedné třetiny výše zmíněným ocelářským gigantem ArcelorMittal. Toto spojení je zcela logické, protože kromě ocelářství jiné příležitosti pro nákladní železniční dopravu v Lucembursku téměř neexistují. Jedinou výjimkou je intermodal, který se zde koncentruje do terminálu Bettembourg-Dudelange. Ten



Moderní čtvrť Kirchberg je sídlem řady evropských institucí.

Lucemburská kultura bývá označována za pozoruhodnou směsici kultur francouzské a německé. Většina obyvatel je římskokatolického vyznání a jako stát je Lucembursko zastupitelskou demokracií a konstituční monarchií. V čele stojí velkovévoda a Lucembursko je tak posledním suverénním velkovévodstvím na světě (od roku 2000 je velkovévodou Jindřich I. Lucemburský). Na velkovévodství nebylo hrabství povýšeno roku 1354 nikým jiným než jedním z nejvýznamnějších Lucemburků, českým králem a římským císařem Karlem IV. Prvním vévodou se stal Karlův bratr Václav Lucemburský, který z lucemburského dvora učinil kulturní centrum

Hlavním městem Lucemburska je Lucemburk, kde se nacházejí všechny významnější instituce velkovévodství a mimo jiné je zde v katedrále Notre-Dame pohřben český král Jan Lucemburský (zde nazývaný také jako Jan Český, Jean de Bohéme), otec Karla IV. a dědeček Václava IV. a Zikmunda Lucemburského. Město se rozkládá nad hlubokým kaňonem řeky Alzette a trochu tak připomíná Český Krumlov nebo Tábor. Žije zde necelých 130 000 obyvatel a mimo jiné zde sídlí některé evropské instituce: sekretariát Evropského parlamentu, Soudní dvůr Evropské unie, Evropský účetní dvůr a část Evropské komise (většina v moderní čtvrti Kirchberg).



Pohasínající slávu lucemburského hornictví a hutnictví je možné si připomenout například v průmyslovém skanzenu Fond-De-Gras cca 20 km jihozápadně od hlavního města Lucemburk. FOTO: MICHAL ROH

a koksu a přejít na výrobu ocele ze železného šrotu v elektrických obloukových pecích. Poslední vysoká pec, HFB v Esch-Belvalu, vyhasla v roce 1997 a od té doby se v Lucembursku vyrábí již jen „elektrická“ ocel v Esch-Belvalu, Differdange, doplněná ještě válcovnou v Rodange. Tato výroba má nepochybně budoucnost i ve 21. století, neboť zdejší závody vyrábějí největší „H“ a „I“ profily na světě. Například 12 000 tun těchto profilů bylo použito pro stavbu nového World Trade Centra v New Yorku po roce 2001. Výrobní změny byly také doprovázeny změnami vlastnickými – v roce 1997 ovládl ARBED třetínový podíl ve španělské ocelářské firmě Aceralia, se kterou, a ještě s francouzskou Usinor, fúzoval v únoru 2002 do skupiny s novým názvem Arcelor se sídlem v Lucemburku. A následně, v roce 2006, se Arcelor spojil s firmou indického miliardáře Lakshmi Mittala do nového podniku ArcelorMittal, čímž vznikla jedna z největších ocelářských skupin na světě.

kromě „konvenčního“ intermodalu manipuluje také silniční návěšy systémem Modalohr, jehož linkou je propojen s terminálem Le Boulou na francouzsko-španělském pomezí. Dopravce CFL Cargo byl jedním z prvních, který využil možnosti postupné liberalizace evropské nákladní železniční dopravy a expandoval ze svého malého domácího teritoria na velké sousední evropské trhy. Dnes aktivně působí v Německu, Švédsku, Belgii a Francii, tedy na území násobně větším než je Lucembursko. S českými dopravci včetně ČD Cargo je ale jeho interakce malá a omezuje se na občasná předávky vlaků s chemickými produkty a koksem na hraničním přechodu Děčín – Bad Schandau. Zásilky přímo z Lucemburska jsou ještě vzácnější a dnes se ročně jedná jen o několik vozů s hutními výrobky ze stanice Esch-Belval do Uherského Brodu.

TEXT A NEOZNAČENÉ FOTO: MARTIN BOHÁČ



Jediná tramvajová linka je v centrální části města řešena bez trakčního vedení.