

# Cargovák



## Úvodní sloupek

### Obchod s povolenkami

**B** Průběh letošní zimy naznačuje, že informace o klimatických změnách nejsou jen planými řečmi a je třeba je brát se vší vážností. Otázkou však je, zda jsme schopni tento trend zvrátit nebo alespoň zmírnit jeho rychlost. K zastavení klimatické změny je klíčové dosáhnout celosvětově tzv. **klimatické neutrality** – tedy stavu, kdy lidstvo už svou činností nebude přidávat do atmosféry žádné skleníkové plyny. Zásadní je objem emisí CO<sub>2</sub> vznikajícího především spalováním fosilních paliv při výrobě elektrické energie, v těžkém průmyslu, ale také při jízdě automobilem nebo letu letadlem. Emise oxidu uhličitého stouply z 16 miliard tun v roce 1959 na 41,1 miliard tun v roce 2021. Produkce dalších emisí souvisí s odlesňováním a změnami ve využívání půdy. Asi si položíte otázku, proč tu o tom píšou. Jedním z nástrojů dekarbonizace jsou emisní povolenky. A ty se činnosti naší společ-

nost dotýkají významnou měrou hned dvakrát. Mají vliv na objem výroby energie z fosilních paliv a v konečném důsledku tak přinášejí pokles přeprav hnědého uhlí, což je z pohledu dekarbonizace správné a záleží jen na nás, jak se nám podaří ztracené objemy nahradit. Emisní povolenky však způsobují snížení naší konkurenceschopnosti, a to v důsledku vysokých cen elektrické energie, do které se promítá právě cena povolenek. A ČD Cargo realizuje cca 90 % výkonů v elektrické trakci. Je to zřejmá deformace dopravního trhu, protože silnice se emisní povolenky v rámci programu ETS2 budou týkat až od roku 2027. Ekologická železniční nákladní doprava tak dostává opět na frak...

MICHAL ROH

## Obsah

### Vojenské přepravy

03

ČD Cargo je spolehlivým partnerem pro zajištění vojenských přeprav. Na začátku letošního roku bylo nutné zajistit tzv. rotaci vojsk, mimo jiné i v Pobaltí. Samotnou přepravu komplikovaly silné mrazy dosahující téměř -30°C. Až na drobné problémy jsme obstáli se ctí.



### Pražský Semmering

08

Březenový díl železničních proměn nás zavede na trať Pražského Semmeringu mezi Smíchov a Hostivice. Dříve zde panoval čilý ruch a projížděl tudy velký počet nákladních vlaků. Na zdejší provoz se mimo jiné podíváme i očima pamětníka.



Ani v sousedním Rakousku nebyla letošní zima příliš bohatá na sníh. I přesto se **Erichu Nährerovi** podařilo zdokumentovat průjezd vlaku ČD Cargo stanicí Spital am Semmering s krásnou zimní atmosférou. Dodejme, že v roce 2023 přepravila naše rakouská pobočka 2,2 mil. tun zboží, což je o **téměř 350 tis. tun více**, než v roce 2022. Podobně se dařilo i naší pobočce v Německu.

# Práce tajemnice Podnikového výboru je náročná na čas i osobní život



V železničním prostředí se Bc. Marta Urbancová pohybuje již řadu let. Je jedinou ženou v dozorčí radě společnosti ČD Cargo a kromě této funkce je i tajemnicí Podnikového výboru OSŽ.

► Nejprve nám prozradte, co Vás přivedlo ke studiu dopravního oboru na střední škole a následně k práci na železnici?

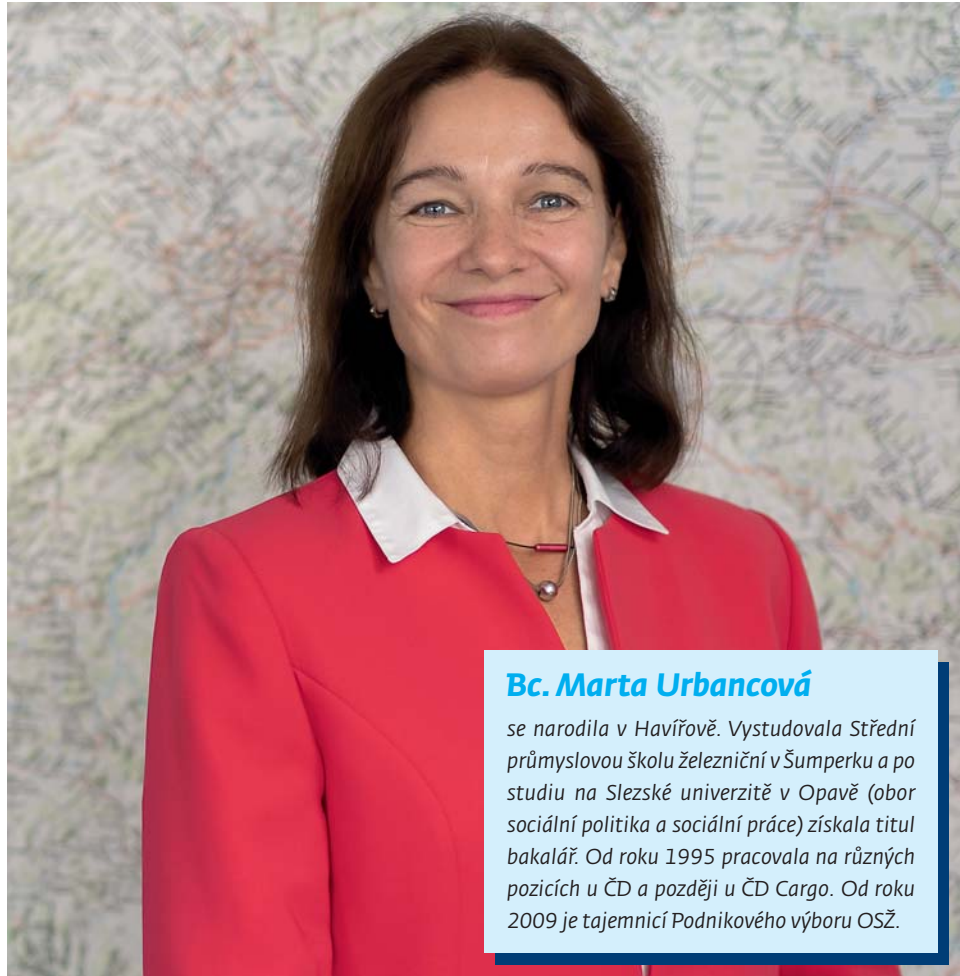
Jsem z železničářské rodiny. Maminka celý svůj pracovní život pracovala u ČSD, potom u ČD jako osobní pokladní, následně hlavní pokladní, mzdová účetní a kariéru končila jako vedoucí mzdové účtárny. Od dětství jsem za ní chodila na svinovské nádraží a prakticky jsem vyrůstala mezi železničáři. Takže to logicky vyústilo ve studium na Střední průmyslové škole železniční v Šumperku, obor železniční doprava a přeprava. Po maturitě jsem měla štěstí, že ve stejné stanici bylo volné místo tranzitěrapřípraváře, na které jsem po závěru nastoupila. To bylo v roce 1995. Pak jsem pracovala jako vozový disponent a nákladní pokladní, a to až do roku 2009, kdy jsem byla uvolněna pro výkon funkce tajemnice v nově vzniklém Podnikovém výboru OSŽ ČD Cargo.

► Jak jste se dostala k práci v odborech?

Po nástupu k ČD jsem se stala řadovým členem OSŽ. Odbory měly v té době vysoký kredit, sílu, ale také bohužel negativní „dědictví“ bývalého ROH. Nicméně organizovanost tehdy byla vysoká. V roce 2001 jsem byla nominována do závodního výboru základní organizace Ostrava-Svinov. Po volbách jsem se stala nejen členkou závodního výboru, ale zároveň jeho předsedkyní. Bylo to pro mě nové, zejména vyjednávání se zaměstnavatelem. Ale bavilo mě to. Vždycky jsem měla tendenci zastávat se všech okolo sebe a nemám ráda nespravedlnost. V roce 2007 jsme s kolegyněmi Blankou Lomnančíkovou a Martinou Grimovou sloučily naše odborové organizace a následně jsme pokračovaly se slučováním s Ostravou. Tím se nám podařilo vytvořit největší základní organizaci v OSŽ, která má dodnes téměř 1 600 členů (aktivních zaměstnanců i seniorů). Já jsem se stala uvolněnou místopředsedkyní této sloučené organizace a při vzniku ČD Cargo jsem se angažovala při ustanovování nových odborových struktur. A to už byl jen krok k nominaci a zvolení tajemnicí Podnikového výboru.

► Od roku 2009 zastáváte funkci tajemnice Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo. Jak náročná je tato funkce, co vše obnáší?

Náročná je především na čas a osobní život. Přes týden jsem v Praze, o víkendech doma v Ostravě nebo u rodiny přítele na jižní Moravě. Takže se mě to každotýdenní cestování drží od 14 let, kdy jsem začala dojíždět na internát. Tajemnice nebo tajemník podnikového výboru v naší struktuře je vlastně zástupcem předsedy podnikového výboru. Jsem součástí týmu při každoročním kolektivním vyjednávání. Mojí náplní práce je nejen řešení každodenních problémů našich členů, zpracovávání připomínkového řízení všech interních norem, které nám jsou ze strany ČD Cargo předkládány, ale také příprava na jednání s vedením společnosti, nebo jednání Podnikového výboru. Kromě toho mám v rámci OSŽ na starosti digitální projekty, jako je aplikace Moje OSŽ, databáze členů



**Bc. Marta Urbancová**

se narodila v Havířově. Vystudovala Střední průmyslovou školu železniční v Šumperku a po studiu na Slezské univerzitě v Opavě (obor sociální politika a sociální práce) získala titul bakalář. Od roku 1995 pracovala na různých pozicích u ČD a později u ČD Cargo. Od roku 2009 je tajemnicí Podnikového výboru OSŽ.

Bc. Marta Urbancová FOTO: ARCHIV MARTY URBANCOVÉ

a další reporty zaměstnanosti a mezd. Jsem také členkou představenstva a Ústředí OSŽ a dále jsem členkou vedení servisních společností OSŽ (Pacific a Slovakia).

► Již podruhé jste byla zaměstnanci zvolena do dozorčí rady ČD Cargo. Svědčí to o velké důvěře. Jak to vnímáte Vy? Co vše z této pozice můžete a chcete ovlivnit?

Tady bych ráda poděkovala všem, kteří mě do dozorčí rady volili. Ale i těm, kteří mě nevolili, ale zúčastnili se voleb. Dnes není vůbec jednoduché kohokoliv přesvědčit, aby volit šel. Ať jsou to volby v rámci podniku, odborů, kraje nebo celostátní volby. Své zvolení vnímám s pokorou, radostí, ale i obavami. Bohužel vzhledem k povaze projednávaných bodů na dozorčí radě nemůžeme příliš informovat naše členy a za-

městnance. Dozorčí rada je především kontrolním orgánem, dohlíží na výkon představenstva, ale nemáme možnost ovlivnit běžná rozhodnutí představenstva, jako jsou například organizační změny ve společnosti. Toto bereme jen na vědomí. Většina bodů je ze své povahy v režimu mlčenlivosti a pak se jen těžko vysvětluje, jaké jsou kompetence nebo možnosti členů dozorčí rady. Tohle mě trápí hodně. Někteří zaměstnanci pak mají přehnaná očekávání, co všechno dozorčí rada může. Udělujeme předchozí souhlasy s návrhy smluv a plnění, které přesahují 20 mil Kč. Schvalujeme podnikatelský plán společnosti. Zde především kontrolujeme, jestli jsou pokryty náklady vyplývající z kolektivní smlouvy, ale také, jestli není plán moc ambiciózní a v důsledku by znamenal třeba propouštění nebo omezení investic. Pro nás jako

zástupce zaměstnanců jsou důležité informace, díky kterým můžeme být připraveni na další naši práci v odborech.

► Klesají přepravy uhlí, ostravské hutě zastavily výrobu. Jak hodnotíte aktuální ekonomickou situaci nejen v České republice? Jaký očekáváte její dopad na naši akciovou společnost?

Zastavení výroby v Liberty Ostrava může mít významné dopady na lidi v regionu. Bohužel, hrozba ztráty pracovních míst pro zaměstnance a jejich rodiny může zvýšit míru nezaměstnanosti a snížit ekonomickou stabilitu domácností. Už tak máme v Moravskoslezském kraji dost velké problémy s nezaměstnaností (uzavírání dolů, snižování výroby v ocelářství apod.) Toto může a v současné chvíli i má negativní dopady na přepravu po železnici. Jedná se o výpadek cca 4,5 mil tun zboží. Všichni vidíme, že pokles objemu přepravy tady je. Zejména komodity uhlí a dřeva znamenávají velké propady.

Odklonem od hnědého uhlí v energetice ztrácíme výkony. Ty si nebere konkurence, ale přestávají existovat úplně. Tyto výkony navíc nelze nahradit z pohledu alternativních paliv 1:1 ve stejném okamžiku. Jedná se o uhlí většinou nahrazeno obnovitelnými zdroji a plynem a druhé projekty, typu přepravy štěpky a komunální odpady, jako nové příležitosti pro železnici, budou přicházet později. Jen za loňský rok jsme přepravili zhruba o 1,8 milionů tun hnědého uhlí méně a dřeva o 1,5 mil. tun. Takže očekávám, že dopad na ČD Cargo bude velký, pokud se neožije ekonomika. Stejná hrozba je tady u jednotlivých vozových zásilek, které jsou dlouhodobě v tomto režimu neudržitelné. Ovšem pro nás jsou klíčové, a to především z pohledu zaměstnanosti a z pohledu konkurenční výhody, jelikož JVZ nikdo z další dopravců na železnici nevozí. Je to velice složité téma.

► Závěrem nám prozradte, jakým způsobem relaxujete, jaké máte koníčky.

Relaxuji převážně sportem. Snažím se běhat, cvičit nebo jezdit na kole. Dokážu si při sportu „vyčistit“ hlavu, ale také se soustředím na důležité myšlenky. Takže mémi koníčky jsou sport, moderní technologie, ale také moje práce, která mě baví a naplňuje.

PŘIPRAVIL: MICHAL ROH

## Organizační změna v provozním úseku a úpravy pracovních smluv

Milé kolegyně, milí kolegové, dovolujeme si navázat na informaci uvedenou v předchozím čísle Cargováku o plánované organizační změně v provozním úseku, která bude zahájena 1. dubna 2024. Konkrétně dojde k zániku šesti Provozních jednotek (dále jen PJ) a vzniku tří Oblastních provozních ředitelství (dále jen OPŘ). Provozních pracovišť (dále jen PP) se změna nedotýká, ty zůstávají plně zachovány. Tato změna si klade za cíl zlepšení koordinace a zefektivnění pracovních činností, a to například prostřednictvím přímé komunikace s vedoucími Provozních pracovišť.

Chápeme, že tato změna může vyvolat otázky mimo jiné i ohledně vašich pracovních smluv, a to zejména z důvodu sjednaného místa výkonu práce. Většina dotčených zaměstnanců má v pracovní smlouvě sjednáno konkrétní PP jako místo výkonu práce. Uvedení PJ v pracovní smlouvě je pouze údajem orientačním, aby bylo patrné, pod kterou PJ dané PP spadá. Kvůli této organizační změně však pracovní smlouvy nebudou měněny, jelikož sjednané místo výkonu práce je dostatečně určeno uvedením právě onoho PP.

Místo toho odbor personální vydá informační list, který bude obsahovat aktualizovanou informaci shodnou s výše uvedeným a to, že vaše sjed-

nané místo výkonu práce zůstává zachované dle vaší pracovní smlouvy a dále bude obsahovat aktualizované informace o novém zařazení vašeho PP do nově vytvořených OPŘ. U zaměstnanců, jejichž sjednané místo výkonu práce je určeno jinak, nebo jejichž pracovní zařazení se bude měnit, pak budou provedeny individuální změny pracovních smluv. S těmito zaměstnanci budeme jednat samozřejmě osobně.

Zároveň lze konstatovat, že zmiňovaná organizační změna se v převážně většině nedotkne ani pravidelného pracoviště pro účely cestovních náhrad, jelikož to není vymezeno jednotkou organizační struktury, ale konkrétním místem, které zůstává neměnné.

Rádi bychom zdůraznili, že cílem této změny není pouze optimalizace provozních procesů, ale také péče o naše zaměstnance a zajištění, aby jejich pracovní prostředí bylo podpůrné a efektivní. V rámci pokračování organizační změny v provozním úseku vás budeme průběžně o všem včas informovat. Děkujeme za vaši trpělivost a spolupráci. Pokud budete mít jakékoliv dotazy, neváhejte se obrátit na svého nadřízeného nebo na personální pracoviště.

ANETA MIKLÁŠOVÁ

# Projekt Superstrojvedoucí? Jednoznačný přínos!

**D**ne 1. července 2023 spustilo ČD Cargo projekt Superstrojvedoucí, jehož cílem je zvýšení kvality a efektivity přeprav na dlouhých provozních ramenech. Předcházející měsíce probíhalo velmi důkladné výběrové řízení a příprava projektu tak, aby k 1. červenci došlo ke spuštění pilotní fáze projektu trvající do 31. ledna 2024. Cílem této fáze bylo, na uzavřeném počtu pečlivě vybraných strojvedoucích, vhodně nastavit systém jejich plánování a realizace výkonů tak, aby po ukončení pilotní fáze bylo možno počty strojvedoucích v tomto novém režimu rozšiřovat.

Pro pilotní projekt bylo vybráno 9 strojvedoucích z různých obvodů na síti ČD Cargo. Své zastoupení měly všechny provozní jednotky kromě PJ Ostrava. Právě toto téměř celosíťové rozložení bylo příhodné pro otestování vhodnosti jednotlivých nástupních míst, vlaků a jejich časové polohy a celkově efektivního použití tohoto nového režimu. A v čem vlastně tento režim spočívá? Především ve způsobu plánování a skladbě směn a jejich realizaci. Superstrojvedoucí nejsou na své směny plánováni standardním způsobem jako zaměstnanci do-

movské provozní jednotky, ale jejich směny plánuje technolog superstrojvedoucích z úrovně GŘ. Jejich směny jsou plánovány na předem vytipované vlaky, které by doposud, vzhledem k délce trasy v České republice, musely být realizovány zpravidla více než jedním strojvedoucím, čímž generovaly přebytečné zatížení dispečerského aparátu a souběžnou neefektivitu a zpoždování vlaků související se střídáním strojvedoucích. Drtivá většina těchto směn je plánována jako dvojsměna s naplánovaným odpočinkem mezi směnami ve vhodné destinaci (ideálně v cílové stanici či pohraniční přechodové stanici) a po dodržení zákonného odpočinku návratem na obdobně dlouhém výkonu zpět do původní oblasti. Nutností pro efektivní výkon v tomto režimu je flexibilita vybraných strojvedoucích související s místem a časem nástupu, možnost realizovat výkon v celé délce bez nutnosti návratu do výchozí stanice v rámci jedné směny a samozřejmě dostupibilní vícesystémové hnací vozidlo, kterým strojvedoucí dokáže realizovat celý výkon bez nutnosti přepřahu.

Pilotní fáze projektu přinesla očekávaný výsledek – tento nový režim přináší požadovaná pozitiva a setkal se s velmi kladným hodnocením nejen z dotčených složek ČD Cargo, ale také ze



Superstrojvedoucí Jakub Kuna zastavil s vlakem Pn 55465 z Děčína do Valašského Meziříčí ve stanici Kolín.

strany našich zákazníků. Již od prvotní fáze realizace obchodního případu, tedy objednávky přepravy, mají možnost zaměstnanci podílející se na plánování doporučovat plánované vlaky pro tento nový režim a dle dostupných kapacit a vhodné skladby směn technolog superstrojvedoucích tyto vlaky pokryje. Pro příznivce statistik lze uvést, že průměrná produktivita superstrojvedoucích byla na úrovni 78,35 % a průměr ukazatele vlakových kilometrů ujetých za směnu je 317 vlkm. U tohoto ukazatele je nutno zmínit, že je negativně ovlivněn prvními dvěma měsíci, kdy superstrojvedoucí realizovali rozšíření svých znalostí (traťových i lokomotivních řad) v původním režimu, pro srovnání tato hodnota v lednu 2024 činila již 337 vlkm. Superstrojvedoucí s nejvyšším „skóre“ má průměr 411 vlkm/směnu. Nový režim se velmi osvědčil například u tranzitních přeprav obilí, přeprav chemických produktů z Německa, tranzitních přeprav automotive, dřeva do Rakouska nebo závodu Biocel Paskov či již ukončených přeprav souprav metra z Plzně do Varšavy. Obecně se velmi osvědčil u přeprav s velkým tlakem na přesnost doručení.

Je logické, že pilotní fáze projektu odhalila i problematické oblasti, na kterých je třeba zapracovat. Jednou z nich je již zmíněná dostupnost vícesystémových hnacích vozidel, které jsou pro tyto výkony nezbytné. Zde však po-

stupnou obnovou parku hnacích vozidel ČD Cargo bude docházet k průběžnému zlepšování. Problematickým se ukázala taktěž časová úroveň plánování superstrojvedoucích, kdy ojediněle dochází ke kolizím s běžným způsobem pokrývání vlaků lokomotivními četami. V takovém případě je pak nutno směny adekvátně přeplánovat. Přeplánování je také nutné v případě výrazného zpoždění vlaku na příjezdu do České republiky, které u tranzitních vlaků z ciziny nastává relativně často, v horším případě ještě poté v kolizi s plánovanou výlukou, či nepředpokládané mimořádné události na trase. V takovýchto případech opět dochází k operativnímu přeplánování výkonu po dohodě technologa superstrojvedoucích s konkrétním strojvedoucím a dispečerským aparátem. I přes výše uvedené problematické okruhy je přínos projektu neoddiskutovatelný a v následujících měsících bude průběžně rozšiřován – tempo rozšiřování bude závislé od objemu přeprav. O pozitivní výsledek pilotní fáze se velkou měrou zasloužili právě sami superstrojvedoucí, kteří svým odhodláním a velmi aktivním přístupem pomáhali a pomáhají proces průběžně zdokonalovat – tímto všem superstrojvedoucím za jejich přínos pro ČD Cargo děkujeme!

TEXT: RADEK NEDOMLEL  
FOTO: MICHAL ROH



Setkání superstrojvedoucích s vedením společnosti ČD Cargo

## Poněkud mrazivé rotace



Překládka vojenské techniky v Garkalne

**V** první dekádě letošního roku proběhly pravidelné rotace vojáků a vojenské techniky nasazené v zahraničí. Z Hluboček-Mariánského Údolí odjel jeden vlak na Slovensko do stanice Sása-Pliešovce. Po vykládce vyrazil druhý den ze Sásy další vlak do Bučovic. Z Jinců byly vypraveny dva vlaky do litevského Kaunasu a po jejich vykládce odjel následující den vlak z Litvy do Chrastavy.

Do Kaunasu vede trať s rozchodem 1 435 mm, takže techniku nemusíme překládat na široký rozchod. To neplatí u zásilek do Lotyšska, kam byl vypraven další vlak, tentokrát z Náměště nad Oslavou. Ten byl přeložen v litevské stanici Šeštokaj na široký rozchod a přes noc přešel do lotyšské stanice Garkalne. Po vykládce následovala druhý den nakládka dalšího vlaku z Garkalne do Bechyně, opět s překládkou v Šeštokaji.

ČD Cargo musí, na základě smlouvy s Ministerstvem obrany, u těchto zahraničních přeprav zajistit jak komerční odbavení u nás i v cizině, tak kompletní servis spojený s nakládkou a vykládkou. Většinou jde o zajištění pomůcek pro nakládku a vykládku a o objednání jeřábů. Ty musí být u každé nakládky a vykládky jednak jako pohotovostní pro případ nehody a zároveň jsou využívány pro manipulaci s kontejnery, případně s nepojízdnou technikou. Vzhledem k teplotám, které téměř po celý den dosahovaly v Lotyšsku -27 °C, došlo v případě techniky, kterou se nepodařilo nastartovat, i na práci jeřábů. Termíny vykládek, překládek a nakládek se tentokrát prolínaly nebo následovaly těsně po sobě, takže i pro nás bylo poměrně náročné přejíždět mezi Litvou a Lotyšskem.

Bohužel osobní doprovodné vozy nelze od polského Białystoku vytápnout napětím z lokomotivy a u dvou z vozů jsme měli v tomto extrémním počasí závadu na nezávislém topení. Přesto lze letošní zimní rotace hodnotit jako úspěšné.

TEXT A FOTO: MICHAEL ANDRLE

# Představujeme společnosti s majetkovou účastí ČD Cargo (3.)

**H**lavním předmětem podnikání naší společnosti je zajištění přepravy zboží po železnici. Expandujeme na zahraniční trhy a našimi prostředky jsme schopni pokrýt požadavky zákazníků již v sedmi evropských zemích. Prostřednictvím dceřiné společnosti ČD Cargo Logistics (ČDCL) však obchodním partnerům dokážeme nabídnout přepravu do vzdálenějších destinací, přepravu po silnici, po moři nebo letadlem.

## Cargo Logistics

Společnost ČD Logistics byla založena v roce 2007, na ČD Cargo přešel podíl vkladem od mateřské společnosti ČD. Na začátku své existence měla firma celkem čtyři akcionáře. V letech 2008 a 2009 došlo k nákupu společností Želšped s.r.o. a H.A.S. Group, a.s., čímž započala skutečná činnost společnosti v oblasti spedice a logistiky. Od roku 2019, kdy také došlo ke změně názvu společnosti, je 100% vlastníkem ČD Cargo.

Jak již bylo zmíněno v úvodu, „logistik“ poskytuje zákazníkům přepravní služby na klíč. Stejně jako mateřské ČD Cargo dokáže nabídnout přepravu téměř všech druhů zboží, avšak v širším teritoriu a s využitím více dopravních módů. ČD Cargo Logistics je operátorem dvou produktových vlaků. MalaTrain spojuje Českou republiku s překladišti na polsko-běloruské hranici, a i přes rusko-ukrajinskou krizi je o toto spojení poměrně velký zájem a je využíváno například pro spojení s Kazachstánem. Druhý produktový vlak BelExpress nabízí 2x týdně



Zkoušky jednotek Panter–Moravia pro JMK na zkušebním okruhu ve Velimi FOTO: TOMÁŠ PELECH

spojení České republiky s Porúřím a zeměmi Beneluxu.

ČD Cargo Logistics se zaměřuje také na východní trhy a nabízí zákazníkům přepravu zboží po tzv. nové **Hedvábné stezce**. Spojení rychlé železnice a přepravy zásilek v kontejnerech jsou hlavními výhodami dopravy po Hedvábné Stezce. Díky zkušenostem a spolupráci se specializovanými společnostmi jak v Číně, tak i v Evropě, zajišťuje ČD Cargo Logistics železniční kontejnerovou dopravu zboží dle požadavků a přání jednotlivých zákazníků. Spolu-

práce s partnery v Číně a Evropě umožňuje přepravovat jak celokontejnerové (FCL) zásilky, tak i menší zásilky, pro které je využívána sběrná služba (LCL). Je zcela na zákazníkovi, jaký způsob dopravy si zvolí vzhledem k povaze zboží a obchodním nebo výrobním potřebám. Železniční doprava je ve srovnání s námořní dopravou rychlejší a při porovnání ceny za dopravu zboží jednoho kontejneru mezi leteckou a železniční dopravou jednoznačně výhodnější. Od začátku válečného konfliktu na Ukrajině byla společnost ČD Cargo Logistics velmi ak-

tivní při **organizaci přeprav humanitární pomoci na Ukrajinu** a také přeprav obilí v opačném směru. Zrealizovala také celou řadu česko-ukrajinských přeprav, konkrétně například přepravu dieselařegátů, ženíjních mostních konstrukcí nebo autobusů. Výhodou pro zákazníky je opět dodávka až na místo určení, tzn. včetně zajištění první/poslední míle po silnici. Ve vztahu k ČD Cargo Logistics je nutné zmínit také **přepravy mimořádných zásilek**. Ta patří k tradičním produktům této „dceřinky“. Historicky se může pochlubit přepravami 100 betonových věžeňských buněk do Švýcarska, přepravou jednotek pro příměstskou dopravu do ukrajinského Charkova (v souvislosti s konáním ME ve fotbale), přepravu lodní hřídle do čínské lodnice, realizaci přepravy 150 trolejbusů do různých stanic v Bulharsku a dalšími. Dnes je ČD Cargo Logistics etablovanou společností na evropském spedičním trhu, která poskytuje svým zákazníkům komplexní zasílatelský a logistický servis. Při realizaci obchodních případů spolupracuje jak se společnostmi ze Skupiny ČD Cargo, tak s dalšími renomovanými dopravci, operátory nebo rejdaři.

### ČD Cargo Logistics v číslech

Podíl ČD Cargo, a.s.	100 %
Základní kapitál	10 mil. Kč
Přeprava zboží (2023)	2 mil. tun
Počet zákazníků	160
Počet zaměstnanců	37

**O**d 1. ledna 2024 je předsedkyní představenstva společnosti Ing. Vlasta Slavíková, kterou jsme požádali o krátký rozhovor.

►► **Jak vnímáte pozici společnosti ČD Cargo Logistics na dopravním a spedičním trhu?**

ČDCL se zaměřuje na komplexní logistické řešení v celé přepravní trase, a to včetně překládek, skladování a doplňkových služeb. Svě služby poskytujeme nejen v České republice, ale i po celé Evropě a Asii. Dokážeme nabídnout nejen přepravu železniční, ale i silniční, letecké a námořní. Úzce spolupracujeme s našimi zahraničními pobočkami a našimi „sestrami“, máme celou řadu dalších osvědčených partnerů. Jsme schopni zrealizovat jakoukoli přepravu – ať už jde o hromadné substráty, kusové zásilky anebo nadgabaritní přepravu. Neomezujeme se jen na tradiční dopravní technologie. Hledáme možnosti pro vytváření produktových vlaků po celé Evropě. A právě tato pestrost nabízí dělá z ČDCL něco víc, než jen „pouhého“ speditéra. V posledních pár měsících úzce spolupracujeme s oddělením Business development ČD Cargo v akviziční činnosti – a nejen díky tomu je naše jméno v rámci střední Evropy už známým pojmem. Troufám si říci, že jsme spolehlivým partnerem nejen pro naše konečné zákazníky, ale zároveň i komunikačním a prováděcím kanálem v rámci celého holdingu. Činnost Logistiku dobře podtrhuje naše motto „Poskytovatel logistiky s železnici v srdci“.

►► **Rozšiřujete portfolio nabídky služeb i pro přepravu po moři. Co si od toho slibujete?**

Už to popisují v předchozí odpovědi – chceme mít co nejširší nabídku služeb, umět zákazníkovi na jedno zavolání nabídnout naše služby různými formami přepravy. Zatím nám v té sestavě námořní doprava chyběla. Teď můžeme nabízet zajištění kontejnerových přeprav, sběrné služby, přeprav hromadných substrátů anebo i nadrozměrných zásilek do celého světa. Zákazník se nemusí starat, komu kterou část přepravní trasy zadá, má to v podstatě na klíč kompletně zajištěné od nás. Je však ne-



Ing. Vlasta Slavíková FOTO: ARCHIV ČD CARGO LOGISTICS

zbytně nutné říci, že v žádném případě nehodláme konkurovat zavedeným velkým hráčům, na to nemáme kapacity. Jde skutečně jen o doplnění portfolia služeb, naším core businessem je a stále bude železniční přeprava.

►► **Můžete nám přiblížit některé zajímavé přepravy, které vaše společnost v nedávné době realizovala?**

Už bylo zmíněno, že jsme se podíleli na realizaci humanitární pomoci pro Ukrajinu. Ve spolupráci s ČD Cargo jsme již od března 2022 realizovali vlaky běžné humanitární pomoci ve spolupráci s organizací Člověk v tísni, ale i pro Charitu České republiky nebo České dráhy. Humanitární pomoc jsme přepravovali i pro Jiho-moravský kraj. Pro Magistrát hlavního města Prahy jsme humanitární pomoc převezli z jejich pražského skladu včetně první míle nákladními auty k nakládkě v Praze-Libni. Dále jsme pro ministerstva dopravy, vnitra a další organizace zajistili dopravu několik velkých zásilek na Ukrajinu včetně překládky a kamionové přepravy v rámci Ukrajiny z překladišť Čop či Batěvo. Nejzajímavější byla přeprava exponátů – válkou poškozených zemědělských strojů – na výstavu Pole orná a válečná, která je až do 31. července 2024 k vidění v ostravském Národním zemědělském muzeu. V souvislosti s problémy přeprav obilovin z Ukrajiny jsme se museli potýkat s nedostatkem kapacit. S využitím netradičních technologií (bulk kontejnery, ISO kontejnery se speciální formou nakládky, big bagy v konvenčních krytých i otevřených vozech) jsme zajistili odvoz agroproduktů z mnoha míst Ukrajiny do evropských přístavů, skladů a překladišť. V roce 2023 byl dokončen projekt JMK – obnova vozového parku oblast Brno. Znamená to, že jsme zrealizovali přepravu celkem 31 kusů čtyřvozových jednotek a 6 kusů dvouvozových jednotek řady Panter–Moravia výrobce Škoda Transportation pro osobní dopravu v rámci Jiho-moravského kraje. Přepravu těchto jednotek zajišťujeme i pro ostatní kraje, které však tyto jednotky nemají ve svém vlastnictví.

PŘIPRAVIL: MICHAL ROH

# Máme svůj simulátor!

20. února 2024 jsme slavnostně uvedli do provozu simulátor řízení vlaku pro strojvedoucí ČD Cargo. Nachází se v prostoru, který většina strojvedoucích velmi dobře zná, na Dopravním vzdělávacím institutu (DVI) v České Třebové.

Pořízení vlastního simulátoru pro potřeby ČD Cargo bylo iniciováno personálním odborem s požadavkem na dodání moderního kabinového simulátoru lokomotivy Siemens Vectron. Vlastní realizace začala v polovině roku 2022 podpisem smlouvy mezi ČD Cargo a vítězem výběrového řízení na dodávku předmětného simulátoru, odborně způsobilou společností Sim Factor se sídlem ve Varšavě. Pro řízení dodávky byl v souladu s interní metodikou otevřen implementační projekt. Role projektového manažera se zhostil Bc. David Veselý z odboru procesního inženýringu. Základ projektového týmu tvořily dvě pracovní skupiny, které nemalou měrou odborně podporovaly vývojové práce na straně dodavatele. První skupina pod vedením Jana Valového byla zaměřena na vlastní logiku simulátoru včetně umístění jednotlivých ovládacích prvků. Druhá skupina vedená Ing. Janem Hnilicou se spe-

cializovala na sestavení vizualizace tratí pro zajištění kvality a obsahu pro maximální soulad s realitou. Podpora projektového řízení byla zajištěna projektovou kanceláří, sponzorem projektu byla Mgr. Aneta Miklášová.

## Od hlavního koridoru až na lokálku do Vítkova

Tratě, po kterých se na simulátoru svezete, vycházejí z reálných předloh. Po dlouhých diskusích a zvažování byly vybrány tak, aby obsáhly co největší rozsah způsobů zabezpečení jízdy vlaků na tratích Správy železnic. Tedy automatický blok, automatické hradlo a tratě se zjednodušeným řízením drážní dopravy podle předpisu SŽ D3. Konkrétně se jedná o úseky tratí: Chalupki – Bohumín (Bohumín-Vrbice) – Ostrava hl. n. – Suchdol nad Odrou – Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Frýdlant nad Ostravicí. Trať řízená dle předpisu SŽ D3 vede ze Suchdola nad Odrou do Vítkova.

Celková délka tratí je necelých 158 km bez započítání přílehlých a v některých případech rozlehlejších kolejišť a vleček, například v železniční stanici Hranice na Moravě. Tratě jsou zpracované do nejmenšího detailu, přičemž byl brán zřetel na označení a umístění návěstidel včetně



Slavnostního přestřižení pásky se ujali ministr dopravy Martin Kupka, předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth, členka představenstva ČD Blanka Havelková a ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář.

okolních budov dle reálného umístění, vodních toků lesů a dalších prvků, které dodavatel na základě dodaných podkladů (TTP, plány stanic, videa) vytvořil. V neposlední řadě bylo třeba vytvořit i logiku návěstidel a jejich závislostí. Simulátor je vybaven evropským zabezpečovačem ETCS. Dále národními vlakovými zabezpečovači Mirel vz4, LS 06, SHP+CA, německé PZB/LZB+SIFA. Pro komunikaci mezi strojvedoucími a „výpravčím“, resp. lektorem simulátoru je při zahájení lekce možno vybrat ze čtyř radiostanic, kterými jsou vybavena hnací vozidla. Jedná se Mesu 26, VO 67, VO 79 a Lenu 5. Simulátor je rovněž vybaven tabletem s aplikací Nav Train, kterou naši strojvedoucí standardně používají. Aplikace Nav Train zobrazuje tabelární jízdní řád vybraného vlaku a aktuální polohu simulovaného vlaku. Tento požadavek našeho dodavatele docela potrápil, protože musel vyvinout zcela novou aplikaci, aby aplikace Nav Train dokázala komunikovat se simulovanou GPS polohou vlaku. Tedy aby si navigace „myslela“, že se nachází právě v místě, kde probíhá simulace, například v Jistebníku.

## Pozor! Simulátor je velmi reálný

Pokud prší a je podzim, počítejte s nižší adhezí. Pokud sněží, nezapomeňte periodicky zkoušet průběžnou brzdu a zapnout stěrače. Pokud vidíte v kolejišti zaměstnance dávajícího vám ruční návěst, řiďte se podle ní. Zpozorujete-li pochybnou návěst, nahlasejte ji výpravčímu a reaguje v souladu s platným předpisem SŽ D1.

## Jak probíhá školení?

Simulátor bude sloužit jako prostředek pro zajištění pravidelného školení zaměstnanců v profesi strojvedoucí, které umožní si prakticky vyzkoušet předepsané specifické postupy v předem definovaných běžných i rizikových provozních situacích. Současně bude provozován za účelem dalších aktivit, například jako nástroj při školení strojvedoucích v kurzu ZOZ.

Strávený čas při lekci na simulátoru je stanoven na dvě hodiny. Školení začíná seznámením s ovládáním simulátoru, následuje zhruba hodina a půl jízdy. Po skončení simulované lekce následuje krátké vyhodnocení a zpětná vazba s lektorem. Cílem je strojvedoucí seznámit a dát jim možnost osvojit si mimořádné dopravní situace, se kterými se v běžném provozu setkávají zřídka. Kdy jste naposledy obdrželi rozkaz Z nebo vám byl nadiktován? Co PMD pro uvážený vlak? Máte zkoušku D-ETCS, kdy jste naposledy použili funkci „Potlačení“, či jeli přes PZZ v poruše? Jsem rád, že projekt pořízení simulátoru pro strojvedoucí se podařilo zvládnout dle harmonogramu. Poděkování za vysoké pracovní nasazení patří především členům projektového týmu, stejně jako ostatním kolegům z PJ Ústí nad Labem a PJ Ostrava, kteří nám vycházeli vstříc, například poskytnutím hnacích vozidel, na kterých jsme natáčeli reakce jednotlivých zabezpečovacích systémů, odstavná kolejiště a vedlejší staniční koleje.

TEXT: DAVID VESELÝ

FOTO: VLASTIMIL HYBRANT



Za „knypl“ simulátoru usedl i ministr dopravy Martin Kupka, který si vyzkoušel jízdu do Hranic na Moravě.

## Inspirativní HRrrrZóna

### Praktické tipy pro dosahování rovnováhy mezi prací a osobním životem

**Ž**ivot na železnici je pro mnoho lidí velmi dynamický a náročný. S prací, která může vyžadovat nepravidelné směny, časté cestování a fyzickou i psychickou náročnost, může být dosažení rovnováhy mezi pracovním a osobním životem výzvou. Nicméně, existují praktické strategie, které nám mohou pomoci lépe harmonizovat své pracovní závazky s osobními potřebami. Zde je několik užitečných tipů:

#### 1. Organizujte si svůj čas:

Využijte kalendář a zkuste si představit, jak chcete svůj čas strávit. Rozhodněte se, co je pro vás nejdůležitější, a dejte tomu přednost.

Myslete na to, abyste měli dostatek času jak na práci, tak na čas s rodinou a odpočinek.

#### 2. Využijte flexibilitu:

Pokud je to možné, využijte flexibilní pracovní podmínky. Zkuste se přizpůsobit různým situacím, které práce na železnici může přinést. Mluvte s nadřízenými a společně hledejte řešení, která budou pro vás a vaši rodinu nejlepší.

#### 3. Naplánujte si čas pro sebe:

Nezapomínejte na své osobní potřeby a zájmy. Naplánujte si prostor pro relaxaci, cvičení, hobby nebo rodinu a přátele. Buďte si vědomi svých hranic a snažte se nedovolit, aby práce zabrala veškerý váš čas.



#### 4. Získejte podporu a inspiraci:

Pokud máte potíže s vyvážením pracovních a osobních záležitostí, zvažte možnost hledání podpory a inspirace například od svých kolegů. Sdílení zkušeností a strategií s nimi může být užitečné při hledání rovnováhy mezi prací a osobním životem.

#### 5. Pečujte o své zdraví:

Dbejte na udržování svého fyzického a duševního zdraví. Pravidelná fyzická aktivita, vyvážená strava a odpočinek by měly být prioritou. Zkuste se naučit techniky pro snižování stresu, jako je meditace nebo hluboké dýchání, což vám pomůže lépe zvládat náročné situace.

#### 6. Komunikujte:

Buďte otevření a upřímní v komunikaci se svými blízkými ohledně vašich pracovních závazků a potřeb. Dejte najevo své hranice a možnosti. Komunikace je klíčem k porozumění a podpoře, kterou tak můžete získat od vašich blízkých i kolegů. Dosahování rovnováhy mezi prací a osobním životem může být náročné, ale s dobrým plánováním, flexibilitou a podporou můžete dosáhnout harmonie a celkového blahobytu. Nezapomínejte na své osobní potřeby a buďte aktivní při hledání strategií, které vám pomohou dosáhnout rovnováhy mezi prací a soukromým životem.

ZA TÝM PERSONÁLNÍHO ODBORU  
BÁRA, OLESKA A PEPA

Sledujte nás na FB:

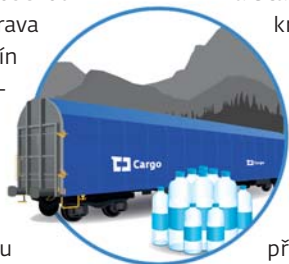


Rozjed' to s ČD Cargo

# Obilí Rakovník – Krefeld

**R**ok 2024 začal dle očekávání pro všechny dopravce sérií dlouho očekávaných výluk na celé železniční síti České republiky. Asi ta nejzásadnější postihla přímo pražský železniční uzel, kde probíhá zdvoukolejňování tratě přes Branický most (most intelligence) a pro provoz přes most na Výtoni platí určitá technická omezení, kvůli kterým je nutné některé vlaky trasovat odklonem zcela mimo Prahu.

Jeden z mnoha případů určitě stojí za zmínku. V lednu se na základě požadavku obchodního oddělení aktivně řešila přeprava obilí z Rakovníka ve směru Děčín státní hranice. První vlak z Rakovníka odvezl dopravce BFL Logistik, druhý vlak se podařilo získat našim obchodníkům. Při prvotním plánování přepravy se jako nejschůdnější řešení návozu



prázdné soupravy z Děčína do Rakovníka nabízela trasa přes Cheb, Plzeň a Beroun. Nicméně po následném vyhodnocení a zvážení provozní situace, se přikročilo k trasování přes pražský uzel s tím, že to bude tzv. čistá operativa. Prázdná souprava státní hranici překročila před půlnocí, ve stanici Děčín hlavní nádraží došlo k doplnění soupravy a již nad ránem ostře sledovaný vlak projel pražský uzel, aby před osmou hodinou ranní zastavil v Berouně, odkud byla souprava na dvě části přistavena do Rakovníka. Tímto způsobem se podařilo nejenom eliminovat kilometricky delší odklon přes Cheb, ale také se podařilo dostat vlak v mnohem kratším čase do cílové stanice. Můžeme dodat, že mezi Prahou a Berounem lze pro tyto účely použít po dobu výluky konstruované trasy 64470 až 64473.

Druhá část přepravy – odvoz ložného vlaku již byla složitější. Trasa přes Prahu vzhledem k hmotnosti



Druhý díl soupravy pod číslem Pn 53674 v čele s dvojití 742.743+742.740 stoupá mezi chmelnicemi k Milostínu. Na fotografii je vidět jeden z mnoha kolejových přesmyků, který vznikl zrušením železniční stanice, ale také druhé traťové koleje, která zde na části dráha byla vybudována pro větší propustnost.

vlaku téměř 2 600 tun nebyla reálná. Trasa přes Plzeň, Cheb a Most byla již u návrhu prvotní přepravy zákazníkem odmítnuta z důvodu vysoké ceny za přepravu. Tím pádem se reálně nabízela trasa z Rakovníka do Kralup nad Vltavou, jejíž využití je však limitováno výlukou ve stanici Kladno a úvratěmi v Hostivici a Podlešíně. Poslední možná varianta se nabízela z Rakovníka přes Krupou a Žatec do Mostu. S ohledem na to, že PJ Praha pro úsek Rakovník – Most nedisponuje dostatečným počtem hnacích vozidel a personálu, přeprava připadla PJ Ústí nad Labem, která využila nabídky volných hnacích vozidel, které mají přes víkend menší využití a dále i strojvedoucích, kteří si s určitou dávkou „fandovství“ udržují seznáání i na tratích, kde pravidelné vlaky ČD Cargo nejezdí. Tím pádem se poslední nabídka ukázala provozně, ale i prozákaznický velmi zajímavá. Samotná nakládku ucelené soupravy v Rakovníku probíhala ve dnech 24. – 26. ledna 2024, přičemž poslední den nakládky byla první část ložené soupravy náležitostí z místní staniční zálohy předvezena na odstavení do Lužné u Rakovníka, a to z důvodu uvolnění kapacity ve stanici Rakovník pro druhou část ložené soupravy. Samotný odvoz obou ložených souprav připadl na neděli, kdy je pracoviště v Rakovníku turnusově obsazeno z důvodu obsluhy vlečky Ra-

kona. Lokomotivní vlak ze směru Chomutov s 4x HVřady 742.71 přijel do Rakovníka krátce před 11h dopolední. Následný odvoz druhé soupravy z Rakovníka proběhl krátce po poledni, přičemž v Lužné u Rakovníka došlo k odvěšení vlakové dvojice, která přešla na odstavenou soupravu, naopak postrková dvojice se z důvodu úvratě automaticky stala vlakovým hnacím vozidlem a později se soupravou odjela směr Žatec. Posléze na odhlášku odjela z Lužné u Rakovníka i odstavená souprava. Posledním technologickým krokem byla úvratě obou souprav ve stanici Žatec a následné spojení obou dílů v Počeradech do jedné soupravy čítající 32 ložených vozů o celkové hmotnosti téměř 2 600 tun. Samotného odvozu v úseku Počeradý – Děčín hlavní nákladové nádraží se zhostila „hrbatá“ 130.016, aby v nočních hodinách mohlo dojít k hladké předávce vlaku dopravci ITL.

Závěrem je nutné konstatovat, že i přes velmi omezenou kapacitu infrastruktury se povedlo přepravu realizovat ve stejné kvalitě jako v případě jiného dopravce. Poděkování samozřejmě patří provozním jednotkám Praha a Ústí nad Labem a všem zaměstnancům ČD Cargo, kteří se na této přepravě nejen aktivně, ale i organizačně podíleli.

TEXT A FOTO: NT



Dvojice lokomotiv v zajímavé číselné kombinaci 742.741+742.742 s Pn 53702 vyčkávat v stanici Krupá na protijedoucí osobní vlak od Měcholup. Tento úsek je po zrušení železničních stanic Milostín a Sádek nejužším hrdlem bývalé Buštěhradské dráhy.

## Zajímavosti z provozu



MICHAL ROH ML

### Štěpka z Plané do Hněvic

Výluka Branického mostu v Praze má poměrně velký vliv na realizaci přeprav do středních a západních Čech. V tomto čísle píšeme o přepravě obilí z Rakovníka po netradiční odklonové trase. Jiná odklonová trasa je pravidelně využívána pro přepravu

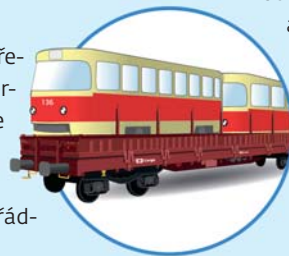


dřevní štěpky z pily v Plané u Mariánských Lázní do Hněvic, resp. do MONDI Štětí. Namísto trasy přes Plzeň a Prahu jezdí štěpkové vlaky z Plané přes Cheb a Ústí nad Labem. Vedeny jsou „esem“ bez přepřahu v celé trase. Střídání chebských a ústeckých strojvedoucích se uskutečňuje ve vhodné nácestné stanici. **Vlak NEx 61400**

**z Hněvic seř.n. do Plané u Mariánských Lázní byl 22. února 2024 vyfotografován před stanicí Ústí nad Labem jih.**

### TGV do Velimi

Vnoci ze 14. na 15. února 2024 přepravilo ČD Cargo část nejmodernější jednotky TGV 5. generace z česko-rakouské pohraniční přechodové stanice Summerau do Velimi. V čele tohoto mimořádného



vlaku stálo z Českých Budějovic „eso“ 363.510. Soupravu tvořila nečinná sedmidílná jednotka TGV a spojovací, resp. brzdicí vozy.

Podobná přeprava se za velkého mediálního zájmu uskutečnila již v loňském roce. Po několikátých denních zkouškách ve VUZ se jednotka vrátí zpět. **Při pobytu v Horním Dvořišti jednotku zdokumentoval Pavel Valenta.**

MICHAL ROH



## Od motokár k formuli

**D**alší díl pravidelné rubriky o zájmech a zálibách našich zaměstnanců nás zavede opět do Lovosic, za panem Karlem Kaprem. Ten se ve svém volném čase věnuje motoristickému sportu, kterému podlehl i jeho synové. Ti jsou v současné době na vrcholu závodnické kariéry. Vedoucího provozního pracoviště Hala Lovosice pan Kapra mi na toto téma poskytl rozhovor už před několika lety. Dnes nám přiblíží, co všechno se na poli motoristického sportu změnilo.

► Je to více než pět let, kdy jste mi poskytl rozhovor do Cargováku na téma Vašeho hobby v motorsportu. Kolik se toho od té doby změnilo?

Od našeho posledního setkání, tedy od posledního článku věnovanému motorsportu, se toho událo opravdu mnoho a náš sportovní spolek zaznamenal výkonnostní i technický růst. V roce 2014 jsem přivedl k motorsportu i svého mladšího syna Ondřeje. Náš spolek tedy reprezentují oba synové. Ondřej se v sezóně 2015 zúčastnil ve třídě HONDA 390, v roce 2016 ve třídě ROTAX junior. Sezóny 2015 a 2016 byly pro Ondřeje ve smyslu získávání zkušeností. Od roku 2017 jede Ondřej nejvyšší třídu KZ2, a to v soutěži Poháru autoklubu České republiky a Mistrovství České republiky. Pro rok 2024 počítáme s účastí v Mistrovství České republiky ve třídě KZ2. Jan, můj starší syn, se od roku 2015 do roku 2022 zúčastnil ve třídě KZ2 v Poháru autoklubu České republiky a Mistrovství České republiky. Od roku 2023 se již plně věnuje závodům formulových vozů na okruzích. Sezóna 2023 byla pojata vy-

sloveně ve smyslu získávání zkušeností, a to v pohárové soutěži Carbonia Cup a ve volných trénincích. Jelikož zkušeností nebylo s formulovými vozy dostatek, tak se náš spolek rozhodl pro přípravu, tréninky a závody ve zkušeném týmu. Po nějaké době se nám podařilo získat dostatek informací a zkušeností a v listopadu loňského roku náš tým zakoupil vlastní formuli – Gloria. Pro rok 2024 se připravujeme na Carbonia Cup ve třídě formulových vozů.

► Mohl byste našim čtenářům přiblížit, jaké konkrétní činnosti vykonáváte v roli předsedy/trenéra sportovního klubu Motorsport Jenčice?

Pro mě jako pro předsedu spolku představuje motorsport na republikové úrovni každodenní řešení problémů a zařizování množství věcí. Nejdůležitější jsou finance. Chceme-li uspět, je potřeba opravdu hodně. Další důležitou věcí je nákup kvalitního materiálu (podvozků, motorů, pneumatik atd.) a s tím související údržba a vyladění techniky. Je nutné i jednání se zahraničními dodavateli materiálu, hlavně z Itálie. Pracuji také na dílně, při výrobě některých dílů. Organizuji plán tréninků na závodních tratích a vlastních závodech. Snažím se spolek samozřejmě i propagovat, reprezentovat týmovým oblečením apod. Nechybím na žádném závodu, proto mám pod svým křídlem i veškerou fotografickou dokumentaci. Během činnosti, které náš spolek řadu let doprovází, jsem se seznámil a spolupracuji s lidmi republikového a evropského formátu. Snažíme se kvalitně prezentovat naše dárce, bez kterých bychom tak daleko nedojeli.



► Za volant motokár usedají Vaši synové, jakými největšími úspěchy se mohou pochlubit?

Do roku 2020 se náš spolek zúčastňoval Poháru autoklubu České republiky ve třídě KZ2. Nejlepšího výsledku dosáhl Ondřej v roce 2019, kdy byl celkově druhý a v roce 2020 se mu podařilo celkově vyhrát. Od roku 2021 Ondřej jede již Mistrovství České republiky, ve kterém se mu nejlepšího výsledku podařilo dosáhnout v roce 2023, kdy skončil v celkovém hodnocení na jedenáctém místě. Jan ukončil motokárové závodění Mistrovství České republiky v roce 2022 a od roku 2023 se věnuje pouze formulím. Nejlepšího výsledku dosáhl na mosteckém okruhu, kde obsadil třetí místo.

► Jaká bude sezóna 2024? Co Vás jako trenéra čeká?

Příprava závodnické sezóny 2024 začala již v loňském roce a v tuto chvíli už jede na plné

obrátky. Jednalo se zejména o nákup nové motokárové techniky a nákup formule Gloria. Na sezonu 2024 máme v plánu účast ve dvou seriálech. Ondřej se soustředí na Mistrovství České republiky motokár ve třídě KZ2 a Jan svou energii napře do závodů Carbonia Cup s formulí Gloria. Pro mě to znamená vše zorganizovat finančně, časově, dílensky a logisticky. Dále se na každou sezonu musí připravit nářadí, doávka na přepravu dílny, karavan na přesouvání a podval na přepravu formule. Je toho celkem dost a nedá se vše popsat, věci řeším tak, jak přicházejí. Pro oba piloty je velice důležitá i fyzická příprava v posilovně, plavání a běh. Nedílnou součástí je příprava postřehová a mentální trénink. Dále oba piloti celou zimu trénují na simulátoru, který si sami sestavili. I na toto dohlížím.

PŘIPRAVILA: MICHALA GRÜNBAUM  
FOTO: ARCHIV KARLA KAPRA

## Euroasijské přepravy dle statistik prvního pololetí 2023

**Z**měny zbožových toků, protiruské sankce, situace v Suezském průplavu. To vše jsou atributy, které negativně ovlivňují přepravu ČD Cargo včetně těch zahraničních. Nebude proto na škodu podívat se na statistické údaje.

V první polovině roku 2023 se obchod mezi EU a Čínou ve srovnání se stejným obdobím roku 2022 snížil o 7,8 % (z 340,5 na 314 miliard eur). Podle zprávy ERAI (Eurasian Rail Alliance Index) zůstal vývoz z EU na stejné úrovni (93,8 miliard eur), zatímco dovoz z Číny do EU se snížil o 11,2 % na 220,2 miliardy eur v první polovině 2023. Za této situace se záporná obchodní bilance EU snížila ve prospěch Číny ze 155,3 miliardy eur v první polovině roku 2022 na 126,4 miliardy eur v první polovině roku 2023. Důvody snížení obrátu obchodu je mezinárodní politické napětí a zpomalení hospodářského růstu partnerů. Čínská ekonomika čtvrtletí od čtvrtletí zpomaluje a tempo růstu HDP EU je téměř nulové. Tato situace má tak negativní dopad na euroasijskou železniční nákladní dopravu. Na konci prvního pololetí roku 2023 činil celkový objem nákladu přepraveného po euroasijské železniční trase napříč všemi segmenty 350,7 tis. TEU, což je o 44,2 tis. TEU více, než za stejné období roku 2022. Charakteristické je, že tranzitní přeprava na trase Čína-Evropa-Čína činila 114,1 tis. TEU, což je 32,5 % veškerého přepraveného nákladu. Došlo tak k restrukturalizaci přeprav, kdy pokles tranzitních objemů Čína-Evropa-Čína byl nahrazen zvýšeným dovozem Ruska z Číny a vývozem Ruska a zemí EAEU (Euroasijská ekonomická unie) do Číny.

Železniční přeprava ve směru Čína-Evropa klesla na více než polovinu (51,25 %) oproti předchozímu stavu: ze 143,9 tis. TEU v první polovině roku 2022 na 73,7 tis. TEU v první polovině roku 2023. V opačném směru Evropa-Čína je pozorován podobný trend: ze 77,3 tis. TEU v první polovině roku 2022 na 40,3 tis. TEU v první polovině roku 2023. Tento vývoj byl způsoben vedle již zmíněné hospodářské situace sankcemi Evropské unie vůči Bělorusku a Ruské federaci a též poklesem nákladů na námořní dopravu.

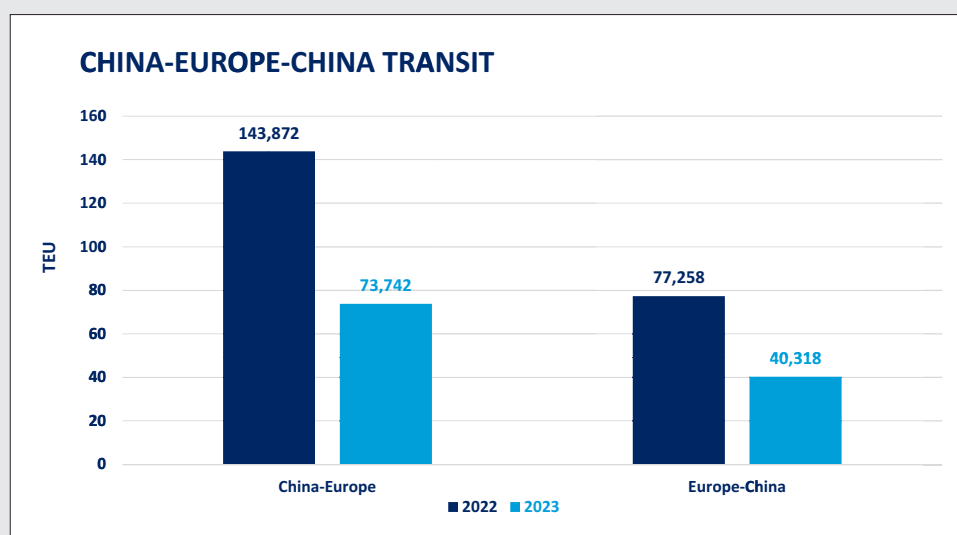
Současně s výrazným poklesem železničních přeprav Čína – Evropa – Čína v první polovině roku 2023 došlo ve srovnání se stejným obdobím roku 2022 ke zvýšení dovozu a vývozu mezi Čínou a zeměmi EAEU. Podle údajů UTLC ERA (největší operátor kontejnerové dopravy na trase Čína – Evropa – Čína) je nejvyšší tempo

růstu dopravy euroasijským koridorem pozorováno na trasách EAEU – Čína (+177,2 %) a Čína – Rusko (+122,3 %). Patrný je také absolutní nárůst ve směru Čína-Bělorusko (+26,6 tis. TEU). Hlavním důvodem tohoto rychlého růstu vnitroeuroasijské železniční dopravy jsou změny v obchodu a nahrazování evropského zboží čínským na trhu EAEU (zejména ruském). Čína navíc zvýšila své výrobní a exportní kapacity v důsledku úplného odklonu od politiky nulové tolerance covidu. Na druhou stranu vzhledem k narušení vazeb Ruska s EU, která byla do roku 2022 jeho hlavním zahraničně-obchodním partnerem, vyvstala potřeba naléhavé diverzifikace zahraničně-obchodních vztahů. Koncept obrátu Ruska na východ dal přepravám další impuls. Čína se stala nejpřirozenější volbou pro ruské spotřebitele a vývozce. Běloruská republika má také tra-

dičně přátelské vztahy s Čínou, která investuje do její ekonomiky a zřídila v zemi řadu výrobních závodů (například lokalizovanou montáž čínských automobilů nebo průmyslový park Velký kámen u Minsku).

K zajímavým parametrům euroasijských železničních přeprav patří například průměrná rychlost kontejnerových vlaků, jež v prvním pololetí minulého roku činila 707 km za den, při průměrné době tranzitu 7,72 dne. Podíl prázdných kontejnerů na trase postupně klesá z 23 % v roce 2017 na 3 % v roce 2023 s tím, že nejobtížnější směr z Evropy do Číny dosáhl podílu 6,14 %. Lze tedy vypočítat snahu o zlepšení efektivity trasy a vytěžování přepravních jednotek. Taktéž hraje roli pokles čínského vývozu do EU při zachování objemu dovozu z Evropy, jež vytváří předpoklady pro stabilizaci rovnováhy mezi přepravními směry. Hlavními výchozími a cílovými místy na železniční tranzitní trase jsou regiony Německa a západní a střední Číny. V průběhu prvního pololetí roku 2023 se změnil sortiment přepravovaného zboží. Strojní zařízení, elektrická a automobilová zařízení tvořila 48 % zboží, což je o 10 % více, než v roce předešlém. Průměrný počet vypravených vlaků za den se zvýšil ze 14 v roce 2022 na 16,8 v roce 2023. V minulém roce se zvýšilo průměrné vytížení vlaku na 124 TEU. V uplynulém roce též došlo k rozvoji tzv. transkaspické trasy přes Kazachstán, Ázerbájdžán a Gruzii, jež si našla své místo v transeuroasijské dopravě, nicméně s 1,5% podílem není dostatečnou alternativou.

MICHAL VÍTĚZ  
GRAF: LEONA PECKOVÁ



# Pražský Semmering a nákladní doprava

## Železniční proměny (37.)



V loňském roce se na dlouhou dobu – ne-li navždy – uzavřela 151 let trvající historie nákladní dopravy na tzv. Pražském Semmeringu, neboli trati z Hostivice na Smíchov. Vybudována byla v letech 1868–1872 společností Buštěhradské dráhy a spojovala její hlavní trať z Chomutova do Buben s významným pražským průmyslovým předměstím, Smíchovem.

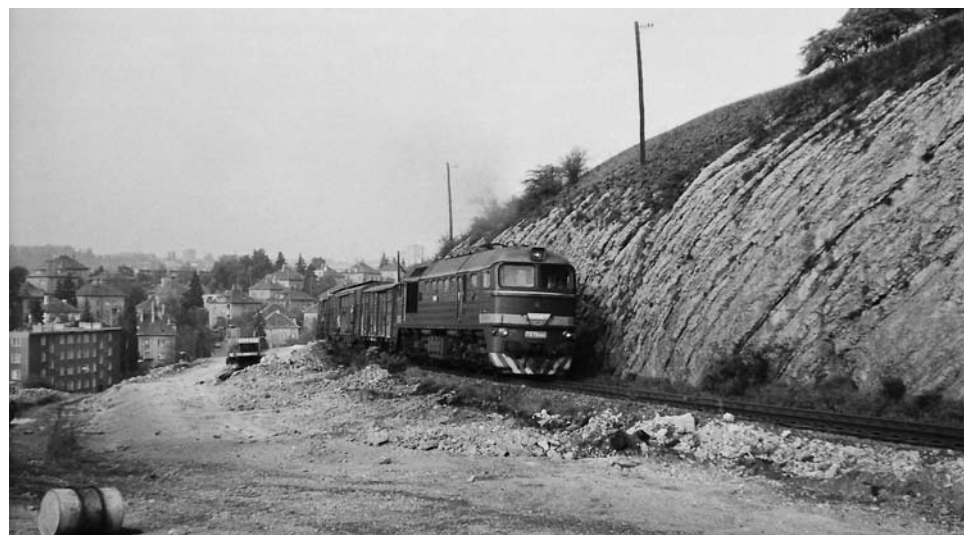
Zde vzniklo tzv. Společné nádraží, odvozující svůj název od toho, že sloužilo vlakům drah Buštěhradské, Pražsko-duchcovské, císaře

T 478.1/751 a úplně nakonec „katry“ ČD Cargo. Sklonově náročná trať ve směru z Prahy vyžadovala pravidelné nasazování postrků a při přežití, a později dvojic diesellových lokomotiv spojených kabelem dálkového řízení. Po roce 1989 na Semmeringu nastal velký útlum nákladní dopravy, která odsud téměř zmizela. Ve druhé polovině devadesátých let se sem vrátily alespoň vlaky s kladenským černým uhlím (výchozí stanice Kamenné Žehrovice) pro elektrárnu v Poříčí u Trutnova, cementárny v Prachovicích a slovenském Rohožníku a v posledních letech těžby, před dubnem 2002, především pro pražskou teplárnu v Malešicích.



Jak asi vypadala jízda s „němkou“ po Pražském Semmeringu ukazuje fotografie „mazutky“ 555.3266 z května 1968. Vlak právě projel zastávku Praha-Konvářka a blíží se k dnešní výhybně Praha-Žvahov.

FOTO: PAŠEK, SBÍRKA: PAVEL KORBEL



O osmnáct let později, v květnu 1986, vznikl tento snímek, na kterém nákladní vlak, zřejmě Pn z Prahy-Vršovic do Kladna vedený „sergejem“ T 679.1, projíždí stavenišťem právě budované výhybny Praha-Žvahov.

FOTO: JIŘÍ VOŘEL

Františka Josefa a České západní. V osmdesátých letech 20. století bylo započato, v souvislosti s úvahami o zrušení tratě mezi stanicemi Praha-Bubny a Praha-Dejvice, s modernizací této trati vybudováním nových výhyben Praha-Žvahov a Praha-Stodůlky, rozšířením stanice Praha-Zličín a na některých místech přípravou pro výstavbu druhé koleje. Osobní doprava zde vždy měla charakter spíše lokálkový, zdůrazněný velkou turistickou atraktivitou tratě vedenou po dvou viaduktech přes Prokopské údolí a vyhlídkou na panorama Vyšehradu a celé Prahy z oblasti výhybny Praha-Žvahov. Výjimky se samozřejmě našly – v osmdesátých a počátkem devadesátých let tudy býval například vedený rychlík Thermal do Karlových Varů vezoucí přímé lůžkové vozy až z Moskvy. Historicky významnější zde vždy bývala doprava nákladní, sloužící jednak přepravám severočeského hnědého a kladenského černého uhlí, a do konce sedmdesátých let například i návozem sovětské železné rudy do kladenských vysokých pecí. Dalším zásilkám pak sloužilo několik dvojic Pn vlaků mezi Kladnem a Prahou-Vršovicemi, dále zde jezdily vlaky do Slaného, Loun a další relace. Nejprve zde, stejně jako na celé síti Buštěhradské dráhy, dominovaly její nákladní lokomotivy řady IIIa, později 324.3 ČSD, postupně nahrazované výkonnějšími stroji. Po 2. světové válce to pak byly parní lokomotivy řad 534.0, 534.03, 555.0, 555.3 a 556.0 a z diesellových hlavně „sergeje“ T 679.1/781, doplňované čmeláky T 669.0 a 1, 770 a 771, později kladenské dvojice lokomotiv T 466.2/742, zamračené

Poslední kapitola zdejší nákladní dopravy se pak začala psát v roce 2004, kdy se zde objevily pravidelné vlaky s rubaninou z tunelů tehdy budovaného pražského Nového spojení, a především v prosinci 2006, kdy byl obnoven úsek odbočka Jeneček – Středokluky a Pražský Semmering začal být využíván pro přepravu leteckého paliva Jet A-1 na pražské ruzyňské letiště. V posledních letech pak byla trať využívána prakticky jen pro různé odklony při výlukách na okolních tratích. Jedinou výjimkou byly v letech 2019 až 2021 ještě další vlaky výkopové zeminy z modernizace vršovické tratě do úložiště v Novém Strašecí. A odklony se historie zdejší nákladní dopravy na jaře 2023 uzavřela, přičemž tato „čest“ připadla vlakům prázdných silovozů z rakovnického závodu firmy Procter & Gamble do rakovnického Lenzingu, odkláněných sem pravidelně v pátek z důvodu výluky tratě Rakovník – Beroun. **O historii nákladní dopravy v dobách její největší slávy v padesátých letech minulého století nám pak nemálo prozradí i vzpomínka pamětníka, který tehdy býval topičem v depu Kladno:** „... Ne vždy se nám však dařilo. Vzpomínám si na opačný případ, kdy jsme „zazdili“, co se dalo, i když ne naši vinou. Vezli jsme opět nějaký těžký

vlak, přes 2 000 tun z Kladna do Prahy-Vršovic. Naše turnusová lokomotiva 534.0372 měla pravidelnou údržbu spojenou s vymýváním kotle a my jsme dostali náhradní mašinu „němkou“ 555.0. Byla tam přidělena na výpomoc z Kralup nad Vltavou. Kladno tuto řadu běžně nemělo. Taková náhradní lokomotiva nebyla žádná štěstí. S parními lokomotivami je to jako se ženami. Ty, které šly „z ruky do ruky“, odborně železničářsky „byly přiděleny letmo“, nebyvaly v nejlepšímu stavu a tahle chudinka nebyla výjimkou. Jinak ovšem, ačkoliv šlo o válečné lokomotivy vyráběné Hitlerem pro tažení po celé Evropě, to byly stroje sice jednoduché, ale celkem spolehlivé a výkonné. Adhezně na tom byly lépe než řada 534.03, což znamenalo, že byly méně náchylné k prokluzu kol při větší tažné síle a zřejmě i jejich kritická rychlost byla nižší než u řady 534.03. Kritická rychlost je nejmenší rychlost, při níž je lokomotiva schopna ještě podat plný výkon a vyvinout největší tažnou sílu.

Traťové poměry z Kladna do Prahy Vršovic jsou vcelku jednoduché. Z Kladna je to až na Smíchov prakticky z kopce, ze Smíchova do Vršovic naopak, ale tam bývala na postrku výkonná šestinápravová elektrická lokomotiva, takže žádný problém. Tedy jeden malý problém tam byl, a to úsek z Hostovic do Zličína, kde to „z kopce“ tak úplně neplatilo. Úseku jsme říkali „necky“, neboť trať z Hostovic nejprve krátce klesala, pak byla rovinka a za ní dva protisměrné oblouky ve stoupání asi 15 ‰ až na zhlaví železniční stanice Zličín. Stanice byla opět na rovině, za ní následovalo 20 km spádu na Smíchov. Norma hmotnosti vlaku na jednu lokomotivu tam byla necelých 1 600 tun, neboť stoupání bylo krátké a počítalo se s možností rozjezdu. Úsek Kladno – Smíchov byl doménou kladenských strojvedoucích, kteří se předháněli, kdo tam proveze nejtěžší vlak. Jezdili

tam ještě Louňáci s vlaky od Slaného, ale ti měli o něco slabší lokomotivy 534.01 neboli těsně předválečné „kremáky“ ze série 534.094 – 0128, a byli tedy bez šance. Brát si na zátěž pod 2 000 tun v Hostivici postrk znamenalo více méně ostudu. Rekordmanem byl nějaký Václav Koucký s vlakem lehce těžším než 2 400 tun. Byl to drobný rtuťovitý mužíček ze vsi Pletený Újezd, která byla od kladenského depa téměř na dohled. Byl malý vzrůstem, ale velký srdcem a ambicemi. Toho dne, o němž chci psát, jsme ovšem se strojvedoucím Karlem na nějaký rekord s naší „němkou“ 555.022 nepomýšleli. Byla to opravdu chudinka již na první pohled, či poslech. Měla mimo jiné špatně seřazené ústrojí pro rozvod páry do válců, což se projevovalo nepravidelným chodem parního stroje, když jednotlivé výfuky nebyly odděleny stejně velkými časovými mezerami. O takové lokomotivě se říkalo že „kulhá“ a samozřejmě výkon tím měla nižší. V Hostivici nebyla toho dne k dispozici pravidelná lokomotiva 534.03 a tak nám dali na postrk staniční zálohu 434.1, ale v obráceném postavení. To znamenalo, že neměla možnost účinného pískování proti prokluzu kol. Ale nicméně jsme vyjeli. Tím, že jsme se z Hostovic rozjízďali křížem přes pražské zhlaví, jsme žádnou velkou rychlost do „neček“ nenabrali, ale přesto se ještě na začátku stoupání do Zličína zdálo, že to zvládneme. Pak ovšem vlak začal zpomalovat, „čtyřkolák“ vzadu v jednom kuse prokluzoval, a přestože jsme páry měli dost, situace začala být kritická. Sice už jsme byli s lokomotivou blízko první výhybky stanice Zličín, ale celý vlak byl ještě ve stoupání a bylo jasné, že konec naší jízdy se neodvratně blíží. Jeli už jsme prakticky krokem a z komína se místo pravidelných výfuků ozývaly nesourodé rány, jako když myslivcům na podzim dochází střelivo. Když jsme tempem splášeného hlemýždě míjeli stavědlo stanice Zličín, vyšla před boudu signalistka a volala na mně vzkaz od výpravčího: „popotáhněte za námezník, couvneme na vlečku a budeme křížovat s osobákem“. To znamenalo dostat se s lokomotivou a s vlakem přes celou stanici a ještě kousek za poslední výhybku, a pak s celým vlakem couvat. Víra tě ženy ve splnění příkazu výpravčího byla fascinující, ale musel jsem jí uvést na pravou míru. A tak jsem jí odpověděl: „jo paní, my už toho moc nepopotáhneme“. Ujeli jsme ještě asi 20 metrů a vlak se zastavil s posledním táhlým výdechem připomínajícím zabučení krávy. Pak jsme hodinu tahali soupravu, rozdělenou na tři části, do stanice Zličín. Jeden osobák ze Smíchova stál u vjezdového návěstidla, druhý, který měl jet za námi, čekal v Hostivici. Zkrátka když to nejde, tak to nejde...

MARTIN BOHÁČ



Na snímku ze 17. června 1997 projíždí ucelený vlak vozů Falls, vedený dvojicí kladenských „zamračených“ 751.155 a 092 téměř stejným místem jako vlak s lokomotivou 555.3266 na snímku z roku 1968. Uhlí nejspíš směřuje do elektrárny Poříčí u Trutnova. FOTO: MARTIN BOHÁČ