

# Cargovák



## Úvodní sloupek

### Veletržní a konferenční sezóna začíná

**P**o dlouhém půstu v důsledku přísných covidových restrikcí, je letošní konferenční a veletržní sezóna opravdu nabitá. A je to dobře. Lidé by spolu měli komunikovat nejen prostřednictvím různých webexů, teamsů a podobných aplikací, ale setkávat se a řešit věci osobně. O všech významnějších akcích, kterých se naše společnost zúčastní, vás samozřejmě budeme podrobně informovat. Jen si ale shrňme, co vše nás v letošním roce čeká. V druhém květnovém týdnu se dopravní odborníci, speditéři i obchodní firmy sejdou v Mnichově na veletrhu Transport Logistic. Ten není tolik zaměřen na prezentaci kolejových vozidel, i když i ta zde mají své místo, ale spíše na prezentaci služeb, navazování našich

obchodních kontaktů. V Mnichově se budeme prezentovat jako skupina ČD Cargo, abychom získali zákazníky, kteří se sem sjedou z celé Evropy, oslovili jako skutečně evropský dopravce. Na konci května nás čeká další ročník konference sdružení železničních dopravců ŽESNAD.CZ. Toto setkání je ideální platformou pro diskusi na aktuální témata, která dopravce pájí. Z Krkonoš se přesuneme do Ostravy, konkrétně do Trojhalí Karolina, na další ročník mezinárodního veletrhu Rail Business Days. Loňskou akci navštívilo v Brně přes 10 tisíc návštěvníků a letošní ročník bude jistě neméně úspěšný. V Ostravě se chceme prezentovat nejen jako úspěšný dopravce provozující moderní techniku, ale také jako spolehlivý a seriózní zaměstnavatel. Sezónu pak uzavře veletrh TRAKO v Gdaňsku, na kterém budeme usilovat o získání nových kontraktů na polském trhu.

MICHAL ROH

## Obsah

### ETCS na „Uničovce“

03

K 1. lednu 2023 byl na trati z Olomouce do Uničova zaveden výhradní provoz pod dohledem zabezpečovače ETCS. Jaký vliv měla tato skutečnost na ČD Cargo? A jak probíhá taková jízda? To vše se dozvíte v reportáži z Olomoucka.



### Uhlí z Indonésie do České republiky

05

V souvislosti s globálním děním a zvýšenou poptávkou po uhlí, jako jediné rychlé náhradě nedostupného ruského zemního plynu, byla realizována řada zajímavých obchodních případů. Jednou z nejzajímavějších přeprav byl převoz indonéského uhlí z přístavu Ploče do elektrárny Dětmarovice ukončený letos v březnu.



Na konci měsíce března obohatily lokomotivní park naší společnosti dva nové stroje řady 393. Jedná se o Vectrony vyrobené společností Siemens, které kromě elektrické výzbroje umožňující provoz na střídavých napěťových soustavách 15 kV a 25 kV, disponují rovněž pomocným dieselovým motorem (DPM). Ten je využíván například při přístavbě vozů na neelektrifikované vlečky nebo manipulační koleje. Nové lokomotivy budou využívány především v Rakousku a Německu, kde nahradí najaté lokomotivy TRAXX AC3 Last Mile. FOTO: MICHAL ROH



# Zaměřujeme se na podrobnost, srozumitelnost a komplexnost příspěvků

**T**o jsou slova Ing. Jaromíra Perničky, šéfredaktora Železničního magazínu – periodika, které zajímá nejen dopravní odborníky, ale rovněž širokou veřejnost, včetně modelářů. Panu Perničkovi jsme položili několik otázek týkajících se nejen jeho šéfredaktorské práce.

## ► Co Vás přivedlo k zájmu o železnici?

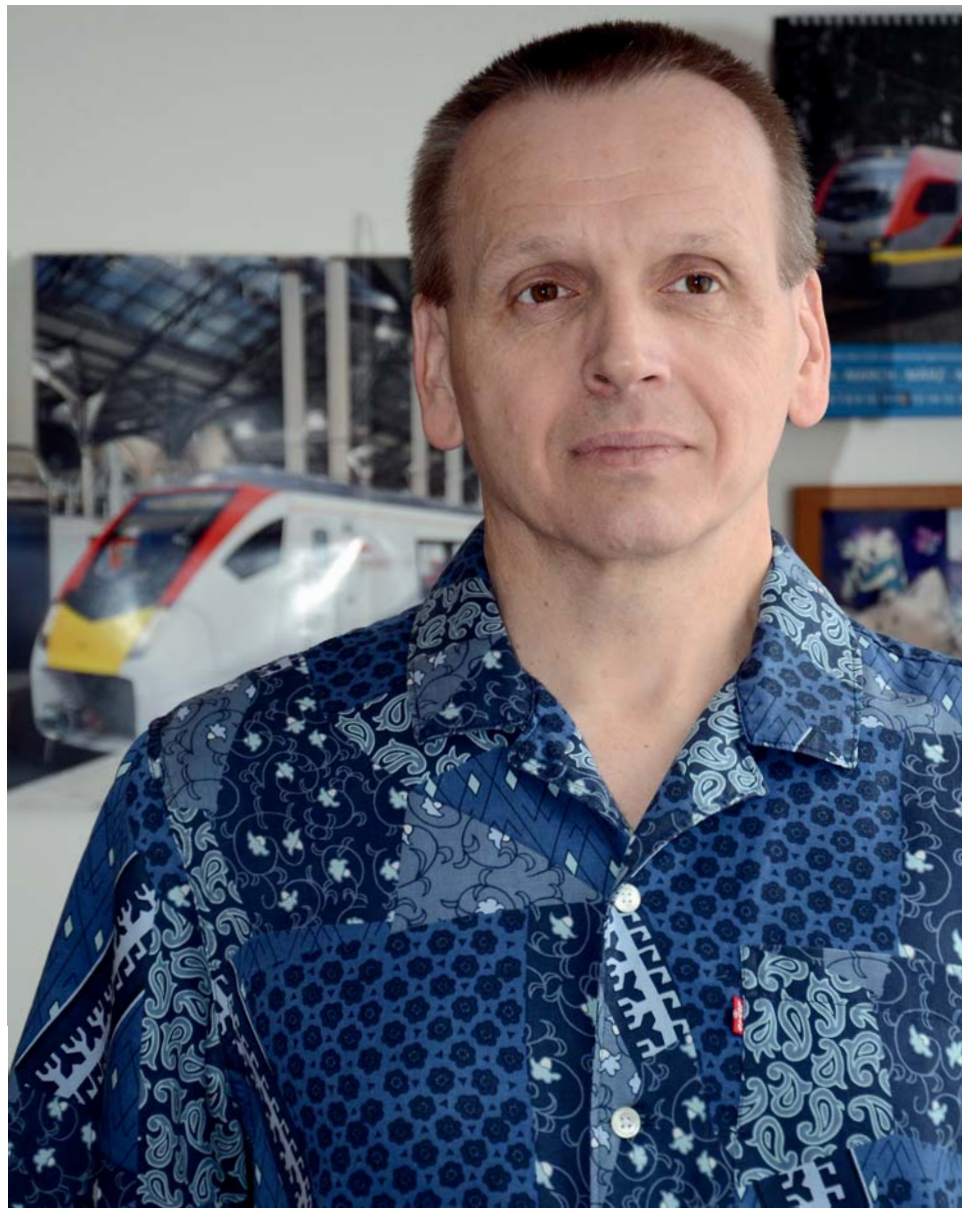
Tak u mě to bylo takové obvyklé schéma, že mě od malička vedl k železnici tatínek, který si se mnou hrál s vláčky a chodil se mnou na nádraží. Moje maminka pracovala v ostravském depu, kde jsem obdivoval „bobiny“ a „šestikoláky“. Navíc jeden můj děda pracoval jako strojevedoucí a druhý v lokomotivce ČKD, takže lze říci, že mám železnici v krvi. A už když se nás v první třídě soudružka učitelka ptala, čím chceme být, tak já jsem měl jasno – strojevedoucím!

Ale samozřejmě toto byly jen obecné předpoklady. Nicméně železnice mi učarovala, takže jsem se o ni začal zajímat podrobně, což dostalo další podobu studiem na železniční průmyslovce v Šumperku a na vysoké škole v Žilině. Strojevedoucím jsem se sice nestal, ale u železnice jsem si vyzkoušel několik profesí – od traťového hospodářství přes výrobu vozidel až po působení u jednoho z nákladních dopravců – a pak jsem se řízením osudu dostal k železničnímu časopisu.

## ► Jak jste se tedy stal železničním žurnalistou?

Už na studiích jsem začal přispívat do některých tehdejších publikací – do novin Východní dráhy a postupně i do celorepublikového časopisu Železničář. Párkrát jsem se objevil i v časopisu Železnice, ale řekněme, že se mi ne zcela zamlouvalo jeho přehnané zahledění do historie, protože mě vždy fascinovaly novinky a moderní železnice a její budoucnost.

A pak jsem si jednou v roce 1994 zakoupil nový časopis Magazín modelové železnice. Jeho úroveň ovšem byla velmi slabá, a tak jsem vydavateli nabídl spolupráci, kterou přijal. No a poté, když to trochu zjednoduším, jsme změnili obsah časopisu, přejmenovali jej na Železniční magazín (ŽM) a přeorientovali jsme jej na moderní železnici. To do velké míry platí i pro modelovou železnici, která je stále součástí časopisu a je doplňkem čtení o skutečné železnici. Je totiž běžné, že železničáři jsou zapálení modeláři, a navíc v poslední době publikujeme i podrobnější články o vozidlech, která jsou mo-



Ing. Jaromír Pernička FOTO: ARCHIV JAROMÍRA PERNIČKY

delově ztvárňována, takže také v nich je spousta zajímavých informací.

V průběhu let jsme vytvořili dobrý redakční kolektiv, s nímž jsme do roku 2019 připravovali i anglický časopis Railvolution a před tím dokonce i časopis o MHD, opět v češtině a angličtině. A je to i pro mě téměř neuvěřitelné, ale letos vydáváme již třicátý ročník ŽM...

## ► V současné době jste šéfredaktorem Železničního magazínu. Kolik lidí má redakční tým?

Náš kolektiv nyní tvoří tři redaktoři, kteří se zabývají skutečnou železnici, a dva redaktoři připravující modelářskou část. K tomu máme jazykovou korektorku a pochopitelně i lidi

starající se o tisk, předplatné, distribuci atd. Mimo to máme i web ŽM a pokračujeme také s anglickým webem Railvolution.net, takže práce je více než dost.

## ► Jak náročné je připravit nové vydání ŽM?

Asi nesdělím nic překvapivého, když řeknu, že je to dosti náročné. Nemám tím na mysli jen tu klasickou redakční práci, kterou lidé znají třeba z různých filmů, na jejichž základě si mnohdy mohou (i mylně) představovat napjaté redakční porady, telefony zvonící v plných kancelářích, vzrušující investigativu a tak podobně. To u nás takto neplatí, neboť všichni pracujeme z domu, o obsahu každého čísla se aktuálně domlouváme mezi sebou a stejně tak jednotlivé články podle dohody upravujeme či v případě nutnosti přesouváme do dalších čísel atp. S tištěným médiem, potažmo měsíčníkem samozřejmě nemůžeme konkurovat internetu – a ani se o to nesnažíme. Naopak usílujeme o protivídní kvalitu a jedinečné informace.

A to je u nás důvodem podstatně větší náročnosti přípravy článků než u mnoha jiných periodik či webů, jejichž činnost mnohdy spočívá v bezhlavém přejímání tiskových zpráv. Od počátku se důsledně zaměřujeme na kvalitu – na podrobnost, srozumitelnost a komplexnost příspěvků a na absolutní přesnost otiskovaných informací. Mým „prokletím“ je, že nesnáším mizerné články, takže vše neustále upřesňujeme a vyjasňujeme do nejmenšího detailu, ale materiály také vypilováváme po jazykové stránce, doslova do posledního písmene, protože rovněž nemám rád nesouvislé myšlenky, opakování slov či údajů a nesprávnou terminologii, o pravopisných chybách ani nemluvě. To vše kromě práce samotné vyžaduje i svůj čas, přesněji hodně času...

A bohužel negativním jevem současné doby je převažující úpadek úrovně tiskových zpráv a různých podkladů či firemních materiálů, jež obsahují velmi málo informací použitelných v odborném časopisu. Není výjimkou, že například v několikastránkové tiskové zprávě o novém vlaku je vyjádření pěti i více politiků či různých manažerů, kteří různými pojmy říkají to samé (nic), ale údaje o základních parametrech vozidla a jeho dodacích termínech zcela chybí. Takže musíme neustále na všechny možné strany vysílat mnoho dotazů a čekat na jejich zodpovězení, což často znamená i velmi dlouhé čekání a opakované urgování. A člověk musí být pořádkem ve střehu, protože ne vždy dostaneme přesné informace, ať už je příčinou snaha zamlčet něco „nevhodného“ či překroutit fakta z důvodu vlastních propagačních zájmů, nebo prostě neinformovanost dotčených osob, případně jejich celkově malý důraz na přesnost.

To vše pak patří k důvodům, proč se nám někdy nedaří vydat nové číslo v plánovaném termínu. Ale vždy si říkáme, že kvalita informací, která přetrvává „na věky“, je důležitější než datum vyjítí, jež z dlouhodobého pohledu nehraje roli. Navíc vše děláme s vědomím, že to, co je vytištěno, již zpětně neopravíme – proto provádíme téměř nekonečné korektury všech textů. Avšak díky tomuto postupu jsme za celých 30 let existence časopisu ani jednou nemuseli uveřejnit tiskovou opravu!

## ► Železniční magazín je plný zajímavých aktualit i podrobných, téměř vědeckých článků. Jakým způsobem se k informacím dostáváte a jak rozsáhlá je síť vašich přispěvatelů?

Máme několik desítek dopisovatelů, kteří nám ale spíše poskytují fotografie či některé informace. Redakční příspěvky si většinou zpracováváme sami. Když člověk působí spoustu let v oboru a sleduje dění, dokáže vybrat z toho, co vysleduje sám, a externí zdroje potřebuje až následně ke konzultacím, pro odpovědi, upřesňování. Ale nemám pocit, že bychom, až na výjimky, tvořili vědecké články. Je pravdou, že naše texty mohou být těžší na čtení a vyžadovat trochu více úsilí pro pochopení tématu než u jiných médií, ale vždy se jim dá porozumět. Z mého pohledu „jenom“ děláme poctivou práci a snažíme se vytvořit dokonalý materiál, podpořený i pěknými snímky. A v tomto postupu hodláme pokračovat i nadále, neboť to nás zřetelně odlišuje od konkurence.

PŘIPRAVIL: MICHAL ROH



FOTO: MICHALA GRÜNBAUM

## Personální změny

Představenstvo ČD Cargo, a.s. na svém 396. zasedání konaném dne 21. března 2023 přijalo usnesení č. 3975/2023 a schválilo:

- ke dni 30. dubna 2023 odvolat paní **Hanu Zdechovanovou** z pracovní pozice ředitele jednotky organizační struktury PJ Praha,
- s účinností od 1. května 2023 obsadit do pracovní pozice ředitele jednotky organizační struktury PJ Praha pana **Ing. Martina Kašpara**

JOSEF KREISCHE



# Pod ETCS z Olomouce do Uničova

**V** uplynulých letech prošla trať z Olomouce do Šumperka rozsáhlou modernizací, při které byla elektrifikována a také vybavena nejmodernějším traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, typu automatické hradlo a staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – elektronickými stávkami. V úseku Olomouc – Uničov však bylo zabezpečovací zařízení doplněno o zabezpečovač ETCS, level 2. Od 1. ledna 2023 byl v tomto úseku zaveden, jako na první trati Správy železnic, výhradní provoz pod dohledem ETCS.

hradního provozu pod dohledem ETCS," vysvětluje Michal Šamu a jedním dechem dodává: „Když vše funguje, pro strojvedoucí se toho tolik nemění. Samozřejmě systém má ještě řadu nedostatků, ale konec konců od toho je právě zkušební provoz, aby se vše vychytalo. Proto také zaznamenáváme průběh celé směny. Bohužel nám strojvedoucí chybí zpětná vazba od Správy železnic, abychom pochopili, proč nás systém ETCS zastavil, když z našeho pohledu k tomu většinou není důvod.“

„Před odjezdem musím zadat všechny údaje o vlaku do mobilní jednotky ETCS a je dobré, že tyto údaje se automaticky přenesou do rychloměru. Také musím informovat traťového dispečera o jízdě pod dohledem



Zobrazovací jednotka DMI zabezpečovače ETCS vysvětlivky k číslicím ve fotografii: **1** – Vlak jede v módu FS (Full Supervision) **2** – Označení úrovně zabezpečovače ETCS (Level 2) **3** – Kruhová výšeč stanovující maximální povolenou rychlost jízdy, tzv. hook, neboli hák. Pokud by byla žluté barvy, znamenalo by to, že strojvedoucí překročil varovnou brzdovou křivku, která je modelována ke konci oprávnění k jízdě **4** – Ručička rychloměru ukazující rychlost, včetně přesného údaje **5** – Rozsah oprávnění k jízdě **6** – Sklon tratě

ve sledu," doplňuje strojvedoucí.<sup>1</sup> Až zabezpečovač přejde do rutinního provozu, strojvedoucí bude, namísto sledování návěstí a návěstidel podél trati, získávat většinu informací potřebných pro vedení vlaku ze zobrazovací jednotky DMI (Driver-Machine Interface).

Ve 20:19 se na odjezdovém návěstidle objevuje návěst povolující jízdu. Rozjždíme se, ale vzápětí prudké brzdění a stojíme. Na displeji se objevuje hláška „porucha čtení balíz“. Strojvedoucí se spojuje s traťovým dispečerem CDP Přerov, který řídí provoz ve stanici Olomouc hlavní nádraží a ten nařizuje sepsat rozkaz ETCS, část 02 (svolení pokračovat po nedovoleném projetí), povolující další jízdu. Ta pak až do stanice Šternberk probíhá bez závad. Na manipulační koleji č. 8 přistavujeme prázdné vozy k nakládkě dříví, vykládáme s osobními vlaky a ve 21:21 pokračujeme směr Uničov. Přijždíme k zastávce Uničov, zastavujeme a strojvedoucí komunikuje s výpravčím RDP Olomouc a sjednává obsluhu vlečky. Odstavujeme na vlečce dva ložené vozy a po dohodě s výpravčím

dojedeme do stanice Uničov. Zpět do Olomouce budeme pokračovat jako Mn 81730, bohužel však bez zátěže. Musíme vyčkat příjezdu osobního vlaku a teprve poté se vydat na zpáteční cestu. I tu nám bohužel „zpestří“ závada na ETCS. Před odjezdem návěstidlem z Uničova opět prudce brzdíme, a i přesto, že máme „postaveno“, musíme systém ETCS restartovat, spojit se dispečerem RDP Olomouc, sepsat rozkaz ETCS, atd. Do Olomouce pak přijždeme těsně před půlnocí.

Z reportáže je zřejmé, že přechod na výhradní provoz pod dohledem ETCS rozhodně neproběhl bez problémů a že poměrně dlouhý zkušební provoz má své opodstatnění. Je to přelomová změna přirovnatelná snad jen k zavedení liniového vlakového zabezpečovače před skoro 70 lety.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH

<sup>1</sup> Poznámka redakce: Od 28. března 2023 se již jezdí bez dodatečných provozních opatření, takže strojvedoucí se již řídí DMI.



Manipulační vlak Mn 81731 zastavil 1. března 2023 v železniční stanici Šternberk.

Zavedení výhradního provozu si u dopravců samozřejmě vyžádalo přijetí řady opatření. Do Olomouce jsme redислоkovali čtyři lokomotivy řady 742.71, které jsou vybaveny mobilní jednotkou ETCS v režimu switch-on. Proškolen byl také dostatečný počet strojvedoucích. „Uničovku“, jak je trať slangově nazývána, obsluhuje ČD Cargo zpravidla dvakrát týdně, většinou v pondělí a ve středu. Velkou část zátěže představují hutní polotovary do UNEXu Uničov, v nakládkě převládá dřevo ze Šternberka a případně Bohuňovic nebo Troubelic. ČD Cargo zajišťuje rovněž odvoz obilí ze sila ve Šternberku. Za rok 2022 bylo ve stanicích na této trati naloženo přes 40 tisíc tun zboží a vyloženo necelých 10 tisíc tun. Bohužel objem přeprav byl poznamenán dlouhou nepřetržitou výlukou, při které si řada zákazníků našla alternativní způsob dopravy. Ale vraťme se k ETCS.

Je večer 1. března 2023 a v Olomouci na přednádraží se připravuje k odjezdu **vlak Mn 81731 s lokomotivou 742.712**. Jeho zátěž tvoří 4 prázdné „veesáky“ na nakládku dřeva ve Šternberku a 2 nízkostěnné ložené vozy na vlečku UNEX v Uničově. Okolo 19:45 přejedeme cestou posunu do stanice Olomouc hlavní nádraží, posíláme připravenost a čekáme. Já chvíli před odjezdem využívám ke krátkému rozhovoru se strojvedoucí **Michalem Šamu**. Zajímají mě jeho zkušenosti s jízdou vlaku pod dohledem ETCS. „V tuto chvíli se jedná o ověřovací provoz vý-

ETCS,“ popisuje dále pan Šamu. Dodejme ale, že tento přenos funguje prozatím pouze u lokomotivy 742.712 a kromě výše uvedeného benefitu přinesl bohužel problémy v komunikaci mezi palubní částí ETCS a vlakovým zabezpečovačem Mirell. „Při ověřovacím provozu se musím řídit návěstmi hlavních návěstidel nejen v režimu SR (Staff Responsible), ale i v režimech FS (Full Supervision) a OS (On Sight). Ta jsou nadřazená ETCS, takže v mezistaničním úseku může být pouze jeden vlak. Od další etapy pak bude umožněna jízda více vlakům



Návěst „Lokalizační značka ETCS“ označuje místo, před kterým musí strojvedoucí potvrdit, že kolej mezi tímto návěstidlem a čelem vlaku je volná, jeli k tomu zabezpečovačem ETCS vyzván.

## Zajímavosti z provozu

### Lokomotiva 388.015

**V** železniční stanici Děčín hlavní nádraží proběhl v pátek 17. března 2023 křest reklamního polepu lokomotivy 388.015 ČD Cargo upozorňující na úspěšnou spolupráci s významným operátorem kombinované dopravy, společností METRANS. Kromě dlouhodobé kooperace při vnitrostátních přepravách a realizaci první/poslední míle po železnici využívá nyní METRANS služby ČD Cargo i v mezinárodní přepravě. Každý týden jsou lokomotivy ČD Cargo včetně strojvedoucích nasazovány na 6 párů vlaků mezi přístavem Hamburk a terminály v České Třebové a Praze-Uhřetěvesi. Křtu reklamního polepu se zúčastnil Tomáš Tóth, předseda představenstva ČD Cargo, a.s., a Martin Hořínek, člen představenstva METRANS, a.s.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH





# Představujeme útvary generálního ředitelství ČD Cargo (14.)

## Odbor Business Development

**B**usiness Development, česky Rozvoj Podnikání, je v první řadě třeba vnímat jako proces procházející napříč celou společností. Aktivní zapojení všech zaměstnanců do něj je pak nepochybně velkou výhodou. Existují tvrzení některých nadnárodních a velice úspěšných firem, která hovoří o tom, že efektivně řízený business development je klíčem k úspěchu a opak je cestou do podnikatelské záhuby.

Rozvoj podnikání je součástí strategie firmy a je to systematicky řízený proces. Podnikatelská strategie skupiny ČD Cargo je již jasně definována a postupně realizována. Skupina se svým zdatným odborným týmem kvalitně pracujících zaměstnanců a optimalizovaným vozovým parkem poskytuje logistický servis podnikům v odvětvích zejména těžkého, lehkého a chemického průmyslu, strojírenství, potravinářství a lesnictví. Držíme dominantní postavení na tuzemském železničním trhu, přepravujeme více než 60 mil. tun zboží a máme dlouhodobé smlouvy s nejvýznamnějšími podnikatelskými subjekty. Ale stejně tak, jak i v pri-

vátním životě, tak i v podnikání, nic není navždy a bez práce.

Účel a smysl procesu Business Development je ve své podstatě velmi jednoduchý. Zvýšit tržby, provozní hospodářský výsledek a zisk. Toto jsou tradiční ukazatele úspěšnosti podnikání. Dnes je ale třeba, více než kdykoliv dříve, věnovat pozornost také kladné bilanci peněz (Cash flow).

### Čtyři pilíře úspěšnosti

Celý proces rozvoje podnikání v ČD Cargo je postaven na **4 základních kamenech**. Za prvé na znalosti, analýzách a predikcích dalšího vývoje v klíčových odvětvích. Důležitá je i adekvátní znalost největších hráčů, jejich pozice na trhu a strategie budoucí obchodní orientace. Za druhé na perfektní znalosti možností, rozsahu a kvality služeb, které umíme nabídnout. Za třetí na znalosti naší konkurence, aktuální, ale i potenciální. Musíme vědět, kam a kudy se ubírá. Musíme znát její strategii tak, abychom uměli reagovat. A za čtvrté, důležité je nepřetržitě vyhledávání nových podnikatelských příležitostí a jejich následná transformace do konkrétních obchodních případů, vy-

tváření strategických aliancí a obchodně partnerských vztahů.

### Díváme se na věci z dálky

Zároveň je zcela evidentní, že úlohou týmu odboru Business Development není rutinní obchodní činnost a ani transakční prodej. Ani řízený marketing a už vůbec ne interní audit ve firmě. Rozvíjet znamená nebouřit to, co dobře funguje, ale spíše na tom stavět. Kvalita a přidaná hodnota týmu je něco, co můžeme nazvat zákaznický pohled. Snažíme se znát odvětví, podstatné hráče na trzích a vědět co nejvíce o jejich strategii, investicích, ale i současných potížích a dlouhodobých problémech. To vše má v konečném důsledku vliv na logistické požadavky. Ať je to změna převážného množství zboží, vozové skladby, geografických tras, tlak na včasnost dodávek nebo komplexnost celého logistického řetězce (kombinovaná doprava, překladiště, termínaly apod).

### Nový pracovní tým

V novém personálním složení začal tým aktivně pracovat relativně nedávno. Současný tým 5 specialistů se zformoval teprve v prosinci 2022 a hlavní náplní práce je zejména mapování trhů s komoditami a predikce budoucích trendů.

V dnešním turbulentním světě jsou tyto informace obzvláště potřeba, abychom se uměli připravit a pokud možno pružně reagovat na změny, které to přináší. Dále je to získávání a podpora realizace nových obchodních případů v mezinárodní přepravě, neboť expanze do zahraničí je jeden ze strategických pilířů celé společnosti. A v neposlední řadě je třeba vzpomenout kontinentální kombinovanou přepravu jako evidentní směr úspěšného podnikání v logistice. Tým nepracuje v uzavřeném skleníku, ale spolupracuje s odbory a útvary



napříč firmou, nejvíce však pochopitelně s odborem obchodu a odborem podpory prodeje. Průřezové aktivity se setkávají i s prací poboček a dceřiných společností. Cílem je efektivní spolupráce a přínos pro skupinu ČD Cargo.

IVO BOUDA

SCHÉMA: MICHALA GRÜNBAUM

Řediteli odboru Business Development Ivo Boudovi jsme položili několik doplňujících otázek s cílem podrobněji přiblížit činnost a důležitost tohoto odboru.



Ing. Ivo Bouda FOTO: ARCHIV ČD CARGO

### ►► V čem vidíte největší přínos odboru Business Development?

Jak již vyplývá z názvu odboru, snažíme se rozvíjet podnikání skupiny ČD Cargo. Naše podnikání je v první řadě založeno na kvalitních logistických službách pro klienty, a to z různých oborů jejich aktivit. A toto podnikání musíme nejen rozvíjet, ale i chránit jeho postavení na trhu. Chránit tím, že včas a s vysokou mírou přesnosti umíme predikovat budoucí vývoj v odvětvích, která jsou pro naše podnikání klíčová. Vědět, kam směřují, jak se rozvíjejí, jak se mění jejich požadavky na logistiku a identifikovat obchodní příležitosti pro ČD Cargo. Ale zároveň i informace o nepříznivém vývoji je velmi důležitá, neboť i na tuto skutečnost umí a musí vedení reagovat. To, jak se na věci díváme a na co upozorníme, možná občas nepotřebí, ale cílem této nezaujaté zpětné vazby

je přinést firmě nové podněty pro zlepšení služeb, přístupu k zákazníkům a v konečném důsledku posílení skupiny v roli evropského dopravce. Snažíme se být vnímaví a svou činností nenabourávat nic, co už kvalitně funguje. Není to o individuálních ambicích, ale o týmové práci. Každý nový podnět či nápad, rozpracovaný koncepčně v rámci týmu a s kolegy z jiných odborů může potenciálně přinést rozvoj, ideálně nový obchod. Někdy se sice ukáže, že se jedná o slepou uličku, ale i to nás paradoxně posouvá kupředu. Je to kreativní činnost, u které musíte být hodně ve střehu a všimnout si drobných detailů, které třeba někdo zatížený denní rutinou a řadou náročných administrativních úkolů už nemá prostor zachytit.

### ►► Jaké nástroje využíváte při mapování a analýze trhů?

V prvních krocích nám pomohla znalost trhů a zákazníků z odvětví, ve kterých jsme byli řadu let aktivní. Sběr dat je samozřejmě náročný a vyžaduje značnou dávku kritického myšlení. Pracujeme s analýzami a daty, která poskytují mezinárodní oborové asociace jak v evropském prostoru, tak ty s celosvětovým záběrem. Může se zdát, že vývoj trhů v Číně, či Austrálii nemá žádný vliv na železniční přepravu v Evropě. V dnešním globálním světě ale platí, že vše je vzájemně propojeno. Nejedná se možná o bezprostřední vliv na naši každodenní činnost, ale znalost těchto souvislostí hodně napoví, co se může odehrávat v příštích měsících či letech. Některé informace čerpáme třeba z odborných studií, které zpracovaly univerzity či vědecká pracoviště z podnětů vlády či ministerstev. Musíme vzít v úvahu i legislativní rámec stanovený Českou republikou a Evropskou unií. Některé nové trendy nejsou vždy motivovány osobní ambicí jednotlivých společností, ale centrálním rozhodnutím Evropské komise. Čerpáme i z médií a zpravodajských serverů. U těchto

novinek je třeba detailnější ověření z více zdrojů, abychom zabránili šíření zavádějících informací. Užitečné jsou i výroční zprávy velkých nadnárodních korporací, které často poskytují osobní názor dané společnosti, resp. komentář jejího majitele o dění na trhu. Důležité jsou však také osobní vazby a informace získané přímo během jednání se zákazníky.

### ►► Jaké jsou konkrétní výstupy vaší práce a jak jsou následně využívány?

Data, analýzy a závěry, které již dnes máme k dispozici, slouží jako odpověď na mnohdy ještě nevyřešené otázky, které vyžadují širší úhel pohledu a detailnější znalost problematiky. První analýzy jsme již představili interně kolegům z obchodního oddělení a chceme s našimi závěry seznámit i představitele jednotlivých poboček a dceřiných společností. Vždy uplatňujeme metodu „Shora dolů“, tak abychom vše podstatné viděli v co nejširších souvislostech (vidíme vývoj globálně, následně regionálně v Evropě a finálně v České republice a v nejbližším okolí). K dnešnímu dni máme vypracovány dokumenty týkající se ocelářství, důlního průmyslu (černé, hnědé uhlí, lignit, koks), železné rudy, ocelového odpadu, tekutých paliv a PHM. Nyní začínáme pracovat nad cementářským a vápenným průmyslem, odpadovým hospodářstvím. V neposlední řadě připravujeme analýzu potenciálu rozvoje podnikání v Rumunsku.

### ►► Jak se Vám podařilo personálně obsadit váš odbor?

Jelikož se zabýváme identifikováním příležitostí, ale i rizik a hrozeb v odvětvích s významným vlivem na naše podnikání, klíčovým parametrem výběru kolegů do týmu je oborová znalost. Tím pádem preferujeme spolupráci s kolegy, kteří mají bohaté zkušenosti s prací ve firmách a odvětvích, která jsou pro nás důležitá. Jelikož tvorba týmu při těchto kritériích

není jednoduchá, nespěcháme. Dnes mohou říci, že pracujeme v týmu, který má bohaté mezinárodní zkušenosti s řízením obchodních procesů v ocelářském a důlním průmyslu. Dále mezinárodním obchodem s palivy a chemikáliemi, výstavbou a řízením terminálů kombinované přepravy, celními a jinými doplňkovými logistickými službami a v neposlední řadě prací pro rozvoj regionu.

### ►► Které segmenty trhu považujete z obchodního hlediska za perspektivní a jak dosáhnout využití tohoto potenciálu?

Některé obory mají svou podstatou k železnici tradičně blíže a respektujeme a dále rozvíjíme dlouholetou spolupráci. Jedná se například o ocelářství a s ním spojenou přepravu sypkých substrátů nebo pevných paliv. Pečlivě sledujeme toto odvětví a připravujeme se na změny surovinových toků spojené se zaváděním nových „zelených“ technologií. Klíčová je znalost plánů a strategií vůdčích společností na trhu, a to se snažíme intenzivně monitorovat. Jiné segmenty např. využití a přeprava vodíku nebo odpadové hospodářství se postupně rozvíjejí a jejich důležitost se projeví teprve v budoucnu. Vidíme potenciál i u menších zákazníků, kteří by za předpokladu rozšíření služeb v místě nakládky a vykládky a práci s jednotlivými vozy či skupinami vozů mohli přinést železnici také ocenit. Tam je jistě zapotřebí zapojit více kreativity a flexibility. Velký potenciál vidíme i v intermodální dopravě. Každopádně je třeba rozvíjet, pokud možno všechny segmenty, které využívají přepravu po železnici a hledat i takové, pro které by to mohla být cesta v budoucnu. Diversifikace zákaznického portfolia je vhodnou strategií, která umožní eliminaci velkých ztrát přeprav, spojených se změnami na trzích, které my sami nemáme šanci nijak ovlivnit.

PŘIPRAVILA: MICHALA GRÜNBAUM



# Přepravy indonéského uhlí do elektrárny Dětmarovice



**V** průběhu letošního března se uzavřela několikaměsíční kapitola příběhu velmi zajímavých přeprav, a to exotického černého uhlí z Indonésie, konkrétně indonéské části ostrova Borneo, do elektrárny skupiny ČEZ v Dětmarovicích (EDĚ). Tato elektrárna byla postavena v letech 1972–1976 a svým aktuálním výkonem 600 MW (původně dokonce 800 MW) je největší tepelnou elektrárnou na území Moravskoslezského kraje a současně největším černouhelným energetickým zdrojem na území České republiky. Elektrárna původně patřila do svazku Ostravsko-karvinských elektráren, od roku 1990 byla samostatnou organizační jednotkou a od roku 2013 samostatnou akciovou společností ve 100% vlastnictví skupiny ČEZ a nejnověji od letošního roku opět organizační jednotkou ČEZ, a. s.



Tentýž vlak ve střední části serpentiny nad městečkem Konjic a pod vrcholovým tunelem Bradina FOTO: MARTIN BOHÁČ

Poptávka po netradičním zdroji černého uhlí pro českou elektrárnu vyvstala v průběhu roku 2022 v souvislosti s globálním děním a zvýšenou poptávkou po uhlí jakožto jediné rychlé náhradě náhle nedostupného ruského zemního plynu. Dětmarovické elektrárně, resp. její mateřské skupině ČEZ, se podařilo prostřednictvím společnosti Carbounion Bohemia zajistit v Indonésii 70 000 tun černého uhlí, což je při denní spo-

třebě cca 1 600 tun zásoba na asi čtyřicet dnů provozu EDĚ. Dá se říci, že tato část obchodního případu byla tou snazší, mnohem složitější byla následná realizace přepravy uhlí z jihovýchodní Asie do České republiky, přesněji řečeno největší komplikací (či moderně řečeno výzvou) byla realizace „poslední míle“ (v tomto případě několika set mil) po souši až do elektrárny. To potvrzuje i Radim Ječný, obchodní ředitel firmy Carbonsped, která pro svůj mateřský Carbounion celou přepravu zajišťovala. „Nejtěžším úkolem bylo rychle najít

dostatečně kapacitní přístav schopný přijímat velké zaoceánské lodě, uskladnit celý objem uhlí po dobu několika měsíců a v neposlední řadě disponující napojením na evropskou železniční síť,“ konstatuje Radim Ječný a doplňuje: „Vzhledem k tomu, že všechny „tradiční“ západoevropské i jaderské přístavy byly v té době „vyprodány“ na dlouhou dobu dopředu, padla volba na málo známý chorvatský přístav Ploče, ležící v jižní části Dalmácie, zhruba v polovině vzdálenosti mezi Spletem a Dubrovnikem. Tento přístav všechny výše uvedené podmínky splňuje, a navíc byl v požadovaném období mezi podzimem 2022 a jarem 2023 schopen nabídnout dostatečnou kapacitu pro překládku a skladování

uhlí i napojení elektrizovanou železniční tratí přes hornaté vnitrozemí Bosny a Hercegoviny na evropskou železniční síť.“

Námořní část přepravy byla také ještě celkem jednoduchá, realizována byla plavbou jediné lodě jménem Artvin, která z Bornea vyplula 1. října 2022 a k molu přístavu Ploče přirazila 5. listopadu 2022. Zde byla neprodlené zahájena vykládka a postupná překládka do železničních



Jeden z posledních vlaků, resp. jeho první polovina, stoupá kaňonem řeky Neretvy nedaleko Mostaru 14. března 2023.

FOTO: MARTIN BOHÁČ

vozu a postupný odvoz do zhruba 1 400 kilometrů vzdálených Dětmarovic. Pro přepravy byly využívány zejména pravidelně pendlující vozy Falls a další vozy podobné konstrukce, příležitostně doplňované zpětně vytěžovanými soupravami od z České republiky exportovaného hnědého uhlí a kovového odpadu. V druhém případě šlo o vysokostěnné vozy, na jejichž vykládku není dětmarovická elektrárna přizpůsobena a které musely být v terminálu v Bohumině-Vrbici (zde rozvíjí svoje aktivity i ČD Cargo) přeloženy do vozů Falls. Na přepravě se podílela řada dopravců, jako – pro evropskou železnici bohužel příznačnou – zajímavost můžeme uvést, že jen na území bývalé Jugoslávie se pravidelně střídaly čtyři lokomotivy čtyř dopravců. Nejprve to na krátkém úseku v Dalmácii byl chorvatský soukromý dopravce ENNA, dále v Bosně nejprve ŽFBiH a následně ŽRS a v chorvatské Slavonii pak státní HŽ Cargo. Na českém území byl kontrakt rozdělen na zhruba dvě poloviny mezi ČD Cargo a PKP Cargo International a cel-

vozu a postupný odvoz do zhruba 1 400 kilometrů vzdálených Dětmarovic. Pro přepravy byly využívány zejména pravidelně pendlující vozy Falls a další vozy podobné konstrukce, příležitostně doplňované zpětně vytěžovanými soupravami od z České republiky exportovaného hnědého uhlí a kovového odpadu. V druhém případě šlo o vysokostěnné vozy, na jejichž vykládku není dětmarovická elektrárna přizpůsobena a které musely být v terminálu v Bohumině-Vrbici (zde rozvíjí svoje aktivity i ČD Cargo) přeloženy do vozů Falls. Na přepravě se podílela řada dopravců, jako – pro evropskou železnici bohužel příznačnou – zajímavost můžeme uvést, že jen na území bývalé Jugoslávie se pravidelně střídaly čtyři lokomotivy čtyř dopravců. Nejprve to na krátkém úseku v Dalmácii byl chorvatský soukromý dopravce ENNA, dále v Bosně nejprve ŽFBiH a následně ŽRS a v chorvatské Slavonii pak státní HŽ Cargo. Na českém území byl kontrakt rozdělen na zhruba dvě poloviny mezi ČD Cargo a PKP Cargo International a cel-

kem bylo z Ploče do Dětmarovic dopraveno 60 vlaků se 70 tisíci tunami černého uhlí.

S přístavem Ploče se pak pojí i nejzajímavější část trasy vedoucí po jednokolejné elektrizované trati napříč Bosnou přes Mostar a Sarajevo, kde mezi těmito dvěma městy překonává značný výškový rozdíl přes sedlo Ivan, pod kterým prochází ve výšce 871 m nad mořem vrcholovým tunelem, dlouhým 3 220 m. Nejnáročnějším úsekem pak je část mezi stanicí Konjic a tímto tunelem, resp. stanicí Bradina, kde na vzdálenost zhruba 10 km vzdušnou čarou trať překonává výšku 600 metrů. Tohoto převýšení je dosaženo složitou soustavou serpentín, viaduktů a smyčkových tunelů, z nichž nejpůsobivější část se nachází nad obcí Ovčari, kde se vlak zjeví svému pozorovateli z jednoho místa celkem třikrát. Tato trať byla postupně budována od dvacátých let minulého století až do poloviny let šedesátých, a to jako náhrada úzkorozchodné tratě Metković – Sarajevo z 19. století. Provoz na nové trati byl zahájen v roce 1966, od počátku v elektrické trakci 25 kV/50 Hz a zajímavostí je, že jako první byl vybudován zmíněný vrcholový tunel Bradina, který byl do provozu uveden již v roce 1931, a to ještě jako součást původní úzkorozchodné tratě, i když samozřejmě již v parametrech pro normálněrozchodný provoz. Mezi Mostarem a Sarajevem jsou všechny delší těžší vlaky, tedy i vlaky s uhlím do Dětmarovic, děleny z provozních důvodů na dvě části, v úseku Konjic – Bradina ještě s postrkem, přičemž provoz zde zajišťují výhradně lokomotivy řady 441 ŽFBiH.

MARTIN BOHÁČ



A do třetice stejný vlak před cílem své dlouhé cesty, 18. března 2023 v Bohumině-Vrbici, v čele s lokomotivou 363.047 ČD Cargo

FOTO: PETR MICHNÁČ

## CNP Horní Dvořiště

**V** dnešní malé reportáži navštívíme pohraniční přechodovou stanici Horní Dvořiště ležící na samém jihu Čech, na trati z Českých Budějovic do rakouského Summerau a dále do Lince. Zdejší pracoviště centrální nákladní pokladny (CNP) pokrývá poměrně rozsáhlý obvod zahrnující stanice od Holkova po Horní Dvořiště a lokálku do Vyššího Brodu.

V současné době probíhá ve většině přidělených tarifních bodů poměrně čilá nakládka dřeva a není výjimkou, že „manipulák“ z Kaplice do Horního Dvořiště veze i přes deset ložených vozů. Zaměstnankyně CNP mají na starost i běžnou agendu pohraniční přechodové stanice. Přes PPS Horní Dvořiště jsou denně trasovány tři „směsky“ z Českých Budějovic do Lince plus další ucelené vlaky například s plechy do Mladé Boleslavi, se struskou do Prahy-Radotína, s novými automobily do zahraničí apod. Na nudu si zde rozhodně nemůžou stěžovat, zvláště když je pozice nákladní pokladny rozšířena ještě o činnost vozové disponentky

a o obsluhu kolejové váhy a rámu na měření radioaktivity. Pracoviště je obsazeno po celý týden v denních směnách, v pracovní dny pak i v nočních, s přerušením pracovní doby.



Jiřina Hanzalíková

CNP v Horním Dvořišti zajišťuje nejen běžnou agendu, ale stará se rovněž o všechny přepravy realizované našimi pobočkami. Ta rakouská zahájila svoji činnost v lednu 2019, německá pak v dubnu 2020. Hned na začátku jejich činnosti bylo nutné vyřešit, jakým způsobem budou pořizována data o zásilkách přepravovaných pobočkami do informačních systémů ČD Cargo. Pořizování přímo na pobočkách nepřicházelo do úvahy a při posuzování různých variant byla

jako neoptimálnější vybrána možnost pořizování dat pracovištěm CNP v Horním Dvořišti. „Zajišťujeme evidenci veškeré činnosti obou našich zahraničních poboček,“ konstatuje paní Jiřina Hanzalíková, vozová disponentka a nákladní pokladní z Horního Dvořiště. „ZVidně nám e-mailem předhlašují všechny vlaky. Ty už buďto jedou s nákladním listem, případně nákladní list vytvoříme my. Všechna data pořídíme do CNP a zároveň vedeme i tabulku, kde sdílíme všechna potřebná data s OPT Olomouc. Celkem jsme identifikovali 12 variant přeprav našich poboček,“ popisuje systém práce paní Hanzalíková. Měsíčně zaevidují v Horním Dvořišti okolo 400–500 vlaků, z toho každý může mít i několik nákladních listů. To jen pro představu o rozsahu agendy. Veškerá činnost se řídí Směrnicí POB-60-B-2020 o přepravním odbavení zásilek, která stanovuje konkrétní postupy. „I přesto, že postupy jsou nastavené, každý den je jiný a je to hodně o operativě a samozřejmě o komunikaci s pracovníky poboček. Jsem ale ráda, že na pobočkách i na odúčtovně jsou s naší prací spokojeni. My jsme si také rychle museli zvyknout na nové věci, ale pokud můžu hovořit i za kolegyně, práce je pestrá,“ uzavírá náš rozhovor paní Hanzalíková. Spolupráce s pobočkami je věcí relativně novou a je dobře, že se jí podařilo nastavit ke spokojenosti všech zúčastněných.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH



# Náborová kampaň na Ústí...

**J**edním z důležitých bodů personální strategie schválené na příštích pět let vrcholovým vedením společnosti ČD Cargo je i výrazná změna v personálním marketingu.

Ta se týká i náboru nových zaměstnanců. Tento úkol stojí před **Barborou Meixnerovou**, vedoucí náboru personálního managementu. „Prostředí železnice je pro mě nové, ale s náboru mám zkušenosti z předchozích let,“ říká Bára a dodává: „V Cargu pracuje spousta zajímavých lidí, ráda bych s nimi spolupracovala a zapojila je do náboru. Mají velký potenciál, tak proč by měl být na billboardu model z fotobanky? Určitě budou lepší volbou naši posunovači nebo strojvedoucí. Chtěla bych, aby Cargo i díky nim veřejnosti a potenciálním zájemcům o práci přiblížilo co nejvěrněji naši firemní atmosféru a prostředí, ve kterém stojí za to pracovat.“ „Naším cílem je odpoutat se od zažitých rutiny,

kdy nábor spočíval v inzerci na portále a pak se čekalo, jestli se někdo ozve,“ přidává se Ing. **Josef Kreische**, vedoucí oddělení personálního managementu. „Máme v plánu náborové kampaně, postavené na různých komunikačních kanálech, vyzkoušíme reklamní spoty v rádiu, billboardy, chceme využít potenciál našich budov, které jsou viditelné jak z železnice, tak z cest, již jednáme o inzertních plachtách na těchto budovách. Současná situace na trhu práce je velmi složitá, proto je potřeba využít všech možností v náboru, které se doposud na Cargu přehlížely. Toto jsou úkoly, za kterými si stojíme,“ zakončuje Ing. Kreische. A jak to vypadá v realitě? Pojďte se podívat...

Je čtvrtek 16. února ráno, když se v areálu SOKV v Ústí nad Labem schází tým tvořený fotografem, členy personálního managementu a vedením společnosti. Následuje krátká porada u ředitele SOKV Ing. Rešla, kde se řeší plán focení reklamní kampaně na nábor provozních zaměstnanců.

Během chvilky se přemísťujeme na plac. V hlavách se všem honí myšlenky, jak to budeme organizovat. Pro řadu z nás je to premiéra, ale zároveň chuť do nové práce, očekávání, a hlavně představa „naší vlastní“ kampaně. To nás motivuje k činnostem, které jsme doposud ještě nedělali. Jako první se jde do opravny, kde budeme fotit svářeče. Rychlé seznámení s Davidem Lendvayem, který práci svářeče dělá už nějaký pátek a můžeme začít. Fotograf vybírá místo na focení, řeší se světlo, do rukou dostáváme zrcadla, stejná, jak je znáte z filmu nebo televize. Učíme se je nastavovat tak, aby odrážela světlo do tváře Davida a jde se fotit. Nejdříve několik fotek při sváření, je třeba dodržovat všechna bezpečnostní nařízení, což zvládáme, pak se svářečka vymění za rozbrušovačku a my žasneme nad ohňostrojem, který vidíme. Fotky cvakají jedna za druhou, do toho ohlušující rachot rozbrušovačky, kolegyně mi dávají gesty najevo, že to je to správné, co potřebujeme zachytit na fotografii. Hotovo a jde se za opraváři kolejových vozidel a elektrikáři. Tady je pracovní prostředí výrazně jiné, oddělení oprav rychloměrů vládne Laura Kunertová. Opět rychlé seznámení, výběr místa a už to jede. Po pár fotkách všichni podezříváme Lauru, že už někdy reklamu fotila. Je tam, kde má být, tváří se přesně tak, jak fotograf potřebuje, gesta profi, tady jsme rychle hotovi. Poslední pracoviště před pauzou na oběd je u elektrikářů. Tam už si všichni připadáme jako zkušení profesionálové. Každý už ví, kde má stát, co a jak držet, jak se tvářit. Cvak, cvak, osciloskop do pozadí, cvak, hotovo. Uf, jsme rádi, že si můžeme na chvíli sednout, občerstvit se a jde se znovu na věc. Tentokrát na nás čeká v PJ parta posunovačů s vozmistrem a nakonec strojvedoucí. Fotí se v exteriéru, je chladno, po chvíli nám svítí červené nosy. Nevadí, fotograf si s nimi nějak po-



Focení je v plném proudu

FOTO: PETR TOBIÁŠ

radí. S partou posunovačů je veselo, jsou to zkušení chlapi, kteří znají svoji profesi a přesto, že není jednoduchá, dokážou se u ní zasmát. Jako třetí na dortu si necháváme focení strojvedoucího. Fotíme na Esu, stanoviště strojvedoucího, strojovna, exteriér u mašiny, přemísťujeme se na Traxse, kde je výrazně modernější stanoviště, navíc strojvedoucí má na sobě cargáckou mikinu, která barevně ladí se stanovištěm. „Paráda“, libuje si fotograf, „to bude dobře vypadat na vizuálech“. Slunce pomalu zapadá a my končíme s focením. Unavení, zmrzlí, ale s pocitem dobře odvedené práce. Máme spousty krásných fotek, fajn lidí, kteří mají svoji práci rádi, jsou hrdí na svou firmu, a které využijeme v naší další činnosti. To, jestli se dílo podařilo, budete moći posoudit vy sami v nadcházejícím období, kdy se začnou fotografie objevovat v různých médiích. Poděkování patří všem, kdo celou akci připravili, zajistili, zúčastnili se a zrealizovali.

TEXT: PETR TOBIÁŠ



Práce s úhlovou bruskou FOTO: VLASTIMIL HYBRANT

## Moc mě těší, že si mé práce vážím...

Jednou z účastnic focení kampaně ze strany zaměstnanců ČD Cargo byla i **Laura Kunertová**. Její životní příběh je natolik zajímavý, že mi to nedalo a udělal jsem s ní rozhovor.

► **Lauro, před rozhovorem jste mě upozornila, že zadržáváte, já jsem si toho ale nevšiml, co jste tím myslela?**

Pocházím z Rumunska, takže moje čeština není tak dobrá. S rodiči jsem po revoluci odjela do Německa, ale tam jsem dlouho nepobyla. Potkala jsem zde Češku, která mě vzala k sobě na návštěvu do Ústí nad Labem. Tam jsem se seznámila se svým budoucím manželem. Dnes je tomu už dvacet sedm let, co jsme spolu.

► **Vzpomenete si jaké byly Vaše začátky, když jste přijela do Ústí?**

No, docela těžké, rodiče zůstali v Německu a já tady začala sama. První bylo naučit se co nejrychleji jazyk, abych se domluvila. Naštěstí mi jazyky jdou, po půl roce jsem se hlásila o první práci. Samozřejmě v Čechách je odlišná kultura. Rumuni jsou více bezprostřední, přátelští, otevření, tolik se nestresují a neřeší moc budoucnost. S manželem jsme začínali od nuly, ale mládí, chuť postavit se na vlastní nohy a vybudovat si v této zemi zázemí nám pomohly překonat všechny těžkosti, které jsou spojené s tak velkou změnou. Jsem velmi pozitivní člověk, a proto jsem věřila, že se nám to povede.

► **Pracujete v SOKV, měla jste nějaký vztah k železnici?**

Ne, ne, v Rumunsku jsem vystudovala střední školu se zaměřením na chemii. Po škole jsem

přijela do Čech a začala pracovat jako prodáváčka. Pak jsem řadu let pracovala ve firmě, která vyrábí písty, kde jsem řešila reklamace. Po nějaké době jsem si uvědomila, že potřebuji změnu. Naskytla se mi práce v Cargu, kterou jsem přijala. Nebylo to však jednoduché rozhodnutí. Znamenalo to po tolika letech opustit práci, kde jsem už vše znala a pustit se do něčeho úplně nového, pro mne neznámého. Avšak touha po změně byla silnější. Šla jsem na pohovor k vedoucímu panu Valinskému a uspěla jsem. Vysvětlil mi vše o ČD Cargo a chod celého depa v Ústí nad Labem. Nastoupila jsem a již pátým rokem pracuji na dílně oprav rychloměrů. Měla jsem veliké štěstí na kolektiv. Zaučila jsem se a navíc jsem měla kolegu, který je sice dnes už v důchodu, ale je to

takový můj přítel na telefonu. Kdykoliv mu můžu zavolat a konzultovat s ním problémy, které se v práci vyskytnou.

► **Na Cargu pracujete pět let, jak se Vám tu líbí, jak vidíte svoji další kariéru?**

I po těch pěti letech je to pro mne stále zajímavá práce. Dnes neopravuji jen rychloměry, firma také využívá moji znalost němčiny, z které mám státní zkoušku. Jsem kontaktní osoba pro německé techniky, kteří k nám jezdí na servis TRAXXů. Takže překládám, tlumočím, účastním se různých jednání a schůzek, kde uplatňuji nejen svoji znalost němčiny, ale i angličtiny. Průběžně studuji drážní techniku a s tím spojenou specifickou slovní zásobu, což je důležité pro moji komunikaci mezi německými a našimi kolegy. Dá se předpokládat, že mechanické opravy rychloměrů s rozvojem digitalizace budou ubývat, to je vývoj, proto se v budoucnu nebudu

bránit dalšímu posunu ve své kariéře na Cargu. Jsem otevřená, vítám každou změnu, která je smysluplná, chci se učit novým věcem.

► **Co byste řekla lidem, kteří přemýšlí o práci u Carga, doporučila byste jim práci v Cargu?**

Ve své pracovní kariéře jsem se doposud nesetkala s takovou podporou a lidským přístupem bez ohledu na jaké pozici v Cargu pracujete. Respekt vedoucích se dá získat různými způsoby, ale tady v Ústí si ho získávají lidským přístupem. Moc mě těší, že si mé práce vážím a říkám to upřímně, od srdce. Takže, pokud někdo přemýšlí nad prací v Cargu, ať do toho jde naplno, ať se nebojí. A jestli bych doporučila práci v Cargu? Tak, pracuje tady můj manžel i švagrová, co víc dodat.

► **Když zrovna nepracujete, jaké máte koníčky, jak trávíte svůj volný čas?**

Velmi ráda sportuji. V mládí jsem cvičila gymnastiku, což už teď nejde, ale cvičení jsem stále věrná. V posilovně jsem jako doma a v kombinaci s jógu je to potřebná dávka pohybu, která mi dělá radost. Díky MultiSport kartě, na kterou mi přispívá zaměstnavatel, mohu využívat různá sportovní zařízení v Ústí. Ráda také čtu, a to především historické romány, Osmanská říše, Tudorovci, Alexandr Veliký, to jsou moji favorité. Také cestování je mým koníčkem, a to nejen do Německa za rodiči nebo Rumunsku za přáteli, ale i na rodinnou dovolenou, kdy využívám možnosti peněžitého příspěvku od firmy.

Lauro, moc Vám děkuji za rozhovor, držím Vám palce, ať se Vám nadále daří v pracovním i osobním životě a doufám, že Váš příběh bude inspirací všem, kteří ještě váhají s kariérou na železnici.

PŘIPRAVIL: PETR TOBIÁŠ



Laura Kunertová FOTO: VLASTIMIL HYBRANT



# Skokem na vodních lyžích za zlatem

**D**nešní díl o zájmech a zálibách našich zaměstnanců nás přivedl k vodnímu sportu. Přesto, že prožíváme přímo ukázkové aprílové počasí, myšlenky na sluníčko a odreakování se u vody, už se blíží. Letní atmosféru se budeme snažit navodit i my, malou reportáží z vodního lyžování.

Vodní lyžování je individuální sport, který se provádí na speciálních vodních lyžích s použitím tažného člunu nebo vleku. Tento sport se provozuje v areálech vodního lyžování na stojaté i tekoucí vodě se speciálním vybavením. Pro úspěšnou jízdu na vodních lyžích je nutná dostatečná rychlost, rovnováha a jistá míra koordinace celého těla. Vodní lyžování není jenom jízda za tažným člunem. Součástí vodního lyžování je vyhýbání se vytyčeným bójkám ve slalomové dráze nebo nájezdy a skoky na odrazových můstcích. Další podrobnosti a zajímavosti týkající se tohoto sportu nám prozradil pan **Dominik Hofbauer**, specialista v opravárenství z SOKV České Budějovice.

**► Jaké byly Vaše začátky s tímto sportem. Jak dlouho se mu věnujete a co Vás k němu dovedlo?**  
Jako malý kluk jsem zkoušel několik sportů a koníčků, ale k vodě jsem měl nejbližší. A to doslova ☺. Nedaleko mého bydliště v Kostelci u Jihlavy sídlí tréninkové středisko Klubu vodního lyžování Slavoj Kostelec, kde se jezdí na místním rybníku Silniční. Tento klub je jediným pro vodní lyžování na Vysočině a jeho počátky se datují do roku 1969. Ale abych odpověděl na Vaši otázku, vodnímu lyžování se věnuji od osmi let, protože mě tento sport opravdu velmi lákal. Po dalších osmi letech jsem měl kratší přestávku v důsledku vážného zranění, ale v rekonvalescenci jsem působil alespoň jako trenér a řidič tažného člunu.

**► Zmínil jste Klub vodního lyžování – jak dlouho jste jeho členem a co toto členství obnáší?**

Do klubu vodního lyžování jsem se přihlásil jako člen v roce 1998 a postupně se vypracoval v nadějněho lyžaře. Obnášelo to velkou

fyzickou i psychickou zátěž, protože závody se konaly vždy mimo domov po celé České republice i v zahraničí. Jako u každé záliby, člověk svým způsobem překonává své dosavadní možnosti a cíle, které posouvá dál a dál. Pravidelným tréninkem a pilí odbouráváte i strach z možných pádů apod. Členství v klubu je především o trénování různých typů jízd na vodních lyžích. Trénuji sebe, ale nyní také děti a mladistvé. V Klubu vodního lyžování trénujeme děti od sedmi let věku, což je nevhodnější věk pro začátek tohoto sportu. Trénujeme převážně v Kostelci na rybníku a momentálně je nás sedm aktivních lyžařů (tři z nás se pravidelně umísťují na stupních vítězů na mistrovství ČR ve vodním lyžování). Trénuji mládež, ale zároveň i sebe s cílem zúčastnit se dalšího mistrovství ČR a dalších evropských soutěží. V mém věku je to však už značně obtížné, abych se fyzicky vyrovnal mladým závodníkům.

**► Mohl byste našim čtenářům přiblížit disciplíny, v kterých se soutěží?**

Vodní lyžování má tři základní disciplíny, ze kterých se generují body. **Slalom** – zde musí lyžař objet šest bójí v určité rychlosti. Po objetí se rychlost zvyšuje a zkracuje se tažné lano. Vyhrává lyžař, který objede nejvíce bójí na nejkratším laně. **Figurální jízda** – zde má lyžař dva průjezdy po dvaceti vteřinách. V tomto časovém limitu musí předvést co nejvíce triků na jedné lyži. Jako triky se považují různé otočky



kolem lana, salta a přeskoky přes lano. Každý cvik je jinak bodovaný a vítězí lyžař s nejvyšším počtem bodů. **Skok do dálky** – v této, pro mě nejoblíbenější disciplíně, najíždí lyžař ve vysoké rychlosti na tzv. můstek, což je nakloněná rovina o výšce 150–180 cm nad hladinou vody a skočí do dálky. Pro hodnocení se měří vzdálenost dopadu lyžaře na vodní hladinu. Po zájetí těchto disciplín se počítá tzv. kombinace, je to taková čtvrtá disciplína, kdy se sečtou vygenerované body z předešlých disciplín a vyhodnotí se tak hlavní vítěz této kombinace.

**► Víme, že právě Vy jste jedním z těch úspěšnějších vodních lyžařů, kteří se umísťují na stupních vítězů. Mohl byste nám prozradit jaké jsou Vaše dosavadní úspěchy?**

Aby se lyžař mohl zúčastnit mistrovství ČR, musí splnit určité limity pro dané disciplíny v republikových závodech. Kvalifikační pro mistrovství Evropy je umístění na stupních vítězů v mistrovství ČR. Moje první mistrovství ČR + SR bylo v roce 2000 ve slovenské Blatné, kde jsem byl vicemistr ve skoku do dálky. Následovalo mistrovství Evropy v Itálii v Recetto, kde jsem byl v ten samý rok také vicemistr.

Následující rok, po splnění limitů, proběhlo mistrovství ČR v domovském Kostelci, kde jsem se stal mistrem ČR. Potom následovala vlivem úrazu delší pauza od závodního lyžování. Pokračování úspěšné kariéry začalo v roce 2020, kdy jsem opět po splnění limitů startoval na mistrovství ČR v Mělicích a zde jsem obsadil první místo ve skoku a tím se kvalifikoval na mistrovství Evropy ve španělské Seseňe. V roce 2021 probíhalo mistrovství ČR v kategorii seniorů na Hracholuské přehradě u Plzně, kde jsem skončil jako vicemistr v dané kategorii. Následoval závod Absolutní mistrovství ČR + SR, kde jsem se umístil také jako vicemistr. V roce 2022 se kromě republikových závodů, konalo i Absolutní mistrovství ČR + SR, tentokrát v Pardubicích, kde jsem se umístil na druhém místě. Pro letošní rok 2023 mám v plánu, pokud to zdraví dovolí, opět umístění na stupni vítězů na Absolutním mistrovství ČR + SR a tím bych se rád kvalifikoval na mistrovství Evropy do Francie a zúčastnil se také vyhlášených závodů ve skoku v německém Feldbergu, kde se sjede konkurence nejlepších skokanů v Evropě.

Děkuji moc za rozhovor a přeji Vám úspěšnou sezonu, a to nejen na vodě. ☺

TEXT: MICHALA GRÜNBAUM  
FOTO: ARCHIV DOMINIKI HOFBAUERA



## Valná hromada Česko-maďarské obchodní komory

**M**Maďarsko je významnou tranzitní zemí pro střeoevropské státy ve směru na Balkán a Střední východ včetně Asie.

ČD Cargo vědomo si tohoto významu, založilo v roce 2020 společnost CD Cargo Hungary (100% dceřiná společnost CD Cargo Slovakia), která v říjnu téhož roku získala licenci k provozování železniční nákladní dopravy v této zemi.

V minulém roce dopravce CD Cargo Hungary přepravil 824 tisíc tun zboží. Celkově bylo v roce 2022 při vývozu/dovoze a tranzitu přes Maďarsko s účastí ČD Cargo přepraveno 832 tisíc tun zboží. K rozvoji vztahů s existujícími i potenciálními klienty využívá ČD Cargo též svého členství v Česko-maďarské obchodní komoře (ČMOK). Dne 23. února se uskutečnila valná hromada komory, na které byla schválena vý-



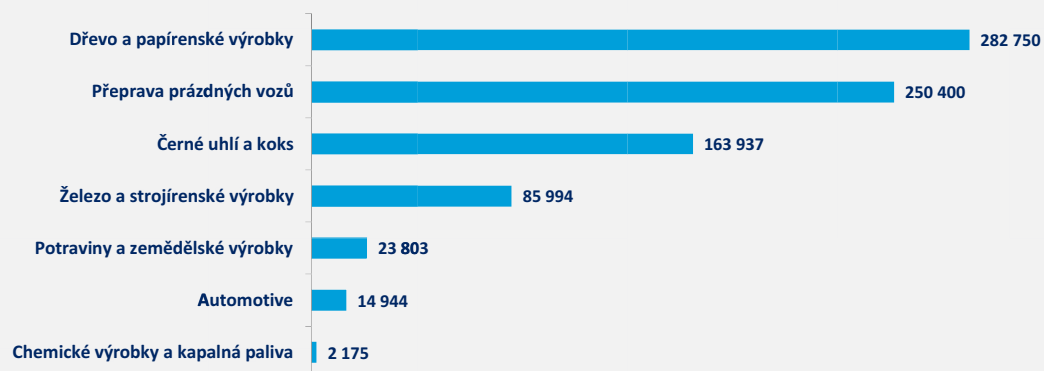
Lokomotivy CD Cargo Hungary zajišťují na maďarských tratích i odklonovou vozbu pro jiné dopravce.

FOTO: PETER MELICHER

roční zpráva, zvoleny orgány a projednán program a plán akcí na rok 2023. Mezi diskutovaná témata v tomto roce bude patřit měnová politika, energetika a aktuální ekonomická situace.

MICHAL VÍTĚZ

### Objemy přeprav 2022 (tuny) CD Cargo Hungary, Kft.



GRAF: LEONA PECKOVÁ



# Singapur a kolejová doprava



Singapur, plným názvem Singapurská republika, je městský stát v jihovýchodní Asii na stejnojmenném ostrově a přilehlých ostrůvcích. Od Malajsie je oddělen Johorským průlivem. Na jihu hraničí s Indonésií. Žije zde přibližně 5,87 miliónu obyvatel a Singapur se může pochlubit třetí největší hustotou osídlení na světě. Úředními jazyky jsou angličtina, čínština, malajština a tamilština, ve veřejném prostoru, jako je například veřejná doprava, ovšem zcela dominuje angličtina v mluvené i psané podobě. Většinovým etnikem jsou Číňané, následovaní Malajci a Indy. Moderní Singapur vznikl v roce 1819 jako obchodní základna Britského impéria. Po britské kapitulaci 15. února 1942 byl okupován Japonskem a po skončení války se vrátil pod britskou kontrolu, v roce 1959 získal samosprávu a v roce 1963 se stal součástí nově vzniklé federace Malajsie. Již o dva roky později byl z federace vyloučen a stal se nezávislou zemí. Po těžkých začátcích státu v šedesátých letech a navzdory nedostatku přírodních zdrojů se Singapur rychle rozvinul a stal se jedním z asijských tygrů, jejichž úspěch je založen na zahraničním obchodu a strategii daňového ráje. Vykazuje vysokou úroveň vzdělávání, zdravotní péče, kvality života a osobní bezpečnosti.

## Městská veřejná doprava

Veřejná, a to nejen kolejová doprava odpovídá vysoké úrovni fungování celého státu, resp. města a její historie sahá do 19. století. Jako první začala v Singapuru jezdit parní tramvaj, a to již v roce 1886. Podnik to však nebyl příliš úspěšný a po několika pokusech o prodej největšímu investorovi byl jeho provoz v roce 1894 zastaven. O deset let později byl učiněn pokus s tramvají elektrickou, jejíž provoz byl zahájen v roce 1905 a ukončen v roce 1927. Mnohem úspěšnějším podnikem bylo až zavedení trolejbusů ve druhé polovině dvacátých let, které v letech 1926 až 1927 postupně zcela nahradily elektrickou tramvaj a které byly provozovány až do roku 1962.

Po likvidaci trolejbusů nesly celou tíhu městské dopravy pouze autobusy provozované částečně i jako dvoupatrové, doplňované taxi a cy-



Renovovaná budova původního nádraží FOTO: MARTIN BOHÁČ

klorikšami. Takto řešená městská doprava byla v té době již pochopitelně zcela nevyhovující, a proto se již v šedesátých letech, zvláště po získání samostatnosti v roce 1965, začaly objevovat snahy o vybudování moderního systému městské kolejové dopravy na bázi metra. První plány byly vypracovány v roce 1967, a to s podporou *Rozvojového programu OSN*, ale stavba byla zahájena až v roce 1983, a první, šest kilometrů dlouhá trasa mezi stanicemi Yio Chu Kang a Toa Payoh byla uvedena do provozu v roce 1987 a stala se základem pozdější *Severojižní linky (North South Line)*. Dnes tento výkonný systém metra pokrývá šesti linkami o celkové délce 231 km a 134 stanicemi celý městský stát a funguje pod (v anglofonním světě obvyklým názvem) *Mass Rapid Transit (MRT)*. Linky MRT vedou v centrální části města (*downtownu*) pod zemí a v okrajových částech pak vyjíždějí na vyvýšené estakády, přičemž velmi vhodně zapadají do velmi moderně řešeného rázu celého města. Systém je provozován dvěma firmami. První nese pro česky mluvícího návštěvníka velmi podivně znějící název *SMRT Corporation* a druhá pak *SBS Transit*. Obě tyto společnosti také provozují několik automatických linek systému *Light Rail Transit (LRT)* s pryžovými pneumatikami v podobě několika

separátních částí lehké železnice (v některých případech i monorailů), jde například o letiště Singapore Changi, rekreační oblast ostrova Sentosa nebo některé odlehlejší rezidenční čtvrtě, jako je například oblast Waterway na severovýchodě ostrova nebo Bukit Panjang v jeho centrální části. Dále tyto společnosti

do provozu nové nádraží Tanjong Pagar. Během 2. světové války sehrála zdejší železnice jednu velmi neblahou úlohu – v létě 1942 posloužila k přepravě několika set tisíc britských, amerických, kanadských, australských, novozélandských a holandských válečných zajatců, zajatých Japonci po pádu Singapuru v únoru 1942 a vězňů v místní věznicí Changi. Transporty, z nichž první byl vypraven 19. června 1942, směřovaly do okupovaného Thajska na stavbu známé *Železnice smrti*, která po svém dobudování v roce 1943 spojovala Thajsko a Barmu. Železnice z Malajsie do koncového nádraží Tanjong Pagar sloužila ve víceméně nezměněné podobě i v poválečné době i po osamostatnění ostrova v roce 1965. V té době však jednokolejná neelektrizovaná trať o metrovém rozchodu přestala vyhovovat nárokům bouřlivě se rozvíjejícího města a spojení s Malajsií. Proto se v sedmdesátých letech objevil návrh trať zdvojkolejnit a elektrizovat, otevřít řadu nových stanic a zavést zde výkonnou příměstskou dopravu. V devadesátých letech ale bylo od této myšlenky upuštěno a naopak bylo směřováno k dohodě o zrušení metrové železnice na území Singapuru, resp. jejím zkrácení do stanice Woodlands v těsné blízkosti Johorského průlivu. Provoz na vnitroměstské části železnice do nádraží Tanjong Pagar byl zastaven k 1. červenci 2011, ale nádraží Tanjong Pagar úplně neza-



Intenzivní autobusová doprava v širším centru města FOTO: MARTIN BOHÁČ

provozují i městskou autobusovou dopravu. Kromě toho jsou v okrajových částech města součástí veřejné dopravy i visuté lanové dráhy.

## Železnice

V dnešním Singapuru existuje i „klasická“ železniční doprava, ovšem tento dopravní mód zde v současnosti hraje jen zcela marginální roli. První železnice se v zde objevila v roce 1877, kdy byl uveden do provozu kolejový systém v oblasti přístavu Tanjong Pagar obsluhující přístavní mola a nábrežní skladiště. Dálková železnice spojující Singapur s Malajsií byla vybudována až v letech 1899–1903 a její koncové nádraží stávalo (resp. jeho budova stále stojí) nedaleko přístavu Tanjong Pagar. Důležitou událostí byla změna trasy železnice v centrální oblasti Singapuru v roce 1932, kdy byla opuštěna východní trasa přes stanici Newton a byla zprovozněna západní trasa a zároveň uvedeno

niklo, neboť jeho původní budova je v současné době citlivě renovována a bude zakomponována do nové stanice *Okružní linky (Circle Line)* číslo 6 systému MRT, jejíž poslední úsek je v této oblasti budován, a který bude uveden do provozu v roce 2025.

## Železniční nákladní doprava

Zajímavou otázkou je otázka nákladní železniční dopravy. V historii určitě existovala, ale dnešní přístav na železnici napojen není, i přesto, že se jedná o jeden z nejvýznamnějších světových přístavů a důležitý intermodální hub celé jihovýchodní Asie. Pouze existují návrhy, které by výkonnou železnici propojily Singapur s Malajsií, Thajskem, Laosem a Čínou, ale v tomto případě jde spíše o představy politiků, především zřejmě čínských.

MARTIN BOHÁČ



Vlak systému SMRT FOTO: CALVIN TEO – COMMONS.WIKIMEDIA.ORG