

Cargovák



Úvodní sloupek

Objem přeprav po železnici stále klesá

V lednovém Cargováku jsme čtenářům v poměrně obsáhlém pojednání přiblížili vývoj přeprav v roce 2024. Připomeňme, že za loňský rok jsme v tuzemsku převezli cca 50 mil. tun zboží, což představuje meziroční pokles o zhruba 7 %. Srovnáme-li loňské výsledky s rokem 2022, pak se dostaneme ještě k hrozivěji vypadajícímu číslu 18 %. Ve skutečnosti se tak ukazuje nereálnost evropských plánů o převodu přeprav zboží ze silnice na železnici. Pokles se rozhodně netýká jen naší společnosti. Celkové výkony realizované všemi nákladními dopravci na síti Správy železnic meziročně poklesly o téměř 800 mil. hrtkm, což představuje 2,5 %. A ani lednové statistiky nevyznívají příliš pozitivně, protože celkové výkony všech dopravců opět poklesly, a to o 5,5 %. Ale nechme už čísla čísl. Pokles výkonů dnes hlásí i téměř všichni velcí zahraniční

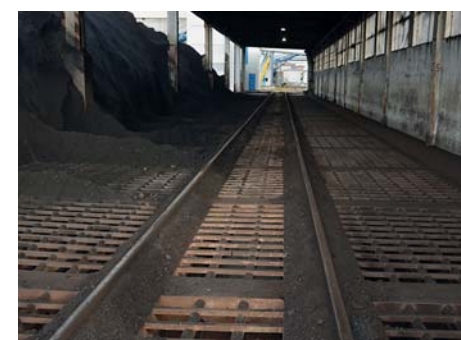
železniční dopravci. Výsledky DB Cargo jsou alarmující, dopravce dlouhodobě vykazuje ztrátu, která dnes dosahuje několika miliard Euro. Na PKP Cargo musela být ustanovena ochrana před věřiteli, s finančními problémy se potýkají v Itálii i Francii. V pololetí ohlásilo propad přepravních objemů a ztrátu i švýcarské cargo. Evropský průmysl stahuje ke dnu vysoká cena elektrické energie, kterou zcela zásadně ovlivňuje cenová hladina emisních povolenek. A nedaří-li se našim zákazníkům, nemůže se dobře dařit ani nám. Navíc v případě železniční nákladní dopravy jsou dopady Green Dealu opravdu kontraproduktivní. Přicházíme o přepravu fosilních paliv do elektráren a tepláren a na straně druhé čelíme, stejně jako průmysl, prudkému zdražení ceny trakční elektrické energie, čímž dochází k dalšímu zhoršení naší konkurenceschopnosti vůči dopravě silniční.

MICHAL ROH

Obsah

Má spolupráce s teplárnami perspektivu?

03 Odpověď na tuto otázku se snažíme najít v reportáži o spolupráci ČD Cargo s českobudějovickou teplárnou. Objem přeprav hnědého uhlí stále klesá, v Českých Budějovicích však brzy vyrostou zařízení na energetické využití odpadů, tzv. ZEVO.



Výhradní provoz ETCS

04 Někteří odborníci tvrdí, že zavedení výhradního provozu ETCS je srovnatelné s okamžiky, jako byl přechod od parních lokomotiv k elektrickým. My si v krátkém shrnutí přiblížíme vývoj projektu ETCS v ČD Cargo a zhodnotíme přechod na výhradní provoz od 1. ledna 2025.



Zima se v posledních dnech opět přihlásila ke slovu. Spíše však teplotami hluboko pod bodem mrazu než sněhovou nadílkou. Svědčí o tom snímek vlaku NEx 55351 pořízený 15. února 2025 mezi Ješeticemi a Červeným Újezdem. V čele kontejnerové „ucelenky“ z Lampertswalde do Salzburgu stanul v úseku vedoucím přes tzv. Českou Sibiř TRAXX 388.003. **FOTO: LUKÁŠ STREJC**

Obchodu v automotive a v kombi se ujímají nové tváře



V souvislosti se změnami na úseku obchodu došlo od 1. ledna 2025 ke změnám i ve vedení dvou komoditních skupin. Jejich nové „lídry“, Luciu Kliegrovou a Imricha Lelkese si představíme formou krátkých rozhovorů.

► **Popsala byste nám v úvodu krátce co vše reprezentuje komodita automotive? Kdo jsou vaši zákazníci a s kým spolupracujete?**

V naší komoditě se primárně zabýváme přepravou hotových aut ve specializovaných pa-

Lucia Kliegrová

Vystudovala Mezinárodní obchod na Ekonomické univerzitě v Bratislavě a Logistiku a management dodavatelských řetězců na University of Westminster v Londýně. V roce 2008 nastoupila do společnosti ČD Cargo na pozici obchodní manažerky odboru intermodální dopravy a logistiky. Po mateřské dovolené se v roce 2020 vrátila k obchodní činnosti v komoditě automotive. Ve volném čase se věnuje aktivitám v oblasti ochrany životního prostředí a pedagogické činnosti.



Lucia Kliegrová FOTO: SOUKROMÝ ARCHIV

pacitnění nebo zefektivnění již jezdících přeprav, jsou pro nás obrovským motorem do další práce.

► **Jaký očekáváte vývoj v segmentu automotive v roce 2025 a v letech následujících?**

To je velmi těžká otázka, zejména s ohledem na celkové turbulentní změny v automobilovém průmyslu. Ať se ale budou objemy produkce vyvíjet jakkoli, věřím, že stále větší část přeprav aut bude realizována po železnici a celospolečenské ekologické cíle tak nezůstanou jen na papíře. ČD Cargo se přitom musí snažit neustále rozvíjet a zlepšovat, aby i v dalších letech obhájilo pozici jednoho z neúspěšnějších železničních dopravců automobilů v Evropě.

► **Zastával jste vedoucí pozice v intermodálním logistickém sektoru. Jak Vás Vaše předchozí pozice formovaly a ovlivnily Vaši aktuální pozici u ČD Cargo?**

Před nástupem do společnosti ČD Cargo jsem pracoval víc než 20 let v zastoupeních kontej-

Imrich Lelkes

Po studiu managementu na City University Bratislava působil od roku 1998 v pražské kanceláři společnosti A.P. Moller – Maersk, nejprve jako koordinátor na obchodním oddělení, později zastával pozici obchodního ředitele pro Českou a Slovenskou republiku. V letech 2011–2017 pracoval ve společnosti United Arab Shipping Company jako generální ředitel pro region České a Slovenské republiky, Rakouska a Maďarska. Poté se vrátil do společnosti A.P. Moller – Maersk, kde naposledy zastával pozici produktového manažera pro terminály ve střední a jižní Evropě. Od února 2024 má v ČD Cargo na starosti rozvoj a nové projekty intermodálních přeprav, od ledna 2025 řídí obchod v segmentu kombi.

nerových operátorů (Maersk, UASC) ve Střední Evropě, tzn. v zemích bez přímého přístupu k námořním přístavům. Velmi rychle jsem pochopil, že kvalitní řešení pozemní části dopravy za konkurenceschopné ceny může znamenat na trhu velkou výhodu. Proto jsem musel vždycky hledat nejlepší možnosti pro záka-

zníky, což samozřejmě platí i teď, když jsem na druhé straně barikády. Předchozí zkušenosti mi tak pomáhají lépe vnímat aktuální výzvy a flexibilněji reagovat a vytvářet různá přepravní řešení.

► **Jaké jsou hlavní výhody, které ČD Cargo poskytuje svým zákazníkům v oblasti intermodální přepravy ve srovnání s konkurencí?**

ČD Cargo má dlouholeté zkušenosti s intermodální dopravou a má pobočky v řadě zemí Evropy. Tím pádem máme možnost jezdit v rámci Skupiny dlouhé trasy napříč téměř celou Evro-

rech: Severozápadní přístavy (Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam), Jaderské přístavy (Koper, Rijeka) a Baltské přístavy (Gdansk, Gdynia). Námořní rejdari kladou velký důraz na ekologizaci přeprav a maximalizace objemů přepravených po železnici je jedním z nejjednodušších způsobů, jak se dopracovat k ambicióznímu cíli v podobě nulových emisí v nákladní dopravě. Proto pevně věřím, že zájem o naše služby bude růst i na dalších trzích v Německu, Rakousku, Polsku nebo Rumunsku. Očekávám i zvýšení zájmu o vnitrokontinentální vlaky na delší trasy, kde bychom mohli konkurovat silničním dopravcům. Momentálně v tuto chvíli narážíme na chybějící párování obchodů, které by umožnilo obousměrný a tím pádem i efektivní provoz. Jinými slovy řečeno – zákazník má zájem o jednosměrné využití našeho vlaku a od nás očekává, že druhý směr vytižíme z našich zdrojů. Samozřejmě to takto nefunguje. Z tohoto důvodu je produkt „přístav – vnitrozemí“ lépe realizovatelný, protože importní a exportní směry jsou lépe vyvážené.

► **Můžete nám přiblížit nějaké konkrétní projekty, na kterých v rámci „kombi“ v současné době pracují vaši obchodní manažeři?**

Intenzivně nyní pracujeme na novém produktu pro naši dceřinou společnost v Chorvatsku, od ledna už s naším slovinským partnerem vozíme pravidelný kontejnerový vlak z Koperu do Bratislavy. Máme rozpracovaný i projekt směrem na Polsko, kde se nám rysují zajímavé možnosti spolupráce. Na domácím hřišti věřím, že se nám v letošním roce podaří zapojit terminály s majetkovou účastí ČD Cargo (Lovosice, Brno) do sítě pravidelných kontejnerových vlaků.



Imrich Lelkes FOTO: ARCHIV ČD CARGO

pou. Nejdůležitější ale je, že ČD Cargo je finančně zdravá společnost, která má ambice investovat a také růst za hranicemi České republiky, což je mezi bývalými národními dopravci ve střední Evropě unikát.

► **Jaký očekáváte vývoj v segmentu kombinované dopravy v roce 2025 a v letech následujících?**

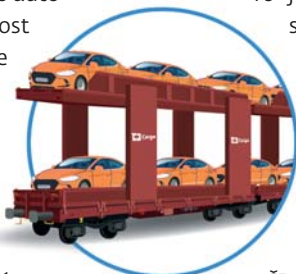
Rád bych rozdělil kombinovanou dopravu na dva produkty. Prvním je realizace přeprav z přístavů do vnitrozemí a zpět, druhým pak vnitrokontinentální přeprava bez návaznosti na námořní přepravu. Co se týče prvního produktu, rád bych ČD Cargo posunul do role středoevropského hráče nabízejícího přepravy zákazníkům ve třech základních smě-

► **Jakou roli hraje digitalizace a umělá inteligence v odvětví intermodální nákladní dopravy a jak se podle vás budou vyvíjet?**

Digitalizace už tady nějakou dobu existuje. Vzpomenout můžeme například přenos dat přes EDI mezi terminály a zákazníkem, ale zmínit můžu i různé další možnosti přístupné mezi jednotlivými účastníky logistického řetězce. V poslední době se o slovo hlásí umělá inteligence, která má obrovské možnosti, a očekávám její zapojení do kontrolních mechanismů při dokumentaci, vytváření loadlistů na ucelené vlaky, při trasování vozů nebo při dispečerském řízení.

PŘIPRAVIL: MICHAL ROH

trových železničních vozech, v menší míře také přepravami rozložených aut nebo autodílů. Specifikem je nízká hmotnost přepravovaného zboží, kde vůz je často dvakrát těžší než samotný náklad. Výjimku tvoří rychle se rozvíjející segment přepravy elektrobaterií a bateriových modulů. Našimi hlavními zákazníky jsou majitelé železničních vozů, kteří zde plní také roli operátora (speditéra). Z výrobců aut je jediným vlastníkem železničních vozů v našem regionu společnost Škoda Auto.



► **Co v současné době považují zákazníci za prioritu při rozhodování o výběru druhu dopravy a dopravce?**

V České republice se vyrobí více než dvě auta za minutu. Je tedy velmi důležité nabídnout dostatečnou přepravní kapacitu a také zvládnout objemové či regionální výkyvy expedice, které mohou být značné. V našem průřezovém automotive týmu se snažíme v maximální míře na tyto změny reagovat, a to od zachycení nového obchodního případu přes rychlé nastavení přepravních technologií, plánování, až po konkrétní provozní realizaci. Velký důraz je přitom kladen na komunikaci se zákazníkem na všech úrovních.

► **Jak vnímáte spolupráci s pobočkami a dceřinými společnostmi při zajišťování přeprav automotive? Napomohl rozvoji přeprav nákup interoperabilních lokomotiv?**

V segmentu automotive se snažíme využívat možnosti a kapacity poboček a dceřiných společností ČD Cargo v maximální možné míře. Zákazník si žádá redukci počtu partnerů, vyšší rychlost dodání a flexibilitu, a to i na dlouhých trasách. Interoperabilita je často rozhodujícím faktorem. Když toto řešení nenabídne my, naše konkurence ho nabídne určitě.

► **Můžete zmínit některé nové úspěšně realizované obchodní případy třeba z loňského roku?**

Velmi pozitivně dopadl testovací vlak z Mladé Boleslavi do Kaunasu v Litvě, který jsme realizovali ve spolupráci s automobilkou Škoda, litvským dopravcem LTG a majitelem vozů DBCL (ATG). Tyto nové projekty, ale často i zka-



Spolupráce s Teplárnou České Budějovice má perspektivu

Teplárna České Budějovice je tradičním dodavatelem tepelné energie pro krajské město České Budějovice s téměř 100 tisíci obyvateli. Mezi odběratele tepla patří průmyslové společnosti, státní instituce, školy, kulturní a zdravotnická zařízení a samozřejmě i obyvatelé města.

Historie městské energetiky v Českých Budějovicích je velmi dlouhá. Již v roce 1909 byla na jižním okraji města u Novohradské ulice vybudována parní elektrárna, ze které byla mimo jiné napájena síť českobudějovických tramvají. Již tehdy byla pro dopravu uhlí do elektrárny využita železniční vlečka. První dodávka tepla ze staré elektrárny se uskutečnila v roce 1948, první kotel v nové teplárně ve stávající lokalitě byl uveden do provozu v roce 1965. V roce 1974 byl zprovozněn parovodní napáječ z elektrárny Mydlovary a v roce 1989 byla zprovozněna výtopna Vráto s jedním uhelným kotlem. Dnes je tepelná energie spolu s elektrickou energií (tzv. kogenerace) vyráběna primárně v hlavním výrobním zdroji na Novohradské ulici, kde je instalován jeden parní kotel na hnědé uhlí o výkonu 150 t/h, jeden parní kotel na biomasu



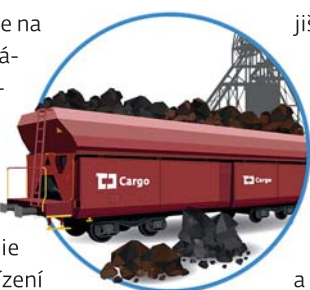
Letecký pohled na areál teplárny v Českých Budějovicích. Na hlubinném zásobníku právě probíhá vykládka uhlí z železničních vozů. V pozadí je vidět komín výtopny Vráto. FOTO: TČB



Stanicí Blovice projíždí ucelený vlak s uhlím do teplárny v Českých Budějovicích. Na vozbu vlaků ze Sokolovské pánev jsou nejčastěji nasazovány „laminátky“ řad 230 nebo 240 a nově také „plecháčce“ řady 242.

FOTO: MICHAL ROH ML.

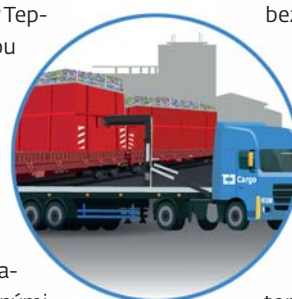
o výkonu 55 t/h a dva parní kotle na zemní plyn, které slouží jako záložní. V roce 2015 došlo k výrazné ekologizaci zdroje, vedle elektroodlučovačů snižujících produkci tuhých znečišťujících látek byla zprovozněna odsířovací jednotka (technologie mokré vápencové vypírky) a zařízení ke snižování emisí oxidů dusíku. Jako záložní a špičkový zdroj slouží parní kotel na hnědé uhlí ve Výtopně Vráto o výkonu 66 t/h bez výroby elektrické energie. Délka parních rozvodů činí cca 81 km, délka horkovodních rozvodů 41 km, teplovodních 45 km. Teplárna v Českých Budějovicích je dlouholetým obchodním partnerem naší akciové společnosti, pro kterého zajišťujeme přepravu hnědého uhlí. V souladu s dekarbonizačními a cirkulárními cíli Evropské unie však objem tohoto paliva stále klesá. Zatímco v roce 2020 jsme do obou českobudějovických teplárenských areálů přepravili přes 250 tis. tun uhlí, v roce 2023 to bylo cca 180 tis. tun a v loňském roce jsme převezli jen cca 120 tis. tun paliva. Vozba uhelných vlaků je, stejně jako více než 90 % výkonů ČD Cargo, v celé trase realizována elektrickými lokomotivami. Pro přepravu jsou využívány výsypné vozy řady Falls, jejichž vykládka je rychlá a jednoduchá. Pouze v zimním období je nutné vozy před vykládkou přistavit na několik hodin do rozmrazovacího tunelu. Přistavbu vozů na vlečku za-



jišťují lokomotivy a zaměstnanci ČD Cargo. Kapacita vykládky je daná délkou vykládacího roštu hlubinného zásobníku. V hlavním závodě lze vyložit najednou pět vozů. Posun s vozy si zajišťuje vlečkař svojí lokomotivou. Ve Vráte byla kapacita pouze dva vozy a posun zde zajišťovaly lokomotivy

ČD Cargo. Poslední obsluha vlečky Teplárna – výtopna Vráto s přistavbou vozů ložených uhlím byla provedena 18. listopadu.

Na plně obrátky dnes běží projekt „Strategie pro zelené město“, jehož cílem je ekologizace teplárenských provozů, diverzifikace palivového mixu a postupné nahrazení hnědého uhlí místně dostupnými



bezemisními a obnovitelnými zdroji energie. Prvním pilířem strategie se v říjnu 2023 stalo dokončení přivaděče horké vody z jaderné elektrárny Temelín o délce 26 kilometrů. V závěru loňského roku byla dokončena stavba nového kotle na spalování biomasy.

Přízněme, že na naší společnost má tento projekt prozatím pouze nega-



Přistavba ložených vozů řady Falls na vlečku českobudějovické teplárny je zajišťována modernizovanými lokomotivami řady 742.71 ČD Cargo. FOTO: MICHAL ROH



Na Dni pro zelené město v září 2022 prezentovalo ČD Cargo spolu s firmou Brnie železniční vůz s kontejnery ACTS určenými pro přepravu komunálního odpadu. FOTO: MICHAL ROH

tivní dopad v podobě klesajících přepravních výkonů, v budoucnu by se však naše spolupráce měla opět rozšiřovat. Po ukončení provozu do-
sluhující uhelné výtopny ve Vráte zůstane její vlečka zachována a bude sloužit novému zařízení pro energetické využití odpadu (ZEVO) Vráto, do něhož by se měl komunální odpad svážet také po železnici. Na Dni pro zelené město, který se v Českých Budějovicích konal 27. září 2022, jsme představili jednu z možností přeprav komunálního odpadu po železnici, konkrétně systém odvalovacích kontejnerů ACTS. Právě ty se ve spolupráci se společností Brnie od roku 2017 využívají k jeho svozu ze sběrných míst do ZEVO v Brně.

Závěrem dodejme, že roční kapacita ZEVO bude 160 tis. tun odpadu. Bude záležet jen na nás, na našich technologických možnostech a cenových podmínkách, jak velký díl si z tohoto „koláče“ dokážeme ukrojit.

MICHAL ROH

Zahájení výhradního provozu pod dohledem ETCS jsme zvládli bez problémů

Dne 1. ledna 2025 byl na vybraných koridorových tratích zahájen výhradní provoz pod dohledem evropského vlakového zabezpečovače ETCS. Projektu jeho implementace jsme se na stránkách Cargováku věnovali mnohokrát, zmíněný datum je však příležitostí k malému shrnutí a zároveň i zhodnocení samotného přechodu na tento zabezpečovač.

Časový harmonogram přechodu

Časový harmonogram přechodu na výhradní provoz ETCS na jednotlivých tratích vychází z tzv. Národního implementačního plánu ERTMS schváleného v roce 2017 a také z Plánu moderního zabezpečení české železnice (2021). Implementační plán definoval začátek roku 2025 jako mezník ve spuštění první části provozu ETCS na souboru našich koridorů a následně přidávání dalších tratí, zejména těch koridorových v letech následujících. V minulém roce došlo k upřesnění letošních termínů spuštění výhradního provozu takto:

- 1. ledna 2025 Česká Třebová – Přerov
- 8. ledna 2025 Břeclav – Přerov – Bohumín
- 15. ledna 2025 Česká Třebová – Adamov, Modřice – Břeclav včetně navazujících úseků Židlochovice – Hrušovany u Brna a Hustopeče u Brna – Šakvice
- 22. ledna 2025 Praha-Běchovice – Česká Třebová

Je potřeba dodat, že úplná premiéra výhradního provozu proběhla již v roce 2023, kdy byl od 1. ledna s cílem testování a získávání provozních zkušeností spuštěn modernizovaný úsek tratě Olomouc – Uničov (viz Cargovák 4/2023).

A pokud se přeneseme ze současnosti do nejbližší budoucnosti, tak od platnosti GVD 2025/2026 je plánováno spuštění výhradního provozu na trati Praha – Kralupy nad Vltavou, od platnosti GVD 2026/2027 Praha – České Budějovice a následně postupné zavádění na většině významných tratí. Kromě výše uvedených tratí, které jsou či budou provozovány v úrovni L2, budou další tratě s nižší intenzitou provozu vybavovány i zabezpečovačem úrovně L1. V kontextu zvyšování bezpečnosti železničního provozu je současně potřeba zmínit i technologii, která využívá systém v tzv. úrovni ETCS STOP. Jde o aplikování části systému, který pouze automaticky zastaví vozidla po nedovolené jízdě za návěstidlo, čímž minimalizuje riziko následné srážky.

Historie projektu ETCS v ČD Cargo

S ohledem na rozsáhlý a rozmanitý lokomotivní park započal projekt ETCS v ČD Cargo již na přelomu let 2015 a 2016. Prvním milníkem z tohoto období byla příprava žádosti o finanční podpory z vůbec první dotační výzvy vyhlášené v rámci dotačního programu CEF Transport. Když pak na jaře roku 2016 byla uzavřena smlouva na dodávku prvních lokomotiv Vectron, ETCS samozřejmě bylo zahrnuto. V tomto roce byly také uveřejněny první veřejné zakázky na implementaci ETCS do stávajících lokomotiv. Z pohledu počtů nastal velký pokrok na podzim roku 2018 a na jaře roku 2019, kdy byly uzavřeny kontrakty celkem na 128 vozidel, přičemž se jednalo o lokomotivy řad 163, 363 a 742.71. Celkem již bylo jen v oblasti dodatečného vybavení lokomotiv jednotného evropského vlakového zabezpečovače realizováno bezmála 30 veřejných zakázek. Společně

s pořízením nových lokomotiv, které mají ETCS na palubě z výroby, pak bylo doposud uzavřeno 15 smluv, poslední z nich byla podepsána jen před pár dní (řada 242). Celkem se jedná o 13 lokomotivních řad a mix implementovaných zařízení z výroby Alstom, CAF Signalling a Siemens, což potvrzuje zmíněnou rozmanitost.

Vybavenost lokomotivního parku

Lokomotivní park ČD Cargo aktuálně čítá více než 300 vlastních lokomotiv vybavených vlakovým zabezpečovačem ETCS. Ještě významnější ale je, že 285 lokomotiv z tohoto počtu je disponibilních pro provoz pod dohledem ETCS v České republice (část lokomotiv prozatím v režimu zkušebního provozu). V současnosti naplno probíhá implementace ETCS do lokomotiv řad 240, 363.5 a 753.6, dokončuje se u řad 130, 742.7, 744, 753.7, ale také u řady 388 (většinově se u těchto řad týká schválení v zahraničí), rozbíhá se u řady 242 či v pořadí třetí tranše komplexní modernizace lokomotiv řady 742, kde je ETCS součástí projektu. V procesu je také zadávací řízení na vybavení dalších lokomotiv řady 363 (lokomotivy po přestavbě z lokomotiv řad 162/163). A ČD Cargo už má zkušenosti i s prvním nutným upgradem ETCS, konkrétně se jednalo o upgrade z BL2 na BL3 u lokomotiv Vectron.

Nejen lokomotivy...

ČD Cargo aktuálně disponuje více než tisícovou strojvedoucích se způsobilostí vést vlaky v aktivním dohledu ETCS, konkrétně se zkouškou D-ETCS. Výcvik strojvedoucích zahrnuje teoretickou přípravu a následně i praktický výcvik jízdou na hnacím vozidle pod dohledem ETCS, přičemž od června 2024 ČD Cargo jako první dopravce v České republice začal využívat pro nácvik řešení situací v provozu ETCS nově vyvinutý simulátor pro strojvedoucí. Jeho velikou výhodou je nácvik obsluhy provozních a mimořádných situací ETCS pod dohledem zkušeného instruktora. S ohledem na postupné zavádění ETCS na dalších tratích a uvádění dalších hnacích vozidel vybavených jeho mobilní částí bude v následujícím období výcvik dalších strojvedoucích pokračovat.

A jak vlastní přechod probíhal?

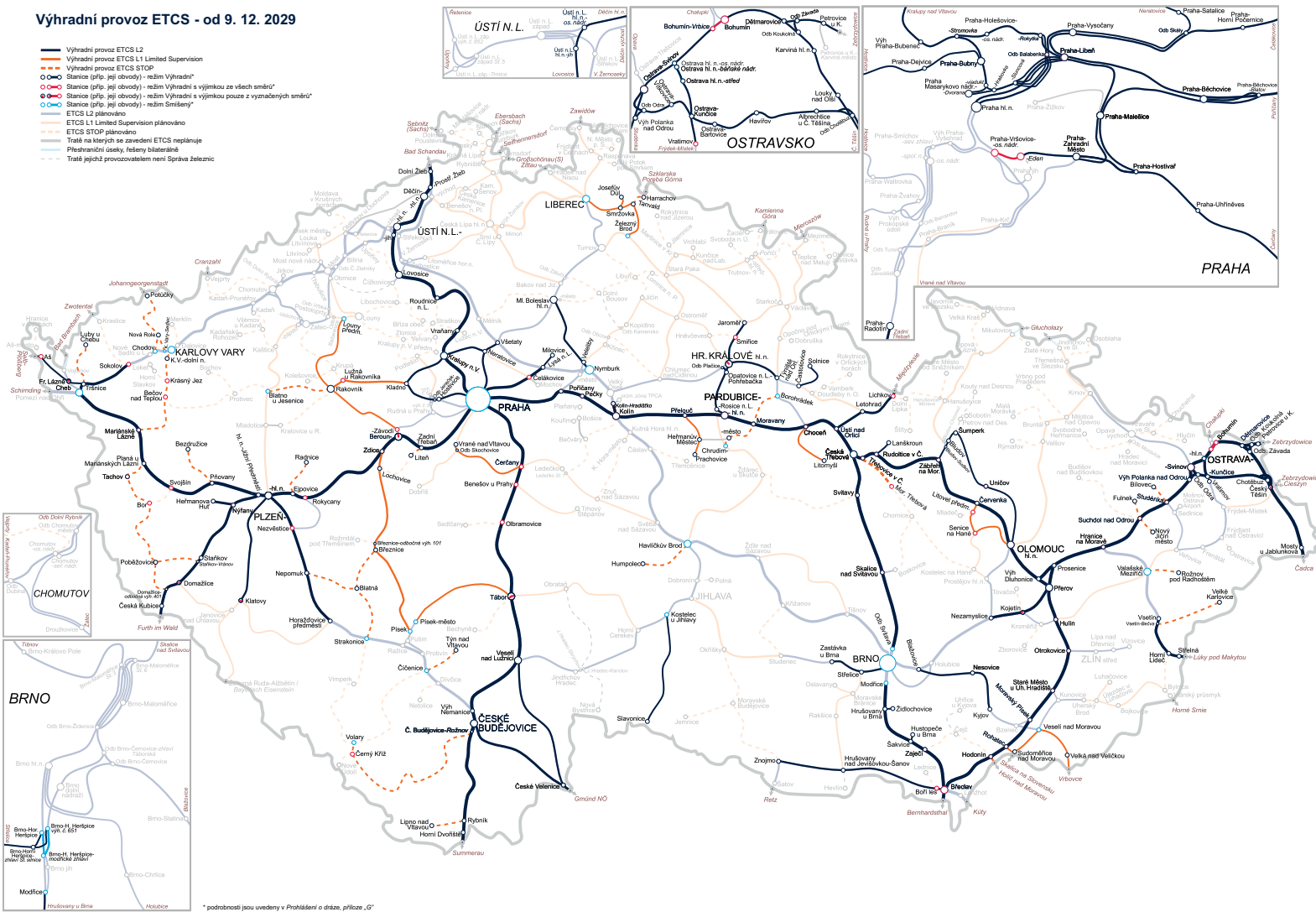
Je velice těžké z hlediska náročnosti a rozsahu tento proces s něčím srovnat. V souvislosti se zavedením výhradního provozu ETCS bylo možné v mediálních vystoupeních slyšet slova jako železniční revoluce, nejdůležitější změna na železnici za posledních spoustu desítek let a podobně. S tím lze bezesbýtku souhlasit, protože to znamenalo zásadní přípravy jak na straně dopravců (vybavení hnacích vozidel mobilní částí), tak na straně Správy železnic jako provozovatele dráhy (vybavení traťovou částí) a samozřejmě intenzivní činnost dalších subjektů jako jsou výrobci vozidel, dodavatelé technologií, zkušební společnosti či schvalovací autority. Dlužno dodat, že výhradní provoz



Pult strojvedoucího lokomotivy 363.5 se zabezpečovačem ETCS FOTO: MICHAL ROH

znamená, že pokud vedoucí hnací vozidlo nebude mít mobilní část v aktivním dohledu ETCS, tak na trati nebude možná jeho jízda. V rámci ČD Cargo jsme si toho byli velice dobře vědomi, proto jsme neopomeli nic náhodě. Přestože již několik let probíhaly intenzivní práce na projektech souvisejících s dodávkami nových či dodatečně vybavovaných vozidel, tzv. retrofitting (montáž mobilní části ETCS do již provozovaných vozidel), bylo nutné všechny činnosti řídit a koordinovat jednotlivé dílčí projekty a zavádět je do reálného provozu. Z tohoto důvodu byla zřízena v roce 2021 pracovní pozice oborového specialisty pro koordinaci ETCS. Pro správné načasování a synchronizaci všech činností a kroků nutných k bezproblémovému přechodu na výhradní provoz bylo na konci roku 2023 rozhodnuto o zřízení pracovní skupiny pro koordinaci výhradního provozu, kde koordinátor společně se zástupci z jednotlivých organizačních složek a manažery jednotlivých projektů v rámci pravidelných měsíčních porad definovali jednotlivé kroky a úkoly a následně sledovali jejich plnění. Vzhledem k potřebě vysoké míry jistoty a zajištění spolehlivosti přeprav pro naše zákazníky jsme v rámci ČD Cargo zahájili výhradní provoz „na nečisto“ již s měsíčním předstihem, aby byly ověřeny zbývající detaily ve všech oblastech, a naši plánovači, technologové i dispečeri se naučili pracovat s tímto dalším faktorem, který významně ovlivňuje jejich rozhodování. Pro ČD Cargo jako pro nákladního dopravce bylo také významnou výhodou, že provoz nákladní dopravy je na přelomu roku s menší intenzitou a požadavky v provozu se zvyšují postupně, takže byl určitý prostor na řešení drobných nedostatků. Také lokomotivní park byl na zahájení lednových výhradních provozů připraven včas a v dostatečném počtu. Lze tedy konstatovat, že ČD Cargo vstup a přechod do této nové a ještě bezpečnější éry železničního provozu v České republice zvládlo úspěšně a prokázali jsme, že se dokážeme popasovat i s takto velkými výzvami. Nebylo to vůbec jednoduché, všem zaměstnancům za to patří velký dík. Projekt ETCS ale v ČD Cargo rozhodně zatím není u konce.

PETR NEDOMLEL, RADEK NEDOMLEL, DAVID JELÍNEK



Bezpečnost v železničním provozu

Výběr nejzávažnějších mimořádných událostí (MU) za 4. čtvrtletí 2024

• Dne 26. října 2024 došlo v železniční stanici Břeclav (trať č. 320A Kúty – Lanžhot st. hr. – Brno hl. n.) k nehodě. Během pracovní činnosti v prostoru mezi staničními kolejemi 8b a 4a (mimo přístupovou stezku) byl tlakovou vlnou projíždějícího osobního vlaku sražen k zemi vedoucí posunové čtyřvev směně. Při pádu utrpěl zlomeninu ruky. K materiální škodě nedošlo.



• Dne 30. listopadu 2024 došlo ve výhybně Dluhonice (trať Přerov – Česká Třebová) k nehodě. Za jízdy vlaku Pn 55240 došlo k nedovolené jízdě kolem odjezdového návěstidla L6 v poloze zakazující jízdu, k vjetí do postavené vlakové cesty stejným směrem jedoucího vlaku Nex 69150 a k násilnému přestavení výhybky č. 27. Při mimořádné události došlo ke značné škodě na výhybce (odhad 4 500 000 Kč).



• Dne 5. prosince 2024 došlo v železniční stanici Třinec (trať Čadca – Mosty u Jablunkova st. hr. – Dětmárovice) k incidentu. Za jízdy taženého posunového dílu (přístavba do OKV Třinec) došlo k vykolejení jednoho vozu oběma podvozky přes zapomenutou zajišťovací záračku zaseknutou v srdcovce výhybky č. 37. Při mimořádné události došlo k větší škodě, jejíž výše byla odhadnuta na 550 000 Kč.



• Dne 10. prosince 2024 došlo v železniční stanici Děčín hl. n. (trať Praha-Bubeneč – Děčín hlavní nádraží) k incidentu. Při posunu samotného hnacího drážního vozidla řady 122 došlo na staniční koleji č. 10a k prudkému najetí na odstavenou lokomotivu řady 193. Při mimořádné události došlo k větší škodě, jejíž výše byla odhadnuta na 950 000 Kč.

MILAN MAŠEK

FOTOGRAFIE: VYŠETŘOVACÍ SPISY



Přeprava nebezpečných věcí

Dnem 1. ledna 2025 vstoupil v platnost nový Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID). V České republice je do 30. června 2025 uplatňováno přechodné období, ve kterém je nutné přepravovat nebezpečné věci podle Řádu RID, který platil do konce loňského roku. Česká legislativa je jasně daná a až bude Řád RID uveřejněn ve Sbírce mezinárodních smluv v české a francouzské verzi, teprve začne být platný pro všechny účastníky přepravy nebezpečných věcí na našem území. Řád RID je tak normou zákonnou a pokud se vyžaduje použití jiné normy a existuje-li rozpor mezi touto jinou normou a ustanoveními RID, mají ustanovení RID vždy přednost.



Vzhledem ke změnám Řádu RID budou opětovně a důkladně všichni naši zaměstnanci zúčastnění na přepravě nebezpečných věcí nejpozději do konce pololetí proškoleni nejen ze změn nejdůležitějších ustanovení, ale rovněž z ustanovení jiných předpisů, se kterými se mohou setkat při své práci, hlavně v kombinované dopravě, ať už silniční dle dohody ADR, námořní dle IMDG Code, ale také například dle předpisu SMGS. Nedílnou součástí školení je upozornění na nejčastěji vyskytující se závady. ČD Cargo je členem mezinárodní železniční unie (UIC) a máme zástupce v expertní skupině nebezpečných věcí, jejichž zasedání se dle možností účastníme. Z toho vyplývají povinnosti dané nejen Řádem RID, ale také směrnici IRS 40471-3 Kontroly zásilek nebezpečných věcí, kdy jsou naši zaměstnanci, mimo jiné, odpovědní za přejímky vozů od odesílatelů povinni důkladnou a kompletní kontrolou dle bodů směrnici stanovených. Na základě této směrnice jsou při zjištění závad sepisována RID Hlášení, která jsou následně odesílána k projednání. Zjištěné závady jsou projednávány nejen s našimi zaměstnanci, ale také se zástupci odesílatelů. V případě závažných opakujících se závad pak přímo s bezpečnostními poradci našich zákazníků. Totožná pravidla platí i pro jiné železniční dopravní podniky a jejich bezpečnostní poradce. V tom nám pomáhá nová „Applikace Hlášení RID“, ve které mají možnost vytvářet hlášení o závadách všichni zaměstnanci se zkouškou PZ-1. V současné době řešíme tímto způsobem, za spolupráce s vedoucími vlečkového provozu, dopravcem vlečkového provozu a jejich bezpečnostními poradci zvýšenou závadovost u cisternových vozů pro přepravu plynů (třída 2), kdy jsou nalézány na přírubách nedostatečně utažené šrouby, u kterých v důsledku chybného technologického postupu u odesílatelů dochází během přepravy k jejich uvolnění nebo dokonce k jejich vypadnutí.

Práce našich zaměstnanců/kolegů při kontrolách nebezpečných věcí je svým rozsahem náročná, z toho důvodu se snažíme jim



některé záležitosti ulehčit, mimo školení a samozřejmě možnost v případě potřeby kontaktovat kdykoliv bezpečnostní poradce, mají k dispozici jednak veškerou potřebnou dokumentaci na portále interních norem ve složce „Nebezpečné věci“, kde mohou mj. nalézt aktuální Řád RID i v jazycích organizace OTIF, Směrnici IRS 40471-3, Bezpečnostní plán, bezpečnostní listy nebo vybraná nařízení státních orgánů, a jednak jsme pro ně vytvořili jako pomůcku kapesního „Průvodce pro přejímku a kontrolu nebezpečných věcí (RID)“. Tento kapesní průvodce je ceněn i u našich zákazníků. V současné době pracujeme na aktualizaci tištěného „Průvodce RID 2025“ a s kolegy s O2O také na elektronické verzi tohoto Průvodce.

Přeprava nebezpečných věcí s naší společností má svůj stabilní podíl, přičemž závadovost se udržuje do stanoveného jednoho procenta. Za rok 2024 jsme přepravili včetně našich poboček celkem 218 181 vozů a 6 494 427 tun. Které komodity jsou přepravovány a v jakém množství, je zřejmé z grafu.



Přeprava nebezpečných věcí je na znalosti zaměstnanců i bezpečnostních poradců i odpovědnost z ní vyplývající náročnou disciplínou, uvědomění si všech zainteresovaných účastníků přepravy, že dodržování všech ustanovení je z hlediska bezpečnosti zásadní a napomáhá zabránit rizikům a škodám, které si nechce nikdo z nás ani představit.

Odpovědným přístupem a plněním všech povinností naplňujeme naše heslo „Safety first“ aneb „Bezpečnost na prvním místě“.

ALENA ZÁTOPKOVÁ A TÝM O22/22

Inspirativní HRrrrZóna

Inspirujte se příběhy našich zaměstnanců...

Loni v květnu nás kolega Tomáš Jelínek potěšil rozhovorem s našimi absolventy Stipendijního programu Go your way, Zuzkou (21) a Vojtou (21). Tehdy měli za sebou úspěšně složené zkoušky VOZ a rozjížděli svou kariéru v naší společnosti. Letos už jsou mladými tvářemi ČD Cargo a my jsme se vydali zjistit, jak se jim daří dnes. Vyrázili jsme do PP Ostrava hlavní nádraží, kde jsme se setkali nejprve se Zuzkou. Pojďme se nyní společně podívat, jak pokračuje její příběh ve světě na kolejích.

► **Zuzko, je to skoro rok, kdy jsi dělala svůj první rozhovor pro náš časopis, a nás by zajímalo, co se u tebe od té doby změnilo?**

V té době jsem byla teprve v závěru v strojvedoucí, připravovala jsem se v depu a začínala první praxi přímo na stanovišti. Nyní mám za sebou úspěšně dodělaní všech zkoušek a už jezdím sama.

► **Vzpomeň si, jaká byla tvoje nejdelší jízda, kam jsi zatím sama řídila lokomotivu a jaký jsi vezla náklad?**

Nejdál jsem zatím jela asi do Třince a vezla jsem šrot do železáren. Cesta mi trvala zhruba 2 hodiny, protože jsem jela ve špičce a musela jsem dávat přednost osobním vlakům. Zpátky už byla cesta rychlejší tím, že jsem neměla žádnou zádrž, takže mně zastavili jenom v Těšíně pro rozkaz a fičela jsem pro vlak rovnou až do Studénky.

► **A chodíš raději na denní nebo na noční směny?** Záleží, jak kdy. V létě, když jsou horka, tak rozhodně upřednostňuji noční. Ale zase ty denní mají své kouzlo – když začínáš brzo, každý východ slunce si doslova užíváš, a to je fakt super.

► **Ve svých začátcích jsi mluvila o tom, že tě v práci hodně baví pestrost. Jak to vnímáš nyní, je to stejné nebo se něco změnilo?** Teď to vnímám ještě hezčí. Už tam nemám tu nervozitu začátečníka. Stále se učím, ale cítím

se víc jistá sama sebou, takže si to opravdu víc užívám. Teď už si více vychutnávám okolí tratě a nejsem tolik soustředěná na to, jestli dělám všechno správně. Všechno už je víc v pohodě, zajeť a tím pádem je to pro mě teď ještě hezčí než na začátku.

► **Vybavuje se ti nějaký nejhezčí zážitek, nebo situace, která ti udělala radost?**

Jasně, vybavuje se mi několik takových momentů. Třeba když dostanu pochvalu od lidí kolem sebe za to, že něco udělám dobře. Tady se nebojí říct, když je něco fajn, a to mě vždycky potěší. Je to pro mě velká motivace, která mi fakt udělá radost. Tím spíš tady, kde to pro holky není úplně jednoduché – jsme tu čtyři, ale já jsem nejmladší. Když mi někdo řekne, že by ani nepoznal, že jsem na té mašině nová a ještě nezkušená, že to vypadá, jako by ji řídil někdo pracovní zkušenější. Takové chvíle mě vždycky nabíjejí.

► **A z té druhé strany, vybaví se ti nějaká situace, kdy ses fakt lekla nebo prožila strach?**

Většinou to bývá v noci, když přijedu na nějaké místo a občas se tam toulají lidi, které na dálku pořádně nevidím. Pak mám takový ten strach, kdo to bude a co bude chtít, protože jsem tam zrovna sama. Ale co se týče nějakých pracovních situací, kde bych měla vyloženě strach, tak zatím nic takového nepřišlo.

► **Když se teď bavíme o tvém prostředí, dostáváme se k tématu kolektivu. Jak se vlastně cítíš mezi kolegy? S čím jsi spokojená a co bys třeba změnila?**

Kolektiv je za mě super. Jsem tu jednou z nejmladších, takže mám většinou starší kolegy, ale oni se ke mně chovají skvěle. Vždycky mám pocit, že když něco potřebuji, jsou tady, aby mi pomohli. A ve většině jsou fakt přátelští. Někteří už znám z dětství přes tatku, takže někteří z nich jsou vlastně jako strejdové. Cítím se mezi nimi v pohodě, neřeší, že jsem holka nebo něco jiného.



Strojvedoucí Zuzana Ondrůšková FOTO: SOUKROMÝ ARCHIV

► **Kdybys měla možnost znovu se rozhodnout, co budeš dělat v životě, vybrala by sis to samé?**

Jo, určitě. Každý den, co tu pracuji, mě to baví čím dál víc. Po každé směně mám pocit, že si odnáším nějakou novou zkušenost a že se v práci fakt rychle zlepšuji. Ať už jde o techniku na mašině, nebo třeba místní zvyky. Třeba když přijedu na nějaké místo, tak už vím, co čekat, a nemusím někomu volat přes vysílačku, jak to tady vlastně funguje. Když jsem třeba poprvé jela do Třince, byla jsem trochu nervózní, tak jsem zavolala kolegovi a on mi ochotně poradil. Teď už vím, že když tam přijedu, spojí se se mnou posunovači, kteří mi zajistí vlak, nebo mi řeknou, že se můžu vyvést. Tohle mi hodně pomáhá, protože spoustu věcí si většinou děláme sami. Takže když někdo zajistí vlak, je to super, protože pak, když musím ještě odvézt jiný vlak, tak se to docela prodlouží, než všechno zajistím.

► **Jak se ti daří skloubit práci a soukromý život? A jak tvoji blízcí vnímají tvou práci?**

Moji blízcí už si zvykli, vždy věděli, že chci tuhle práci dělat a přítel by byl asi taky strojvedoucí, ale podílil se na vývoji nových a moderních vlaků. Líbí se mu moje práce a oceňuje ji. Tatka má snad radost, že jsem to rozjela v jeho kolejích. Se soukromím a mými koníčky to jde skloubit, i když to není vždycky úplně snadné, ale dá se to zvládnout.

► **Jaký je tvůj další cíl, na který se v profesním životě zaměříš?**

Chtěla bych si dodělat elektrickou trakci a taky si udělat více poznání, abych se mohla pořádně

projet někam dál, třeba i na Slovensko, které je taky krásné, to by se mi líbilo.

► **Na závěr bychom se zeptali, jestli máš pro ČD Cargo a jeho zaměstnance nějaký vzkaz či přání?**

Cargu bych určitě vzkázala, že nápad se stipendijním programem byl skvělý. Myslím, že to rozhodlo o kariéře mnoha lidí, včetně mé i Vojty – fakt nás to motivovalo, abychom se vydali na tuto dráhu a konkrétně do Carga. A ty odměny byly taky super, to nás ještě více povzbudilo. Takže za to velké díky! ČD Cargo bych samozřejmě přála, aby se mu i nadále vedlo a aby pokračovalo v navazování spolupráce s mladými lidmi, kteří přinesou nový elán a nápady. Je skvělé vidět, jak se firma otevírá mladé generaci a dává jí šanci růst.

Zuzko, moc ti děkujeme za rozhovor a přejeme ti na tvé dráze spoustu splněných přání a snů. A vy milí čtenáři můžete v dalším čísle těšit na rozhovor s Vojtou.

ZA TÝM PERSONÁLNÍHO ODBORU BÁRA, OLESKA A PEPA

Sledujte nás na FB:



Rozjed' to s ČD Cargo

Ocenění zaměstnanců za hrdinské činy v roce 2024

Dne 7. prosince 2024 proběhlo tradiční slavnostní setkání zaměstnanců naší společnosti v Hudebním divadle Karlín, kde jsme kromě shlédnutí zajímavého muzikálu Beetlejuice měli tu čest ocenit kolegy, kteří v uplynulém roce prokázali mimořádnou odvahu, pohotovost a lidskost. Tito hrdinové zachránili životy, předešli neštěstím a obětavě pomáhali druhým. Představíme vám nyní jejich inspirující příběhy.

Silvie Šneberková

Silvie Šneberková v září 2024 pohotově zasáhla, když její kolega při vyklízení dílny po povodni ztratil vědomí a zastavilo se mu srdce. Díky její rychlé reakci a poskytnuté nepřímé masáži srdce se podařilo jeho život zachránit. Na záchraně se významně podíleli také strojvedoucí Mojmír Plaček a Zdeněk Hübner.

Michal Svoboda

V dubnu 2024 během jízdy vlaku v úseku Kralupy nad Vltavou předměstí – Olovnice zastávka spatřil strojvedoucí Michal Svoboda

osobu ležící v kolejišti. Bleskově zareagoval, použil rychlobrzdu a zastavil vlak včas, čímž zachránil této osobě život.

Martin Letanovský

V červnu 2024 se strojvedoucí Martin Letanovský stal účastníkem mimořádné události v Pardubicích. Díky jeho rychlé a pohotovému reakci snížil střetovou rychlost, zabránil větším materiálním škodám a především dalším ztrátám na životech cestujících při střetnutí s vlakem osobní dopravy.

Karel Polena

V červenci 2024 si při přejíždění na vlak strojvedoucí Karel Polena všiml osoby ležící vedle koleje. Neváhal ani vteřinu, okamžitě zastavil a začal poskytovat první pomoc. Společně se strojvedoucí Karlem Schubertem zachránili život nezletilé dívky, která byla sražena motorovým vlakem.

Lukáš Halaj

Posunovač Lukáš Halaj, i když byl jeho vlastní dům zasažen zářijovou povodní, neváhal po-



Slavnostní ocenění zaměstnanců v Hudebním divadle Karlín. Zleva: Aneta Miklášová, Karel Polena, Martin Letanovský, Lukáš Halaj, ministr dopravy Martin Kupka a Tomáš Tóth.

máhat druhým. Jako dobrovolník se aktivně zapojil do likvidačních prací v Bohumíně – čerpal vodu ze sklepů, odstraňoval zasažené omítky, uklízel demoliční suť a pomáhal s vyklízením obydlí. Aby mohl pomáhat, využil vlastní dovolenou.

Všem oceněným patří obrovské poděkování za

jejich odvahu, pohotovost a nasazení. Jejich příběhy jsou inspirací pro nás všechny a ukazují, že týmová spolupráce a lidskost jsou hodnotami, na kterých naše společnost stojí.

ANETA MIKLÁŠOVÁ

FOTO: ARCHIV ČD CARGO

19. reprezentační ples ČD Cargo

Rekordní návštěvou 520 účastníků se může pyšnit v pořadí již 19. ročník reprezentačního plesu ČD Cargo, který se uskutečnil v pátek 17. ledna v ostravském hotelu Clarion Congress. Tato společenská událost je tradičně věnována především našim obchodním partnerům a zákazníkům a je i zároveň symbolickým poděkováním za dosavadní spolupráci. Chybět proto nemohli představitelé TOP managementu ČD Cargo v čele s předsedou představenstva Tomášem Tóthem. Na letošním plese bylo možné se opět setkat s mnoha vzácnými hosty, především s nejvyššími představiteli významných průmyslových a logistických firem a se zastupci veřejné správy. Do Ostravy zavítal rovněž ministr dopravy Martin Kupka.

Krátko po 19. hodině se začaly zaplňovat nádherně vyzdobené plesové sály a všichni již netrpělivě očekávali slavnostní zahájení plesu. Tomu předcházelo poutavé video o historii, současnosti a budoucnosti nejen ČD Cargo, ale i celého segmentu železniční nákladní dopravy. Na video navázala akrobatická show na tyči skupiny Vertigo – Lollipop Lyra. Z akrobacii dvou krásných tanečnic se divákům až tajil dech a jejich vystoupení sklídilo zasloužený aplaus. Poté již nastal ten správný čas pro příchod moderátorů večera, Ivetu Lutovské a Jana Čenského. Ti si k slavnostnímu zahájení na pódium přizvali předsedu představenstva ČD Cargo Tomáše Tótha a jeho nejvyššího „šéfa“, ministra dopravy Martina Kupku. Jaký by to však byl ples bez předtančení. Vyhlášená a úspěchy ověřená ostravská taneční škola Akcent vsadila opět na dívky a předvedla moderně pojaté taneční vystoupení. Poté se již otevřel prostor pro kapelu Boom Band, která obstarala hudební doprovod až do pozdních



Slavnostního zahájení plesu se kromě moderátorů Ivetu Lutovské a Jana Čenského zhostil předseda představenstva ČD Cargo, pan Tomáš Tóth.



Hlavní hvězdou letošního plesu ČD Cargo byl oblíbený zpěvák Marek Ztracený.

večerních hodin. Brzy došlo i na první hvězdu večera, zpěváka a tanečníka Jiřího Korna. V němém úžasu jeho vystoupení sledovaly davy hostů. Jirka Korn svým vystoupením všechny utvrdil v tom, že věk je jen číslo a s neutuchajícím elánem dával jeden svůj hit za druhým a připomenul i svoje taneční umění. Emoce si mohli tanečníci zklidnit při další skvělé produkci Boom Bandu, ale rozhodně ne nadlouho. Hodinu před půlnocí všichni bouřlivě přivítali hlavní hvězdu večera, českého slávka Marka Ztraceného. Jeho hity znal snad každý, a tak se sálem linul téměř do půlnoci jeden velký sborový chór.

Neodmyslitelnou součástí každého plesu je tombola. A na našem plese jsme měli tomboly hned dvě. Ceny do charitativní tomboly věnují zúčastněné firmy a nutno podotknout, že rok od roku jsou krásnější! Za to jim patří velký dík a děkujeme i všem, kteří si zakoupili los a přispěli tak na dobrou věc. Rekordní výtěžek ve výši 198 tisíc korun byl rozdělen mezi Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM a společnost Pestrá, o.p.s. zajišťující výchovu a výcvik asistenčního psa Cargo Mártého. Neméně lákavé byly i ceny v hlavní tombole, o které se podělilo jedenáct šťastlivců vylosovaných z čísel vstupenek. Ten nejšťastnější mohl odjet z Ostravy na zbrusu novém skútru.

Půlnocí však program zdaleka nekončil. Boom Band se sice s námi rozloučil sérií popových hitů, ale vše již směřovalo k závěrečnému hudebnímu bonbónku. Skupinu Elán není třeba asi blíže představovat, a tak asi většina záhy poznala typický hlas jejich frontmana Jožo Ráže. Až při bližším pohledu však bylo patrné, že tu přeci jen něco nesedí. Tak dobrá byla totiž jejich revivalová verze v podání Elán Kontrabandu! A to byla ta nejlepší tečka za programem letošního reprezentačního plesu ČD Cargo.

Ples opět utekl jako voda, ale již nyní se můžeme těšit na další ročník, který bude svým způsobem výjimečný. Bude totiž jubilejní, dvacátý!

ZDENĚK ŠILER

FOTO (ARCHIV ČD CARGO)

„Nové“ železniční společnosti ve Francii

Od 1. ledna 2025 působí na francouzském železničním nákladním trhu dvě nové společnosti s názvy Hexafret a Technis. Spadají do nákladní skupiny Rail Logistics Europe (RLE), která je vlastněná státní společností SNCF. Nové subjekty vznikly nucenou transformací ze společnosti Fret SNCF jako součást plánu diskontinuity, který v květnu 2023 stanovila francouzská vláda v návaznosti na vyšetřování Evropské komise proti francouzskému státu (bylo zahájeno v lednu 2023).

Vyšetřováním bylo zjištěno, že společnost Fret SNCF obdržela v letech 2007 až 2019 nezákonnou veřejnou podporu v celkové výši 5,3 miliardy eur. Diskontinuita je právní řešení, které mimo jiné vyžaduje omezení činnosti společnosti a opuštění značky Fret SNCF tak, aby organizace nezdědila povinnost vrátit předmětnou podporu. Existuje tedy „nedostatek ekonomické kontinuity“ tj. „diskontinuita“ mezi novou a starou entitou. Je uváděno, že dvě nové společnosti Hexafret a Technis jsou dostatečně odlišné od Fret SNCF, aby za tento dluh neručily. Fakticky bylo z původních 5 tisíc zaměstnanců do nových subjektů převedeno plných 90 % tj. 4,5 tisíce. Společnosti se však musely vzdát ve prospěch

svých konkurentů (např. DB Cargo France) 23 lukrativních tras, které tvořily 20 % obrátu Fret SNCF. Zároveň se francouzská vláda zavázala, že od roku 2025 bude odvětví železniční nákladní dopravy vyplácet 370 milionů eur ročně v rámci režimů podpory (provozní podpora a podpora na úhradu poplatku za použití dopravní cesty), které byly oznámeny a schváleny Evropskou komisí. Jejich cílem je obnovit rovnováhu hospodářské soutěže se silniční dopravou, jenž nehradí své negativní externality (znečištění, kongesce, nehody, poškozování infrastruktury atd.). Navíc od roku 2025 bude na podporu jednotlivých vozových zásilek vypláceno 30 milionů eur.

PŘIPRAVIL: MICHAL VÍTĚZ

Hexafret – železniční nákladní dopravce se 4 tisíci zaměstnanců, jež vypraví 1 300 dálkových vlaků týdně a přepraví více než 35 miliard tunokilometrů ročně. Společnost disponuje 481 lokomotivami.

Technis – společnost specializující se na údržbu lokomotiv určených pro nákladní dopravu a zaměstnávající 500 pracovníků. Disponuje 11 místy údržby včetně 3 hlavních dílen v Lens, Thionville a Dijonu.

Známky, vlaky, cesty, boudy

Tak zní název výstavy, která je až do 2. března 2025 k vidění v Poštovním muzeu v Praze. Autorem výstavy uspořádané k nedožitým 90. narozeninám malíře Jiřího Boudy je Martin Říha. Jiří Bouda se narodil 5. května 1934 do umělecké rodiny, jeho otcem byl Cyril Bouda, známý malíř, grafik a ilustrátor. Od dětství byla Jiřího velkou zálibou železnice a po ukončení studia na Vysoké škole uměleckoprůmyslové v Praze nastoupil v roce 1959 jako signalista do železniční stanice Praha-Bubeneč.

Od roku 1962 se naplno věnoval výtvarné činnosti, spolupracoval například s Národním technickým muzeem, pro Muzeum hlavního města Prahy restauroval se svou ženou Janou Langweilův model Prahy. Suverénně ovládal všechny grafické techniky, zejména barevnou litografii, ve které se dokázal přiblížit výrazu klasické malby. Zemřel 23. srpna 2015.

Jiří Bouda byl všestranný výtvarník. Znamé jsou jeho kresby zachycující mistrně atmosféru železničního provozu například v dnes již zaniklé stanici Praha-Těšnov nebo na známé Bechyňce. Počtem i kvalitou ex libris se zařadil k předním mezinárodně uznávaným tvůrcům. A kdo z kluků zájímavých se o železnici by neznal knihu Svět na ko-

lejích z edice OKO s jeho mistrnými ilustracemi. Výstava v poštovním muzeu se však zaměřuje i na jeho známkovou tvorbu. První návrhy poštovních známek připravil na konci šedesátých let. Souvisely s výstavou o koněspřežné železnici z Českých Budějovic do Lince, ale nebyly přijaty. První známka podle Boudova návrhu k 60. výročí Mezinárodní železniční unie nakonec vyšla až v roce 1982. Naopak jako poslední byla v roce 2009 vydána známka připomínající 150 let železniční tratě z Pardubic do Liberce.

A pokud máte zájem seznámit se s životem a dílem tohoto výtvarníka důkladněji, napište na mail Michal.Roh@cdcargo.cz a prvním pěti z vás zašleme knihu **Jiří Bouda, život a dílo**.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH



Pracovní nástroje a kresby Jiřího Boudy

Mexický přístav Veracruz a železnice



Přístav Veracruz se nachází ve městě Veracruz, které je zároveň hlavním městem stejnojmenného mexického svazového státu. Přístav leží na pobřeží Mexického (Amerického) zálivu na jihu středního Mexika, něco málo přes 300 kilometrů jihovýchodně od hlavního města Ciudad de México. Jde o největší a nejdůležitější přístav Mexika a hlavní dopravní uzel státu Veracruz. Dalšími okolními přístavy jsou asi 240 kilometrů severozápadně ležící Tuxpam a téměř 400 kilometrů severozápadně ležící Tampico (resp. Altamira). Přístav je páteří ekonomiky města a jeho nejdůležitějšími zákazníky jsou nadnárodní automobilky, které mají výrobní závody ve státě Puebla. Kromě toho jde také o významný rybářský přístav.

Přístav byl založen 2. dubna 1519 španělským objevitelem Hernánem Cortésem. Ten místo pojmenoval Villa Rica de la Vera Cruz jako odkaz na bohatství a zlato v této oblasti a zasvěcené „pravému kříži“ (Vera Cruz), protože zde přistál na Velký pátek, v den ukřižování Krista. Během koloniálního období mělo toto město největší obchodní třídu a v bohatství soutěžilo s hlavním městem Ciudad de México. Jeho bohatství přitahovalo nájezdy pirátů ze 17. století, proti kterým byla postavena opevnění jako například pevnost San Juan de Ulúa. V 19. a na počátku 20. století byl Veracruz při různých příležitostech napadán Francií a Spojenými státy; po aféře v Tampicu v roce 1914 americké jednotky obsadily město na sedm měsíců. Během 20. století se Veracruz stal hlavním přístavem pro většinu mexického dovozu a vývozu, zejména ve vztahu k automobilovému průmyslu.

V roce 1991 převzala nad přístavem kontrolu a správu federální vláda, která zároveň převzala přístavní manipulace, skladování a další služby na soukromé společnosti s cílem zlepšit a zefektivnit chod přístavu. V roce 1993 schválil mexický kongres zákon o přístavech, který reguluje všechny aspekty přístavů v zemi a vytvořil integrované správy přístavů. Na základě tohoto zákona pak byla v roce 1994 vytvořena pro správu budov a zařízení přístavu korporace Administracion Portuaria Integral de Veracruz (APIVER), s koncesí na 50 let, kterou lze prodloužit o dalších 50 let. Prostřednictvím třetích stran APIVER spravuje celý přístav.



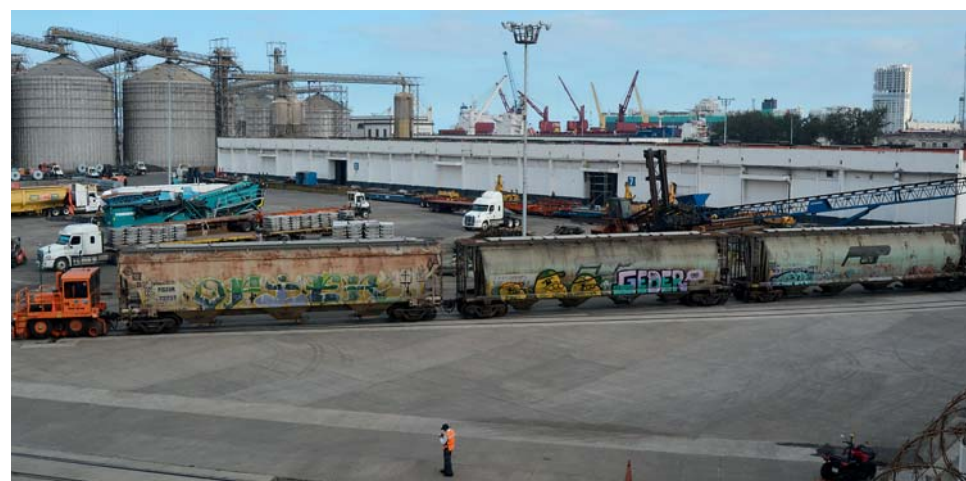
Podle údajů z roku 2017 prochází 60 % mexického námořního vývozu a dovozu silničních vozidel přes přístav Veracruz. Další důležitou manipulovanou komoditou jsou kontejnery, pro které jsou k dispozici dva kontejnerové terminály. „Bedny“ v roce 2017 tvořily 40 % celkové zmanipulované tonáže. Dále zde existuje několik terminálů pro hromadné (bulk) zboží, konkrétně obiloviny a kapalné chemikálie, ty však umožňují pouze import těchto komodit a nejsou uzpůsobeny pro jejich nakládku do lodí. V roce 2019 začal severně od stávajícího přístavu vznikat přístav nový, opět pro kontejnery



Posun se soupravou kontejnerových vozů ložených v severní Americe obvyklým doublestacku



Obilný terminál s množstvím kamionů, železničních vozů, ale i ptactva čekajícího na svou porci obilovin.



Posun s obilnými vozy dvoucestným posunovadlem RailKing



Někdejší osobní část nádraží ve Veracruz, kam již ale žádné osobní vlaky dlouhá léta nezajíždějí.

a hromadné substráty včetně uhlí a kovového odpadu. V současné době přístav ročně odbaví průměrně 1 800 lodí všech obvyklých námořních a zaoceánských velikostí a zmanipuluje okolo 34 milionů tun nákladu. Zásobuje mexické území zahrnující jeho 19 států (z celkem 32), ve kterých žije 73 milionů obyvatel. Z a do přístavu je vedeno celkem 54 námořních tras, které ho spojují se všemi světovými kontinenty. Do vnitrozemí je přístav napojen jak silnicí, tak i železnicí a není bez zajímavosti, že první mexická železnice otevřená 1. ledna 1873 spojovala právě Veracruz s hlavním městem Ciudad de México. Dnes do města, resp. přístavu vede několik tratí obou v Mexiku působících velkých společností, Grupo México Transportes (Ferromex), resp. její dceřiné firmy Ferrosur, a CPKC, která vznikla v nedávné době spojením kanadské společnosti Canadian Pacific a americké Kansas City Southern, včetně její mexické části Kansas City Southern Mexico. Zatímco Ferromex/Ferrosur se zaměřuje spíše na obsluhu mexického teritoria, tak CPKC dnes disponuje sítí pokrývající území všech tří velkých severoamerických států, Mexika, USA a Kanady. V těchto zemích pak CPKC obsluhuje celkem sedm námořních přístavů, z toho dva na tichomořském pobřeží (Vancouver a Lázaro Cárdenas) a zbytek na pobřeží atlantickém. Z toho plyne velká konkurenční výhoda CPKC, která je schopna propojit obě americká pobřeží jak se sebou navzájem, tak i s významnými obchodními a průmyslovými centry všech tří zemí; v prvním případě může

pro rejdaře i vytvářet alternativu k přetíženému Panamskému průplavu.

V samotném přístavu patří veškerá železniční infrastruktura společnosti Ferromex a jediná sem vedoucí trať CPKC končí v předměstském uzlu Santa Fé a dále CPKC využívá tratě Ferromex skrze tzv. Trackage rights, což jsou v severní Americe běžné dohody mezi železničními společnostmi umožňující vzájemnou dopravu vlaků po kolejích jiného vlastníka. Na tomto místě je nutné upozornit, že tamní železniční společnosti jsou zároveň vlastníky tratí a neexistuje zde nic jako evropský Open access přístup na železniční infrastrukturu. V přístavu samotném pak operují jen lokomotivy společnosti Ferromex, přičemž se jedná o různé kategorie strojů počínaje staršími šestnápravovými lokomotivami, zpravidla spřahovanými do dvojic, až po malá dvoucestná posunovadla sloužící nejčastěji pro pomalý posun obilných vozů pod násypkami.

Železniční provoz v přístavu je poměrně čilý a dobře dotváří atmosféru přístavního latinskoamerického města, a to včetně vedení některých kolejí přímo skrze ulice jeho chudších částí, jak je v této části světa celkem běžné. Bohužel se nikde nepodařilo zjistit, jakou část objemu zboží, které přístavem projde, přiveze a odveze železniční doprava, pouze víme, že v celém Mexiku je tento podíl zhruba 15 % (oproti 42 % v USA).

TEXT A FOTO: MARTIN BOHÁČ
MAPA: MILAN KOSKA