

Cargovák



Úvodní sloupek

Vážené kolegyně, vážení kolegové, zatímco osobní železniční doprava v posledních letech roste, nákladní doprava v celé Evropě, ČD Cargo nevyjímaje, musí řešit opačný problém – pokles poptávky po jejich službách. Situace na evropském dopravním trhu bohužel odpovídá celkově neutěšenému stavu evropského průmyslu a obecně evropské ekonomiky. A pokud se nedaří našim zákazníkům, nemůže se dařit v přepravách ani nám. Otevřeně proto říkám, že ČD Cargo na tom nyní není dobře a nestačí jen konstatovat, že v jiných zemích jsou na tom podstatně hůř. Situace je špatná, nikoliv však neřešitelná, proto jsem nyní firmu „přepnul“ do krizového řízení. Co to znamená? Otevřeli jsme znovu jednání se zákazníky a zejména u méně profitabilních přeprav se bavíme o možném navýšení cen. Zde však stále více narážíme na limity tržního prostředí. To jsou opatření na straně tržbové, stejně intenzivně však řešíme i stránku nákladovou. Krátíme investice a všechny zbytné náklady. Omezili jsme všechny marketingové akce i nákup spotřebního materiálu, včetně tak zdánlivých maličkostí, jako jsou například mobilní telefony. Hledáme úspory

na všech úrovních, generální ředitelství nevyjímaje. Zde jsou již racionalizační opatření v plném proudu. Razantní změnou projde také náš obchodní úsek. Bohužel nelze zajistit další objemy zboží za odpovídající ceny. Musíme proto redukovat náš vozidlový park a také provozní personál. Nechceme a neděláme to však z Prahy od stolu. Každému takovému kroku předchází důkladná analýza a vše řešíme až z úrovně provozních pracovišť. O všech krocích pravidelně informujeme i odborové organizace. Komunikací s nimi bychom také rádi zabránili šíření různých dezinformací, které se v souvislosti s restrukturalizací mohou šířit. Odbory proto vnímáme jako velmi důležité partnery a věřím, že všechny potřebné informace se k vám jejich prostřednictvím dostanou. A pokud ne, neváhejte mi napsat email, rád na vaše dotazy odpovím. Chceme-li obstát, musíme se změnit. Nyní bude záležet na každém z nás. Jsem si jist, že to společně zvládneme.

TOMÁŠ TÓTH
předseda představenstva ČD Cargo, a.s.

Obsah

Praha a železniční nákladní doprava

02

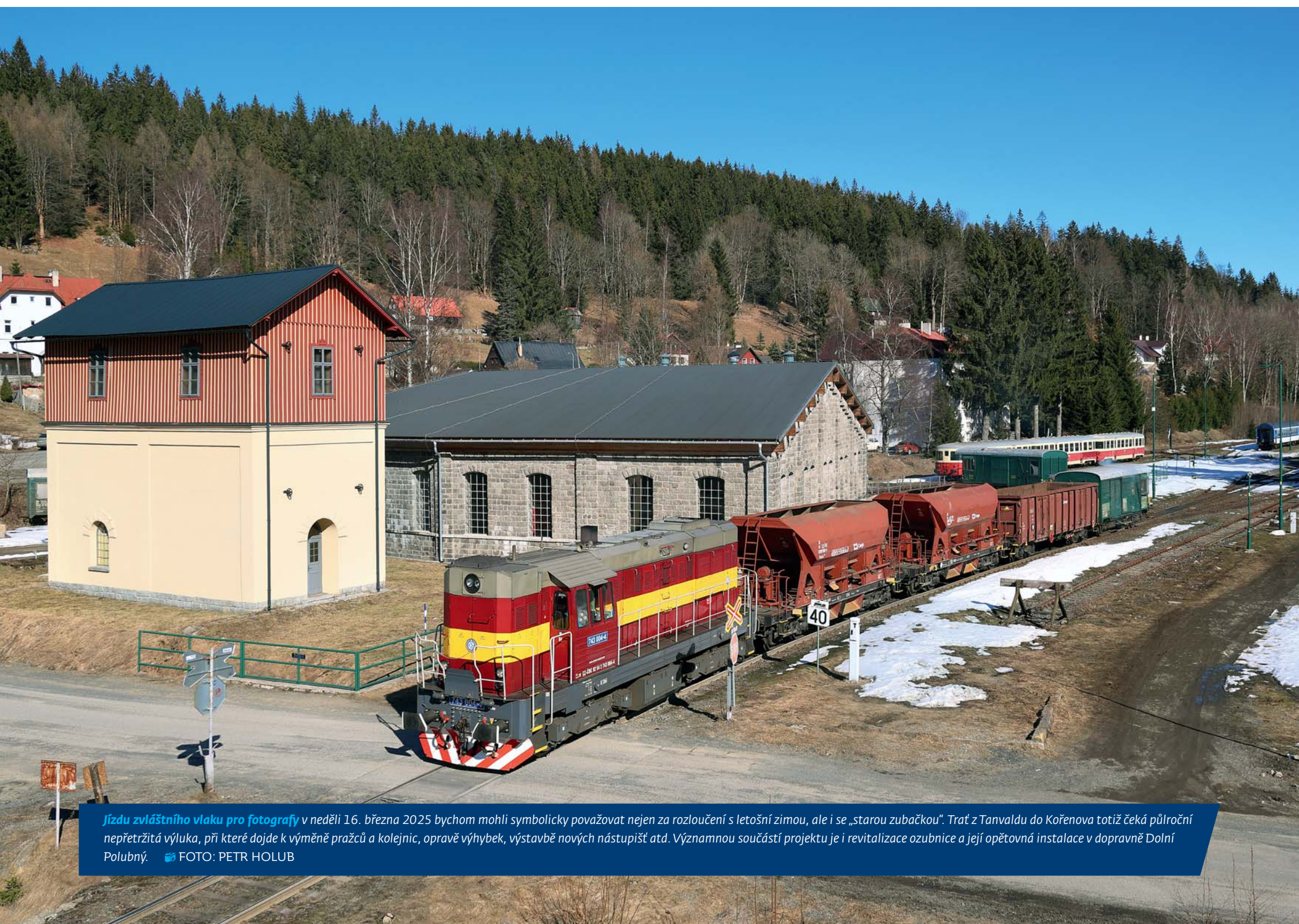
Nejen o možném rozvoji železniční nákladní dopravy v Praze hovoříme se specialistou Markem Binkem z Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Dozvíte se mimo jiné, zda osobní vlaky těm nákladním opravdu překážejí.



Jak jsou na tom evropští dopravci?

06

Pokles průmyslové výroby začíná čím dál více pociťovat železniční nákladní dopravci po celé Evropě. Podívejme se společně, jaká situace je v okolních zemích. V době, kdy politici hovoří o převodu zboží ze silnice na železnici, to nebude úplně pozitivní čtení.



Jízdu zvláštního vlaku pro fotografy v neděli 16. března 2025 bychom mohli symbolicky považovat nejen za rozloučení s letošní zimou, ale i se „starou zubačkou“. Trať z Tanvaldu do Kořenova totiž čeká půlroční nepřetržitá výluka, při které dojde k výměně pražců a kolejnic, opravě výhybek, výstavbě nových nástupišť atd. Významnou součástí projektu je i revitalizace ozubnice a její opětovná instalace v dopravně Dolní Polubný. FOTO: PETR HOLUB

„Role železniční nákladní dopravy v Praze je bohužel velmi malá,“

řiká Marek Binko, specialista koncepce dopravy na Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Požádali jsme ho o představení této instituce a o shrnutí vývoje železniční dopravy na území našeho hlavního města. Částečně tak navazujeme na rozhovor s tehdejším náměstkem primátora pro oblast dopravy Adamem Scheinherrem, který jsme uveřejnili v březnu 2022.

► Co je vlastně IPR Praha?

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy je příspěvkovou organizací města a jsme hlavním koncepčním pracovištěm Prahy. Jsme podřízeni Radě města. Zpracováváme řadu strategických dokumentů, z nichž nejvýznamnější je územní plán. Škála naší činnosti je velmi pestrá od vyjadřování se ke stavbám, co se v Praze připravují, přes koncepci dopravy, která zahrnuje samozřejmě i železnici, až například po tvorbu a správu velmi bohatého mapového portálu nebo provoz Centra architektury a městského plánování (CAMP), které je určeno široké veřejnosti a prezentujeme v něm řadu aktivit spojených s naší činností.

► Jaká je role železniční nákladní dopravy v Praze?

Pokud pomínu význam Prahy jako místa, kudy projíždí řada nákladních vlaků ať už bez zpracování nebo se zpracováním na seřadovacím nádraží v Libni, tak bohužel velmi malá. Nemáme přesná čísla za silniční dopravu, ale denně je Praha zdrojem a cílem pro asi více než 25 tisíc kamionů. Oproti tomu se v Praze naloží a vyloží denně jen asi tři stovky vagonů, přičemž nejvíce je z toho Metrans v Uhřetěvsi. To je opravdu velmi málo, vždyť to jsou jen nízké jednotky procent toho, co se do Prahy a z Prahy vozí!

► V čem je podle Vás největší problém?

Když jsem se ptal několika logistických firem, zda neuvažovaly o využívání železnice, odpověď bylo zpravidla: „A proč? Vždyť je to drahé, složité, nespolehlivé, a navíc sama železnice přeci tvrdí, že nemá kapacitu pro nákladní vlaky. Proč bychom do takového dobrodružství měli jít, když nám to na silnici vyhovuje.“ Myslím, že železnice je navíc velmi zahleděná do sebe, do svých vlastních problémů. Železniční veřejnost řeší ETCS, DAC, konverzi trakčních napájecích soustav, ale to nikoho mimo železnici moc nezajímá. Souhlasím s tím, že pokrok i na železnici musí být a v době, kdy začíná vládnout umělá inteligence, je posunovač utahující šroubovku opravdu obrazem z předminulého století. Železnice proto musí držet krok s dobou, ale nemůže to být pro ni výlučné téma,



Bc. Marek Binko FOTO: SOUKROMÝ ARCHIV

díky kterému ji uteče fakt, že její služby už nikdo nepotřebuje.

Když se vrátíme do Prahy, tak já vidím jako velký problém ani ne tak to, že jsou tratě přeplněné vlaky osobní dopravy, jako spíš to, že není kde nakládat a vykládat vozy. Z pražských nádraží zmizely za posledních třicet let takřka všechny plochy s VNPK a většina vleček. Když začala před třemi lety plnohodnotná invaze Ruska na Ukrajinu a z Česka se začala odvíjet humanitární pomoc, v Praze ji nebylo kde naložit a musela se auty vozit do Lovosic na překládku do železničních vozů. To je přeci absurdní. Osobně dlouhodobě vyvíjím aktivity, aby bylo zachováno těch už jen pár zbývajících VNPK a byly i nějaké příležitosti pro rozvoj, např. v podobě nějakého logistického centra napojeného primárně na železnici. Smutné je, že vlastně největším nepřítelem železnice je železnice sama. Plochy pro nakládku a vykládku tak podlehnou třeba depu pro vysokorychlostní vlaky, modernizaci stanice, protože je to tak jednodušší, nebo je železnice prostě prodá soukromému majiteli.

Velký neúspěch vidím i ve ztrátě přeprav, které jsou pro Prahu relevantní. Jen za poslední roky to je např. Mattoni do Malešic, Mitas ze Strašnic nebo Česká pošta z Malešic... Dlouhá léta se mluví o podpoře železniční, resp. i vodní dopravy, skutečnost jde ale zcela opačným směrem a železniční nákladní doprava bohužel svůj význam ztrácí.

► Vidíte přesto nějaké příležitosti pro železniční nákladní dopravu?

Samozřejmě! A nebavme se teď o nějakém narovnání plateb za externalitu se silniční dopravou. Ekonomika prochází strukturálními změnami, probíhá útlum uhlí, což je zrovna pro vaši firmu jistě velmi bolestivé. Jsou ale i nové příležitosti, byť zřejmě ne v takovém objemu, které by zcela nahradily přepravy uhlí. Velkým byznysem se stane nakládání s odpady. Postupný konec skládkování a využívání odpadu pro výrobu energie. S ohledem na omezený počet tzv. spaloven je zde příležitost pro železnici a jde o poměrně velké objemy. Další komoditou, která je z pohledu objemů zajímavá, a kde se železnice zapojuje dosud velmi výjimečně, jsou přepravy stavebních hmot na a z velkých stavenišť. V Praze probíhají a budou probíhat obrovské stavební projekty. Namátkou mohu jmenovat stavbu nových čtvrtí na Smíchově, na Žižkově, v Bubnech. Shodou okolností jde o železniční brownfieldy, kde byla nákladní nádraží. Některé koleje jsou stále v blízkosti a nějaké tam mohly pro nakládku a vykládku zůstat nebo být dočasně zřízeny. Nicméně se to zpravidla neděje a vše se vozí po silnici. Podobné projekty budou následovat, příležitosti stále jsou.

► Když se vrátíme k železniční infrastruktuře na území Prahy, jak se díváte na kauzu mostu pod Vyšehradem?

To je velmi aktuální téma. Jak je obecně známo, proběhla soutěž na podobu nového mostu,

která má svého vítěze. My jsme se za IPR do soutěže také přihlásili a respektujeme výsledky, přestože jsme byli druzí. Klíčové pro Prahu a cestující je z našeho pohledu přidání třetí koleje a zastávky na Výtoni, aby mohla železnice spolehlivě fungovat i v budoucnu. Primárně jde samozřejmě o věc Správy železnic, které most patří. Do toho vznikla občanská iniciativa a nadační fond, kteří přišli s alternativním návrhem rekonstrukce stávajícího mostu a souběžnou novostavbou nového jednokolejného mostu. Studie nadačního fondu, za kterou mj. stojí i autoři, kteří neuspěli v oné soutěži, je na první pohled velmi líbivá, ale po jejím přečtení se obávám, že z řady důvodů těžce realizovatelná. Nicméně se bohužel povedlo společnost rozdělit a v takových případech obvykle dochází k patu. Bojím se tedy toho scénáře, že se na mostě zcela zastaví provoz, protože jeho stav je skutečně havarijní, a mezitím bude dlouhé roky probíhat celospolečenská diskuse co s tím... Zákazník, v tomto případě primárně cestující denně dojíždějící do Prahy, je až na některém z posledních míst.

Bc. Marek Binko (*1976)

Svou profesní kariéru začal v roce 1995 jako výpravčí, od roku 2002 se věnuje koncepci rozvoje železnice, nejprve na ČD, v letech 2012-2015 jako ředitel odboru strategie SŽDC. Od roku 2019 pracuje jako specialista koncepce dopravy na Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy.

► V oboru nákladní dopravy se také diskutuje využití nákladních tratí pro osobní vlaky městských tangenciálních linek, které berou kapacitu nákladním vlakům.

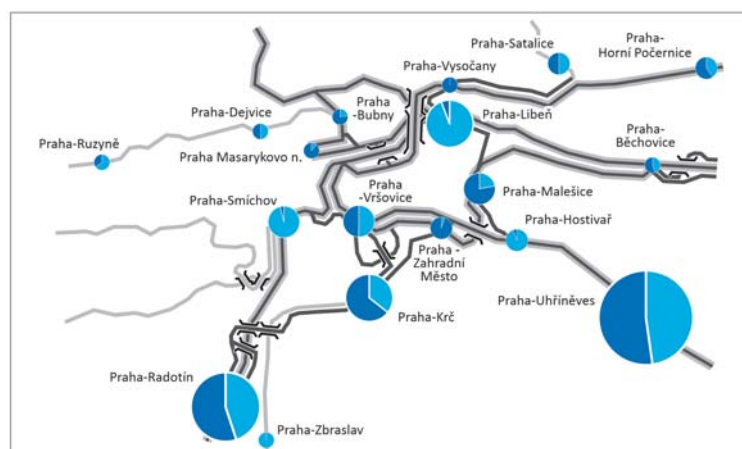
Tuto diskusi dlouhodobě sleduji a upřímně je mi líto, že za viníka je označován ROPID, resp. Praha. Koncepce nejen těchto linek byla přijata v roce 2002 na základě tzv. Studie obsluhy hl. m. Prahy a okolí veřejnou hromadnou dopravou osob. Součástí té studie byly i infrastrukturní opatření jako např. zdvoukolejnění nákladních spojek z Libně do Hostivaře a z dnešního Zahradního Města do Chuchle. Koncepce z roku 2002 se postupně s průběžnými aktualizacemi naplňuje, a proto máme i dnes tak velký počet lidí ve vlacích. Oproti roku 2002 dvojnásobek, což je dle mého názoru obrovský úspěch železnice. A je snad chybou ROPIDu, že za téměř čtvrtstoletí ještě nemáme Libeňský přesmyk a dvoukolejku do Hostivaře? Pokud by tam ROPID tu linku nezavedl, tak se o přesmyku, s nadsázkou, dnes asi ani nemluví.

► Jak to vlastně vypadá s projektem podzemních železničních tunelů pod centrem Prahy?

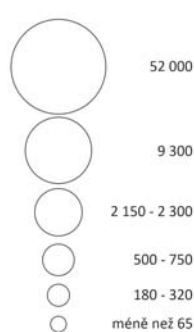
V únoru byla Ministerstvem dopravy schválena Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha, která se zpracovávala čtyři roky a šlo skutečně o unikátní dílo. Díky jejímu schválení máme teď jasnou představu, jak mají tunely, ale nejen ty, nýbrž i celý pražský železniční uzel v budoucnu vypadat. Součástí je i harmonogram přípravy a výstavby, který počítá s celkovým dokončením v roce 2047, což je poměrně optimistický termín pro případ, kdy do toho nebude nikdo „házet vidle“. Z pohledu nákladní dopravy je asi nejzajímavější kompletní přestavba Malešic včetně mimoúrovňového křížení tratí z Libně a Běchovic a tzv. Jahodnické spojky s tunelem pod vrchem Tábor pro jízdy nákladních vlaků z Libně do Běchovic, aby nemusely v Libni úroveň křížit koleje z Běchovic. Od 27. března máme v CAMPu výstavu „Praha zítra? Propojené město“, která se věnuje kolejové dopravě v Praze včetně tohoto ambiciózního železničního projektu. Srdečně všechny vaše čtenáře zvu k návštěvě!

PŘIPRAVIL: MARTIN BOHÁČ

Cargo Uzel Praha - výkony žst v roce 2024



Počet vozů



poděj dodej © Milan Koska

Lubská lokálka

Železniční trať Tršnice – Luby u Chebu (v jízdním řádu pro cestující označená číslem 146) je 20,8 km dlouhá jednokolejná neelektrizovaná regionální dráha. Často se jí také říká Halštrovská. Vznik dráhy spadá do roku 1881, kdy byl založen Spolek pro výstavbu železnice města Schönbach, dnešní Luby, který společně se Skalnou podporoval vybudování železničního spojení do Chebu. 16. října 1895 obdrželi šlechtici Jindřich Mattoni, okresní starosta Jan Seidl, hrabě Volkenstein-Trosburg ve Vildštejně, starosta Karl Habermann a c. k. komoří Engelhart v Schönbachu koncesi ke stavbě. Projekt zpracoval Ing. Seitz z Vídně, výstavbu prováděla firma Köhler a syn z Aše.

Slavnostní otevření se konalo 29. a 30. června 1900. Určitou zajímavostí této lokálky je, že jako jediná v Podkrušnohoří neměla napojení na sousední železniční síť v Německu, které leží téměř na dohled. Při pohledu do železniční mapy je celkem jasné, že úloha přeshraničního spojení zůstala jen několik málo kilometrů vzdálené hlavní dráze z Chebu přes Vojtanov a Plesnou do německého Bad Brambachu. Lubská dráha díky dobrému směřování měla už od prvopočátku a dodnes má celkem zásadní význam pro osobní dopravu, neboť zajišťovala dopravu obyvatel z Lubů a dalších větších obcí ležících podél tratě nejen na spádové Chebsko, ale i na Karlovarsko. Pro nákladní dopravu však byl význam tratě ještě mnohem

větší. Kromě zcela běžných přeprav dřeva a zemědělských produktů totiž dráha zajišťovala přepravu kaolinu, jílu a dalších surovin z místních lomů. Ale o tom až za chvíli. Možná tak trochu na okraji zájmu byla i přeprava dřeva „do lesa“ resp. do Lubů, která skončila před více jak dvaceti lety. Městečko Luby je totiž známé i výrobou hudebních nástrojů, přičemž první zmínky sahají až do 17. století (jako důkaz budíž nejstarší dochovaný nástroj – viola z roku 1664 od Johanna Adama Pöppela).

Každopádně životní příběh zdejší dráhy píše celé století těžba kaolinu a keramických jílu. Kaolin je plastická surovina tvořená převážně jílovým minerálem kaolinitem. Výchozím materiálem pro vznik surového kaolinu je žulová hornina, která vznikla sopečnou činností v době vytváření zemské kůry. Zvětváváním před miliony let se původní materiál rozložil na kaolin a křemen doprovázený větším či menším množstvím dalších příměsí. V tehdejší tropické podnebí na horninu působila také mechanická eroze a za zvýšených teplot probíhala chemická koroze a s tím spojené další chemické procesy. Kaolin je výchozí surovina v keramickém průmyslu a při výrobě papíru. Používá se však také pro řadu aplikací v chemickém průmyslu i v jiných průmyslových odvětvích.

Účinkem tektonických sil byl původní žulový masiv na Karlovarsku už při svém vzniku mnohokrát porušen. Jednotlivé žulové kry se rozdělovaly už při tuhnutí společného magmatu, poté zvětvávaly za velmi odlišných podmínek. Důsledkem byl vznik řady navzájem nepřilíživě vzdálených ložisek kaolinu a jílu s odlišnými chemickými a fyzikálními vlastnostmi. To všechno dalo vzniku mnoha ložisek lomů, jež protkaly kilometry dnes již zrušenými úzkorozchodnými drážkami, které z lomů dopravovaly vytěženou hmotu do místních zpracovatelských závodů, odkud byla surovina následně transportována do železničních vozů. Z toho důvodu většina dnešních železničních zastávek má i své charakteristické ryze lokálové železniční jednopatrové budovy, neboť zpravidla dvoukolejné staničky sloužily právě k nakládce vytěžené a následně zpracované suroviny. Bohužel přepravy jílu po železnici začaly na začátku milénia značně klesat a záhy ustaly na dobro. Těžba suroviny sice lokálně pokračuje i v dnešních dnech, nicméně mezi zpracovatelskými závody je dopravována výhradně silniční dopravou (s výjimkou provozu v Chodově). Obdobně zanikla i většina úzkorozchodných drah a z původních železničních stanic – nákladíšť jsou dnes pouhé jednokolejné zastávky, kde zašlou slávu připomínají stále zachované a i udržované původní jednopatrové typicky lokálové domky. V Drahově dnes nalezneme i expozici úzkorozchodné železniční dráhy, odkud se po kolejích můžeme vypravit až na Kateřinu, kde je další část muzea – budova dílen a původní depo celého úzkorozchodného komplexu.



Pohled na dopravu v Skalně, ve které v roce 2011 probíhala poměrně intenzivní nakládka dřeva. Stroj 742.152 zachycený na záběru se právě chystá k odjezdu s manipulačním vlakem do Chebu. FOTO: NT

V roce 2023 proběhla snaha o obnovu přeprav kaolinu ze Skalně do Borovan u Českých Budějovic, kde za přispění EU měla být obnovena i železniční vlečka. Z pohledu ČD Cargo bohužel celá akce skončila pouze zkušební přepravou 4 vozů řady Tams s jilem, o které jsme informovali v Cargováku 7/2023. Bohužel nutno přiznat, že dnes Lubská lokálka neskýtá mnoho příležitostí na naložení větší skupiny vozů. Nákladíště Nový Drahov, Vonšov, Velký Luh a Nový Kostel již nedisponují manipulačními kolejemi.

Jediná možnost se tedy nabízí v samotné dopravě v Skalně, kde je však prostor pouze na několik vozů a obdobně je na tom i vlečka do samotného závodu odbočující ze širé tratě cca 1 km za dopravou Skalná ve směru do Lubů



O téměř patnáct let později se můžeme na záběru zvláštního „fotovlaku“ vypraveného pro zahraniční účastníky vrátit do doby zhruba před dvaceti lety, kdy po zdejší lokálce pravidelně projížděl manipulační vlak s lokomotivami řady 731 přezdívanými „špageta“. Snímek byl pořízen v pozdním odpoledni 26. ledna 2025 u Třebeně. FOTO: NT



Přístavba vozů ke zkušební nakládce na kapacitně omezené vlečce společnosti LB MINERALS ve Skalně (10. května 2023) FOTO: MICHAL ROH

Zajímavosti z provozu

Tanky opět na kolejích

Po úspěšně zrealizovaných vnitrostátních přepravách tanků Leopard v prosinci loňského roku jsme v první polovině března 2025 neméně úspěšně zajistili i převoz 4 tanků Leopard 2A4 na ostré střeby do výcvikového prostoru Allensteig v Rakousku a odtud zpět do stanice Hlubočky-Mariánské Údolí. Součástí vojenského transportu byl i nízkostěnný vůz řady Res, na kterém byl naložen osobní automobil a dále také lůžkový vůz pro vojáky 73. tankového praporu z Přáslavic. Nutno poznamenat, že zpětná přeprava pro-

běhla v rekordně krátkém čase. „Nakládka tanků na železniční vozy ve stanici Wurmbach byla zahájena v pátek 14. března v 8 hodin ráno a večer již probíhala vykládka v Hlubočkách-Mariánském Údolí,“ přibližuje průběh přepravy Michael Andrie, který přepravu za ČD Cargo obchodně zastřešoval.

„Při každé přepravě po kolejích je nutná domluva s ČD Cargo, které poskytuje odpovídající vagon. Leopard je oproti T-72 těžší, liší se také rozměry. Problém to ale není, s předstihem ČD Cargo dodáme příslušné parametry techniky a oni nám poskytnou odpovídající vagon. Celý proces



se řídí přísnými pravidly – naváděcí nikdy nesmí stát na stejném vagonu, věž musí být vždy otočená proti směru jízdy a kanon připevněný. Postup nakládky je však vždy stejný, nezáleží na typu tanku. Každý pohyb ale musí být přesný, každý povel sro-

zumitelný. Dokonalá koordinace mezi řidičem a naváděcím vojákem je prostě klíčová,“ vysvětluje jeden z velitelů tanků.

MICHAL ROH
FOTO: MICHAEL ANDRIE

Bezpečnostní cíle – zrcadlo bezpečnosti v organizaci



V souvislosti s potřebou zavádění evropské legislativy do interních norem ČD Cargo, konkrétně v souladu s Nařízením Komise (EU) 2018/762, probíhá od roku 2022 v rámci činností systému zajišťování bezpečnosti (SMS), v kompetenci odboru bezpečnosti provozování drážní dopravy (O22), systematické sledování plnění bezpečnostních cílů v oblasti provozování drážní dopravy. Tento proces je podstatným, avšak samozřejmě ne jediným posuzovaným prvkem, jehož plnění je následně předkládáno hodnotícím orgánům Evropské železniční agentury (ERA) při žádosti o vydání nebo aktualizaci Jednotného osvědčení o bezpečnosti (SSC). Bez tohoto osvědčení by naše společnost nemohla provozovat drážní dopravu v podobě, kterou dnes známe.

Je vhodné na tomto místě zmínit, že ČD Cargo je čerstvě držitelem Jednotného osvědčení o bezpečnosti s platností od 31. ledna 2025, které rozšířilo oblast provozu i na pohraniční úsek z Rakouska do Slovinska (Rosenbach – Jesenice). Platnost tohoto osvědčení je do září roku 2028 a je výsledkem více než roční práce na zdokonalení systému zajišťování bezpečnosti ČD Cargo. Dovolte mi, abych stránky Cargováku využil k tomu, abych vás seznámil s procesem sledování a členěním základních bezpečnostních cílů a představil vám výsledky hodnocení za rok 2024 a současně zmínil některé z bezpečnostních cílů stanovených na rok 2025.

Bezpečnostní cíle

Bezpečnostní cíle jsou v rámci tohoto procesu rozděleny na základní, nebo také hlavní (v rámci celé působnosti ČD Cargo, tj. v prostředí České republiky a zahraničních poboček Niederlassung Wien a Niederlassung Deutschland) a na národní bezpečnostní cíle, které si stanovují a hodnotí jednotlivé výše uvedené složky ČD Cargo. Nad rámec těchto cílů byl pro rok 2024 stanoven i cíl společný, kdy v rámci jeho plnění bylo zrealizováno obecné školení pro zaměstnance ČD Cargo, na kterém byly zdůrazňovány základní pilíře kultury bezpečnosti definované v našich interních normách, konkrétně v ORz-51-A-CDC-EU „Systém zajišťování bezpečnosti ČD Cargo, a.s.“ a v navazujících prováděcích ustanoveních. Pro potřeby určení strategie dosažení bezpečnostních cílů byl přijat akční plán, jehož plnění bylo vyhodnoceno souběžně s hodnocením bezpečnostních cílů.

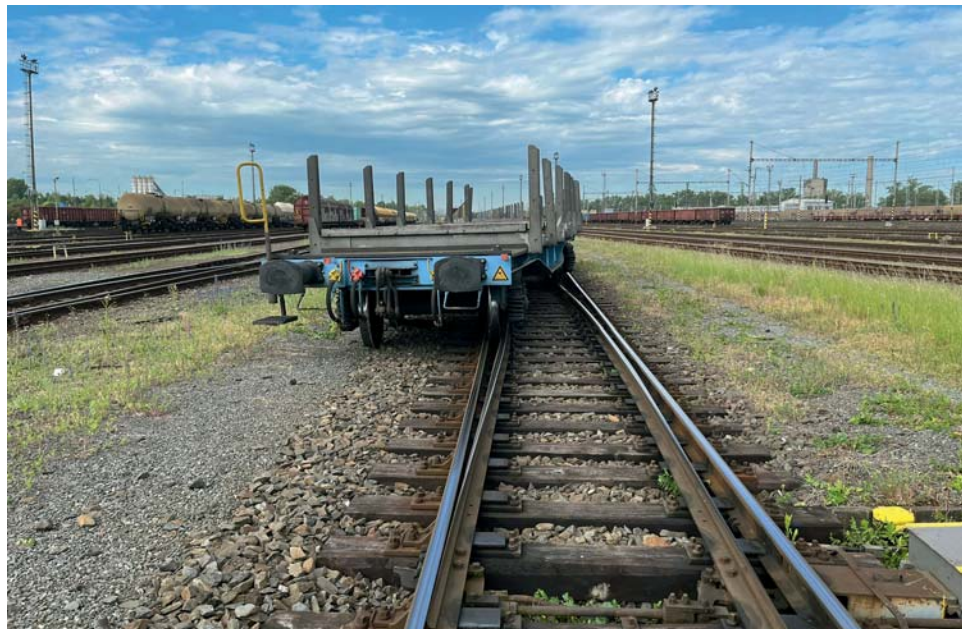


FOTO: BEZPEČNOSTNÍ SPISY

Jako základní bezpečnostní cíle byly stanoveny relativní hodnoty (tj. počet ujetých vlakových kilometrů na jednu vzniklou mimořádnou událost) celkového počtu mimořádných událostí, počtu nedovolených jízd vlaku za návěstidlo zakazující jízdu (MU kategorie C6), počet srážek drážních vozidel (srážka vlaku s drážním vozidlem a srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu), počet vykojení vlaku a počet mimořádných událostí při přepravě nebezpečných věcí (RID) ve vlaku. Pro jejich úspěšné plnění bylo nutné dosažení maximálně kvantifikovaných hodnot z roku 2023. Jako relevantní údaje pro vyhodnocení bezpečnostních cílů byly použity počty mimořádných událostí, které vznikly z viny společnosti ČD Cargo a jejich zaměstnanců.

Z údajů zjištěných za rok 2024 můžeme konstatovat, že základní bezpečnostní cíle byly splněny s výjimkou bezpečnostního cíle celkového počtu mimořádných událostí s odpovědností ČD Cargo, kdy v roce 2024 vznikla MU s odpovědností ČD Cargo po ujetí cca 178 000 vlakových kilometrů, tj. bylo ujetu přibližně o 9 000 vlakových kilometrů (vedoucích ke vzniku MU) méně v porovnání s rokem 2023.

Co se týče národních bezpečnostních cílů, byly v rámci České republiky definovány tyto cíle ve třech okruzích, a to v oblasti modernizace kolejových vozidel, dále v oblasti údržby drážních vozidel (ECM) a v oblasti personální a provozní. Konkrétně v oblasti modernizace kolejových vozidel byl stanoven určitý počet hnacích drážních vozidel (HDV) dle jednotlivých řad, do kterých měla být zabudována mobilní část ETCS

nad rámec počtu HDV, ve kterých je již ETCS provozováno. V roce 2024 došlo k implementaci ETCS do 117 lokomotiv v našem majetku, což je hodnota nad vytýčeným cílem.

Pokud jde o oblast personální a provozní, byly cíle navázány také na problematiku zavádění výhradního provozu ETCS na sítích Správy že-

lezní, kontrol rychloměrných proužků strojvedoucích, ověřování nákladních listů s RID a jejich úplnost a proškolení všech strojvedoucích na simulátoru.

Bezpečnostní cíle naší rakouské pobočky (NL W) spočívaly ve snížení počtu nehod a incidentů (nutno si uvědomit, že v rámci provozování drážní dopravy v Rakousku je za incident považováno daleko větší množství událostí, než v České republice, například i tzv. profilalarm, tedy narušení průjezdného průřezu součástí vozů nebo nákladu), rozšíření nepřímého monitoringu strojvedoucích, častější kontroly na alkohol u zaměstnanců pobočky a provádění důkladných analýz rizik v souvislosti s vyšetřováním nehod a incidentů.

Bezpečnostní manažeré NL DE a NL W při posuzování úrovně plnění stanovených cílů došli k závěru, že ne ve všech oblastech se podařilo realizovat jejich uspokojivé plnění. Byla přijata opatření pro zlepšení této situace, popřípadě došlo k revizi národních bezpečnostních cílů. Vzhledem k potřebě soustavného zvyšování úrovně bezpečnosti v rámci SMS ČD Cargo došlo při definování cílů na rok 2025 k jejich podstatnému rozšíření a k zpřísnění úrovně dostatečného plnění. U základních bezpečnostních cílů bude nutné zvýšit počet ujetých vlakových kilometrů potřebných ke vzniku MU v jednotlivých



FOTO: MICHAL ROH

leznic k 1. lednu 2025. Plánovaný počet odborně způsobilých zaměstnanců byl stanoven na 971 strojvedoucích, kdy skutečný počet těchto zaměstnanců k tomuto datu činil 1 021 strojvedoucích. Dalším z cílů bylo implementovat simulátor ČD Cargo do pravidelného školení strojvedoucích. Školení na simulátoru vedené především z důvodu nácviku zvládnutí mimořádných situací absolvovalo 706 strojvedoucích. Přednostně se ho zúčastnili zaměstnanci s největší statistickou odpovědností za vznik MU (délka praxe 0 až 5 let). Mezi další stanovené úkoly patřilo zavádění elektronické knihy normálů mezi další provozní zaměstnance, analýza využitelnosti aplikace pro testové otázky i dalšími provozními zaměstnanci a zvyšování kvality prezenčního školení našich strojvedoucích od dodavatele DVI. a.s. Národní bezpečnostní cíle stanovené pro oblast působnosti v České republice byly úspěšně splněny, a to včetně cílů stanovených v rámci ECM.

Národní bezpečnostní cíle v rámci působnosti pobočky v Německu (NL DE) byly stanoveny v oblastech počtu měsíčních kontrol vlaků s nebezpečným zbožím (RID), maximálně jedna nedovolená jízda vlaku za návěstidlo na 500 000 vlakových kilometrů, provedení určeného

vých popsaných kategorií. Jako jeden ze společných úkolů bylo definováno vypracování strategie kultury bezpečnosti na období do roku 2030, včetně zahájení procesu přijetí charty kultury bezpečnosti a rozšiřování povědomí o této problematice mezi zaměstnance naší společnosti.

Z národních bezpečnostních cílů zmiňme potřebu snížit úroveň nehodovosti při posunu, pokračování implementace ETCS do lokomotiv ČD Cargo, dodávky nových lokomotiv, zvyšování kvality prezenčního školení formou metodických dohlídek u dodavatele DVI, zahájení provádění údržby ETCS vlastními kapacitami, zvýšenou kontrolní činnost u externích strojvedoucích, zavedení praktické části Komisionálního ověření znalostí v rámci simulátoru pro strojvedoucí atd. V souvislosti s doporučením Drážního úřadu byl také stanoven bezpečnostní cíl v podobě zvýšení počtu orientačních zkoušek na přítomnost alkoholu a návykových látek u provozních zaměstnanců naší společnosti.

Za odbor bezpečnosti provozování drážní dopravy pevně věřím, že se nám podaří těchto cílů dosáhnout, i když nás čeká úkol nelehký.

LUKÁŠ SCHEJBAL



FOTO: BEZPEČNOSTNÍ SPISY

Inspirativní HRrrrZóna

Inspirujte se příběhy našich zaměstnanců...

V minulém čísle jsme vám představili Zuzku, absolventku Stipendijního programu Go your way, která se stala naší strojvedoucí. Dnes si popovídáme s jejím bývalým spolužákem a současným kolegou strojvedoucím Vojtou (21). I za ním jsme se vydali do provozního pracoviště Ostrava hlavní nádraží, abychom zjistili, jak se mu dnes daří a jak pokračuje jeho příběh ve světě na kolejích.

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

Udalo se toho opravdu hodně. Dodělal jsem si všechny zkoušky a zakončil jsem úspěšně ZOZ na první pokus. Takže od loňského června jsem oficiálně strojvedoucí, za což jsem rád a znamená to, že už jezdím sám.

► **Vzpomeneš si, jaká byla tvoje nejdelší jízda, kam jsi zatím sám řídil lokomotivu?**

Když to mám vzít jednoduše, tak moje „poznání“ jsou trasy jako Ostrava – Třinec, Ostrava – Krnov, Ostrava – Hranice nebo Ostrava – Valašské Meziříčí, buď přes Frýdek-Místek nebo přes Studénku a Veřovice. To jsou pro mě takové známé trasy. Nejdál jsem ale s mašinou zajel do Třince a Frenštátu pod Radhoštěm.

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

Nejhezčí zážitky? Tak třeba určitě počasí a ta kouzelná svítání. Třeba nedávno, když jsem jel na Hyundai do Nošovic, kde se jezdí s kontejnery nebo autovlaky. Bylo nádherně, slunce vycházelo a obloha byla úplně rudá. Ta panorama jsou prostě úžasná. Tohle je pro mě asi to nejhezčí na směně – buď ráno, nebo večer, kdy je všechno klidné a krásně osvětlené.

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

Někdy mám pocit jako by se u mě už trochu začala objevovat taková mírná pracovní „deformace“. Občas se mi stává, že se mi o práci zdá. Třeba se mi zdá, že řeším nějaké situace, jako že jedu v protisměru nebo musím rychle zastavit. Je to zvláštní, protože když se mi to zdá, vnímám to jako reálné a probudím se s pocitem, že jsem něco nezvládl. Pak si ale uvědomím, že je to jen sen, ale i tak to ukazuje, jak se ta práce promítá do každodenního života.

► **Řekl bys, že tahle práce je psychicky náročná?**

No, záleží na tom, jak pro koho. Kdo si dokáže během směny udělat srandu, tomu to určitě přijde lehčí. I když se něco pokazí nebo vznikne problém, dá se to brát s nadhledem. Je rozhodně lepší brát věci s úsměvem než se pořád mračit. A co se týče psychické náročnosti, to záleží na každém, jak to zvládá. U mě bych řekl, že to psychicky náročné není. Pokud se nic nečekaného nestane, tak je to v pohodě. A celkově se tu fakt cítím dobře.



Vojtěch Valy, strojvedoucí FOTO: SOUKROMÝ ARCHIV

► **Když se teď bavíme o tom, co prožíváš, dostáváme se i k tématu kolektivu. Jak se vlastně cítíš mezi kolegy? S čím jsi spokojený a co bys třeba změnil?**

Tohle je moje první „normální“ zaměstnání, když nepočítám brigády, a musím říct, že kolektiv je tady fakt skvělý, nadprůměrný. I když jsem nejmladší, rozhodně se necítím jako nějaký „děťátko“, jak mi občas ve srandě říkají. Všichni se mnou mluví úplně normálně, můžeme spolu řešit cokoli.

Kdykoliv něco nevím, vždycky mi někdo poradí. A když mi řeknou něco jako „Vojtíšku, tohle asi nepůjde takhle“, je to spíš v rámci přátelského pohledu. Tady je prostě taková kamarádká atmosféra a cítím se tady dobře. Na lidi si rozhodně nemůžu stěžovat. Co se týče zlepšení, asi nic konkrétního nemám. Nesetkal jsem se tady s ničím, co by bylo nějak zásadně špatně. Jasně, není každý den ideální, někdy můžu mít já nebo někdo z kolegů horší náladu, to je prostě lidské. Nemám pocit, že je třeba něco zásadně vylepšovat. Není to tak, že bychom se tu museli pořád usmívat.

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

Asi ne. Ne že bych nebyl spokojený, ale spíš bych chtěl zkusit víc věcí. Měl jsem i jiný sen, takový ten dětský, co zůstane někde v pozadí, chtěl jsem být paleontolog. Takže kdybych mohl začít znovu, zkusil bych tohle. Ale teď jsem tady spokojený, takže to určitě měnit nebudu.

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

Jelikož mám přítelkyni studující na vysoké škole, vídáme se pouze o víkendech, takže časová náročnost není problém. Co se týče jejího pohledu na moji práci, je na mě pyšná a nemá žádné obavy. Vždy mě podporuje a věří, že to zvládám. Takhle to vidí i celá moje rodina.

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

Můj nejbližší kariérní sen? Momentálně si ho vlastně už plním. Půjdu na elektřiny, mám za sebou kurz, teď procházíme dílny, brzy nás čekají závěrečné zkoušky a tak dále. Takže jezdit s elektrickými mašinami je můj nejbližší cíl. Rád bych jezdil až do Prahy. A kdyby byla možnost dostat se třeba na Slovensko a mít nějaké směny tam, byl bych rád. Chtěl bych jezdit přes Čadcu nahoru a dolů k Žilíně, a kdyby to šlo až do Popradu, to by bylo úplně super.

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

Cargu bych přál víc mladých tváří a více žen – to je přesně to, co by mohlo přínést o něco víc energie a srandy do našeho týmu. Jasně, nic proti těm zkušenějším a jsem moc rád a vděčný za jejich vedení a rady, ale věřím, že mladí lidé mají spoustu nápadů a energii, která je přesně to, co Cargo potřebuje, aby šlo dál kupředu.

Vojto, moc ti děkujeme za rozhovor a přejeme ti na tvé dráze spoustu splněných přání a snů. A vy se milí čtenáři můžete těšit na další inspirativní příběh.

ZA TÝM PERSONÁLNÍHO ODBORU BÁRA, OLESKA A PEPA

Sledujte nás na FB:



Rozjed' to s ČD Cargo

Modelová železnice Trutnov z.s.
Vás srdečně zve na jubilejní 10. ročník:



VÝSTAVY

ŽELEZNIČNÍCH MODELŮ A KOLEJIŠŤ V PROVOZU

11.-13.4.2025

Pátek, sobota: 9:00 - 18:00
Neděle: 9:00 - 15:00



Malý sál, MěÚ Trutnov, Slovanské nám. 165

- Prezentace modelových kolejišť, představení českých výrobců, videoprojekce
- Prodej modelů, příslušenství a doplňků, ukázky modelových postupů, soutěž o ceny

Pozvánka na akce

12. – 13. dubna 2025 Starý Plzenec

Železniční víkend – jízda na úzkorozchodné železnici, výstava železničních vozidel ve stanici Starý Plzenec, ukázka techniky hasičů Správy železnic, prezentační vůz ČD Cargo. Plzeňské hlavní nádraží a Starý Plzenec spojí zvláštní vlak, do areálu Plzeňské železnice budou zajíždět historické autobusy.

www.plzeneckazeleznice.cz

<https://facebook.com/events/s/zeleznicni-vikend-na-plzenecke/985414066864027/>

26. dubna 2025 Lomnice nad Popelkou

Pivovarský poetický degustační vlak – jízda mimořádného vlaku v trase Lomnice nad Popelkou – Stará Paka – Lázně Běláhrad – Ostroměř – Libuň – Ploužnice – Lomnice nad Popelkou. V čele vlaku se objeví některý z „elektroniků“ ČD Cargo.

<https://lomnickepivo.cz/>

Evropští železniční nákladní dopravci čelí výrazným poklesům přeprav



V úvodníku tohoto Cargováku se předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth zmiňuje o poklesu poptávky po službách ČD Cargo. Není to však jen záležitost České republiky, jde bohužel o celoevropský trend. Situace na evropském dopravním trhu odpovídá celkově neutěšenému stavu evropského průmyslu a obecně evropské ekonomiky. Ekonomický vývoj v maximální míře ovlivňuje pokračující a neuvážená dekarbonizace energetiky a teplárenství, která se projevuje velkým poklesem zájmu o pevná paliva a s tím spojeným pádem objemů přeprav. Ten je bohužel rychlejší, než kdokoliv očekával. Podívejme se nyní na situaci v evropských zemích.

Německo

Tato země je největším přispěvatelem železniční nákladní dopravy EU. Z pohledu přepravního výkonu (tkm) představuje dokonce jednu třetinu. Zatímco údaje za rok 2024 nejsou ještě zveřejněné lze však již uvést, že mezi lety 2022 a 2023 poklesl objem přepravního zboží v této zemi o 22 milionů tun.

Skupina DB uzavřela první pololetí roku 2024 provozní ztrátou ve výši 677 milionů eur. Samotná dceřiná společnost DB Cargo si meziročně pohoršila o 66 milionů eur a její ztráta činila 261 milionů eur. Ve zmiňovaném prvním pololetí roku 2024 přepravila přibližně 93 milionů tun zboží, což je o 10,2 procenta méně než v prvním pololetí roku 2023. Přepravní výkon poklesl o 7,6 % a tržby o 106 milionů Eur. Za hlavní příčiny poklesu je uváděno snížení výroby

v energeticky náročných odvětvích, nižší poptávka po dopravě v důsledku ekonomické situace či dopady stávek. Nákladní dopravce DB Cargo aktuálně prochází komplexní transformací. Situace neudržitelnosti současného modelu je umocněna nálezem Evropské komise, která od ledna 2022 vedla řízení proti Spolkové republice Německo za to, že koncern Deutsche Bahn (DB) přebíral provozní ztráty dceřiné společnosti DB Cargo. Jen v roce 2023 činily téměř 500 milionů eur. DB Cargo si bude muset vystačit s vlastními finančními prostředky. Zároveň je nuceno opustit některé současné přepravy, hovoří se o neudržitelnosti současného modelu jednotlivých vozových zásilek a jsou výstrahy před hromadným propouštěním.

Polsko

Druhý největší dopravní trh v rámci Evropské unie. Celková hmotnost zboží přepravovaného po železnici zde v roce 2024 přesáhla úroveň 223,5 milionu tun. Ve srovnání s předchozím rokem byl tento objem nižší o 8,1 mil. tun (-3,5 %). Celkový objem přepravního výkonu v roce 2024 činil téměř 58,3 miliardy tunokilometrů. Ve srovnání s údaji z roku 2023 se jedná o hodnotu nižší o 3,3 miliardy (-5,4 %).

Dne 27. června 2024 podalo představenstvo „PKP CARGO S.A.“ žádost k Okresnímu soudu pro hlavní město Varšava o zahájení restrukturalizačního řízení. Skupinové propouštění se týkalo až 30 % zaměstnanců společnosti v různých profesních skupinách a proběhlo do 30. září 2024. V roce 2023 zaznamenalo PKP CARGO meziroční pokles o 16,3 % (4 miliardy tunokilometrů). K výraznému po-



Podudržovanost zastaralé železnice v Maďarsku brání šancím země hrát klíčovou roli pro dodavatelský řetězec východní Evropy. Údaje ukazují, že železniční nákladní přeprava v Maďarsku od roku 2020 téměř neustále klesá a železniční nákladní dopravci bojují o přežití. Dopravce V-Híd již svůj boj prohrál.

FOTO: MICHAL ROH ML.

klesu dle komodit došlo u pevných paliv (-19,8 %), kovů a rud (-28,2 %), chemických výrobků (-13,5 %), intermodálních přeprav (-33,5 %), kapalných paliv (-45,5 %). Ještě hrozivěji vypadá postupná ztráta podílu na polském železničním trhu, kdy ze 100 % v roce 2003 (od tohoto roku je umožněn volný přístup ostatních dopravců) tento podíl klesl na 60 % v roce 2013 a 33,9 % v roce 2023. V prvním čtvrtletí roku 2024 pak tržní podíl PKP CARGO z pohledu přepravního výkonu na polském železničním nákladním trhu klesl pod 30 %. V roce 2023 však PKP CARGO přepravilo i tak úctyhodných 76,6 milionů tun zboží (20,9 miliardy tkm).

Francie

Tato země je z pohledu přepravního výkonu třetím největším přispěvatelem evropskému železničnímu nákladnímu dopravnímu trhu. Mezi lety 2023 a 2022 nicméně i zde došlo v absolutním vyjádření k poklesu přepraveného zboží o 13 milionů tun. Společnost SNCF (resp. Fret SNCF) byla od 1. ledna 2025 rozdělena do dvou menších společností Hexafret (dopravce) a Technis (údržba) 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. Společnosti se však musely vzdát ve prospěch svých konkurentů (např. DB Cargo France) 23 lukrativních tras, které tvořily 20 % obrátu Fret SNCF.

Švýcarsko

Objem nákladní přepravy SBB Cargo v čistých tunách v loňském roce meziročně klesl o 3,5 % na 43,1 mil. tun. Objem přepravy v alpském tranzitu společnosti v roce 2024 meziročně klesl o 5,4 % na 16,7 mil. čistých tun. Z pohledu železniční infrastruktury všichni dopravci loni přepravili v alpském tranzitu meziročně o 2,2 % méně nákladu s objemem 31,0 mil. čistých tun. Objemem přepravy vlaky SBB Cargo zajišťují sedminu nákladní přepravy ve Švýcarsku a ulevují tak alpské zemi od 15 000 jízdních kamionů denně, čímž snižují emise CO₂ o 80 %. Provozní ztráta SBB Cargo se loni meziročně prohloubila o 74,5 % na -65 mil. CHF. Z veřejných rozpočtů loni SBB Cargo získalo meziročně o 4,2 % vyšší provozní kompenzace ve výši 2 mil. CHF.

Švýcarský národní železniční dopravce SBB Cargo oznámil, že do konce roku 2025 zruší 80 pracovních míst. Hlavní důvody souvisejí s dalším zhoršováním hospodářské situace: Dopravci SBB Cargo Switzerland ubylo přeprav i zákazníků, uvedla společnost. Rušení pracovních míst se bude týkat jak provozního, tak administrativního personálu. Společnost SBB Cargo prohlásila, že propouštění bude až poslední možností, a že většina pracovních míst bude kompenzována převodem mezi

ostatními společnostmi SBB, nebo odchodem do důchodu. Jednou z hlavních příčin finančních výpadků je poskytování služeb jednotlivých vozových zásilek. Objevují se návrhy na vytvoření dvou nezávislých subjektů v rámci SBB: jeden, který by zabýval přepravou jednotlivých vozových zásilek pod státní dotací, a druhý pro přepravu v ucelených vlacích.

Slovensko

I u našeho východního souseda lze pozorovat postupný propad přepravovaných objemů, zatímco v roce 2021 se v této zemi přepravilo 52 milionů tun zboží, v roce 2023 to již bylo jen 46 milionů tun.

Švédsko

I přesto, že se nákladnímu dopravci Green Cargo zvýšily čisté tržby z 367,5 na 377,6 mil. Eur, celkový provozní zisk společnosti Green Cargo se v roce 2024 naopak propadl z -3,9 na -9,2 mil. Eur.

Španělsko

Společnost Renfe Mercancías v roce 2024 přepravila 10,38 mil. tun zboží. V porovnání s rokem 2023 došlo k poklesu o 11,97 %. Výsledky dopravce v roce 2024 jsou považovány za nejhorší od roku 2006.

Nizozemsko

Železniční nákladní přeprava klesla v roce 2024 o 7 % na 39,7 mil. tun, v roce 2023 přeprava klesla o 10 %. Snížení je téměř výhradně způsobeno nižším dovozem uhlí do Německa, jelikož tato země přechází na udržitelnější zdroje energie. Přeprava uhlí klesla o 37 % z 8 milionů tun v roce 2023 na 5 milionů tun v roce 2024

Rakousko

V roce 2023 bylo v Rakousku přepraveno 92,4 milionů tun zboží, v porovnání s rokem 2022 se jednalo o 11% pokles.

Lotyšsko

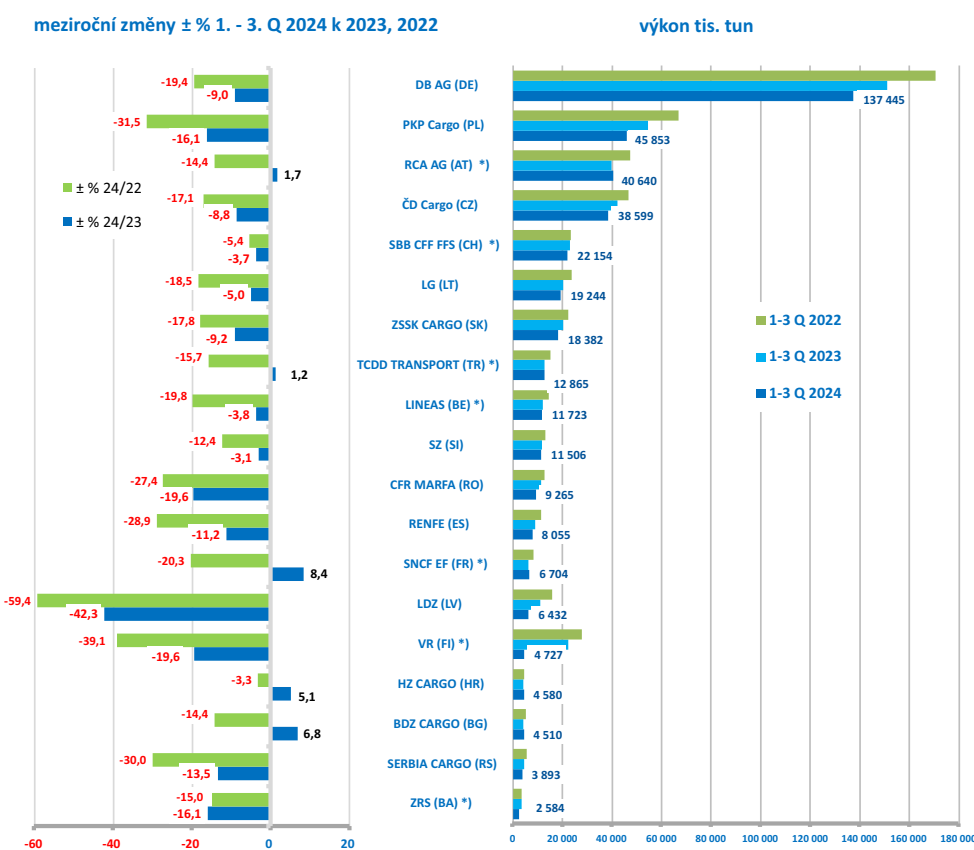
Lotyšské dráhy LDz vykázaly v minulém roce ztrátu 27,7 milionů EUR. Hospodářský výsledek výrazně ovlivnil propad nákladní dopravy, kdy dceřiná společnost LDz Cargo plánovala přepravu 16,5 milionů tun zboží, přičemž reálně bylo v roce 2024 přepraveno 11,5 milionů tun (o plných 30 % méně). Dovoz zboží tvoří 62 % (7,11 milionů tun) celkových přeprav LDz Cargo a zde propad oproti roku 2023 dosáhl významných 26,2 %. K přepravovaným komoditám pobaltského dopravce patří (obilí a obilné výrobky 43,1 %, ropa a ropné produkty 19,2 %, hnojiva 5,3 %, dřevo a výrobky ze dřeva 3,5 %, uhlí 1,3 %, ostatní zboží 27,6 %).

MICHAL VÍTĚZ

MICHAL ROH

GRAF: MILAN KOSKA

Železniční nákladní dopravci v Evropě v 1. - 3. Q 2022 - 2024



Pozn. *): SNCF EF za 1-3, LINEAS za 1-8, TCDD TRANSPORT za 1-6, SBB CFF FFS za 1-6
VR za 1-9/22, 1-9/23, 1-3/24, meziroční změny za 3 měsíce
ZRS za 1-9/22, 1-9/23, 1-8/24, meziroční změny za 8 měsíců
RCA AG - propočet dle podílu RCA na výkonech železnice v Rakousku

Zdroj: UIC, UTK, STATISTIK AUSTRIA, RAILMARKET.com

Vydavatel: ČD Cargo, a. s. **Redakční tým:** Michal Roh, Michala Grünbaum, Martin Boháč, Robert Heděnek, Zdeněk Šiler a Radovan Maléf
Tisk, sazba a grafická úprava: DTP Futura, s.r.o., **Adresa redakce:** Redakce Cargováku ČD Cargo, a. s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 Holešovice
e-mail: cargovak@cdcargo.cz, www.cdcargo.cz, Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 19835.