

ACRI News

člen **UNIFE**

3 / 2008

InnoTrans



Český železniční průmysl na InnoTrans 2008



Výběr z rozhovorů

Výroční cena
ACRI
2008

Výroční cena ACRI

Asociace podniků českého
železničního průmyslu vyhlašuje
2. ročník prestižní soutěže

Výroční cena
ACRI
2008

Ojedinělé ocenění
zaměřené na kolejovou dopravu a železnici
uděluje ACRI pod osobní záštitou
ministra dopravy České republiky.



Ministerstvo dopravy

VYHLÁŠENÍ VÍTĚZŮ A PŘEDÁNÍ CEN:
INNOTRANS 2008, BERLÍN, 24. ZÁŘÍ 2008 V 11.00 HOD
V PROSTORÁCH EXPOZICE ACRI, HALA 5.2, STÁNEK Č. 230

Nominace

A) VÝROBEK, SLUŽBA, STAVBA		
1. Infrastruktura	Výzkumný ústav železniční, a.s.	Posuzování shody s evropskými normami v rámci modernizace želez. infrastruktury ČR
	AŽD Praha s.r.o.	Intergované technologie pro řízení trati Bakov - Česká Lípa
2. Kolejová vozidla	ŠKODA TRANSPORTATION s.r.o.	Tramvaj - 100% nízkopodlažní tramvaj 15T
	CZ LOKO, a.s.	Dieselektrická lokomotiva ř. 719.7
3. Signal., zabezp. a telek. systémy	AŽD Praha s.r.o.	ESA 33
4. Komponenty	ZKL, a.s.	Speciální jednořadá radiální válečková ložiska
	MSV elektronika s.r.o.	Modul Uni AVV pro automatické vedení vlaku
B) FIRMA		
5. Skokan roku	DAKO-CZ, a.s.	Růst tržeb, růst hospod. výsledku
6. Exportér roku	DAKO-CZ, a.s.	Meziroční nárůst exportu
	BORCAD cz s.r.o.	Meziroční nárůst exportu
7. Inovátor roku	ŠKODA TRANSPORTATION s.r.o.	Tramvaj - 100% nízkopodlažní tramvaj 15T
	ČD-Telematika a.s.	Centrální rezervační systém ARES - 3
C) OSTATNÍ		
9. Akce roku	BONATRANS GROUP a.s.	Wheelset Congress - Mezinárodní kongres železničního dvojkolí

www.acri.cz

Partneři:



Mediální partneři:

DOPRAVNÍ NOVINY

GRAND EXPRES



Z obsahu vybíráme:

- 2 Výroční cena ACRI
- 3 Úvodník
- 4-5 Výběr z rozhovorů s významnými osobnostmi
- 6-16 Novinky z oboru, inzerce

ENGLISH VERSION

- 2 ACRI Annual Reward
- 3 Introduction
- 4-5 Interview Digest
- 6-16 Rail industry news, advertising

Redakční rada / členové předsednictva ACRI:

Ing. Tomáš Ignačák, MBA; Ing. Zdeněk Chrdle, MBA; Ing. Milan Jeřábek, Ing. Zdeněk Malkovský; Ing. Jaroslav Sedlák, MBA; Ing. Ladislav Tomica, Ing. Jaromír Jelínek

Vydává:

ACRI - Asociace podniků českého železničního průmyslu

Šéfredaktorka:

Ing. Marie A. Vopálenská

Redakce:

Sandra Chvojková, Milan Hubek, Roman Kubiczek, Jana Kaněvová, Jaroslava Bubláková, Jitka Grůzová, Petra Klusková, Jiří Home, Jan Hula, Veronika Němcová, Bohumír Mottl, Jiří Erlebach, Jana Vokračková

Periodičita:

Čtvrtletník, vydání č. 3/2008, ročník V.
Počet výtisků: 1000

Adresa:

ACRI, Politických vězňů 1419/11,
113 42 Praha 1
e-mail: acri@acri.cz, www.acri.cz
IČO: 63832721, DIČ: CZ63832721
Zapsána v registru zájmových sdružení
právníků osob vedeného Magistrem
hl. m. Prahy, č. reg. 35/1995 - Sd.

Layout, grafická úprava, sazba, tisk:

Insidea s.r.o., www.insidea.cz

Distribuce zdarma prostřednictvím členů ACRI a vybraných institucí.

Redakce si vyhrazuje právo zkrácení příspěvků, přesahují-li stanovený rámec. Přetisk povolen pouze se souhlasem redakce a se zachováním autorských práv.
MK ČR E 16102
© ACRI 2008

Titulní strana:

Společná expozice členů ACRI na Innotrans 2006
Foto zdroj: ACRI



Předpisy a náklady

Letošní třetí číslo ACRI News vychází v době konání veletrhu Innotrans 2008 v Berlíně. Veletrh konající se jednou za dva roky je vždy příležitostí zhodnotit vývoj oboru kolejové dopravy za uplynulé období. V Berlíně budou jistě vystaveny výrobky odpovídající nejnovějším trendům jak z hlediska designu, technické úrovně, tak i použité technologie výroby. Je tím však zajištěna jejich úspěšnost na trhu přepravy osob a zboží?

Preference kolejové dopravy ze strany Evropské komise byla a je neustále deklarována. Jednotlivé členské státy přijímají různé vlastní programy na zlepšení postavení kolejové dopravy v rámci celého dopravního systému. Přesto se zdá, že se zatím nedostavuje výraznější úspěch v růstu podílu železniční dopravy.

Jedním z nejdůležitějších faktorů při rozhodování zákazníků jaký způsob dopravy použít, je mimo jiné cena nabízené služby. Tu ovlivňují velmi významně požadavky, které jsou na systém kolejové dopravy kladeny velmi rozsáhlým souborem platných předpisů. Na otázku, co bylo učiněno ve prospěch zjednodušení závazných předpisů lze velmi stručně odpovědět. Prakticky nic. Paralelně dnes vedle sebe v železniční dopravě existují vyhlášky UIC, evropské normy EN a technické směrnice pro interoperabilitu (TSI). Směrnice TSI si mimo jiné vytkly za cíl sjednocení a zjednodušení schvalování jednotlivých subsystémů železniční dopravy. Jako jediné mají v Evropské unii bez výjimky závazný charakter. Směrnice TSI mají představovat minimum požadavků na každý subsystém železniční dopravy, který je nutné splnit. Je tomu však skutečně tak? Podíváme-li se např. na TSI pro nákladní vagóny, které v české verzi mají 467 stran, lze oprávněně pochybovat o tom, že uvedený záměr byl splněn. Na několika mezinárodních fórech bylo na základě praktických zkušeností zcela otevřeně konstatováno zástupci některých notifikovaných osob, že při striktním dodržení požadavků TSI jsou některé typy nákladních vozů prakticky neschvalitelné. Toto je zarážející právě v oblasti, do které je vkládána velká naděje při řešení problémů přetížených silnic a dálnic. Přitom v porovnání s doposud používanými vyhláškami UIC a některými normami EN nedošlo k nějakým radikálním změnám. Změnila se ale legislativní závaznost.

Také nově vytvářené normy EN nepřispívají vždy ke zjednodušování nových konstrukcí v jednotlivých subsystémech kolejové dopravy. Jako příklad mohou sloužit opět normy pro kolejová vozidla. Tvůrci těchto norem často zapomínají na historické zkušenosti s jednotlivými druhy vozidel. V rámci sjednocujícího pohledu jsou pak oprávněně požadavky např. z vysokorychlostních vozidel přenášený i na vozidla regionální, případně i nákladní. Jistě, z fyzikálního hlediska se jedná o obdobné objekty, z praktického hlediska je ale nutné některé vlastnosti vozidel ověřovat jen pro určité podmínky provozu, aniž by přitom byla dotčena bezpečnost železničního provozu. Z praktických zkušeností z činnosti v pracovních skupinách CEN vím, jak pracovníci tvořící normy se velmi málo zabývají otázkou dopadů obsahu normy na cenu vozidla. Často jsou prosazovány postupy, které jsou velmi sofistikované, ale které není nezbytně nutné aplikovat, neboť dosavadní, popřípadě částečně modifikované postupy jsou naprosto dostačující. Tyto nové postupy pak obvykle způsobují růst nákladů u výsledného produktu. Toto je chyba, které se konkurenční odvětví dopravy nedopouštějí.

Uvedenou situaci umožňuje ta skutečnost, že je poměrně velký nezáměr nejen mnoha států, ale přímo i výrobců a dopravců podílet se na tvorbě nových předpisů, jež budou mít zásadní dopad na další vývoj kolejové dopravy v Evropě. Platí to i pro Českou republiku. Pouze malá část českých výrobců se angažuje při tvorbě norem, významní výrobci při tom prakticky chybí. Přesto právě oni by měli mít zájem na tom, aby jim nové předpisy nestanovovaly velmi obtížně splnitelné požadavky a aby nebyly omezovány možnosti pro nová a přitom bezpečná řešení, která by byla konkurenceschopná s ostatními druhy dopravy.

Pokud chceme i do budoucna úspěšně rozvíjet odvětví kolejové dopravy, měli bychom přestat současnou situaci v oblasti předpisů pro kolejovou dopravu podceňovat a prostřednictvím ACRI přes UNIFE nebo CER se snažit aktivně ovlivňovat další směřování předpisů v oboru kolejové dopravy.

*Zdeněk Malkovský
Generální ředitel VUKV
člen předsednictva ACRI*

Výběr z rozhovorů pro ACRI NEWS

V každém čísle ACRI NEWS vám přinášíme zajímavý rozhovor s některým z předních činitelů, který svojí činností významně ovlivňuje fungování železničního dopravního systému a tím i naše působení na trhu. Našich vážených hostů jsme se mimo jiné ptali i na otázku spojenou s perspektivami

rozvoje železniční dopravy a pozic českého železničního průmyslu. Výběr z rozhovorů vám nabízí jednotlivé odpovědi na tuto otázku z různých úhlů pohledu. Jedno však mají tyto odpovědi společné - železnice má na dopravním trhu své nezastupitelné místo a český železniční průmysl nabízí konkuren-

ceschopné výrobky. Česká republika má k dispozici vybudovaný dopravní železniční systém jako hospodářsky atraktivní a ekologicky smysluplnou alternativu k dopravě silniční.

MIREK TOPOLÁNEK, premiér ČR

ACRI NEWS 4/2007

Český železniční průmysl musí sehrát klíčovou roli. Jakkoli je obtížné v globalizovaném světě preferovat domácí výrobce, znalost prostředí, snadná dostupnost servisních základen a řada dalších součástí procesu obnovy vozidel, mluví v prospěch českých výrobců. A že je rozvoj železnice potřebný, že jí musíme pomoci udržet pozice, o tom snad nikdo nediskutuje. Abychom rozvoj železnice podpořili, pracuje vláda, tedy především Ministerstvo dopravy, na systému veřejných logistických center, která by přiblížila jednotlivé typy dopravních cest. A tím usnadnila migraci zboží mezi nimi, která je dosud často brzdou rychlosti a spolehlivosti dopravy.



ALEŠ ŘEBÍČEK ministr dopravy ČR

ACRI NEWS 1/2007

Perspektivy v rozvoji železnice záleží samozřejmě především na tom, nakolik bude stát schopen vytvořit pro železnici takové podmínky, které ji nebudou v konkurenci s ostatními typy přeprav poškozovat. Není pochyby o tom, že přitom hlavním konkurentem železniční dopravy je doprava silniční, která byla donedávna výrazně zvýhodněna tím, že dopravci platili formou dálničních známek jen malou část nákladů dopravní cesty. To je věc, která si zaslouží změnu, ale o tom ještě bude řeč. Další formou podpory železnice je všeobecně podpora kombinovaných druhů přepravy, které je v mých očích výrazně propojena s programem výstavby veřejných logistických center s veřejnou podporou.

Mám-li se zmínit o českém železničním průmyslu, nemohu samozřejmě s ohle-

dem na všemožná antidiskriminační opatření EU říci, že nařídím například Českým drahám, aby české výrobce preferovaly. Jsem určitě připraven jim v rámci svých možností a kompetencí pomoci, ale asi neumím takto bez velké přípravy říci, co přesně bych pro ně - kromě toho, co ministerstvo už dělá - mohl dále udělat, mimo jiné i proto, že je to spíše resort mého kolegy pana ministra průmyslu a obchodu Římana.



MARTIN ŘÍMAN mistr průmyslu a obchodu ČR

ACRI NEWS 1/2008

Nemůžeme čekat, že se budou firmy přizpůsobovat potřebám železnice, naopak železnice musí vyjít vstříc firmám. Ministerstvo průmyslu a obchodu proto poskytuje podporu projektům, které mají zkvalitnit a zvýšit spolehlivost dopravní infrastruktury a systémů pro veřejnou a individuální dopravu, železniční a kolejovou dopravu nevyjímaje. Například v letošním roce jsme z programu Trvalá prosperita podpořili centrální informační systém pro pořizování, správu a elektronickou výměnu údajů nákladních listů ve vnitrostátní a mezinárodní železniční přepravě zboží. Firmy ale mohou také žádat o podporu na inovace svých technologií a další rozvoj z operačního programu Podnikání a inovace, který ministerstvo průmyslu a obchodu spravuje.



PETR ŽALUDA generální ředitel Českých drah, a.s.

ACRI NEWS 2/2008

Ptali jsme se na zásadní změny, které jsou součástí nové strategie řízení Českých drah a možný prostor pro spolupráci mezi dopravcem a průmyslem.

Naprosto zásadní je pro nás najít finance na obnovu vozového parku. Loni daly České dráhy do nových vozů přes 2,5 miliardy korun, letos to bude 3,6 miliardy. Na nákup nových vozidel ve velkém ale zatím nejsou peníze. Opravdu musím smeknout před našimi zaměstnanci, kteří jsou schopní s tím, co máme, dodržovat grafikon na víc jak 90 %. Pro lepší práci potřebujeme podstatně lepší podmínky. Ty chci dráze zajistit. Pak poznají změnu i cestující.

Národní železniční dopravce a výrobci mají jedno společné – snahu o to, aby vlakem jezdilo co nejvíce cestujících, aby se po kolejích vozilo maximum nákladu a aby investice do rozvoje infrastruktury pokračovaly i v dalších letech. Když budou mít zákazníci zájem o železnici, bude i dost práce pro nás pro všechny. Společně tedy musíme přesvědčit politiky a veřejnost, že má smysl do české železnice investovat, že se to zkrátka vyplatí.

Železnice, železniční doprava, železniční průmysl

V rámci hospodářského růstu jakékoliv společnosti nebo státu je nutný a nezbytný rozvoj dopravy. Při pohledu na ucpané a zdevastované silnice a neustálý růst cen ropy na světových trzích je zřejmé, že další rozvoj silniční dopravy je již v současné době výrazně omezený a především nesmírně nákladný. Rovněž i letecká doprava má své omezené možnosti. Další výraznější rozvoj je možný díky kombinaci jednotlivých druhů přepravy s využitím hlavně dopravy železniční. Jak z evropského, tak i z celosvětového pohledu je nesporné, že železniční doprava a kolejová hromadná doprava v posledním období prožívá renesanci a perspektivu.

Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013 správně předpokládala, že se železniční doprava bude orientovat především na rychlou a kvalitní osobní přepravu, dálkovou i regionální, založenou na linkovém vedení v pravidelných intervalech, a na kvalitní příměstskou a městskou osobní dopravu vedenou v nejzatíženějších přepravních směrech včetně zapojení železnice do integrovaných dopravních systémů. Dopravní politika dále směřuje všechny kroky k tomu, aby kolejová doprava tvořila páteř těchto systémů. V současnosti jsou již ve většině krajů české republiky vytvořeny integrované dopravní systémy. Ve zbývajících krajích finalizuje jejich zřízení.

ACRI podporuje v maximální možné míře rozvoj příměstské dopravy spojený s dopravní integrací dalších druhů dopravy. Investice do rozvoje příměstské dopravy a dopravní integrace přináší řadu pozitivních změn v kvalitě dopravní obslužnosti. Železnice je dnes nepostradatelnou součástí těchto dopravních systémů. V mnoha regionech a městech je začleňována do integrované dopravy, což sebou přináší atraktivnější železnice a nárůst cestujících a odlehčení přetížené silniční dopravy.

Rozvoj je patrný nejen v osobní dopravě, ale i v dopravě nákladní. Trh nákladní dopravy je v České republice rozdělen především mezi silniční (75,5%) a železniční dopravu (20,8%). O zbylých 3,7 % se dělí ostatní druhy dopravy. Dalším důležitým cílem dopravní politiky je posílení intermodality v nákladní dopravě, vznik koncepce veřejných logistických center na našem území. K tomu je potřeba zajistit užší propojení železniční, vodní a kombinované dopravy s logistickými procesy a také nové pružnější, výkonné a levnější technologie pro přechod zásilek z jednoho druhu dopravy na druhý, včetně přistavení zásilky do místa poskytování logistických a distribučních služeb.

Stárí značné části železničních vozidel v České republice se pohybuje na hranici jejich plánované životnosti, a to jak u osobní, tak i u nákladní dopravy. Proto je v posledních letech jednou z hlavních priorit odvětví českého železničního průmyslu v oblasti výroby a modernizací kolejových vozidel uspokojit poptávku po obnově vozidlového parku. I přesto, že se realizuje mnoho modernizačních programů, neodpovídají počty a stav železničních kolejových vozidel potřebě dopravců. Cílem projektů je nabídnout moderní a spolehlivá vozidla pro zajištění dopravní obslužnosti osobní i nákladní dopravy. Finance pro obnovu vozidlového parku jsou především čerpány z příspěvků programu Ministerstva dopravy ČR na pořízení a obnovu kolejových vozidel pro regionální dopravu, z Regionálních operačních programů EU, z Operačního programu Doprava, z úvěrů od společnosti Eurofima a z vlastních zdrojů dopravců.

Na obnově kolejového vozidlového parku se velkou měrou podílejí především české firmy, a to jak modernizacemi a rekonstrukcemi, tak i výrobou nových vozidel. Portfolio výrobků a služeb členů ACRI tvoří:

- železniční infrastruktura; kolejnice, výhybky, mosty a jiné konstrukce;
- konstrukce, výroba, opravy a modernizace kolejových vozidel. Zkušení technici a nejmodernější technologie umožňují efektivně vyrábět špičkové vozy a lokomotivy;
- vývoj, projektování výroba, montáže, rekonstrukce a servis zabezpečovací, telekomunikační, informační a automatizační techniky v železniční dopravě;
- dílčí komponenty, které se začleňují do většího celků;
- výzkumná pracoviště a testovací centra, která neustále vyvíjejí a testují nová zařízení zvyšující rychlost, bezpečnost, pohodlí a efektivitu cestování po železnici;
- související služby.

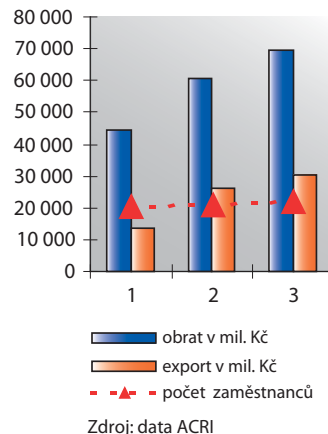
Evropský železniční prostor je z globálního hlediska jasně největším trhem železniční výroby. A právě evropští producenti jsou na špičce v oblasti nových technologií, bez nichž si nelze představit udržitelný rozvoj evropského železničního průmyslu.

Jedním z největších českých výrobců je **Škoda Transportation (Plzeň)**. Je to tradiční český výrobce elektrických lokomotiv, který v současné době vyvíjí moderní tří systémovou el. lokomotivu 109E s designem Porsche. Železniční produkce Škoda Transportation zahrnuje také elektrické příměstské jednotky řady 471 (City Elephant) vyráběné v dceřiné společnosti Škoda Vagónka a.s. v Ostravě. Hlavní produkcí Škoda Transportation jsou nízkopodlažní tramvaje. Vlajkovou lodí v tomto segmentu má být revoluční 15T s individuálním pohonem kol střídavými motory. Firma se také zabývá modernizacemi a výrobou vozů metra. Dceřinou společností Škody Transportation je **Škoda Vagónka (Ostrava)**, kde se montují již zmíněné elektrické příměstské jednotky řady 471 (City Elephant). Modernizacemi a výrobou dieselových lokomotiv se zabývá společnost **CZ LOKO a.s. (dříve ČMKMS – Česká Třebová)**. Mimo dodávky pro domácí trh uskutečnili například do Srbska dodávku nových posunovacích lokomotiv. Svě postavení má ne českém trhu i **Siemens Kolejová Vozidla (Praha)**. Právě Siemens odkoupil část světově známého výrobce lokomotiv, vagónů a tramvají, firmy ČKD poté, co se ocitla v konkurzu. Dnes má firma přes 1200 zaměstnanců. Její produkce je zaměřena na výrobu - dvoupodlažní jednotka

Desiro RABe 514, vysokorychlostní Velaro, vozy Metra. K dalším domácím firmám patří **Pars nova a.s. (Šumperk)**. Pars nova se specializuje na modernizace a rekonstrukce motorových vozidel a elektrických pantografových jednotek. Z její produkce jezdí po českých tratích motorové jednotky Regionova a řídicí vozy. Krnovské opravny a strojírný modernizují osobní železniční vozy a částečně se věnují i modernizacím tramvají. Na údržbu železničních vozidel byly akciovou společností České dráhy zřízeny takzvané DPOV dílny, kde se provádí údržba a jednoduché opravy kolejových vozidel.

48 členských firem Asociace českého železničního průmyslu zaměstnává více než 22 tisíc zaměstnanců a společně vytváří roční tržby ve výši 70 miliard Kč, z tohoto 40 % je určeno pro export.

Členské firmy se nezanedbatelně podílí na ekonomickém růstu společnosti a tvorbě hrubého domácího produktu. ACRI není typickým zaměstnavatelským svazem, ale jako oborově specializovaná asociace je současně významným zaměstnavatelem v České republice.



BONATRANS

NEJDÁLE:

Osobní vlaky v Austrálii a na Novém Zélandě.

NEJBLÍŽE:

Tramvaje pro česká a evropská města.

NEJRYCHLEJI:

Vlaky ICE2 v Německu a lokomotiva Taurus se světovým rychlostním rekordem.

NEJPOMALEJI:

Stroje pro údržbu a kladení svršku v Evropě a USA.

NEJVÝŠE:

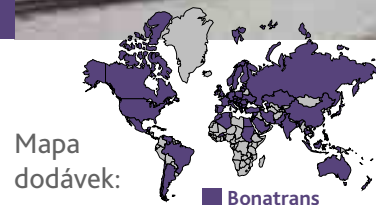
Vozy pro nejvýše položenou železnici ve světě - v Tibetu.

NEJNÍŽE:

Lokomotivy Euroshuttle pod kanálem La Manche.

**TVOŘÍME
BUDOUCNOST**

NEJVĚTŠÍ VÝROBCE ŽELEZNIČNÍCH DVOJKOLÍ V EVROPĚ



Pro Vaši jistou budoucnost

Informatika Telekomunikace Infrastruktura

InnoTrans Berlin
23.-26.9.2008
hala 5.2
stánek 230



www.cdt.cz



Lekov

A COMPANY OF THE FAIVELEY TRANSPORT GROUP

INNOTRANS 2008 BERLIN

○
23. - 26. ZÁŘÍ

○
FAIVELEY TRANSPORT, HALA 1.2, STÁNEK 205

- BEZVÝKONOVÉ SPÍNAČE ○ STYKAČE ○ PANTOGRAFY ○
- ŘÍDÍCÍ KONTROLÉRY A OVLADAČE ○ TROLEJBUSOVÉ SBĚRAČE PROUDU ○
- STŘEŠNÍ ODPOJOVAČE A PŘEPOJOVAČE ○ ODPORNÍKY ○ ZÁMKOVÉ SYSTÉMY ○ BOXY ○

LEKOV, A.S.
○
JIROTOVA 375, CZ - 336 01 BLOVICE
○
TEL.: +420 379 207 111, FAX: +420 379 207 201
○
E-MAIL: LEKOV@LEKOV.CZ
○
WWW.LEKOV.CZ

go!

KOMPONENTY PRO TRAKČNÍ VOZIDLA

- řadiče
- stykače
- kolejnicové brzdy
- odpojovače
- spřáhla
- topné jednotky



Alfa Union®

KOMPONENTY PRO ENERGETIKU

- odpojovače
- silové kontakty

STEJNOSMĚRNÉ ZDROJE

- usměrňovače
- rozvaděče



Alfa Union, a.s.

Mezi Vodami 1955, 143 00 Praha 4 - Modřany
Czech Republic

www.alfaunion.cz

| historie zavazuje |

Vyrábíme:

LITÉ A SVAŘOVANÉ RÁMY TRAMVAJÍ

LITÉ A SVAŘOVANÉ RÁMY LOKOMOTIV

KOMPLETNÍ PODVOZKY NÁKLADNÍCH VAGÓNŮ

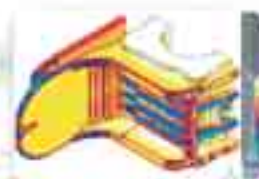
KOMPLETNÍ PODVOZKY OSOBNÍCH VAGÓNŮ

LITÉ A SVAŘOVANÉ KOMPONENTY OSOBNÍCH VOZŮ, TRAMVAJÍ A LOKOMOTIV

LITÉ A SVAŘOVANÉ KOMPONENTY NÁKLADNÍCH VAGÓNŮ



CKD Kutná Hora, a.s.



www.ckdkh.cz

PARS KOMPONENTY S.R.O.

Společnost Pars Komponenty se sídlem ve Studence byla založena v roce 1998 a rok na to odkoupila know-how na výrobu vagónových komponentů z ČKD Vagónky Studénka, která se výrobou a vývojem komponentů zabývala již od svého založení v roce 1900.



VÝROBKOVÉ PORTFOLIO

Nosným programem společnosti Pars Komponenty je výroba a vývoj dveří, dveřních systémů, oken, zavazadlových polic a zdvihacích plošin pro imobilní občany.

DVEŘE

- vstupní předsvně s elektropneumatickým a elektrickým pohonem
- vstupní lámací s elektropneumatickým pohonem i ručním ovládním
- čelní s elektropneumatickým pohonem i ručním ovládním
- řidičova stanoviště
- vnitřní oddílové posuvné s elektropneumatickým, elektrickým pohonem i ručním ovládním
- křídlové s ručním ovládním

OKNA

- pevná - výklopná - posuvná - polospuštěcí - spouštěcí - předsvně

ZAVAZADLOVÉ POLICE

- jednoduché, dvojitě s výplní Al profil nebo plast - podélné - příčné

ZDVIHACÍ PLOŠINY PRO IMOBILNÍ OBČANY

- s poloautomatickým ovládním - plně automatické

MEZISTĚNY

- kupé - dělicí - řidičova stanoviště

Kvalita samozřejmostí

Pars Komponenty je držitelem platných certifikátů dle: EN ISO 9001 - EN ISO 14001 - ČSN EN ISO 3834-2 a DIN 6700-2 /třída C2/.

Oceněním za udržování zavedených systémů jakosti a environmentu je naší společností propůjčen „Certifikát exkluzivity“ od TÜV SÜD Czech.

Motto:

**„S našimi komponenty
prožijete budoucnost“**



Projekt Regionálního sedadla

Firma Borcad ukončila vývojovou etapu zrodu nového výrobku – sedadla určeného pro příměstskou a regionální dopravu. Při vývoji byl důraz kladen hlavně na bezpečnost, pohodlí cestujících a variabilitu možných provedení. Samozřejmostí bylo dodržení všech přísných norem platných pro kolejovou branži.

Variabilita jako jeden z klíčových prvků nové koncepce sedadla umožňuje operátorovi maximálně přizpůsobit své požadavky na unikátní vzhled a funkčnost sedadla. Přičemž výrobce vozů má stále stejné sedadlo a tudíž nemusí řešit integraci nového komponentu. To je možno modifikovat jak ve tvaru podhlavníků, madel, tak i v rámci vzhledu a funkčnosti područek, které mohou být pevné či sklopné, popřípadě nemusí být vůbec.

Při vývoji byl kladen velký důraz na pohodlí cestujících s ohledem na předpokládanou délku jízdy, která u regionálních spojů nepřesahuje 60 minut. K tomu slouží anatomické vybrání podhlavníků, uzpůsobeno pro osoby různých velikostí. Spolu s výrazným prohnutím zádového polstru a optimalizovanou délkou a sklonem sedáku činí sedadlo vysoce komfortním.

Sedadlo zvyšuje bezpečnost cestujících díky originálnímu konstrukčnímu řešení, které překonává pevnostní požadavky normy UIC 566. Anatomicky tvarované polstry zaručují rovněž vysokou odolnost, což je klíčový ukazatel pro regionální sedadlo. Područky sedadla jsou dimenzovány na zvládnutí tlaku až do výše 2000N bez jakékoliv deformace.

Koncepce sedadla z technického pohledu klade velký důraz zejména na nízkou hmotnost, kterou se podařilo snížit na 14 kg / / místo. Tento ukazatel činí regionální sedadlo firmy BORCAD jedním z nejléších na trhu. Systém připevnění do vozu je připraven na všechny varianty. Sedadlo může být umístěno klasicky na nohu a do stěny, popřípadě pomocí konzoly cantilever. Z důvodu připravenosti sedadla pro nasazení v celé Evropě byl tento výrobek testován dle nejčastěji používaných norem hoření. Čas potřebný k denní údržbě sedadla byl snížen díky novým konstrukčním řešením a technologickým inovacím. Části sedadla jsou odborným servisem velmi snadno demontovatelné, výměna čalounění pak trvá méně než 60 sekund.

JSTE SRDEČNĚ ZVANÍ NA NÁŠ STÁNEK Č. 228 UMÍSTĚNÝ V HALE 1.1 .





člen skupiny ŠKODA

stabilní a zkušený partner v oblasti kolejových vozidel

Modernizace motorových vozů a jednotek |
Modernizace elektrických jednotek
a lokomotiv | Rekonstrukce přípojných vozů
na řídicí vozy | Modernizace tramvají

www.parsnova.cz

Innotrans 2008 | 23. – 26.9.2008, Berlín | Hala 5.2, stánek č. 230



VÝZKUM

Aplikovaný výzkum v oblasti pevnosti, brzd, jízdních vlastností a zkušebních metod. VÚKV je členem Výzkumného centra kolejových vozidel a řešitelských týmů v rámci evropských výzkumných úkolů.

VÝVOJ

Vývoj kolejových vozidel a jejich částí pro výrobce v celé Evropě, pevnostní a crashové výpočty, simulační výpočty. Aplikace 3D CAD software Catia V5 a Autodesk Inventor.

ZKUŠEBNICTVÍ

Typové zkoušky kolejových vozidel a kontejnerů s využitím unikátních zkušebních zařízení. Akreditace i pro zkoušky podle platných směrnic pro interoperabilitu (TSI). Akceptace výsledků zkušebny drážními úřady a notifikovanými osobami.

SCHVALOVÁNÍ

Aktivní spolupráce s drážními úřady a notifikovanými osobami při schvalování kolejových vozidel. Vypracování technických posouzení kolejových vozidel. Účast na tvorbě norem v rámci pracovních komisí CEN 256.

VÝROBA, MODERNIZACE A OPRAVY DRÁŽNÍCH VOZIDEL



CZ LOKO, a.s.
Bezručovo nám. 580,
CZ 560 02 - Česká Třebová
tel.: +420 325 518 811
fax: +420 325 518 888
e-mail: czloko@czloko.cz
www.czloko.cz



Firma IGE-CZ s.r.o., je výrobcem elektromechanických pohonů dveřních systémů pro vozidla hromadné přepravy osob. IGE působí na Evropském trhu již 11 let a se svými výrobky se dokázala prosadit ve více již jak 10 zemích Evropy při modernizacích a výrobě nových dopravních prostředků. Během této doby se firma zařadila mezi uznávané výrobce.

Firma IGE-CZ s.r.o. se zaměřuje u svých výrobků na kvalitu a spolehlivost při minimálních provozních nákladech. U každého zákazníka volíme individuální přístup k jednotlivým požadavkům se snahou najít optimální řešení a celkovou spokojenost a to nejen samotného odběratele, ale i konečných uživatelů.

Z touto filosofií a se svými výrobky chce firma seznámit na veletrhu InnoTrans co nejširší okruh potenciálních odběratelů a zároveň i potenciální uživatele.

Z důvodu větší konkurenceschopnosti a důslednějšího prosazování své koncepce se firma IGE-CZ s.r.o. stala v letošním roce součástí koncernu Knorr-Bremse Group.

Team IGE

your excellent partner IGE CZ

Kugold 11e, 627 00 Brno - Slatina
tel.: +420 548 424 050, ige@ige.cz

door systems for railway vehicles, trams and buses



VÝROBCE PNEUMATICKÉHO BRZDOVÝCH ZAŘÍZENÍ PRO ŽELEZNIČNÍ VOZIDLA A BRZDOVÝCH ZAŘÍZENÍ PRO TRAMVAJE

DAKO-CZ, a.s.

Třemošnice



Kompletní vzduchočlákový systém DAKO pro nákladní i osobní vozy a lokomotivy

Prvky vzduchočlákových brzdových systémů navrhované ve shodě s mezinárodními normami a předpisy UIC

Elektromechanické a hydraulické tramvajové brzdy včetně vývoje a servisu

VÝROBKY PRO KOLEJOVOU DOPRAVU

- Rozváděče a přidavné ventily
- Brzdové válce
- Jednotky kotoučové brzdy
- Přístrojové panely brzdových systémů
- Elektronické protismykové zařízení
- Přístroje samočinného brzdění podle nákladu
- Brzdové hadicové spojky a uzavírací kohouty
- Doplňkové přístroje brzdových systémů
- Limitní ventily



VÝROBKY PRO TRAMVAJOVOU DOPRAVU

- Elektromechanická kotoučová střadačová brzda
- Hydraulická střadačová brzda
- Hydraulická aktivní brzda
- Střadačová brzda pro vlečný vůz



DAKO-CZ, a.s. • Budovatelů 323 • 538 01 Třemošnice • Česká republika
Telefon: +420 469 617 418 • Fax: +420 469 617 420 • E-mail: milan.polak@dako-cz.cz • www.dako-cz.cz



Kvalita prověřená časem Quality Through The Ages



- KOLEJNICE :: DRÁT :: TYČOVÁ OCEĽ VALCOVANÁ :: SBO
- :: BETONÁRSKÁ OCEĽ :: BEZEŠVÉ TRUBKY :: ŠIROKÁ OCEĽ
- :: POLOTOVARY :: TYČOVÁ OCEĽ FINALIZOVANÁ ZA STUDENA
- NAILS :: WIRE ROD :: ROLLED BARS :: SBO :: REINFORCING BARS
- :: SEAMLESS STEEL TUBES :: FLAT STEEL AND UNIVERSAL PLATE
- :: SEMI-PRODUCTS :: COLD FINALIZED BARS



TRINECKÉ ŽELEZÁRNY



MORAVIA STEEL

TRINECKÉ ŽELEZÁRNY a.s., Přesed. Souda Město, Průmyslová 500,
739 70 Třinec, Czech Republic, phone: +420 516 521 111,
fax: +420 516 521 831, www.tz.cz

MORAVIA STEEL a.s., Přesed. Souda Město, Průmyslová 500,
739 70 Třinec, Czech Republic, phone: +420 516 527 300, +420 516 525 665,
fax: +420 516 524 555, www.moravia-steel.cz



SKUPINA TRANSPORTATION

Tradiční výrobce kolejových vozidel
lokomotivy, tramvaje, metro, příměstské jednotky, osobní přípojné vozy

ELEKTRICKÁ LOKOMOTIVA ŠKODA 109 E
PRO ČESKÉ DRÁHY

Navštivte nás na veletrhu
Innotrans 2006
Hala 1.2, stánek 206



ŠKODA TRANSPORTATION s.r.o.
Tylova 1/57
316 00 Pízeň

Tel.: +420 37 818 6666
Fax: +420 37 813 9059
E-mail: transportation@skoda.cz
www.skoda.cz/transportation



NÍZKOPODLAŽNÍ TRAMVAJ FORCITY
PRO PRAHU



ELEKTRICKÁ JEDNOTKA ŘADY 578
PRO LITEVSKÉ ŽELEZNICE

ŘÍDICÍ SYSTÉMY A ELEKTRONIKA PRO KOLEJOVÁ VOZIDLA



Minuetto
UIC gateway



Lokomotiva řady 709
Vozový počítač
Elektronický rychloměr



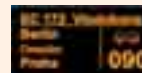
Pendolino
UIC gateway



471 CityElefant
Nadřazené řízení
Informační systém



Metro Praha
Rekonstrukce vozů 8171M
Nadřazené řízení



UniControls a.s. je předním českým dodavatelem řídicích systémů pro dopravu a průmysl. Mezi nejvýznamnější reference v oblasti dopravy patří vývoj a dodávky řídicích systémů pro rekonstruované vozy pražského metra, řídicích systémů a informačního systému pro cestující příměstských vlakových souprav 471 CityElefant a informačního systému pro cestující motorových jednotek Regionova. UniControls spolupracuje s předními světovými firmami v oboru, jako je např. firma Alstom Transport, pro kterou vyvinul a dodává komunikační uzel UIC Gateway, který je nasazený v rychlovlacích Pendolino a Lanzaderas a v soupravách Minuetto.

Řídicí systémy pro dopravu a průmysl

UniControls

UniControls a.s., Křenická 2257, CZ-100 00 Praha 10, Tel.: +420 272 011 411, E-mail: unic@unicontrols.cz, http://www.unicontrols.com



P R A H A

ČESKÉ TECHNOLOGIE ŘÍDÍ ŽELEZNICI

O novinkách v dopravních technologiích mluvíme se Zdeňkem Chrdlem, generálním ředitelem firmy AŽD Praha, která dodává systémy pro řízení a zabezpečení železniční a silniční dopravy.

- 1. Novým trendem v oblasti řízení a zabezpečení železniční dopravy je její centralizace. Cílem je zajištění maximální bezpečnosti dopravy, úspora provozních nákladů a jednoduchost obsluhy. Jak se česká firma vypořádává s novými technologickými trendy?**

AŽD Praha drží krok s nejnovějšími trendy a vytváří je již více než 50 let. Průběžně investujeme nemalé částky do vývoje nových produktů, ale také do inovace stávající techniky. Jako největší konkurenční výhodu AŽD hodnotím uzavřený technologický cyklus, kterým se AŽD může chlubit. Podařilo se nám udržet pod „jednou střechou“ všechny stěžejní části technologického cyklu – vývojem počínaje přes projekci, výrobu a montáž až po servis našich zařízení. Tato celistvost zaručuje komplexnost našich služeb, jejich operativnost a flexibilitu. Intenzivně sledujeme, co se děje v oblasti řízení dopravy po celém světě. Jen tak můžeme uplatňovat své výrobky nejen v České republice, ale stále častěji i v zahraničí.

- 2. Jedním z velmi úspěšných projektů SŽDC je tzv. „racionalizace“ vedlejších tratí. Může i AŽD projektu přispět?**

Ano, částečně jsme se podíleli na tomto projektu dodávkami technologií například na trati Plzeň-Žatec, Horní Cerekev – Tábor a nově také Bakov nad Jizerou – Česká Lípa. Na poslední zmíněné trati jsme instalovali nejmodernější technologie, které vůbec na české železnici v oblasti jejího řízení a zabezpečení můžeme najít. Velkou výhodou a přínosem těchto racionalizačních staveb je jejich rychlá investiční návratnost, které se dosahuje díky automatizaci velké většiny procesů řízení.

- 3. Právě dokončenou novinkou v oblasti dálkového řízení železniční dopravy je vybudování centrálního dispečerského pracoviště, které vzniklo v Přerově. Bude něco podobného i v Čechách**

Centrální dispečerské pracoviště v Přerově v oblasti řízení železniční dopravy představuje technologickou špičku. Z tohoto centra je dálkově 100 km tratě Přerov – Břeclav a určitě se rozšíří i na část trati Ostrava - Přerov.

O plánech další výstavby, dalšího rozvoje rozhoduje samozřejmě vláda a ministerstvo dopravy. Osobně bych uvítal další pokračování tohoto projektu směrem do Čech. Myslím si, že takovéto centralizace umožní efektivně, bezpečně a pružně řídit dopravní procesy na železnici.

- 4. V oblasti železniční dopravy se často mluví o moderních vlakových jednotkách, které zrychlí provoz na trati. Co však často nevidíme, jsou zabezpečovací a řídicí systémy, které jízdu vlaku umožňují. Je něco nového, co AŽD nabízí?**

Právě zmíněný systém, který řídí trať Bakov nad Jizerou – Česká Lípa je postaven na novém typu zabezpečovacího zařízení s názvem ESA 33. Představuje novou řadu elektronických stavědel s maximální bezpečností a spolehlivostí. Systém je méně náročný na obsluhu, je schopen se sám diagnostikovat a má řadu nových funkcionalit. Hlavní novinkou je použití plně elektronických panelů EIP (Electronic Interface Panel), které nahrazují dosud používané prováděcí panely PRV. Další novinkou je použití vazby panelu EIP na počítač náprav PZN1 a použití prostředků dálkového přenosu dat – Komunikačního systému zabezpečovacích zařízení KSZZ. ESA 33 je to nejmodernější, co na naší železnici funguje, výrazně šetří provozní náklady a umožňuje velmi rychlou obsluhu při jakékoli nestandardnosti.



VÝZKUMNÝ ÚSTAV ŽELEZNIČNÍ, a. s.



VUZ poskytuje široký sortiment služeb v oboru železničního systému:

- **Autorizované činnosti**
 - posuzování shody
- **Akreditované činnosti**
 - provádění zkoušek
 - certifikace výrobků
- **Expertní činnosti**
- **Služby Zkušebního centra VUZ Velim**
 - železniční zkušební okruhy
 - velký okruh - 13,272 km
 - malý okruh - 3,951 km
 - nejvyšší rychlost 210 km/h
 - tři napájecí trakční soustavy
 - dynamický zkušební stav
 - hala pro přípravu zkoušek

VUZ, a. s., Novodvorská 1698,
142 01 Praha 4 – Braník, Česká republika

www.cdvoz.cz

VÝVOJ, VÝROBA A PRODEJ KOMPONENTŮ PRO KOLEJOVÁ VOZIDLA



EN ISO 9001 : 2000

SKD TRADE, a.s. Kolbenova 917/5d, Praha 9 CZ-190 00, Česká republika
Tel.: +420 266 035 303, 266 035 306, tel./fax: +420 266 035 304, e-mail: skd@skd.cz, www.skd.cz

SKD
SKD TRADE, a.s.