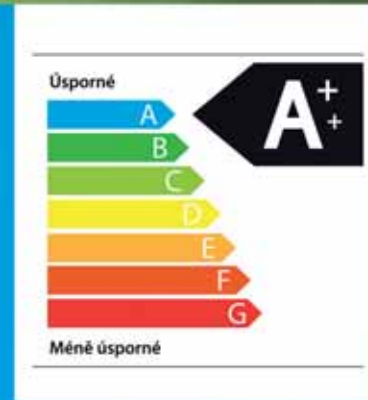
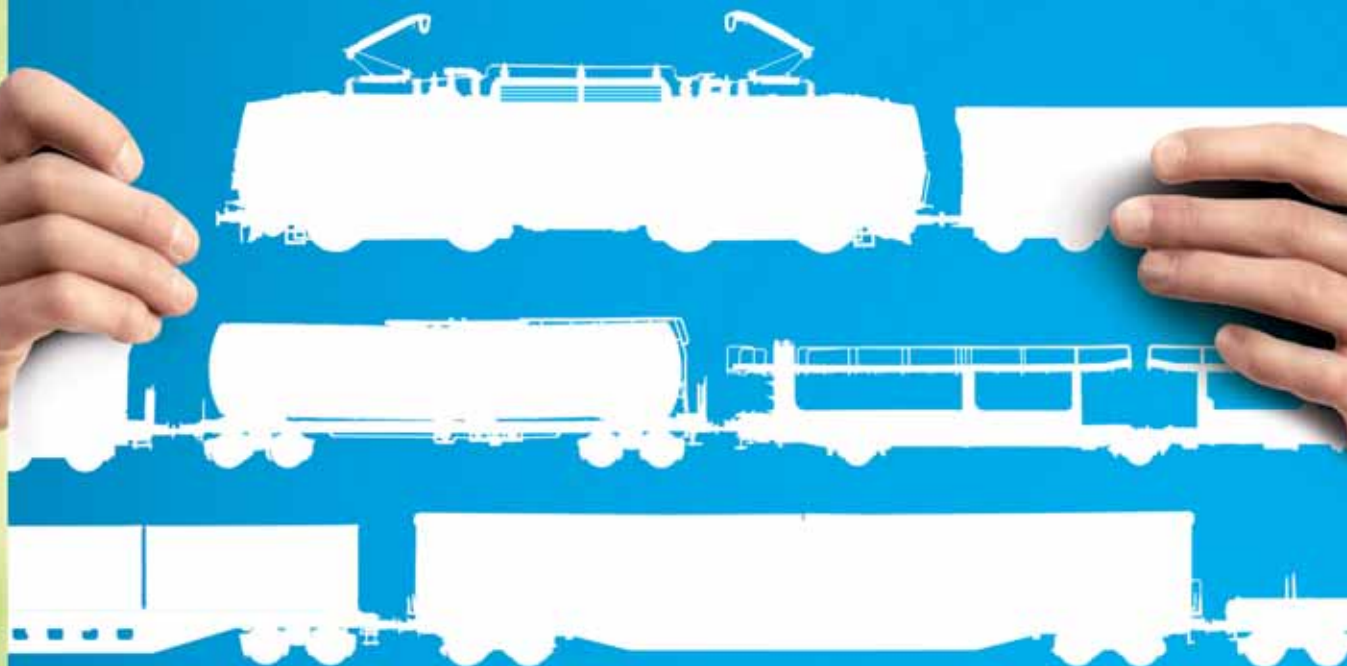


# CARGO MOTION



# Ekologicky



ČD Cargo, 24 hodin denně, 7 dní v týdnu, 365 dní v roce...

**Cargo**

Člen skupiny České dráhy, a.s.

Evropa a železnice  
Europe and railways  
**Josef Bazala**

Bavme se i o příjmech  
Let's talk about revenues too  
**Bohuslav Sobotka**

Musíme utáhnout kohoutek  
We have to turn off the faucet  
**Martin Kocourek**



## Preventivní vlak / Preventive train

**Tentokrát na Vysočině, v Jihomoravském a Zlínském kraji.**

**This time in the Czech-Moravian Highlands,  
Southern Moravia and the Zlín region.**

**N**ehody na přejezdech, smrt na střeše vagonu po zásahu proudem z troleje s 25 000 volty či vlakem sražený člověk, který přebíhal koleje. Při těchto neštěstích stále umírají zbytečně lidé a statistiky hovoří jednoznačně: velmi rizikovou skupinou jsou mladí ve věku od 13 do 19 let.

Proto vypravují České dráhy, Policie ČR, BESIP Ministerstva dopravy, Drážní inspekce a ČD Cargo speciální Preventivní vlak. Studenti i veřejnost navštíví promítání krátkých filmů s ukázkami reálných neštěstí na železnici, při kterých zbytečně umírají lidé, a projdou praktickým nácvikem první pomoci se záchranáři.

„Preventivní vlak stojí na netradiční konfrontaci mladých lidí s realitou. Nechceme říkat, to nedělej, to nesmíš, ale ukázat, jak člověk dopadne, když si nedá pozor,“ říká autor projektu za ČD Ondřej Kubala. Preventivní vlak vyjel letos na jaře už po šesté a zatím ho od roku 2007 navštívilo na osm tisíc především mladých lidí. Podle Karla Šimra z Psychosociálního intervenčního týmu, který koordinuje záchranářský vůz, se neštěstím v životě není možné vyhnout, ale je možné se na ně připravit: „Je na každém z nás, jak se v takové situaci zachováme a jestli třeba zachráníme lidský život.“

„Řidiči se dosud nepoučili a stále vjíždějí na železniční přejezdy, aniž by se přesvědčili, zda se k nim neblíží vlak. Chceme proto mladým lidem vysvětlit, jak se mají po zbytek života, kdy budou řídit automobil, na přejezdech chovat,“ dodává Jan Kučera z Drážní inspekce a Zuzana Ambrožová, vedoucí oddělení BESIP Ministerstva dopravy, doplňuje: „Dodržování pravidel na silnici i na železnici má smysl. Proto je třeba neustále připomínat nebezpečí, která při porušování těchto pravidel hrozí.“

„Následky dopravních nehod a dalších neštěstí spojených se železnicí patří obecně k těm nejtragičtějším. Jen v roce 2009 evidovala policie 190 osob usmrčených při dopravních nehodách, při kterých došlo ke srážce vozidla s vlakem. Opomenout nelze ani další nešťastné události, ke kterým dochází z ne-

pozornosti či nevědomosti,“ řekla Jana Hrvolová z Policejního prezidia ČR.

„Ukázat náctiletým a nezkušeným mladým lidem skutečné následky rizikového chování jejich vrstevníků, doložené reálnými, resp. konkrétními příběhy, je jeden z nejlepších příkladů prevence,“ vysvětluje náměstek hejtmána kraje Vysočina Libor Joukl, proč se kraj k Preventivnímu vlaku připojil. Stejně vnímá Preventivní vlak i hejtmán Zlínského kraje Stanislav Mišák: „Jakákoliv aktivita napomáhající prevenci nebezpečných situací na našich silnicích a železničních přejezdech je velmi užitečná a s přihlédnutím ke statistikám nehod na přejezdech má své opodstatnění.“

„Ani my nejsme výjimkou v každoročně se opakujících neštěstích na železničních přejezdech, i u nás se rok co rok opakují situace, jejichž důsledkem jsou zmařené

lidské životy,“ uzavírá hejtmán Jihomoravského kraje Michal Hašek.

**T**he consequences of traffic and other accidents connected with the railway are among the most tragic. In 2009 alone, police recorded 190 persons in the Czech Republic who were fatally injured in a collision between a road vehicle and a train. Early 2010 also brought a negative balance in terms of fatalities from such accidents, provoking a broad discussion on the safety of rail crossings, also with respect to the behaviour of automobile drivers. Other unfortunate events resulting from insufficient knowledge or attention cannot be overlooked either.



„Pokud se nám díky Preventivnímu vlaku povede varovat mladé lidi před zbytečným hazardem a zachráníme tak třeba jen jeden lidský život, má tato akce smysl. To, že se nic nestalo, se sice nikdy nedovím, ale pevně v to věřím,“ říká Robert Drozda, inspektor ČD Cargo, který v Preventivním vlaku přednáší od samotného počátku projektu v roce 2007.



**Od Antverp  
po Zacharovo**

**Nákladní železniční přeprava  
od A do Z, to je ČD Cargo,  
jeden z pěti největších  
železničních dopravců EU.**

**Cargo**

[www.cdargo.cz](http://www.cdargo.cz)



FOTO/PHOTO BY STUDIO RAF

## Vážení přátelé,

závěr loňského roku se nesl ve znamení lehce optimistických hospodářských prognóz, které se rovněž promítly i do plánů přeprav ČD Cargo pro rok 2010. První čtvrtletí roku již potvrdilo správnost nastavených parametrů a aktuální trend objemů přeprav je tak pozitivní.

V prvních třech měsících roku jsme přepravili přes 17 milionů tun zboží, což je o 8 % více než ve stejném období loňského roku a o necelých 5 % více, než předpokládal podnikatelský plán ČD Cargo. Velmi pozitivně lze také hodnotit čtyřicetiprocentní meziroční nárůst tranzitních přeprav přes Českou republiku.

I přes nepříznivé klimatické podmínky jsme v lednu až březnu dovezli do tuzemských hutí 1,4 milionu tun železné rudy, což představuje meziroční nárůst o přibližně 110 %. Také přepravy hutních výrobků a železného šrotu se daří postupně navyšovat. Oživení hutní výroby se pozitivně promítá do přepravy černého uhlí a koksu (nárůst 35 %) a vápenců (nárůst 18 %). Loňské objemy jsou výrazně překonávány i v komoditě dřevo a papírenské výrobky. Přeprava dřeva zaznamenala 45 % nárůst. O 15 % vzrostl počet vlaků kombinované dopravy. Na nové spoje jsme nasadili vlastní kontejnerové vozy, což výrazně zlepšilo efektivitu těchto přeprav. Letošní tendence jsou tedy vzestupné.

Přičteme-li k tomu aktivní činnost našich obchodních manažerů, zodpovědnou práci všech provozních pracovníků, kteří se na realizaci přeprav podílejí, a postupně se projevující příznivý vliv přijatých protikrizových opatření, můžeme do dalších měsíců pohlízet s optimismem.

Věřím, že Vás v letním vydání revue zaujmou myšlenky významných osobností z různých sfér společenského života, které pro Vás redakce připravila. Představíme Vám aktuální postřehy ministra dopravy Gustava Slamečky, ekonomů Bohuslava Sobotky a Martina Kocourka, názory arcibiskupa pražského Dominika Duky či ohlédnutí za tvorbou Jana Kaplického společně s dalšími aktualitami.

Přeji Vám příjemné chvíle s CARGO MOTION a optimismus do letních měsíců.

*Ing. Josef Bazala  
předseda představenstva  
a generální ředitel ČD Cargo*

## Dear friends,

The end of last year saw slightly optimistic economic prognoses which are also reflected in ČD Cargo's shipping plans for 2010. The first quarter of the year confirmed that the company's parameters were set correctly and the current trend in transport volumes is positive.

In the first three months of the year, our company transported over 17 million tonnes of goods, 8 % more than during the same period last year and almost 5 % more than expected in ČD Cargo's business plan. The 40 % year-on-year increase in the volume of transit goods moving through the Czech Republic can also be seen as very positive.

Despite unfavourable climatic conditions, we transported 1.4 million tonnes of iron ore to domestic steelworks between January and March, representing a year-on-year increase of roughly 110 %. The transport of metallurgical products and scrap iron has been gradually increasing as well. A boost in metallurgical production has been reflected in increased transport volumes for black coal and coke (up 35 %) and limestone (up 18 %). Last year's volumes of transported wood and paper products have also been significantly exceeded. Logging recorded a 45 % increase and the number of trains used in combined transport has increased by 15 %. With new services, we are now using our own container carriages, and this has significantly improved the efficiency of these shipments. Overall, this year has seen an upward tendency.

If we also take into account the vigorous activity of our business managers and the responsible work of all operations employees who make transport happen, as well as the positive impact of anti-crisis measures which is gradually appearing, we can face the coming months with optimism.

I am confident that you will enjoy this summer issue, which offers the views of major figures from various spheres of public life. We present to you the current insights of Transport Minister Gustav Slamečka, economists Bohuslav Sobotka and Martin Kocourek, the views of Prague's archbishop, Dominik Duka, a look at Jan Kaplický's work as well as other news.

I wish you pleasant reading with CARGO MOTION and plenty of optimism for summer months.

*Josef Bazala  
Chairman of the board and CEO at ČD Cargo*



06



24



54



10



14



34

01 Editorial

04 Poselství / Dispatch

Gustav Slamečka, ministr dopravy ČR. / Gustav Slamečka, Minister of Transport of the Czech Republic.

06 Vývoj nákladní dopravy ve střední Evropě / The development of freight transport in Central Europe

Josef Bazala, předseda představenstva a generální ředitel ČD Cargo. / Josef Bazala, Chairman of the board and CEO at ČD Cargo.

10 Stora Enso Timber

Evropská dřevozpracující jednička. / Europe's no. 1 timber-processing company.

14 Bavme se i o příjmech / Let's talk about revenues too

Stínový ministr financí za ČSSD Bohuslav Sobotka. / ČSSD shadow Finance Minister Bohuslav Sobotka.

17 Přeprava kamionových návěsů po železnici loni vzrostla o 80 procent / The transport of lorry trailers by rail rose 80% last year

18 Budoucnost mají logistická centra s přidanou hodnotou / The future belongs to logistics centres with added value

20 Nové trendy v kombinované dopravě / New trends in combined transport

22 Dispostelle Děčín

Společné dispečerské pracoviště ČD Cargo a Deutsche Bahn. / A joint dispatching facility for ČD Cargo and Deutsche Bahn.

24 Musíme utáhnout kohoutek / We have to turn off the faucet

Ekonomický expert ODS Martin Kocourek. / ODS economic expert Martin Kocourek.

27 5. mezinárodní vědecká konference „Teorie a praxe v dopravě“ / Fifth international “Theory and Practice in Transport” conference

28 Evropa pod jednotnou taktovkou / Europe under one baton  
Mezinárodní železniční unie (UIC). / International Union of Railways (UIC).

30 Evropská unie a železniční koridory / The European Union and Railway Corridors

33 Nadace Okřídlené kolo má nové vedení / The Winged Wheel Foundation has new leadership

34 Stavba dlouhá pět kilometrů / Five kilometres long

Rekonstrukce železničního uzlu Přešov na II. tranzitním koridoru. / Reconstruction of the Přešov railway junction on Transit Corridor II.

38 Má lidstvo svědomí? / Does mankind have a conscience?

40 Brno  
Metropole 21. století. / A 21<sup>st</sup> century metropolis.

44 Unikátní salonní vůz / A unique salon carriage

46 Házená pro budoucnost / Handball for the future  
ČD Cargo pomáhá házenkářským nadějším. / ČD Cargo helps handball hopefuls.

48 Právní prostředí nemůže být nikdy dokonalé / The legal environment can never be perfect

52 Léto ve znamení Jana Kaplického / A summer in the name of Jan Kaplický

54 Jednání povedeme společně / We'll conduct the negotiations together

Arcibiskup pražský Dominik Duka. / Archbishop of Prague Dominik Duka.

58 Jak neztratit v Číně tvář / How not to lose face in China

59 Tenisový turnaj čtyřher ČD Cargo 2010 / ČD Cargo 2010 tennis doubles tournament

60 Šaman, kouzelník, léčitel / Shaman, magician, healer

64 Aktuality / News  
Preventivní vlak. / Preventive train.

Foto obálka / Cover photo Profimedia

www.cdcargo.cz, www.cargomotion.cz

CARGO MOTION, revue pro dopravu a logistiku  
Vydavatel: ČD Cargo, a. s., člen Skupiny České dráhy, a. s.

Josef Bazala  
Ročník IV/2010, číslo 2  
Vydavatelský servis Grand Princ, spol. s r. o.  
Jiří Trávníček

Šéfredaktor: Václav Šmerák  
Manager projektu: Zdeněk Větrovec  
Předseda redakční rady: Martin Král

Adresa redakce:  
ČD Cargo, a. s.  
CARGO MOTION  
Jankovcova 1569/2c  
170 00 Praha 7  
Mobil: +420 603 196 678  
E-mail: cargomotion@cdcargo.cz  
Inzerce: e-mail: cargomotion@cdcargo.cz  
Mobil: +420 603 196 678  
Layout: Pavel Lev, Studio Najbrt  
Zlom a sazba: Colmo  
Anglický překlad: Monitor CE media services, s. r. o.

Celostátní česko-anglické vydání:  
10 000 výtisků, čtvrtletně  
Distribuce:  
Obchodní klientela ČD Cargo, odborná veřejnost  
Evidenční číslo: MK ČR E 17910



# Poselství / Dispatch

**Ing. Gustav Slamečka, MBA, ministr dopravy ČR.**  
**Gustav Slamečka, Minister of Transport of the Czech Republic.**

FOTO / PHOTO BY ČTK

**Z**a hlavní výsledek svého působení v čele Ministerstva dopravy považuji dojednání dlouhodobého modelu financování dálkové i regionální osobní přepravy. Protože ale samozřejmě chápu, že z hlediska společnosti ČD Cargo desetileté smlouvy na rychlíky i osobní vlaky nejsou žádným velkým výdobytkem, dovoluji si k úspěšně dokončeným úkolům přidat také dokončení Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů. Ta na ministerstvu vznikala poměrně dlouho, ale není se čemu divit, vždyť jde o propojení problematiky různých druhů dopravy, možností financování z veřejných zdrojů a zapojení soukromých investic. Smyslem Strategie je nastartovat vznik sítě veřejných logistických center založených na rovném a nediskriminačním přístupu, která jsou nutnou podmínkou k tomu, aby zboží mohlo co nejrychleji přecházet mezi různými dopravními módy. Tedy aby se pro logistiku otevřela možnost optimálně zapojovat do přepravních řetězců železnici, případně vodní dopravu. Pokud bych se měl podívat do budoucna, vidím hlavní úkol Ministerstva dopravy a svého nástupce v zajištění dostatku finančních prostředků, které jsou potřeba pro dokončení především hlavních tratí zařazených do mezinárodní sítě, o mimokoridorových tratích ani nemluvě. Po vyčerpání prostředků z Operačního programu Doprava bude nezbytné dotvořit a prosadit nové možnosti, aby dokončení klíčové dopravní infrastruktury mohlo proběhnout co nejdříve, ale jeho náklady bylo možné splácet v delším časovém horizontu, v době, kdy již tak rozsáhlé investice do sítě nebudou třeba.

Přeji Vám všem v ČD Cargo i Vaším zákazníkům, aby se v příštích měsících potvrdily dosavadní opatrné náznaky hospodářského oživení a aby se železnici podařilo z očekávaného nárůstu přepravních výkonů získat co největší podíl.

Ing. Gustav Slamečka, MBA,  
 ministr dopravy ČR

**A**s the head of the Transport Ministry, I see my greatest success in having negotiated a long-term model for financing long-distance and regional passenger transport. However, since I am well aware that, from the point of view of ČD Cargo, ten-year contracts for express trains and passenger trains present no great achievement, I would also like to include the completion of the Strategy of Support for Logistics from Public Sources as well. The ministry was working on this strategy for a long time, which is understandable, as it deals with issues linked to various types of transport, options for financing from public sources and the involvement of private investment. The aim of the strategy is to boost the creation of a network of public logistics centres based on an equal and non-discriminatory approach. Such centres are necessary for the swift transfer of goods between different transport modes. This means that logisticians should be able to incorporate railway or waterway transport into their transport chains. Looking to the future, the main task of the Transport Ministry and my successor will be to secure sufficient financing, especially for the completion of the main lines included in the international network, not to mention the non-corridor lines. After we finish drawing money from the Operational Programme on Transport, it will be necessary to create and implement new options so that key transport infrastructure projects can be completed as soon as possible while the costs are scheduled over a longer time period when large investments in networks will no longer be necessary.

I would like to wish all of you at ČD Cargo and your customers that the following months may see the confirmation of the current cautious signs of economic recovery and that the railway may profit from the expected growth of transport performance as much as possible.

Gustav Slamečka,  
 Minister of Transport of the Czech Republic



# Vývoj nákladní dopravy ve střední Evropě / The development of freight transport in Central Europe

**ČD Cargo patří stále ke špičce.  
ČD Cargo still tops the list.**

TEXT / TEXT BY ROMAN ŠTĚRBA, MICHAL ROH FOTO / PHOTO BY ARCHIV / ARCHIVE

Oblast střední Evropy je historicky územím s nejvyšší hustotou železničních tratí i realizovaných přepravních výkonů. Směrnice EHS č. 91/440 vztahující se k rozvoji železnic Evropského společenství z 29. července 1991 zavedla právo přístupu s cílem umožnit konkurenci mezi železničními dopravci. Původní představa počítala zejména s usnadněním a rozvojem kombinované přepravy provozované nadnárodními uskupeními železničních dopravců. Od roku 2003 mají železniční podniky právo přístupu a právo průvozu na tratích Trans-evropské železniční sítě v nákladní přepravě (RTEFF). Počínaje rokem 2008 se toto právo rozšířilo na všechny tratě. Primárním cílem práva Evropského společenství je umožnit železničnímu podniku nebo mezinárodnímu uskupení vzít na sebe komerční odpovědnost v železniční přepravě a nést samostatně rizika, ale i výhody.

V praxi se vývoj podnikání v železniční nákladní dopravě ubírá dvěma zásadními směry. Jeden je charakteristický akvizicemi malých dynamických a flexibilních dopravců bez zatěžujících fixních nákladů. Druhý model se vyznačuje zájmem o nákup národních železničních podniků.

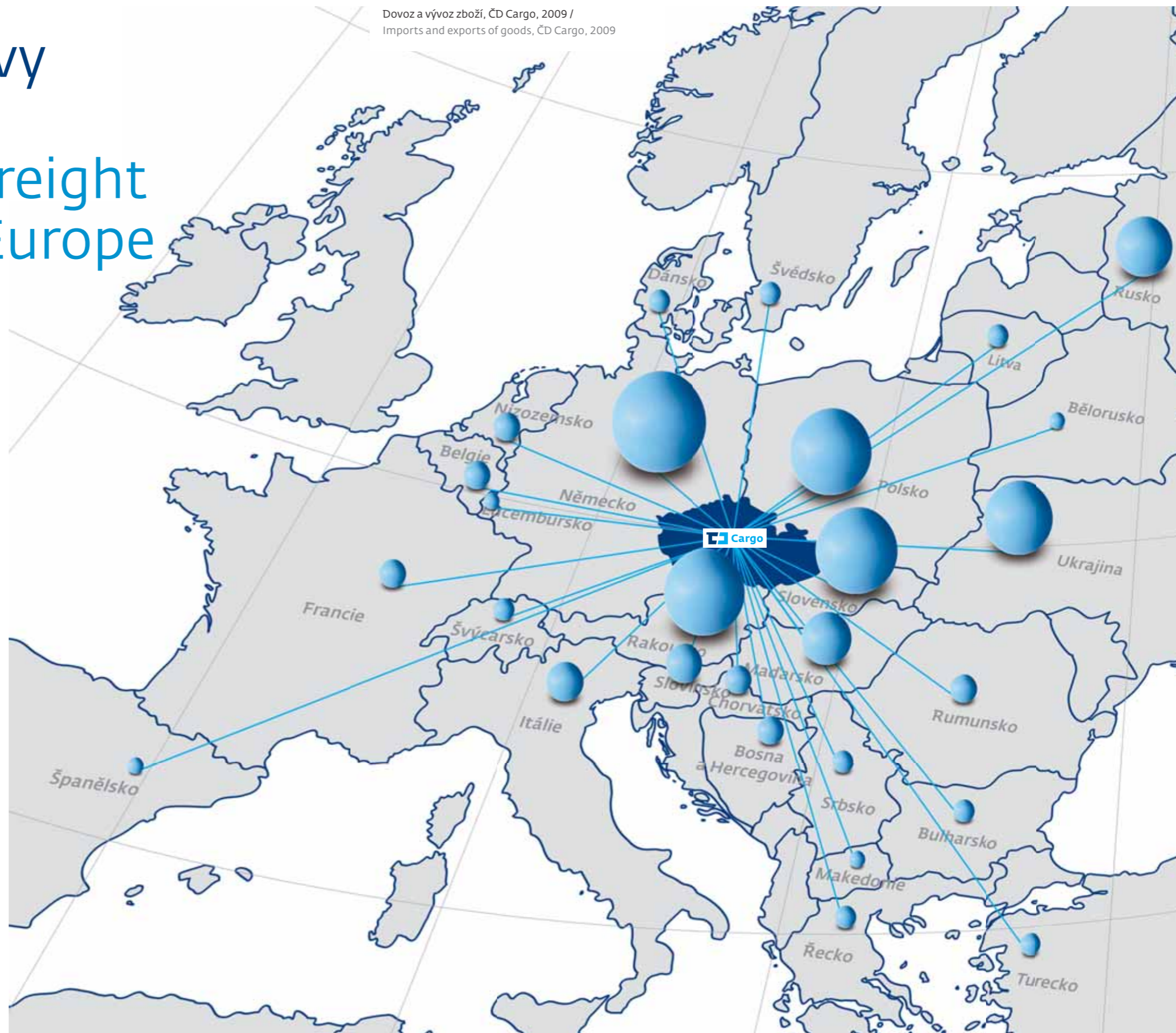
První model, zaměřený na akvizice malých flexibilních dopravců, je charakteristický pro evropský železniční gigant - Německou dráhu (DB). Dlužno však říci, že původní zájem DB se orientoval na převzetí lokálních gigantů rakouského Rail Cargo Austria (RCA) nebo polského PKP Cargo.

Historically, Central Europe has always been the territory with the greatest density of railways and shipping performance. EEC Directive 91/440 on the development of European Community railways from 29 June 1991 introduced the right of access with the aim of encouraging competition among rail hauliers. The original idea was to ease and encourage the development of combined transport operated by transnational railway carrier groups. Since 2003, railway companies have enjoyed the right of access and transit on railway lines operated by the Trans-European Transport Rail Network (RTEFF). As of 2008, this right was extended to all railways. The primary goal of the European acquis communautaire is to enable railway companies or international groups to assume commercial responsibility for moving rail freight and to independently carry both the risks and the benefits.

In reality, the rail freight transport business takes two distinct directions. One of them favours the acquisition of dynamic and flexible small carriers without the burden of fixed costs. The other model dictates the purchase of national railway companies.

The first model, acquisition of small flexible carriers, is characteristic of the European railway giant - Germany's Deutsche Bahn (DB). It should be noted that DB's original interest was in taking over other local giants, including Rail Cargo Austria and Poland's PKP Cargo. However, such transactions invited political obstructions.

Dovoz a vývoz zboží, ČD Cargo, 2009 / Imports and exports of goods, ČD Cargo, 2009



Transakce však vyvolaly politické obstrukce. Železniční divize DB Schenker Rail vypravuje denně 5 400 nákladních vlaků, které ročně přepraví 380 mil. tun zboží při přepravním výkonu 114 mld. tarifních tkm. V provozu nasazuje 3 300 lokomotiv a 120 000 nákladních vagonů. Na podnikání DB Schenker Rail s obratem 4,7 mld. eur a EBIT 307 mil. eur se podílí 30 000 zaměstnanců.

DB Schenker Rail se po strategických akvizicích v Británii, Dánsku, Holandsku a Itálii zaměřila i na sousední Polsko, které má ohromný potenciál v přepravě hromadných substrátů. Loňskou akvizicí PCC Logistika DB získala PTK Holding firmu s obratem 90 mil. eur a objemem nákladní přepravy 7 mil. tun. Nově institucionálně zřízený a konsolidovaný podnik nese označení DB Schenker Rail Polska S.A., má 6 000 zaměstnanců a stává se základnou pro chystanou expanzi DB Schenker ve střední a východní Evropě. Hlavní lokalitou je Slezsko, odkud provozuje vlaky do všech hospodářských center země. Tradičními komoditami jsou uhlí, chemie a stavební materiály. Obsluhuje doly a elektrárny. Podnik obsluhuje a provozuje přístavy a kontejnerové terminály ve Štětíně a Svinoušti.

Význam začlenění firmy do globálního poskytovatele logistických služeb DB Schenker je spatřován i v investicích do nových vozidel. Vrcholným příkladem je multisystémová lokomotiva Siemens řady E189, která je vstupenkou na síť evropského železničního systému.

Druhým příkladem uplatnění prvního modelu akvizice malého dynamického dopravce je převzetí německé ITL nákladní divize francouzské SNCF Fret. SNCF realizuje v oblasti nákladní přepravy a logistiky obrat 8 mld. eur a poskytuje pracovní příležitost 50 000 zaměstnanců. Od akvizice ITL si slibuje vstup na trhy střední a východní Evropy.

Druhý model, akvizice cargo divizi národních železničních podniků, je charakteristický pro rakouské RCA. Rail Cargo Austria (RCA), nákladní divize ÖBB, se řadí mezi čtyři největší v Evropské unii (EU). Roční potenciál ÖBB je 120 mil. tun, z toho 40 mil. tun vnitrostátně, 35 mil. tun v dovozu, 20 mil. tun ve vývozu a 25 mil. tun v průvozu. Přepravní výkon na území Rakouska sahá k 20 mld. tunových kilometrů (tkm).

I přes pětinný pokles zůstává RCA s podílem 80% lídrem na trhu železniční nákladní dopravy v Rakousku. Událostí desetiletí byla koupě maďarského MÁV Cargo za 102,5 mld. forintů (cca 10,2 mld. Kč) poté, co slovenská vláda z politických důvodů zrušila prodej tamního ZSSK Cargo. RCA poskytuje pracovní příležitost necelým 8 000 zaměstnanců. RCA se loni potýkala s razantním

poklesem poptávky. Navzdory krizovému řízení se výsledek hospodaření za rok 2009 meziročně zhoršil. Důvodem byl zpožděný efekt nákladových úspor. Jádrem úsporného balíčku je zeštíhlení komplikované organizační struktury firmy, která vznikla během posledních 10 let díky akvizicím oborových podniků. Již v roce 2008 došlo u 30 ze 100 společností konsolidované skupiny RCA k fúzím, zrušení nebo prodeji. Úspory spojené s převzetím maďarského MÁV Cargo a následných synergických efektů se odhadují na 50 mil. eur ročně. K hlavním výhodám patří sjednocení vozového parku a časové úspory v pohraničních stanicích s Maďarskem. Další úspory, až 80 mil. eur, hodlá vedení RCA časem dosáhnout u posunu, trakce a energie. V rámci koncernu ÖBB jsou úspory RCA oceněny částkou 200 mil. eur, neboť část úspor jde na úkor sesterských společností.

RCA ve svých střednědobých úvahách mluví o uvedení firmy na burzu. Stát se však zatím k takovým předstávám staví negativně a prosazuje strategická partnerství. V závěru roku 2008 RCA koupilo italského dopravce LINEA. Podnik se sídlem v Navaře poskytuje pracovní příležitost 60 zaměstnancům a dosahuje ročního obratu 4 mil. eur (100 mil. Kč). LINEA disponuje vlastními lokomotivami a strojvedoucími. RCA v kooperaci s LINEA provozují nákladní přeshraniční vlaky z Villachu do San Stino, kde RCA provozuje logistickou základnu pro komoditu ocel. Vlak jezdí od února 2009 v pracovní dny, vedený moderní interoperabilní lokomotivou výrobce Bombardier typ TRAXX MS, a sestává ze 17 vagonů s hmotností 1 300 tun.

Po letech ústupu ze slávy se o slovo v železničním cargu hlásí Slovensko. Vláda připravila zpětnou integraci národní železnice, kdy nejprve dojde k fúzi osobního (ZSSK) s nákladním (ZSSK Cargo) dopravcem a následně dopravce zřídí se správcem a provozovatelem infrastruktury (ŽSR). Po vzoru nejvýznamnějších zemí na železniční mapě Evropy (Německo, Belgie, Polsko, Rakousko, Itálie, Švýcarsko aj.) tak na Slovensku vznikne integrovaný holding s názvem Slovenské železnice.

Z pohledu komerčních a infrastrukturálních aktivit slovenských drah poutá rozhodující pozornost uvažované prodloužení širokorozchodné trati (rozchod 1 520 mm) z Košic do Bratislavy a Vídně. Tím má vzniknout konkurenční relace vůči širokorozchodné trati z Ukrajiny do polských Katovic, jež nabídne potenciál pro euro-asijské přepravy. Nová trať umožní zdvojnásobení přepravních výkonů železniční dopravy a výrazně posílí postavení dráhy na trhu. ●

The railway division of DB Schenker Rail dispatches 5,400 freight trains every day carrying 380 million tonnes of goods and recording 114 billion tonne-kilometres. The division employs 3,300 locomotives and 120,000 freight carriages. Thirty thousand employees participate in the DB Schenker Rail business, yielding a turnover of EUR 4.7 billion and EBIT of EUR 307 million. Following strategic acquisitions in Britain, Denmark, the Netherlands and Italy, DB Schenker Rail has zeroed in on neighbouring Poland, which has great potential in the transport of bulk substrates. Last year DB purchased PTK Holding, a company recording EUR 90 million worth of trade turnover and transporting seven million tonnes of freight a year. The newly incorporated firm is called DB Schenker Rail Polska S.A.; it has 6,000 employees and serves as the basis of DB Schenker's planned expansion into Central and Eastern Europe. Based in Silesia, the company dispatches trains to all the main Polish economic hubs. Coal, chemicals and building materials are traditional commodities. The company supplies mines and power stations. DB Schenker Rail Polska serves and operates ports and container terminals in Szczecin and Świnoujście. The importance of incorporating the firm in DB Schenker as the global provider of logistics services is also apparent in the investment spent on new rail vehicles. The best example is the Siemens multi-system locomotive, Series E 189, which is an entrance ticket to the European railway system.

Another example of the application of the first model, i.e. the acquisition of a dynamic small carrier, is the takeover of Germany's ITL by the cargo division of France's SNCF Fret. SNCF reports a EUR 8 billion turnover in freight transport and logistics and provides jobs to 50,000 employees. SNCF sees the acquisition of ITL as its ticket to entering the Central and East European markets.

The second model, the acquisition of the cargo divisions of national rail companies, is characteristic of Austria's RCA. Rail Cargo Austria (RCA), the cargo division of ÖBB, is one of the four largest in the European Union. ÖBB's annual potential is 120 million tonnes, of which 40 million tonnes are shipped in-country, 35 million tonnes are imported, 20 million tonnes are exported and 25 million tonnes of freight are transited. Transport performance figures inside Austria reach almost 20 billion tonne-kilometres (tkm).

Although its revenues have fallen by one fifth, RCA continues to be the leader in Austrian rail freight with an 80% share of the segment. The event of the decade

was the acquisition of Hungary's MÁV Cargo for the price of HUF 102.5 billion (about CZK 10.2 billion) after the Slovak government cancelled the sale of that country's ZSSK Cargo for political reasons. RCA employs almost 8,000 people. Last year RCA faced a rapid decline in demand. Although it introduced crisis management, the company's economic results in 2009 were worse, year on year. This was due to the delayed effect of the cost-cutting measures adopted. The company's austerity package includes streamlining its overblown organisational structure created over the past ten years due to acquisitions of related companies. However, by 2008, 30 of the 100 companies in the consolidated RCA group either merged, were disbanded or were sold. Savings due to the takeover of Hungary's MÁV Cargo and ensuing synergic effects are estimated at EUR 50 million per annum. The chief assets include the pooling of rolling stock and time saved at Hungary's border checkpoints. RCA's management hopes to save at least another EUR 80 million by streamlining shunting procedures, traction and energy consumption. The ÖBB group values RCA savings at EUR 200 million, as part of them goes to affiliated companies. RCA plans to enter the stock market in the mid-term. However, the Austrian government remains sceptical and prefers strategic partnerships. At the end of 2008, RCA acquired Italian carrier LINEA. The Novara-based company with 60 employees reports an annual trade turnover of EUR 4 million (CZK 100 million). LINEA has its own locomotives and engine drivers. RCA in conjunction with LINEA operates trans-border train services from Villach to San Stino, where RCA has a logistics base for steel. Since February 2009, the service operates every weekday, using a modern interoperable Bombardier TRAXX MS locomotive pulling 17 carriages with a total weight of 1,300 tonnes.

After many years of dormancy, Slovakia returns to the rail cargo business. The Slovak government has prepared the reverse integration of its national railway; initially the passenger carrier ZSSK will merge with ZSSK Cargo and subsequently the carrier will merge with infrastructure administrator and operator ŽSR. Emulating the example of Europe's leading railway giants (Germany, Belgium, Poland, Austria, Italy, Switzerland, etc.), Slovakia will establish an integrated holding company to be known as Slovak railways.

From the perspective of Slovak railways' commercial and infrastructural activities, it is interesting to monitor the proposal to extend the wide-gauge (1,520mm) railway

from Košice to Bratislava and Vienna. This could rival the wide-gauge line from Ukraine to the Polish city of Katowice in that it would offer capacities for Euro-Asian transport.

The new railway would help to redouble transport performance figures and significantly enhance the position of railways on the market. ●



### ČD Cargo ve střeoevropském prostoru Ing. Josef Bazala, předseda představenstva a generální ředitel ČD Cargo:

„Česká republika má díky své poloze téměř v srdci Evropy značný potenciál pro realizaci průvozních přeprav. Ty také v roce 2009 činily 8,5% všech přeprav ČD Cargo, což představuje 5,7 mil. tun zboží přepraveného napříč naší republikou. Navýšení tohoto podílu je také jedním z cílů podnikatelského plánu ČD Cargo pro letošní rok. Také celkový podíl mezinárodní dopravy ČD Cargo je tradičně vysoký. Dosahuje téměř 60%.  
Domnívám se, že nejen v oblasti průvozu máme zákazníkům co nabídnout. Moderní železniční koridory nám umožňují zkracovat jízdní doby tranzitních vlaků na minimum. S většinou našich sousedů si na hranicích vyměňujeme vlaky na důvěru bez většího zdržení. Do budoucna chceme také náš lokomotivní park rozšířit o interoperabilní stroje, umožňující jízdu vlaku z výchozí až do konečné stanice bez přepřahu. V loňském roce se v čele našich vlaků objevila na zkoušku lokomotiva řady 189 a v nedávné době jsme testovali Herkules ER 20 zapůjčený firmou Siemens.“

### ČD Cargo in the Central European area Josef Bazala, Chairman of the board and CEO at ČD Cargo:

“Thanks to its position near the heart of Europe, the Czech Republic has significant potential to realise transit shipments. In 2009, such shipments accounted for 8.5% of ČD Cargo's total volume, representing 5.7 million tonnes of goods transported across our country. Increasing this share is one of the goals of ČD Cargo's business plan for this year. The share of ČD Cargo's shipping represented by international transport is also traditionally high, at nearly 60%.  
We have much to offer our customers and not just in the area of transit shipping. Modern rail corridors have allowed us to reduce travel times for transit trains to a minimum. With most of our neighbours, we exchange trains at the border without significant delays. In future, we also want to expand our locomotive stock with interoperable machines, allowing a train to travel from its departure station to its destination station without swapping equipment. Last year, we tried out a 189 series locomotive on one of our trains and more recently we tested a Herkules ER 20, on loan from Siemens.“

# Stora Enso Timber

## Evropská dřevozpracující jednička. Europe's no. 1 timber-processing company.

TEXT / TEXT BY MICHAL ROH FOTO / PHOTO BY STUDIO RAF

**P**o skončení doby ledové asi před 12 tisíci lety prošly lesy na území České republiky složitým dlouhodobým vývojem. Začátkem středověku, v souvislosti s rozmachem hornictví, hutnictví a sklářství, u nás přirozené lesy z velké části vymizely. Za kritické období je považováno 15. až 17. století, kdy došlo k masivnímu odlesnění mnoha oblastí a celková lesnatost byla zhruba poloviční oproti dnešní době. Hrozící katastrofě zabránila až Marie Terezie vydáním Lesního řádu, který poprvé zakazoval i vlastníkům samovolné kácení lesů. Lesy, které původně pokrývaly téměř celé území České republiky, zaujímají v současnosti přibližně 2 600 000 ha, což představuje 34,4% její rozlohy. Lesnatost v Evropě přitom činí v průměru jen 28,9%.

Zpracováním dřeva se v České republice zabývá celá řada menších i větších firem. Rozlohou nevelká, avšak svojí kapacitou patřící k největším v České republice – i tak by se stručně dala charakterizovat pila ve Ždírci nad Doubravou, součást nadnárodní společnosti Stora Enso Timber (SET). Sídlo této evropské dřevozpracující jedničky s obrátem okolo 9 mld. eur se nachází ve Finsku. Základní nosný výrobní program tří divizí SET představuje papír v různé kvalitě – od kancelářského, přes tiskařský, až po papír balicí, resp. lepenku. Zpracováním dřeva se zabývá divize „Wood product“ rozdělená na další pobočky Nordic, Balticum, Russland a Central Europe. To jen pro ilustraci rozsahu působnosti této společnosti. Nás bude nejvíce zajímat divize Wood Product Central Europe, jejíž pily, nacházející se v Rakousku, Polsku a v České republice, dokážou ročně zpracovat až 4 mil. 480 tis. m<sup>3</sup> kulatiny. Nema-lou měrou se na této kapacitě podílejí i dvě české pily – jedna v již zmíněném Ždírci nad Doubravou, druhá pak v Plané u Mariánských Lázní.

**A**fter the end of the ice age some 12,000 years ago, forests in what is today the Czech Republic experienced a long and complex development. By the early middle ages, when mining, metallurgy and glassmaking started to develop, natural forests all but disappeared from the territory. The period between the fifteenth and seventeenth centuries was critical, as many areas were completely deforested and trees covered half the total area they cover today; the Empress Maria Theresa prevented a looming disaster by issuing a forest code banning unauthorised logging. The woods that once covered all of what is today the Czech Republic now occupy some 2,600,000 hectares of land, or 34.4% of the country's territory. Average forestation figures for Europe stand at only 28.9%

There are many smaller and larger timber-processing companies in the Czech Republic. Though it is quite modest in terms of size, its output capacity is one of the highest in the country. This about sums up the sawmill at Ždírec nad Doubravou, part of the multinational corporation Stora Enso Timber (SET). The headquarters of Europe's no. 1 timber-processing giant with annual turnover in the range of EUR 9 billion is located in Finland. Its three divisions produce paper of various quality classifications – from chancery paper to printing paper to wrapping paper and cardboard. The Wood Product division has further subdivisions – Nordic, Balticum, Russland and Central Europe. We mention this to illustrate the company's operating scope. But our main focus is on the Wood Product Central Europe division, whose sawmills in Austria, Poland and the Czech Republic process up to 4,480,000 m<sup>3</sup> of round stock a year. No small part of the overall output capacity must be credited to two Czech sawmills, one in Ždírec nad Doubravou and the other in Planá near Mariánské Lázně (Marienbad).

Ždírec nad Doubravou prides itself on a long woodworking tradition. The first steam sawmill here was operational in 1872 in the local Klam Gallas demesne. The East Bohemian Woodworking Enterprise sawmill, once operating in the area, was one of the most advanced operations of its era. Acquired by Holzindustrie Schweighofer in 1995, it is today owned by Stora Enso Timber, which has upgraded it into one of Europe's most advanced top-quality woodworking installations. Locally produced lumber is therefore in great demand. It is preferred throughout Europe and overseas, including Japan, the United States, Australia and North Africa. Ždírec exports not only "classic" lumber but also KVH, or glued building timber designed for the construction of family houses, or even bridges. Annual KVH output is around 120,000 m<sup>3</sup>. But let the figures speak for themselves. Each year, the Ždírec sawmill processes 941,000 m<sup>3</sup> of round stock and its annual output is 515,000 m<sup>3</sup> of converted timber. The sawmill at Planá near Mariánské Lázně has a capacity of "only" 619,000 m<sup>3</sup> of round stock and its output is 303,000 m<sup>3</sup> of converted timber.

Ninety-nine percent of round stock is purchased from suppliers throughout the Czech Republic. Regrettably, the ratio between road and rail delivery of sawmill stock has shifted rapidly over the past few years in favour of the road (85%) as against rail (about 15%). It is futile to ask why, but here are some of the main reasons. Logging and on-site timber processing methods have changed. Modern harvester machines can prepare timber in the forest and load it onto trucks. Timber simply gets delivered directly to where it will be processed in the sawmill; there is no costly reloading onto trains. The global economic crisis has adversely impacted demand for shipping. Lorries are abundant and truckers have cut their prices to a minimum, against

Zpracování dřeva má ve Ždírci nad Doubravou významnou a mnohaletou tradici. První parní pila byla na zdejších panství Klam Gallasů v provozu již od roku 1872. A také pila Východočeských dřevařských závodů, která v této lokalitě působila, patřila k nejmodernějším. V roce 1995 ji koupila firma Holzindustrie Schweighofer, od roku 2000 patří společnosti Stora Enso Timber, která ji zmodernizovala, a dnes tato pila patří k nejmodernějším a nejkvalitnějším v Evropě. Proto je také o zde vyrobené řezivo tak velký zájem. Žádáno je nejen v Evropě, ale i v zámoří – Japonsku, USA, Austrálii nebo severní Africe.

Ze Ždírci se neexportuje jen „klasické“ řezivo, ale také tzv. KVH neboli lepené konstrukční řezivo určené pro stavbu rodinných domů nebo třeba i mostů. Roční produkce KVH činí asi 120 000 m<sup>3</sup>. Nechme teď ale na chvíli opět promluvit čísla. Roční pořez pily ve Ždírci nad Doubravou činí 941 000 m<sup>3</sup> kulatiny, produkce pak představuje 515 000 m<sup>3</sup> řeziva. Pila v Plané u Mariánských Lázní má kapacitu „jen“ 619 000 m<sup>3</sup> kulatiny s produkcí 303 000 m<sup>3</sup> řeziva.

Celkem 99% zpracovávané kulatiny je nakupováno v České republice od různých dodavatelů. Bohužel poměr mezi silniční a železniční dopravou při dodávkách surového dřeva na pilu v posledních letech postupně klesal a ustálil se na současných cca 15% pro železnici a 85% pro nákladní automobily. Proč je tomu tak, je asi zbytečné rozebírat. Snad tedy jen ty nejzávažnější příčiny. Postupně se mění technologie těžby a samotné zpracování dřeva už v lese. Rozvíjí se těžba pomocí tzv. harvesterů, které dokážou dřevo v lese připravit a naložit přímo na nákladní automobily. Ty pak mohou z lesa odjet rovnou na pilu. Odpadá tak překládka do železničních vozů, která celkovou cenu za přepravu výrazně ovlivňuje. Celosvětová krize měla dopad i na snížení zájmu o přepravu zboží. Nákladní automobily, jichž je v tuto chvíli přebytek, tak své služby nabízejí za velice nízké ceny, kterým železnice nemůže na krátké vzdálenosti konkurovat.

„Spolupráce s ČD Cargo se v poslední době výrazně zlepšila nejen po obchodní stránce, kdy obchodní manažeři ČD Cargo operativně reagují na všechny naše nejrůznější požadavky, ale i na úrovni provozní, kdy je s pracovníky ČD Cargo nutné řešit běžné každodenní problémy. Aby se mohl podíl železnice při navození kulatiny zvýšit, musíte nabízet kapacitní nákladní vozy,“ říká ředitel pily ve Ždírci nad Doubravou Pavel Urban. Logistické oddělení ve Ždírci nad Doubravou organizuje svoz kulatiny nejen na pily v České republice, ale i pro





rakouské pily v Brandu, Ybbsu, Sollenau a Bad Leonardu.

„Velkou oporou přepravní strategie jsou všichni moji kolegové v rakouském Brandu pod vedením Romana Gierera, kteří se svědomitě starají o zahraniční části železničních přeprav, včetně vyjednávání ideálních přepravních směrů, destinací i zákaznických cen. Pro jednotlivé regiony jsou určeni nákupčí, kteří dle těžebních lokalit prezentují komplexní záměry výkupu dřevní hmoty, porovnávají kalkulované

přepravní náklady a dle vyhodnocených kritérií, chápáním specifik dodavatele, navrhují i individuálně nabízejí realizace přeprav,“ doplňuje informace o přepravě kulatiny Ing. Vladislava Francan, logistik firmy Stora Enso Timber. Velkou výzvou a zároveň přínosem v této oblasti bude například zavedení elektronického nákladního listu do rutinního používání.

Také část řeziva se z pil ve Ždírci nad Doubravou a Plané u Mariánských Lázní přepravuje po železnici. Pro zámořské

which railways cannot compete over short distances. “Our cooperation with ČD Cargo has significantly improved recently, not only in business terms, as ČD Cargo business managers react quickly and flexibly to our requirements, but indeed also at the operational level, where we interact daily with ČD Cargo employees to resolve routine problems. For the railway to increase its share in round stock delivery operations, it must offer large-capacity freight carriages,” says Pavel Urban, manager of the Ždírec nad Doubravou sawmill. His logistics department organises round stock deliveries to sawmills in the Czech Republic as well as to Austrian sawmills in Brand, Ybbs, Sollenau and Bad St Leonhard. “All my colleagues in Brand, Austria, provide great support for our transport strategy; led by Roman Gierer, they dutifully supervise the foreign aspects of rail transport, including the negotiation of optimal routes, destinations and customer prices. Buying agents for the various regions inspect logging sites, formulate plans for the purchase of wood, calculate and compare transportation costs, and propose and individually offer suitable transportation schemes in accordance with criteria evaluations and in respect of individual supplier profiles,” explains Stora Enso Timber logistics officer Vladislava Francan. The introduction of the electronic consignment note will be both a challenge and a significant bonus in this field.

Part of the lumber from the Ždírec nad Doubravou and Planá is transported by rail. For overseas deliveries, containers are delivered from the sawmills to the Prague-Uhřetěves terminal and dispatched by ČD Cargo trains to Hamburg, from where they travel by ship to their customers. Each month, some 300 containers from the two sawmills are shipped in this combined manner. Vladislava Francan notes: “ČD Cargo offers modern freight carriages to us. However, the Laps and Roos carriages are better suited for the transport of round stock. It would be ideal to use the Rnooss carriages, which are suitable for both transporting round stock to the sawmill and dispatching converted timber. Importantly, every carriage can be loaded up to the Class D standard, which makes the railway very competitive with trucks. Unfortunately, ČD Cargo has no such carriages.” Let us just cite some figures that illustrate the current state of lumber transport from SET by ČD Cargo trains. The annual volume was nearly 100,000 tonnes of lumber – a non-negligible amount.

One area where rail transport approaches 100% is wood chips. These are transported in “woodtainers”, special open containers which are loaded in groups of three, usually

přepravy se využívají kontejnery, které jsou z pil „po ose“ odváženy do terminálu v Praze Uhřetěvesi a odtud putují vlaky ČD Cargo do Hamburku a námořními loděmi ke konečným odběratelům. Měsíčně je tímto kombinovaným způsobem přepravováno cca 300 kontejnerů z obou pil. Vladislava Francan doplňuje: „Společnost ČD Cargo nám nyní pro přepravu nabízí moderní nákladní vozy. Vozy Laps i Roos jsou však určeny spíše pro přepravu kulatiny. Pro naše přepravy by byl ideální vůz Rnooss, který je vhodný jak pro návoz kulatiny na pilu, tak pro odvoz vyrobeného řeziva. A důležité je, že umožňuje vytěžovat vůz až na traťovou třídu D, což jej činí vysoce konkurenceschopným oproti nákladním automobilům. Bohužel těmito vozy ČD Cargo nedisponuje.“

Dodejme jen čísla ilustrující současný stav přeprav řeziva ze SET vlaky ČD Cargo. Za rok to bylo přibližně 100 tisíc tun tohoto zboží, což je nezanedbatelné množství.

Oblastí, kde dnes podíl železniční dopravy dosahuje téměř 100%, jsou přepravy dřevní štěpky. Ty jsou realizovány v tzv. woodtainerech, speciálních otevřených kontejnerech, které jsou po třech naloženy zpravidla na kontejnerové vozy řady Sgnss. Těch je nyní do provozu nasazeno 100, což představuje šest souprav s 16 – 18 vozy. Soupravy jsou podle přesného grafikonu nasazovány na různá přepravní ramena – do Hněvic, Paskova a také do zahraničí, do rakouské stanice Gratwein-Gratkorn.

„Dodržování grafikonu jízdy těchto vlaků je velice důležité, abychom stihli z pil vše odvézt. Nemůžeme si dovolit tento produkt skladovat, na to nemáme kapacitu,“ říká Vladislava Francan a dodává: „Své by o tom mohli říci dispečeri ČD Cargo, kteří jízdy štěpkových vlaků koordinují. V této souvislosti patří poděkování mimo jiné paní Brigitě Břenkové z pracoviště ČD Cargo v Bohumíně, která nám v začátcích pomáhala tuto operativu úspěšně zvládnout.“

Nezbytnou podmínkou realizace tohoto obchodního případu bylo rozšíření pilařské vlečky ve Ždírci nad Doubravou, na kterém se finančně podílely i tehdejší České dráhy. Tyto logisticky náročné přepravy realizuje ČD Cargo spolu s dalšími partnery – společnostmi Wood & Paper a ČD Logistics. V souvislosti s přepravami štěpky je nutné zdůraznit, že uvedeným progresivním řešením se podařilo nahradit jízdu více než 10 tisíc kamionů ročně. Podobně úspěšné jsou i přepravy pilin, které se však odehrávají ve speciálních vozech.

Společnost Stora Enso Timber patří k nejvýznamnějším zákazníkům akciové společnosti ČD Cargo. Toto partnerství je žádoucí dále rozvíjet a rozšiřovat.

onto Sgnss-class container carriages. There are a hundred carriages in operation, or six train units of 16-18 carriages each. The units are deployed according to a precise graphic timetable to various shipping lines, including Hněvice, Paskov and foreign connections to the Austrian station Gratwein-Gratkorn. “It’s very important to keep to the timetable if we want to dispatch our sawmill products. We can ill afford to store product as we have no capacity for that,” says Vladislava Francan. “ČD Cargo dispatchers, who coordinate wood chip trains, could tell stories. We owe a debt of gratitude to Brigita Břenková from ČD Cargo’s Bohumín station, who helped us successfully handle this operation in the beginning.” It was urgent-

ly necessary to extend the sawmill siding at Ždírec nad Doubravou, a project in which Czech Railways took part as well. ČD Cargo carries out these logistically demanding transport operations in conjunction with its other partners – the companies Wood & Paper and ČD Logistics. In the case of wood chip transports, it must be noted that this progressive solution helped them replace more than 10,000 lorry trips a year. Similarly encouraging figures have been recorded for filings transports which, however, are loaded onto special carriages.

Stora Enso Timber is one of ČD Cargo’s most important customers. It is desirable to further develop and expand this partnership.



**Ing. Vladislava Francan**  
logistik firmy Stora Enso Timber

**Vladislava Francan**  
logistics officer at Stora Enso Timber

*„Být připraven je nejdůležitější předpoklad úspěchu. Jsme tím, kdo šlape na plyn a mění běh věcí...“*

*“Preparedness is the key to success. We’re the ones who step on the gas and change the course of events...”*

Mým cílem je harmonický a maximálně efektivní pracovní styl. Důležité je vyhnout se i drobným chybám, které souvisejí s různorodostí práce. Efektivní analýzou informací průběžně aktualizujeme data i důležité přepravní údaje ve vzorových nákladních listech, které našim dodavatelům připravujeme. Tím eliminujeme možné nedostatky, které by tak mohly mít vliv na kvalitu železničních přeprav. Snažím se vždy pracovat podle předem stanovených cílů a priorit firmy. Podporuji zásady systémového přístupu, které představují například přepravy dřevní štěpky. Při identifikaci problému a jeho řešení si velice vážím lidského přístupu, otevřených doporučení se schopností provést pravdivou analýzu. Mohu tím zvolit účinnou taktiku k jeho odstranění, což prohlubuje profesionalitu přístupu. Uvědomuji si to jako základní kámen důležitý pro zdařilou reprezentaci svého zaměstnavatele.”

My aim is to achieve a harmonious and maximally efficient style of working. It’s important to avoid even minor mistakes connected with the varied nature of our work. We use efficient information analysis to constantly update data and key transport information in the consignment note templates we provide to our suppliers. This eliminates possible shortcomings that could impact the quality of rail transport. I have always tried to pursue the company’s predefined goals and priorities. I prefer a systematic approach, such as in the transport of wood chips. When a problem is identified and a solution must be found, I deeply appreciate a human approach and frank recommendations that can provide a realistic analysis. I am thus able to select an effective tactic and eliminate the problem, which deepens the professional character of this approach. I believe this is the cornerstone of successfully representing my employer.”

# Bavme se i o příjmech / Let's talk about revenues too

**Stínový ministr financí za ČSSD Mgr. Bohuslav Sobotka odmítá závody s daňovými ráji, ale v hledáčku má také předražené veřejné investice.**

**ČSSD shadow Finance Minister Bohuslav Sobotka refuses to compete with tax havens, but overpriced public investments are also in his sights.**

TEXT / TEXT BY ZBYNĚK FIALA, LITERÁRNÍ NOVINY FOTO / PHOTO BY ARCHIV / ARCHIVE



**Všichni straší státním bankrotem – kdy to přijde?**

Ale vždyť patříme k nejméně zadluženým zemím v Evropě! Podívejte se na rating České republiky od tří hlavních světových agentur, ten jednoznačně ukazuje, že ČR je hodnocena se stabilním výhledem. Nejsme tedy a nebudeme rozpočtovým Řeckem. Potřebujeme jen korekci rozpočtové politiky, protože nejen hospodářská krize, ale také chybná rozpočtová a daňová politika po roce 2008 zvýšily schodek veřejných rozpočtů. Chceme jej vrátit pod tři procenta HDP.

**Častá kritika zní – socialisté slibují, ale nemají zdroje.**

Jsme asi jediná politická strana, která otevřeně navrhuje opatření na příjmové a výdajové straně. Myslím, že je to poctivější hra s občany, než deklarovat ústavní zákony o vyrovnaném rozpočtu nebo tvrdit, že zvýšíme daně, a přesto snížíme deficit.

Pokud jde o výdaje, jsme proti snižování platů zaměstnanců veřejného sektoru nebo trvalému zmrazení důchodů. To nejsou dlouhodobě udržitelné úspory a dříve nebo později se vymstí. Spořit lze třeba změnami v zadávání veřejných zakázek.

**Máte na mysli předražené dálnice?**

Nejenom. Třeba v rezortu obrany šlo za poslední čtyři roky osm miliard korun mimo jakákoliv výběrová řízení. Stále se také uzavírají nové dodatky smluv s firmou Kapsch na služby, které stát buď vůbec nepotřebuje, nebo jsou příliš drahé, jako jsou elektronické dálniční známky nebo předražené informační tabule na dálnici.

Potřebujeme nějaký kontrolní útvar, kde budou projektanti dobře placeni za to, že už v zadávacích projektech, třeba oněch dálnic, najdou úspory. Budeme šetřit na provozních výdajích rezortů, třeba zapojení naší armády v Afghánistánu je na samém

**Everyone's threatening national bankruptcy. When's it going to come?**

Well, we are one of the least indebted countries in Europe! Look at the Czech Republic's ratings according to the three main global rating agencies, which unanimously predict a stable outlook. We're not and won't become like Greece with its budget deficit. What we need is rectification of the budgetary policy, because not only the economic crisis but also incorrect budgetary and tax policies after 2008 have increased the budget deficit. We want to push it below 3% of GDP.

**A common criticism is that the ČSSD makes promises but lacks resources.**

We are probably the only political party that is openly suggesting measures in revenues as well as expenditures. I think it's a more fair game with citizens than to declare constitutional laws on balanced budgets or to say we will not raise taxes and still manage

kraji finanční únosnosti. Chceme se podívat na ekologické tendry – nejen známý supertendr za 115 miliard, který je koncepčně vadný – a důsledně kontrolovat, za co stát vlastně platí.

Pokud jde o daně z příjmů, nechceme je zvyšovat pro středně a nízkopříjmové skupiny, zvedneme je jen deseti procentům nejbohatších. U firem si lze představit zvýšení daní o jedno nebo dvě procenta, to by neovlivnilo konkurenceschopnost.

**Soustředí se na vás kritika, že v době krize se daně nezvyšují.**

Nemůžeme si dovolit opakované deficity v rozsahu 163 až 224 miliard korun a pouhé škrtý v rozpočtu na to nestačí. Nelze souperit s daňovými ráji. Konec konců, počet firem, které každoročně do daňových rájů odcházejí, se nikterak nezměnil ani poté, co ODS snížila firemní daně z 24 procent na 19 procent.

to lower the deficit. As for expenditures, we are against lowering the salaries of public officials and permanently freezing pensions. These are not sustainable savings in the long run and sooner or later we would pay a price. Money can be saved, for example, by making changes in how public orders are made.

**Do you mean overpriced motorways?**

Not only those. For example, in the defence sector, CZK 8 billion were paid out over the past four years without any selection process. Also, more and more amendments to contracts with Kapsch are being concluded which the state either doesn't need or are too expensive, such as electronic motorway vignettes and overpriced motorway information boards. We need a regulatory body where planners will be paid to find ways to save money already in submission projects, for example those motorways. We will save money on the operating expenses of

ministries, for example the involvement of our army in Afghanistan is on the verge of financial feasibility. We want to take a look at environmental tenders – not only the well-known super tender for CZK 115 billion, which is conceptually flawed – and to consistently monitor what the state is spending its money on. As for income tax, we don't want to see increases for middle and low-income groups. We want to raise them only for the richest 10% of people. For companies one can imagine taxes rising by 1-2%; that shouldn't affect their competitiveness.

**Your critics say a crisis is not an appropriate time to increase taxes.**

The state cannot afford to have consecutive deficits in the range of CZK 163–224 billion and cuts alone will not close the gap. We cannot compete with tax havens. After all, the number of companies leaving the country each year for tax havens has not

### **Jak nakládat s polostátními firmami, jako je ČEZ? Je to prasátko, které je třeba vysypat, nebo je lepší regulovat ceny?**

Bude dobré porovnat kvalitu regulace cen u nás s jinými vyspělými zeměmi a podívat se na to, jestli ta naše není méně sofistikovaná než třeba v Německu, ve Francii nebo ve Velké Británii. A vedle toho může být dobrá také určitá koordinace dozorových orgánů.

### **Není to v rozporu s jejich nezávislostí?**

Myslím, že ne, protože nikdo nebude přikazovat nebo schvalovat závazná usnesení. Je však důležité, aby jejich představitelé věděli, jaké dopady způsobí jejich rozhodnutí, když rozhodují o tak závažných věcech, jako je třeba vývoj regulované části cen elektrické energie. Co to například udělá s peněženkami důchodců nebo s firmami, které jsou na ceně elektrické energie závislé.

### **Na druhou stranu, vysoké ceny energie nás učí šetřit a chovat se zeleněji ...**

Pokud je tak cenová struktura nastavena a spotřebitel, který se chová ekologicky, může reálně ušetřit, proč ne? Myslím však, že to tak vždycky není. Viděli jsme to třeba na vývoji cen vody – čím víc lidé šetří, tím větší je motivace vodáren k plošnému zdražování. Není tam tedy jistota, že se domácími takové úsporné chování vyplatí.

Pokud jde o dividendy ČEZ, část bychom měli využít pro rodiny s dětmi a důchodce a vrátit jim něco ze zvýšených výdajů na elektrickou energii. ČEZu však musí zbýt i na investice, ale ty by měl zaměřit spíše na obnovu domácích zdrojů a posilování energetické soběstačnosti než na zahraniční akvizice.

### **Jsmo příliš závislí na automobilovém průmyslu a silniční dopravě. Zapojíme se do budování evropské sítě rychlostních železnic?**

Je otázka, jestli pro něco takového dokážeme v příštích letech zajistit peníze. Když se podívám na rozpočet fondu dopravy, jak je vázán na služby firmy Kapsch, a taky na to, že cena elektronického mýta se od roku 2007 nezvýšila, tak si tím nejsem jist. Důležitým krokem je také stabilizace Českých drah. Ta už se podle mne začala dařit potom, co se podařilo dohodnout dlouhodobé kontrakty s kraji. České dráhy se proto mohou orientovat na výrazné investice. ČD Cargo, které prošlo krizí, je zapotřebí nyní podpořit v rozvoji logistických center. Tím by mělo zprůžnit své služby a nabídnout zákazníkům kvalitnější a atraktivnější servis v nákladní železniční dopravě, která se tak stane konkurenceschopnější vůči dopravě silniční. ●



### **Mgr. Bohuslav Sobotka**

Stínový ministr financí za ČSSD se narodil 23. října 1971 v Telnici u Brna. Hned v prosinci 1989 se zapojil do obnovy činnosti ČSSD v Brně a vzniku organizace Mladých sociálních demokratů. Je absolventem Právnické fakulty Masarykovy univerzity v Brně, přesto se jako politik věnuje především rozpočtům a financím. Od první volby do Poslanecké sněmovny roku 1996 působí v rozpočtovém výboru. V červenci roku 2002 se stal ministrem financí a později do roku 2006 i místopředsedou vlády. Nyní je statutárním prvním místopředsedou ČSSD. Je ženatý a má dva malé syny.

### **Bohuslav Sobotka**

ČSSD's shadow finance minister was born on 23 October 1971 in Telnice near Brno. Immediately in December 1989, he became involved in the renewed activities of ČSSD in Brno and the new Young Social Democrats organisation. He is a graduate of the Law Faculty of Masaryk University in Brno but as a politician he is mainly involved with budgets and finances. He has been on the budget committee since he was first elected to the Chamber of Deputies in 1996. In July 2002, he became minister of finance and later deputy PM until 2006. Now he is ČSSD's statutory first vice-chairman. He is married and has two sons.

changed even after the ODS lowered the corporate income tax from 24% to 19%.

### **How should companies like ČEZ that are half-owned by the state be dealt with? Do they represent a piggy bank that needs to be broken open or is it better just to regulate prices?**

It will be good to compare the quality of price regulation in the Czech Republic with that in other developed states, so that we know whether our regulation is less sophisticated

than for example in Germany, France or Great Britain. A certain level of coordination among regulatory bodies may also be useful.

### **Wouldn't that be in conflict with their independence?**

I don't think so, because nobody is going to order or approve binding measures. However, it is important that their representatives know what impacts their decisions may have, as they are deciding on such important things as the development of the regulated components of electricity prices. They must know what effects their decision will have on pensioners and companies that are dependant on the price of electrical energy.

### **On the other hand, high energy prices teach us to save and behave more "green"...**

If the pricing structure is set in such a way and the consumer who behaves environmentally can realistically save some money, then why not? I don't think this is always the case, however. We saw this for example in the development of water prices – the more people save, the more motivated waterworks are to implement blanket price increases. There's no certainty that such green behaviour would pay off for households. As for ČEZ dividends, we should use some of them for families with children and for pensioners and cover part of their electricity expenses. ČEZ needs to have something left for its own investments, however, which should be focused more on renewing national resources and strengthening our position as an energetically independent country than on acquisitions abroad.

### **We are too dependent on the automobile industry and road transport. Are we going to become involved in building the European network of high-speed railways?**

The question is whether we will be able to find money for something like that in the coming years. If I take the infrastructure fund budget, the way it's limited by services provided by Kapsch, and the fact that the price of the electronic toll has not increased since 2007, I'm not so sure. An important step is also the stabilisation of Czech Railways. I think the first success came when long-term contracts with regions were concluded. Czech Railways can now focus on significant investments. ČD Cargo, which weathered the crisis, now needs to be supported in developing logistics centres. This will allow it to offer more flexible services as well as better and more attractive customer service in rail freight, which will then become more competitive with road haulage. ●

# Přeprava kamionových návěsů po železnici loni vzrostla o 80 procent / The transport of lorry trailers by rail rose 80% last year

TEXT / TEXT BY ZPRAVODAJSTVÍ ČTK / ČTK NEWS FOTO / PHOTO BY ARCHIV / ARCHIVE

Železnice loni odvezla z České republiky do zahraničí 12 500 kamionových návěsů, což je o 80 procent více než předloni. ČTK to sdělil obchodní ředitel společnosti ČD Cargo Rodan Šenekl. Podle něj však Česká republika přes pozitivní vývoj v tomto druhu dopravy stále výrazně zaostává za zeměmi západní Evropy.

Návěsy jezdí na vagoněch výhradně z terminálu společnosti ČD-DUSS Lovosice, kde vlastní ČD Cargo 51 procent. Linky vedou do německých měst Duisburg a Hamburk. „Přes všeobecný pokles dopravy v období světové krize jde tento segment nahoru,“ uvedl Ing. Šenekl.

Přesto prý je takzvaná kombinovaná doprava v tuzemsku stále v plenkách, například v Německu ročně putuje vlakem milion návěsů, což výrazně ulehčuje přetížené silniční síti. Podle Rodana Šenekla navíc silniční dopravci mohou ušetřit až 20 procent nákladů.

ČD Cargo proto připravuje otevření dalších veřejných terminálů v Brně a Ostravě Mošnově. Dál jsou přípravy v Brně, kde stačí dovybavit starší terminál jeřáby. „Jsme před uzavřením dohod na provozování vlaků mezi Beneluxem a Brnem,“ nastínil další plány Ing. Šenekl.

Vybudování nového terminálu stojí řádově stovky milionů korun. Rodan Šenekl upozornil na údajně malou podporu z veřejných rozpočtů a fondů Evropské unie. Podle něj jsou terminály otevřené každému dopravci, jehož služby jsou o to levnější, čím vyšší je veřejná podpora.

Zájmem státu by měl být přesun zboží ze silnice na železnici. „Teď jsme svědky opačného trendu, nepřesouvá se zboží ze silnice na železnici, ale naopak na silnicích je kamionů stále víc a víc,“ uzavřel obchodní ředitel. ●

Last year, 12,500 lorry trailers were exported by rail from the Czech Republic, representing an 80% increase over 2008, ČD Cargo Commercial Director Rodan Šenekl told the Czech News Agency (ČTK). In his opinion, however, the Czech Republic is still lagging significantly behind the countries of western Europe in this type of transport.

Trailers are transported by carriages dispatched solely from the terminal of ČD-DUSS Lovosice, in which ČD Cargo owns a 51% share. From there, trailers are transported to the German destinations of Duisburg and Hamburg. “Despite the general decrease in transport volumes during the crisis, this business segment has been growing,” Rodan Šenekl said.

Šenekl believes so-called combined transport is still in its infancy in the Czech Republic, however. In Germany, for example, one million trailers are transported by rail each year, which provides significant relief to the overburdened road network. More-

over, road hauliers can save up to 20% of their costs, Rodan Šenekl said.

ČD Cargo therefore plans open other public terminals in Brno and Ostrava Mošnov. Preparations in Brno are at a later stage, as it is only necessary to equip the old terminal with cranes. “We are near to concluding agreements on train operation between Benelux and Brno,” Šenekl said.

Building a new terminal costs several hundred million Czech crowns. Šenekl points to reportedly insufficient support available from public sources and EU funds. He argues that the terminals will be open to all carriers and that the more public support there is the cheaper their services will be.

It should be in the interest of the state to transfer goods transport from roads to rail. “We are now witnessing the opposite trend, where goods transport is not shifted from the road to railway; to the contrary, there are more and more lorries on the roads,“ the Commercial Director said. ●



# Budoucnost mají logistická centra s přidanou hodnotou / The future belongs to logistics centres with added value

## Zákazník požaduje komplexnější logistické služby. The customer requires more comprehensive logistics services.

TEXT / TEXT BY PAVEL HANUŠKA FOTO / PHOTO BY AUTOR / AUTHOR

**P**ouhá přeprava zboží po železnici už dnes zákazníkům nestačí. Požadují komplexnější logistické služby. A právě proto vznikla v roce 2007 společnost ČD Logistics, a. s.

O jejím poslání a současném stavu jsme si povídali s Ing. Vlastou Slavíkovou, předsedkyní představenstva a generální ředitelkou ČD Logistics, a. s.

### *Běžnému člověku může připadat, že dceřinou společností ČD Cargo je jeho vlastní konkurence, jak to tedy vlastně je?*

Konkurence v jistém smyslu ano, ale ve skutečnosti se zabýváme trochu jiným segmentem přepravy a logistiky, než naše mateřská společnost. ČD Logistics vznikla především proto, aby nabízela komplexní logistické služby a navazující komerční a přepravní činnosti v rámci celé Evropy.

### *Co si pod tím představit?*

Vlastní železniční přeprava je sice klíčová část naší činnosti, ale zákazník ne vždy má koleje přímo ve svém objektu. Je tedy potřeba zboží dopravit na nejbližší nádraží a přeložit do vagonů. V cíli přepravy opět z vagonů vyložit a přepravit k odběrateli. Po cestě je často také nutno zboží na nějakou dobu uskladnit. Navíc vyřídít veškerou dokumentaci, včetně celních záležitostí. To vše našim zákazníkům zajišťujeme.

### *Ovšem vlastní přepravou po kolejích jste pro svou mateřskou firmu konkurencí?*

ČD Cargo je velkou firmou a zaměřuje se především na spolupráci s velkými zákazníky. A hlavně je to dopravce. My se naopak snažíme pokrývat segment trhu menších zákazníků. Proto zajišťujeme přepravu jednotlivých vozových zásilek, skupin vozů a samozřejmě i ucelených vlaků. Mezi našimi



### **Ing. Vlasta Slavíková**

Vystudovala Vysokou školu ekonomickou v Praze. Zlomovým okamžikem pro ni byla její diplomová práce na téma efektivity dopravy. Po studiích pracovala v několika dopravních firmách. V roce 2005 byla jmenována ředitelkou firmy HAS Group, a. s. V roce 2009 se firma stala součástí ČD Logistics a Ing. Vlasta Slavíková generální ředitelkou. V současnosti se angažuje v nadačním fondu „Mladý speditér“, který se stará o výchovu a motivaci studentů středních škol pro práci v logistice.

### **Vlasta Slavíková**

She studied at Prague's University of Economics. Her thesis on transport efficiency proved a breakthrough for her. After graduation, she was employed by a succession of transport companies and in 2005 she was appointed head of HAS Group. In 2009, her company became part of ČD Logistics and Vlasta Slavíková became CEO. She is active in the "Young Forwarder" foundation, which educates and motivates secondary-school students for work in logistics.

firmami naopak musí fungovat úzká spolupráce se společným cílem: zvyšovat podíl železniční dopravy.

### *Jak probíhá spolupráce s ČD Cargo?*

Logicky, protože jsme dceřinou společností, spolupracujeme na všech úrovních: od vrcholového vedení až po řadové obchodníky. ČD Logistics nedisponuje vlastními přepravními kapacitami, proto objednáváme železniční přepravy u naší mateřské firmy a fungujeme jako zprostředkovatel.

### *V jakém regionu ČD Logistics operuje?*

Nadpoloviční většinu našich služeb poskytujeme při vnitrostátních přepravách. U těch zahraničních jsme schopni nabídnout prakticky jakoukoliv cílovou destinaci. V současnosti máme největší aktivity zejména ve východní části Evropy, a to od jihu až na sever. Mimochodem musím zmínit velice dobrou spolupráci se zastoupením ČD Cargo ve Varšavě.

### *Jak se díváte na budování veřejných logistických center?*

Zcela určitě pozitivně. Jen nemyslím, že je vhodné je budovat bez rozmyslu. Skladových areálů a logistických center máme u nás mnoho, ale většina je zařízena na pouhé překládání a skladování zboží na paletách. Dnes je velká část z nich bez práce. Myslím, že přišel čas na logistická centra s přidanou hodnotou. První už roste v Lovosicích. Tady může najet vlak přímo do haly, kde se v teple a suchu mohou vagony překládat přímo do skladových prostor nebo na kamiony. Konkrétně chybí dostatek center vybavených portálovým jeřábem s vysokou nosností. Právě budování takových center, která nabídnou něco navíc, by mělo být současnou prioritou. ●

**C**ustomers will no longer settle for merely having their goods transported by rail. Now they are demanding more comprehensive logistics services. This is why in 2007 ČD Cargo established a subsidiary known as ČD Logistics. We discussed its mission and current situation with Vlasta Slavíková, chairwoman and CEO at ČD Logistics.

### *It would appear to the uninitiated that ČD Cargo is nurturing a competitor by establishing a subsidiary. What exactly is the relationship?*

It is indeed competition in a sense, but we actually work in a slightly different transport and logistics segment than our parent company. ČD Logistics was established primarily to provide comprehensive logistics services and related commercial and transportation activities throughout Europe.

### *How does one read that?*

Even though railway transport is a key part of our activities, not all customers have tracks on their premises. Goods must be shipped to the nearest train station and loaded onto trains. At the destination it is again necessary to unload the goods from the trains and ship them to the customers. Somewhere along the line, the goods often need to be temporarily stored. The paperwork must be done and customs clearances must be obtained. We take care of this on behalf of our customers.

### *Since you transport your goods by rail, are you not competing with your parent company?*

ČD Cargo is a major company that deals primarily with major customers. Above all, it is a haulier. In contrast, we are trying to cover the smaller transport segment. Therefore, we dispatch individual carriages, carriage groups as well as complete unit trains. Our two companies must be engaged in close cooperation with the common goal of expanding rail transport.

### *How is your interaction with ČD Cargo?*

We are a subsidiary and logically we interact on all levels - from top management to the rank and file. ČD Logistics has no transport capacities of its own; therefore, we commission rail transport from our parent company and we act as a go-between.

### *What region does ČD Logistics operate in?*

More than half of our services are provided for inland shipments, but for foreign shipments we can offer virtually any destination. At present, the bulk of our activities are in the eastern part of Europe, north to

south. By the way, let me mention the very good interaction with ČD Cargo's office in Warsaw.

### *What is your view on the development of public logistics centres?*

Thumbs up, but I don't think they should be developed just like that. There are plenty of warehouses and logistics centres in this country, but most of them only reload goods or store goods on pallets. Many of them have

lost contracts. I believe the time has come to build logistics centres with added value. One of them is under construction at Lovosice. A train will park in a hall where goods can be reloaded to warehouse facilities or trucks in warm and dry conditions. There is a shortage of logistics centres equipped with heavy-lift full gantry cranes. It's precisely the development this type of logistics centres with added value which should be the priority. ●



# Nové trendy v kombinované dopravě / New trends in combined transport

## Seminář v areálu ČD-DUSS Terminál v Lovosicích. A workshop at ČD-DUSS Terminál in Lovosice.

TEXT / TEXT BY ING. ZDENĚK VĚTROVEC, ING. VLADIMÍR FIŠER FOTO / PHOTO BY PAVEL HANUŠKA



**S**družení silničních dopravců Česmad Bohemia, železniční dopravce ČD Cargo a operátor linek kombinované dopravy Bohemiakombi, ve kterém mají kapitálovou účast po 30% jak železniční, tak i silniční dopravci, se společně shodli v názoru, že povědomí veřejnosti – a to i odborné veřejnosti – o kontinentální kombinované dopravě je u nás velmi nízké. Proto po nedávno podepsané Společné výzvě silničních a železničních dopravců, jež vyzývá stát k realizaci schválených programů podpory kombinované dopravy a ke které se dne 4. března přihlásila také Valná hromada Svazu dopravy ČR, byly připraveny dva odborné semináře jako doprovodné akce k pražskému veletrhu FOR LOGISTIC. Pozornost vzbudil zejména

seminář, který se uskutečnil 31. března přímo na ploše překladiště ČD-DUSS Terminál v Lovosicích. Jeho účastníci mohli v průběhu semináře přímo na vlastní oči sledovat nakládku a vykládku silničních návěsů na nákladní vlaky.

Přestože systém přepravy návěsů a výměnných nástaveb po železnici funguje v Lovosicích již pátým rokem a ročně se tak přesouvá z přetížené silniční infrastruktury na železnici až 15 tisíc návěsů a výměnných nástaveb (v Německu je to např. 1 milion), u nás je nutno na něj stále nahlížet jako na systém ve své první fázi rozvoje. Čím více zákazníků bude systém využívat a mít o něj zájem, tím více odjezdů bude možno zákazníkům nabídnout a tím bude celá služba zajímavější.

**T**he Česmad Bohemia association of road hauliers, rail transporter ČD Cargo and combined transport operator Bohemiakombi, in which rail and road hauliers have a 30% capital share each, all agree that public awareness – including that of the expert public – of continental combined transport is very poor in the Czech Republic. In the wake of the recent Joint Appeal by Road and Rail Transport Operators, inviting the Czech state to implement approved programmes of support for combined transport and also adopted on 4 March by the General Meeting of the Czech Transport Association, two seminars were held as side events of Prague's FOR LOGISTIC trade fair. One well-publicised seminar took place on 31 March at the ČD-DUSS Transshipment Terminal in Lovosice. Its participants were able to watch the loading of road trailers onto and off of freight trains.

Although the system of transporting trailers and swap bodies by rail has been in place in Lovosice for five years now, and each year up to 15,000 trailers and swap bodies are moved from the busy road infrastructure to rail (compared to one million such operations in Germany), the Czech system must be considered still in its early stages of development. The more customers use and are interested in the system, the more departures can be offered to them, making the service more appealing.

One of the chief environmental bonuses is the annual savings of three million litres of diesel fuel, which need not be burned, as rail transport runs on electricity. To illustrate, the diesel fuel saved would fill about 120 tanker trucks or four tanker trains.

The first years of operating lines between Lovosice and Duisburg or Hamburg have convincingly proved in practice that these alternatives to direct road transport are fully competitive in terms of speed,

reliability and of course also price. Far from reducing its volume, the economic crisis has actually enhanced the numbers of continental combined transport trains, which is the best reference for future users and the general development of this type of transport.

In close proximity to the Lovosice Transshipment Terminal, a new public logistics centre is being developed with a total capacity of 42,000 m<sup>2</sup>. "It's unique in that it's the first public logistics centre conceived in this way and this technology is being used for the first time. Tracks lead to a terminal building large enough to accommodate the entire train. In the comfort of dry and heated conditions, goods can be reloaded either to warehouse facilities or directly onto trucks. Lovosice's public logistics centre should open in the second half of the year," says ČD Cargo's board member and commercial director, Rodan Šenekl.

Bohemiakombi's legal executive, Vladimír Fišer, notes: "We are fighting prejudices about the railway being slow, unreliable and expensive. This is far from the reality for direct express freight trains and distances of hundreds of kilometres – which is what this type of transport is all about."

"It looks as though there's a permanent war on between rail and road transport, but we're proof that cooperation is possible," says Jaromír Cabalka, manager of ČD-DUSS Terminal. "However, strict neutrality on our part is one of the basic conditions for successful cooperation. We have to set up the same conditions for all transport operators; otherwise, the system won't work."

"The time will come when combined transport will thrive. At present, the economic pressure to switch from road to rail is not very strong, but we know it will happen and we want to be prepared as best as we can when the right time comes," says road haulier Josef Mička, who has moved his first 1,000 trailers by rail over the past 20 months.



*Dopravce Josef Mička převezl přes lovosický terminál už 1000 návěsů. Zleva Ing. Vladimír Fišer, jednatel Bohemiakombi, s. r. o., Ing. Martin Špryňar, generální tajemník Česmad Bohemia, Josef Mička a Ing. Rodan Šenekl, obchodní ředitel ČD Cargo. / Haulier Josef Mička has shipped his first 1,000 trailers via the Lovosice terminal. From the left: Vladimír Fišer, legal executive at Bohemiakombi s.r.o.; Martin Špryňar, General Secretary at Česmad Bohemia; Josef Mička and Rodan Šenekl, commercial director at ČD Cargo*

Jedním z hlavních přínosů pro životní prostředí pak je například roční úspora 3 milionů litrů nafty, která nemusí být spotřebována, neboť je k přepravě po železnici využívána elektrická energie s výrazně nižší energetickou náročností. Pro lepší názornost je to úspora nafty, která naplní asi 120 silničních cisteren nebo čtyři cisternové vlaky.

První roky provozu linek mezi Lovosicemi a Duisburgem či Hamburgem v praxi zcela přesvědčivě prokázaly, že takto prováděné alternativní přepravy k přímým přepravám po silnici jsou plně konkurenceschopné svojí rychlostí přepravy, spolehlivostí a samozřejmě také cenou. Hospodářská krize počet vlaků kontinentální kombinované dopravy nejen neutlumila, nýbrž naopak posílila, což je tou nejlepší referencí pro její další budoucí uživatele a její rozvoj obecně.

V těsné blízkosti současného překladiště v Lovosicích vyrůstá komplex veřejného logistického centra. Jeho celková

kapacita je 42 tisíc čtverečních metrů. „Unikátní je nejen tím, že se jedná o první takto koncipované veřejné logistické centrum, ale také technologií, jakou používá. Koleje vedou přímo do haly terminálu, kam se vejde celý vlak. Ten se pak v suchu a v teple, bez ohledu na počasí, může překládat do skladových prostor nebo přímo na kamiony. Veřejné logistické centrum v Lovosicích by mělo být otevřeno ve druhé polovině letošního roku,“ uvedl člen představenstva a obchodní ředitel společnosti ČD Cargo Ing. Rodan Šenekl.

Jednatel společnosti Bohemiakombi Ing. Vladimír Fišer k tématu řekl: „Potýkáme se s předsudky typu: železnice je pomalá, nespolehlivá a drahá. To však v případě přírodních nákladních expresů na dlouhé vzdálenosti několika stovek kilometrů – a právě o takovéto přepravy jde – rozhodně neodpovídá skutečnosti.“

„Na veřejnosti to vypadá, že železnice stále válčí se silniční dopravou, u nás jsme však příkladem, že spolupráce je možná,“ říká Bc. Jaromír Cabalka, manažer společnosti ČD-DUSS Terminál. „Jednou ze základních podmínek takto úspěšné spolupráce je ovšem naše striktní neutralita. Všem dopravcům musíme nastavovat stejné podmínky; pak systém funguje.“

„Přijdou časy, které budou kombinované přepravě nahrávat. Dnes ještě není tak silný ekonomický tlak na přechod ze silnice na železnici, ale my víme, že ta doba nastane, a chceme na ni být co nejlépe připraveni,“ říká autodopravce Josef Mička, který za posledních 20 měsíců přepravil prvních tisíc návěsů po železnici.

Informace o kombinované dopravě, intermodálních přepravách a dalších logistických službách společnosti ČD Cargo obdržíte na webových stránkách společnosti [www.cdcargo.cz](http://www.cdcargo.cz), na infolině ČD Cargo tel. č. **(+420) 972 242 255** nebo prostřednictvím elektronické pošty zasláním dotazu na adresu [info@cdcargo.cz](mailto:info@cdcargo.cz). Informace o operátorovi linek kombinované dopravy společnosti Bohemiakombi naleznete na webových stránkách [www.bohemiakombi.cz](http://www.bohemiakombi.cz), na tel. č. **(+420) 242 444 564** nebo prostřednictvím elektronické pošty na adrese [info@bohemiakombi.cz](mailto:info@bohemiakombi.cz).

Information about combined transport, inter-modal transport operations and other logistics services offered by ČD Cargo is available on [www.cdcargo.cz](http://www.cdcargo.cz), the ČD Cargo infoline **(+420) 972 242 255** or via e-mail: please send your questions to [info@cdcargo.cz](mailto:info@cdcargo.cz). Information about Bohemiakombi combined transport lines is available on [www.bohemiakombi.cz](http://www.bohemiakombi.cz), telephone **(+420) 242 444 564** or by e-mail on [info@bohemiakombi.cz](mailto:info@bohemiakombi.cz).



## Naším cílem je rozumná spolupráce / Our goal is sensible cooperation

TEXT / TEXT BY PAVEL HANUŠKA FOTO / PHOTO BY AUTOR / AUTHOR

Jak se Česmad staví k budování veřejných logistických center, která by nabízela možnosti kombinovaných přeprav? O vyjádření jsme požádali generálního tajemníka Česmadu Ing. Martina Špryňara.

„Veřejná logistická centra zcela určitě mají budoucnost a přes současnou krizi by se s jejich výstavbou mělo začít už dnes, abychom byli připraveni na znovuoživení ekonomiky. Základní podmínkou ovšem je, aby do nich byla zapojena i silniční doprava. V minulosti byla kombinovaná přeprava, a to nejen u nás, ale i v celé Evropě, chápána tak, že je nutné násilně nutit silniční dopravce k využívání železnice. Myslím, že je možné vytvořit dostatečnou motivaci, aby železnici sami dobrovolně využívali. Právě veřejná logistická centra, kam je volný přístup, jsou jednou z možností této motivace. Další možností je pomoc s vybavením dopravců speciálními výměnnými nástavbami, které jsou pro kombinovanou přepravu dnes běžné, ovšem naši dopravci jsou jimi vybaveni zatím jen zcela výjimečně. My jsme společníkem firmy Bohemiacombi, takže naším zájmem je rozvíjení kombinované dopravy. S železnici neválčíme, jak to může někdy navenek vypadat. Naším cílem je rozumná spolupráce všech druhů doprav v praxi, ale bohužel stále ještě na politické rovině se nejsme schopni úplně na všem dohodnout.“

What is Česmad's position on the construction of public logistics centres which would offer combined transport? We put this question to Česmad's secretary general, Martina Špryňar.

"Public logistics centres certainly have a future and, despite the current crisis, their construction should commence immediately so that we will be ready for the economic recovery. A basic condition, however, is that they be linked to road haulage as well. In the past, combined transport was understood throughout Europe as forcing road hauliers to use the railway, but I think it's possible to create sufficient incentives for them to voluntarily choose to use the railway. And public logistics centres – where access is open – are one possibility for such incentives. Another option is assistance in equipping hauliers with special swap bodies – today quite common in combined transport, but our hauliers have them only exceptionally. We are a shareholder of Bohemiacombi, so it's in our interest to develop combined transport; we're not at war with the railway, even though it may look like it at times. Our goal is sensible cooperation among all forms of transport in practice, but unfortunately we've not yet been able to agree on everything on a political level."



**Ing. Martin Špryňar**  
**generální tajemník sdružení**  
**autodopraců Česmad Bohemia**  
Česmad Bohemia je největším profesním sdružením, zastřešujícím nákladní silniční dopravu. Právě ta u nás provozuje nejvíce logistických terminálů.

**Martin Špryňar**  
**secretary general of road**  
**transport operator association**  
**Česmad Bohemia**  
Česmad Bohemia is the country's largest professional association for road haulage and operates the most logistics terminals.

## Dispostelle Děčín

**Společné dispečerské pracoviště ČD Cargo a Deutsche Bahn.**  
**A joint dispatching facility for ČD Cargo and Deutsche Bahn.**

Dispostelle v Děčíně je srdcem česko-německých přeprav. Zde sedí lidé, kteří rozhodují o tom, které vlaky a kdy překročí tu pomyslnou čáru oddělující oba státy. Dnes je hranice skutečně jen imaginární překážkou, neboť v současné době si většinu vlaků vyměňujeme tzv. na důvěru.

Náš slovník jsme vznikem Dispostelle obohatili o další germanismus. Jak jej přeložit do mateřštiny? Nejlépe jako společné dispečerské pracoviště. První úvahy o jeho vzniku se objevily již v roce 2006 a na konci roku 2007, po vzniku ČD Cargo, došlo sloučením pracoviště uzlového dispečera na děčínském hlavním nádraží a pracoviště DB v obvodu Děčín východ k naplnění této myšlenky.

Pracoviště Dispostelle nově sídlící v obvodu nákladového nádraží Děčín jih je začleněno do dispečerského aparátu ČD Cargo, s jehož dalšími složkami úzce spolupracuje. Jinak to ani není možné, vždyť dispečeri Dispostelle organizují jízdy vlaků na poměrně rozsáhlém území, ohraničeném stanicemi Nymburk a Drážďany. Prioritou je však samozřejmě ekonomické hospodaření s hnacími vozidly a vlakovým doprovodem na česko-německé hranici, především na nejméně frekventovaném přechodu mezi stanicemi Děčín a Bad Schandau.

Naši dispečeri projednávají s DB možné nasazení hnacích vozidel DB na jiné než plánované vlaky. Zajišťují včasné předávání všech souvisejících informací mezi oběma železničními dopravci, zvláště pak informací o pohybu vlaků a jízd mimořádných zásilek v obou směrech, a to nejen na výše uvedeném přechodu, ale i na dalších přechodech Cheb - Schirnding, Česká Kubice - Furth im Wald, případně i Hrádek nad Nisou - Zittau.

Velkým pozitivem společného pracoviště je možnost operativně reagovat na mimořádnosti v dopravě a zajistit např. optimální jízdy vlaků odklonem zejména ve vztahu ke střídání personálu a znalosti traťových poměrů. Samozřejmostí je perfektní jazykové vybavení pracovníků Dispostelle, umožňující jednoduchou a přímou komunikaci s německými partnery s možností okamžité reakce na aktuální provozní situaci i potřeby zákazníků.



The Dispostelle facility newly situated at the Děčín jih rail freight station is integrated into ČD Cargo's dispatching apparatus and works closely with the system's other units. There's no other way; Dispostelle dispatchers organise rail traffic over a relatively large territory, extending from Nymburk to Dresden. The facility's main task is making efficient use of traction vehicles and conducting trains over the Czech-German border, especially at the most frequented crossing between Děčín and Bad Schandau.

# Musíme utáhnout kohoutek / We have to turn off the faucet

**Ekonomický expert ODS Ing. Martin Kocourek vidí záchranu veřejných financí ve snižování výdajů.**

**ODS economic expert Martin Kocourek sees the solution to public finances in reducing expenditures.**

TEXT / TEXT BY ALEŠ BLUMA, LITERÁRNÍ NOVINY FOTO / PHOTO BY ČTK

**Vaše strana hovoří o možnosti státního bankrotu, kdy ho máme čekat?**

Pokud se nám nepodaří zbrzdit dramatický nárůst státního dluhu, existuje reálná možnost bankrotu, třebaže se to dnes ještě nezdá pravděpodobné. Při současném tempu zadlužování budeme na kritické mezi asi za 3 - 4 roky. Velmi kritická mez je totiž zadlužení okolo 65 procent HDP.

**Jak by se tedy měly věci napravit?**

Musíme se poučit z minulých období. Pokud se z nich poučíme, zejména z poslední hospodářské recese, pak je zcela zřejmé, že příjmy veřejných rozpočtů jsou v období negativního cyklického vývoje ekonomiky velmi zranitelné. Ukazuje to například výpadek 150 miliard daňových příjmů v roce 2009. Na straně výdajů je zjevné, že naše problémy způsobuje tzv. strukturální deficit, což je obrovská setrvačnost výdajů, zejména v sociální oblasti, který se blíží 5 procentům HDP. Z toho plyne, že pro naše veřejné finance není záchrana na straně zvyšování příjmů, ale prostřednictvím redukce onoho strukturálního deficitu, to znamená výdajů.

**Co to znamená konkrétně?**

Je třeba nastavit principy rozpočtové odpovědnosti. Musí se stanovit dlouhodobé cíle, jimiž musí být vyrovnání veřejných rozpočtů, únosná výše veřejného dluhu do 35 procent HDP a dlouhodobá čitelnost daňových sazeb. Myslím si, že nejsme chudá země, stát má dostatek zdrojů, aby mohl vykonávat své funkce, jen je potřeba mít základní disciplínu. Často se stačí řídit jen selským rozumem.

Z reálných možností naší ekonomiky, tak abychom nedusili její růst, vychází, že veřejné rozpočty by mohly být vyrovnané v roce 2017, relativní nárůst veřejného dluhu by mohl být zastaven v roce 2012, kdy bychom mohli splnit i maastrichtská kritéria, to znamená deficit 3 procenta HDP. Předpokladem je ovšem provedení penzijní a zdravotní reformy, na níž bude muset být dosaženo širokého konsensu v rámci politického spektra všech demokratických stran.

**Redukce strukturálního deficitu bude mít ovšem těžké sociální dopady.**

**Your party talks about the possibility of state bankruptcy. When should we expect this?**

If we are unable to slow the dramatic growth in state debt, there exists a real possibility of bankruptcy, even though it doesn't yet seem likely. At the current pace of debt incursion, we will be at a critical point in 3-4 years. A very critical point is debt of about 65% of GDP.

**How should the situation be remedied?**

We must learn from the past. If we examine the last economic recession in particular, it's obvious that revenues to public budgets are very vulnerable in a negative period of the economic cycle. This is demonstrated, for example, by the loss of 150 billion in tax revenues in 2009. On the expenditures side, it's obvious that our problems are caused by a so-called structural deficit, a huge momentum of expenditures, especially in the social sphere, which is approaching 5% of GDP. It follows from this that the solution to our public finances does not lie in raising revenues, but in



Nedá se nic dělat, musíme utáhnout kohoutek a neplýtvat. Podle našich zkušeností se plýtvá až moc. Pro aktivní nebo pro potřebné lidi naše reformy nebudou znamenat zhoršení situace. Koho se dotknou, to jsou tzv. černí pasažéři, kteří si navykli, že žít na dávkách a podporách je dobré živobytí. Nechystáme snižování dávek a podpor, ale jejich cílené zaměření tak, aby lidem umožňovaly překlenout obtížnější životní situaci, ale aby přitom tyto lidi neztratili motivaci pracovat. Pro aktivní lidi chceme dokonce portfolio podpor rozšířit. Chtěl bych ale říci, že nikoho na ulici živořit nenecháme.

**Co soudíte o ziscích síťových firem a českých bank? Je to opravdu světlý bod v krizi?**

Je to obraz nabídky a poptávky. Českých bank se krize nedotkla, protože zachovaly obezřetnost, a trh úvěrů se naopak pročistil. Co se týče ceny elektřiny, nedokáží si představit, jak bychom ji mohli uměle snížit. Obchodníci si vyšší cenu vynutí. Takhle aspoň zisky zůstávají v ČEZ a neplynou do kapes

reducing that structural deficit, which means expenditures.

**What does that mean specifically?**

It's necessary to set principles of budgetary responsibility. Long-term goals must be set so that public budgets will be balanced, public debt must be kept to a manageable level of under 35% of GDP, and rates of taxation must be predictable in the long term. I don't think we're a poor country. The state has enough resources to carry out its functions; it's just necessary to have basic discipline. Common sense is often enough. Based on the real potential of our economy, in order not to stifle its growth, public budgets could be balanced in 2017 and the relative growth of public debt could be halted in 2012, when we could even meet the Maastricht criteria, i.e. a deficit of 3% of GDP. This assumes, of course, that pension and health reforms are implemented, requiring a broad political consensus among all democratic parties.

**Reducing the structural deficit will of course have serious social consequences.**

There's no other way. We have to turn off the faucet and eliminate waste. Too much is being wasted, in our experience. For people who are active or needy, our reforms will not mean a worsening of the situation. They will affect the so-called "freeloaders" who have become accustomed to living on benefits and public support as a way of life. We don't intend to reduce benefits and support; rather, we want to target them to enable people to overcome a difficult life situation without losing the motivation to work. We even want to expand the portfolio of support for active people. I'd like to say, however, that we don't want anyone having to eke out a life on the street.

**What do you think about the profits of energy companies and Czech banks?**

**Is this really a bright point in the crisis?**

It's an expression of supply and demand. Czech banks were not affected by the crisis because they were circumspect and the loan market has cleaned itself up. With regard to the price of electricity, I can't imagine how we could artificially lower it. Energy

zahraničních obchodníků. Je to celoevropský trend. Souhlasím, že to zatěžuje firmy. Ale s tím nic nenaděláme.

Ze zisku 60 miliard dostane český stát na dividendách a daní ze zisku polovinu. Tu druhou polovinu si musí ČEZ schovat na investice. Jinak po něm nemůžeme chtít, aby byl kotvou energetické bezpečnosti ČR. Musí obnovovat staré i stavět nové elektrárny včetně jaderných zdrojů a to je investičně velmi náročné.

### Co nejvíce chybí k rychlému oživení naší ekonomiky?

Musíme být realisté a nesmíme se tvářit, že jsme pupkem světa. Naše prosperita je závislá na prosperitě západní Evropy. Jsme malá, otevřená proexportní ekonomika a naším prvořadým úkolem je být absolutně připraveni na maximální absorpci této prosperity. To vyžaduje politickou a ekonomickou stabilitu a pružný pracovní trh. Nemůžeme spoléhat na to, že k rychlému oživení může přispět domácí spotřeba, ta je z velké části saturována dovozem zboží. Pro naši spotřebu dovážíme 60-70 procent zboží, čeští výrobci jsou naopak zaměřeni na export. Ekonomický růst táhnou investice. To se projeví v dodávkách technologií, ve stavebnictví a v exportu.

### Neutápíme příliš mnoho veřejných projektů v neefektivních stavbách, jako jsou třeba dálnice?

Ve veřejných zakázkách jsou obrovské rezervy. Zadávání zakázek musíme zpřísnit a zprůhlednit. Rezervy máme již ve fázi plánování a přípravy, nikoliv jen v realizaci. Už velkorysost v přípravě staveb nás stojí stovky milionů (máme moc sjezdů a nájezdů, stavíme zbytečné mosty a tunely, nesmyslné přechody pro zvěř apod.).

### Neměli bychom více budovat, i za přispění evropských peněz, železniční dopravu, především vysokorychlostní koridory, na něž by přešla nákladní doprava?

Masivní přechod dopravy na železnici je naprostá utopie. Železnice nikdy nemůže reagovat pružně na potřeby dopravců. Umím si představit větší procento železniční dopravy při tranzitu, ale v rámci vnitrostátní dopravy ne, poněvadž to je otázka sofistikované logistiky. Jsme malá země a na vzdálenost stovek kilometrů to nelze vyřešit jinak než silniční dopravou. Byl bych ovšem opatrný se zvyšováním mýta, mohly by naopak klesnout výnosy. Souhlasím ovšem s tím, že mýto by se mělo více rozšířit na silnice I. třídy. Nemám problémy ani se splavněním Labe, i když si myslím, že ani lodní doprava dneska nemůže konkurovat dopravě silniční. ●



### Ing. Martin Kocourek

Martin Kocourek se narodil 23. 12. 1966 v Praze. Promoval v roce 1992 na ČVUT, obor Ekonomika a řízení. Mluví aktivně anglicky a pasivně německy. Od roku 1992 do roku 1997 pracoval na Úřadu vlády ČR jako poradce předsedy vlády ČR Václava Klause. Od roku 1998 do roku 2006 byl místopředsedou rozpočtového výboru Poslanecké sněmovny PČR. V roce 1994 absolvoval stáž investičního bankovníctví v Londýně a v roce 1997 stáž v USA. Byl také tajemníkem Národní ekonomické rady vlády (NERV). V současné době je stínovým ministrem financí ODS.

### Martin Kocourek

Martin Kocourek was born on 23 December 1966 in Prague. In 1992, he graduated from Czech Technical University in economics and management. He speaks English actively and German passively. From 1992 to 1997 he worked at the Government Office as an advisor to PM Václav Klaus; from 1998 to 2006 he was vice-chairman of the budget committee of the Chamber of Deputies. In 1994 he completed an internship in investment banking in London and in 1997 an internship in the US. He was also secretary of the government's National Economic Council (NERV). At present he is ODS shadow finance minister.

traders necessitate a higher price. This way, at least the profits remain with ČEZ and don't flow into the pockets of foreign traders. It's a pan-European trend. I agree that it's a burden for companies, but there's nothing we can do about it.

Out of a profit of 60 billion, the Czech state receives about half in dividends and taxes. ČEZ needs to retain the other half

for investments, otherwise we can't expect them to be a bulwark of energy security in the Czech Republic. They have to renovate old plants and build new ones, including nuclear facilities, and that requires a lot of investment.

### What's the most important thing that's missing for a quick recovery of our economy?

We must be realists and not pretend we're the centre of the world. Our prosperity is dependent on the prosperity of western Europe. We are a small, open, pro-export economy and our first task is to be absolutely prepared for the maximum absorption of this prosperity. This requires political and economic stability and a flexible labour market. We cannot rely for a fast recovery on domestic consumption, which is largely saturated through imports. We import 60-70% of goods for our own needs, while Czech manufacturers are focused on exports. Economic growth is driven by investment. This is manifested in technology deliveries, in construction and in exports.

### Aren't we spending too much public money on inefficient projects, like motorways?

There are huge reserves in public contracts. We must make the awarding of contracts stricter and more transparent. We have reserves in the phase of planning and preparation, not in realisation. Excessive generosity in preparing projects has cost us hundreds of millions - we have too many on-ramps and off-ramps, we are building unnecessary bridges and tunnels, nonsensical crossings for animals, etc.

### Shouldn't we be investing - also with EU contributions - in rail transport, above all in high-speed corridors which could be used for rail freight transport?

A massive transfer of traffic onto the railway is simply a utopia. A railway can never react flexibly to the needs of transporters. I can imagine a greater percentage for rail in transit shipments but not in domestic transport, because that requires sophisticated logistics. We are a small country and distances in the hundreds of kilometres cannot be handled otherwise than by means of road haulage. I would be careful with increasing road tolls, which could reduce revenues. I agree of course that tolls should be extended more to class 1 highways. I don't even have a problem with making the Labe navigable, even though I don't think even waterway transport can compete with road haulage these days. ●

## 5. mezinárodní vědecká konference „Teorie a praxe v dopravě“ / Fifth international “Theory and Practice in Transport” conference

### Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice Jan Perner Transport Faculty, University of Pardubice

TEXT / TEXT BY PETR PRŮŠA FOTO / PHOTO BY STUDIO RAF

Ve dnech 11. a 12. února 2010 se na Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice uskutečnil již 5. ročník mezinárodní vědecké konference pod názvem „Teorie a praxe v dopravě“. Partnery konference byly: ČD Cargo, KPM Consult, Skanska, Doprava - technicko-ekonomická revue, IEEE, Chládek a Tintěra, AŽD Praha a Oltis Group.

Konferenci zahájila svým projevem předsedkyně organizačního výboru doc. Tatiana Molková, která srdečně přivítala účastníky z celkem 13 evropských zemí. Dalšími řečníky byli děkan Dopravní fakulty Jana Pernera prof. Bohumil Culek a rektor Univerzity Pardubice prof. Miroslav Ludwig, kteří kromě jiného poděkovali za bohatou účast na již tradiční mezinárodní vědecké konferenci i v době ekonomické krize. Poté se řízení plenárního jednání ujal prof. Jaroslav Menčík.

Po ukončení obou částí pléna konference pokračovala ve dvou sekcích, a to Ekonomika a technologie v dopravě a Dopravní prostředky a dopravní infrastruktura. Náročný program prvního dne skončil až ve večerních hodinách společenským setkáním, na němž účastníci konference neformálně pokračovali v započatých diskuzích.

V pátek 12. 2. pokračovala konference dalším programem v obou sekcích, a také byl zahájen doprovodný seminář konference „Elektrotechnická zařízení v dopravě“, jehož pořadatelem byla Katedra elektrotechniky, elektroniky a zabezpečovací techniky v dopravě (KEEZ). Vybrané přednášky semináře byly zvoleny tak, aby co nejlépe vystihovaly

současné trendy v železniční a silniční dopravě. Celkem bylo předneseno 13 příspěvků v plénu a 30 příspěvků v sekcích.

Oficiálního ukončení konference se ujal proděkan pro vnější vztahy DFJP doc. Petr Průša, který účastníkům konference tlumočil pozdrav děkana Dopravní fakulty a poděkoval jim za podnětné a plodné úsilí, které všechna společná jednání provázelo. Především ocenil představení nových témat a trendů nejen ve vědecké práci v oblasti dopravy, ale i v uvedení jejich výsledků do praxe, a cenné podněty, které konference přinesla v oblasti propojení praxe v dopravě a odborného vysokoškolského vzdělávání. O slovo na závěr se přihlásili také pánové Mustafa Özen, Paul Pauwelussen a Günter Hertel. Všichni tři velmi kladně hodnotili odbornou úroveň i průběh konference. V závěrečném rozloučení samozřejmě nechyběla ani pozvánka na 6. mezinárodní vědeckou konferenci, která se bude na půdě Dopravní fakulty Jana Pernera konat v roce 2013. ●

On 11 and 12 February 2010, the Jan Perner Transport Faculty at the University of Pardubice hosted the fifth annual international “Theory and Practice in Transport” conference. The conference's partners were: ČD Cargo, KPM Consult, Skanska, Doprava - technicko ekonomická revue, IEEE, Chládek a Tintěra, AŽD Praha and Oltis Group. ●



Prof. Paul Pauwelussen z HAN University of Applied Sciences v Nizozemí



# Evropa pod jednotnou taktovkou / Europe under one baton

## Mezinárodní železniční unie (UIC) International Union of Railways (UIC)

TEXT / TEXT BY ROMAN ŠTĚRBA, ČTK FOTO / PHOTO BY ARCHIV / ARCHIVE

Mezinárodní železniční unie (UIC) byla založena v roce 1922 s cílem sjednotit podmínky provozování železnic. Nápad vytvořit mezinárodní organizaci sdružující národní železniční podniky byl rozvinut během mezinárodní konference v italské Portorosa 23. listopadu 1921, následované mezinárodní konferencí ve švýcarské Ženevě 3. května 1922. Delegáti zastupující zúčastněné státy se rozhodli vytvořit stálou železniční misi se zaměřením na mezinárodní provoz v zájmu standardizace a zlepšení podmínek železničních staveb, zařízení, vozidel a technologických procesů. Původně mělo UIC 51 členů z 29 států včetně Japonska, Číny, které byly záhy doplněny Sovětskou železnicí a drahami ze Středního východu a severní Afriky.

UIC je organizace s celosvětovou působností, sdružuje podniky s činnostmi souvisejícími se železnicí, a to v celosvětovém rozsahu. Členství se rozlišuje na aktivní (81 členů), přidružené (80 členů) a příčleněné (35 členů). K zakládajícím podnikům patřily Československé státní dráhy (ČSD), jejichž právním nástupcem jsou ČD, a.s. UIC zastupuje zájmy železničního sektoru ve stycích s mezivládními a profesními organizacemi. Společnost ČD Cargo hodlá vstoupit do UIC jako samostatný člen.

Vedle globálních aktivit se UIC zaměřuje na technologický výzkum, infrastrukturu železniční dopravní cesty, otázky spojené s ochranou životního prostředí, na bezpečnost a zabezpečení, osobní a nákladní dopravu a přepravu, ERTMS (European Rail Traffic Management System), jehož součástí je ETCS (Evropský vlakový zabezpečovač), kombinovanou přepravu, vztahy Východ - Západ, ekonomii a ekonomiku, finance,

The International Union of Railways (UIC) was founded in 1922 with the aim of standardising practices of railway operations. The idea to create an international organisation associating national railway companies was developed at an international conference held on 23 November 1921 in Portorosa, Italy, followed by an international conference in Geneva on 3 May 1922. Delegates representing participating countries decided to create a permanent railway mission with the focus on international operations in order to standardise and improve the condition of railway buildings, equipment, rolling stock and technological processes. Originally, UIC had 51 members from 29 countries, including Japan and China, that were soon joined by Soviet railways and railways from the Middle East and northern Africa.

UIC is an organisation with a worldwide membership associating companies whose areas of business are connected with the railway. There are three types of membership: active (81 members), associate (80 members), and affiliate (35 members). The founding members included Czechoslovak State Railways (ČSD), which was later succeeded by the Czech Railways (ČD, a.s.). UIC represents the interests of the railway sector in relations with intergovernmental and professional associations. ČD Cargo intends to join the UIC as an independent member.

In addition to its global activities, UIC also focuses on technological research, railway infrastructure, issues connected with environmental protection, safety and security, passenger and freight transport, high-

speed transport, ERTMS (European Rail Traffic Management System), part of which is ETCS (European Train Control System), combined transport, relations between East and West, the economy and economics, finance, harmonisation of accounting standards, statistics, global training of railway employees, law, IT, and e-business.

At a recent meeting of the general committee of Interunit, the joint International Combined Road-Rail Transport Coordination Committee in Brussels, representatives of railway companies belonging to UIC's Combined Transport Group (G.KLV) and member operators of combined transport from the International Union of Combined Road-Rail Transport Companies (UIRR) focused on the analysis of the global economic crisis and its impact on transport and combined transport.

The reason is the recent rapid decline in the volume of combined transport. In the first three months of this year the volume of non-accompanied combined transport fell by 20%, while the Ro-La systems of accompanied combined transport showed a decline of 13%. Operators are concerned that the crisis that has been significantly affecting sectors with a large share of rail transport can cause "huge and hardly remediable damage" to combined transport by mid-2010 when a recovery of the global economy is expected. Weakening demand has had an avalanche-like effect, because operators of combined transport have to deal not only with a decline in the volume of transported goods, but also with the reduction or even elimination of unprofitable services. Also the volume of goods at

účetní harmonizaci, statistiku, mezinárodní vzdělávání železničních zaměstnanců, právo a IT e-Business.

V nedávné době se zástupci železničních podniků Skupiny kombinované dopravy Mezinárodní železniční unie UIC (G.KLV) a členských provozovatelů kombinované dopravy Mezinárodní unie kombinované dopravy silnice/železnice UIRR na zasedání generálního výboru společné koordinační komise Interunit v Bruselu věnovali především analýze celosvětové krize a jejích dopadů na dopravu a kombinovanou dopravu.

Důvodem je, že v posledním období se urychlil pokles objemu výkonů kombinované dopravy. V prvních třech měsících letošního roku se nedoprovázená kombinovaná doprava propadla o 20 procent, systémy doprovázené kombinované dopravy Ro-La vykázaly pokles o 13 procent. Operátoři se obávají, že krize, která výrazně postihuje právě sektory s vysokým podílem využití železniční dopravy, může do předpokládaného oživení globální ekonomiky v polovině roku 2010 v síti kombinované dopravy způsobit „obrovské a stěží

napravitelné škody“. Oslabení poptávky se projevuje lavinovým efektem, protože provozatelé kombinované dopravy, vedle poklesu samotného objemu zboží ve vlacích, musí řešit omezování nebo dokonce rušení neekonomických služeb. Klesá také objem překládky v terminálech. Zástupci UIC a UIRR v Interunit se shodli na tom, že v zájmu minimalizace dopadů krize je nutné bezodkladně provést řadu opatření. Především by měl být v co největší míře zachován současný rozsah provozu a služeb. S okamžitou účinností by měly být sníženy poplatky za přístup k železniční infrastruktuře (na přechodné období 12 až 18 měsíců), aby se snížily provozní náklady operátorů. Při této příležitosti byl zmíněn příklad Norska, kde vlaky kombinované dopravy mají do železniční sítě přístup zdarma.

Podniky sdružené v komisi Interunit vyzvaly instituce Evropské unie a vlády členských zemí, aby ve spolupráci s provozovateli infrastruktury vytvořily podmínky pro zvládnutí dopadů krize a posílení pozice kombinované dopravy tak, jak to opakovaně deklarují cíle dopravní politiky Evropské unie. ●

transshipment terminals has been declining. Representatives of UIC and UIRR in Interunit agreed that it is necessary to immediately adopt a range of measures in order to minimise the impact of the crisis. Above all, the current extent of operations and services should be preserved as much as possible. Effective immediately, fees for access to railway infrastructure should be cut (for a temporary period of 12 to 18 months), so that operators' operating costs decrease. In this connection, the example of Norway was mentioned, where combined transport trains have free access to the railway system.

Companies associated in the Interunit committee have called on the institutions of the European Union and governments of member countries to cooperate with infrastructure operators to create conditions that would help mitigate the effects of the crisis and strengthen the position of combined transport as has been declared repeatedly as an aim of the European Union transport policy. ●



# Evropská unie a železniční koridory / The European Union and railway corridors

**Cílem jsou multimodální koridory s předností pro nákladní dopravu.**

**In search of multimodal corridors with a preference for freight transport.**

TEXT / TEXT BY Dr. MILAN ČERNOHUBÝ FOTO / PHOTO BY ARCHIV / ARCHIVE

Rozvoj přepravy nákladů po železnici je považován za hlavní výzvu pro celý dopravní sektor Evropské unie. A do značné míry i pro celou evropskou ekonomiku. Evropská unie v rámci Bílé knihy dopravy klade důraz na komodalitu, tedy kombinované využívání rozličných dopravních způsobů, jež je považována za cestu k dosažení vysoké úrovně mobility a ochrany životního prostředí.

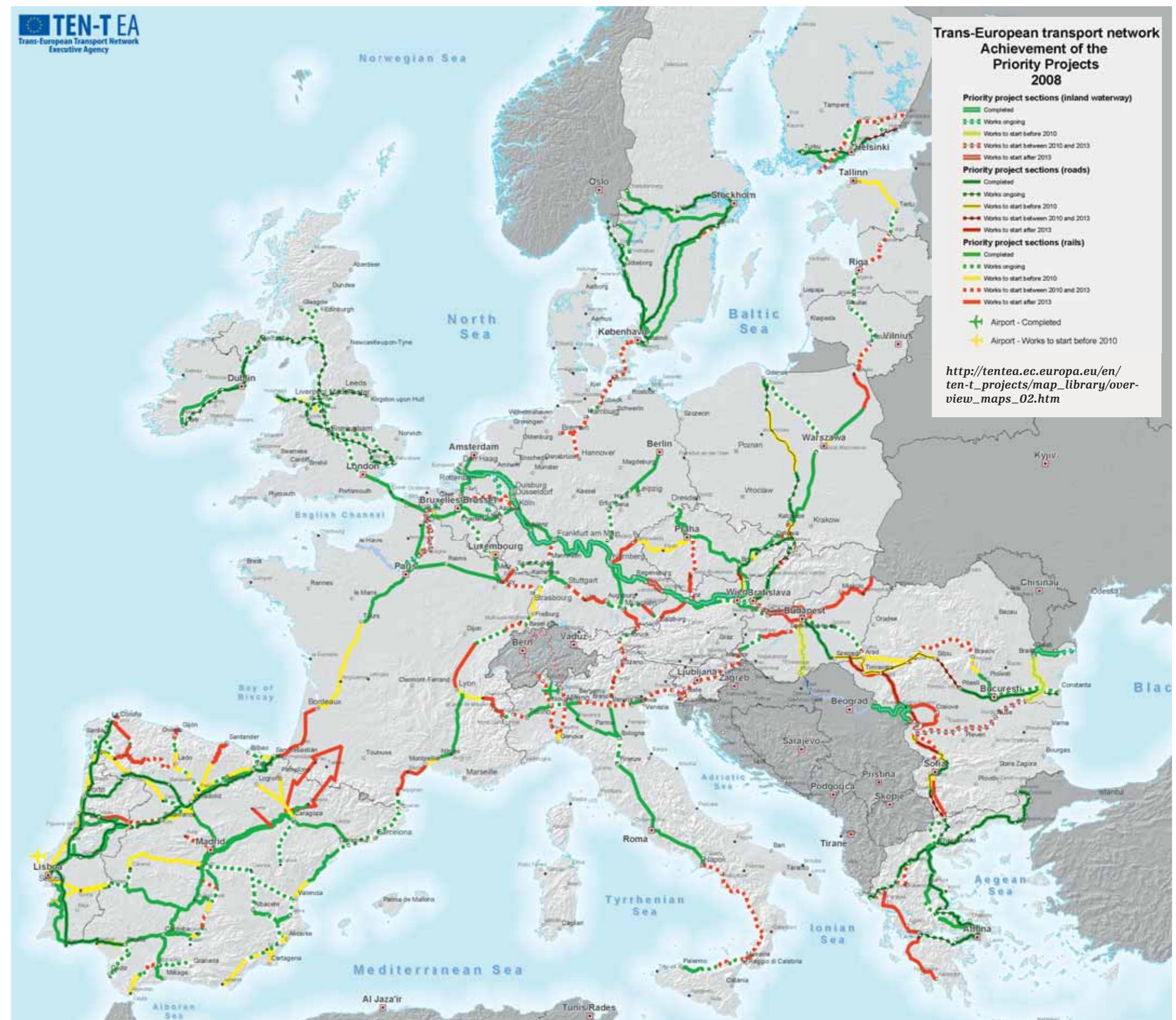
Realizace tohoto záměru nalezla výraz v řadě iniciativ a opatření. Ty sice přinesly oživení, nešly však dostatečně daleko. Přeprava nákladů po železnici se sice mírně zvyšovala, především díky rostoucí dynamice v mezinárodní dopravě, podíl železnice však spíše stagnoval. A nedostatečně se rozvíjela také interoperabilita. Ta je důležitá především pro železniční dopravu, která přímo navazuje na koncepční plány TEN-T.

Evropská komise po zhodnocení všech aspektů publikovala záměr navrhnout vytvoření nejméně jednoho mezinárodního koridoru orientovaného na železniční nákladní dopravu v každém členském státě, a to nejpозději do roku 2012.

Developing shipping by rail is considered the main challenge for the European Union's entire transport sector, and to a certain extent also for the European economy as a whole.

In its White Paper on Transport Policy, the EU emphasises co-modality, i.e. the combined use of various means of transport to achieve a high level of mobility and environmental protection. This intention has found expression in a number of initiatives and measures, but these have not gone far enough. Cargo transport by rail has recorded slight increases chiefly due to the growing dynamics of international transport but rail's share as a percentage of the whole has stagnated. Nor has sufficient progress been made on interoperability, which is crucial mainly for rail transport in connection with the TEN-T concept plans.

Having reviewed all aspects of the issue, the European Commission announced it would propose at least one international corridor for rail freight in each EU member state by 2012.



Železniční koridory zpravidla patří mezi prioritní projekty programu transevropských dopravních sítí TEN-T. Podle posledního aktualizovaného odhadu si náklady na realizaci prioritních projektů vyžádají 397 miliard eur. Financování je soustředěno na omezený počet z celkového počtu 30 prioritních projektů, které jsou považovány z hlediska svého rozsahu a přínosu pro celou evropskou ekonomiku za nejdůležitější.

Některé projekty již byly dokončeny. Jde např. o železniční linku Öresund spojující Švédsko a Dánsko, dokončenou již v roce 2000. Nebo Betuwe spojující Rotterdam s hranicí Německa, dokončenou v roce 2007. Některé další projekty jsou těsně před dokončením: vysokorychlostní projekt PBKAL spojující Paříž, Brusel, Kolín, Amsterdam a Londýn. Na úseku mezi Paříží a Bruslem již jezdí vlaky rychle, přesně a plynule ve třicetiminutových intervalech.

Součástí koridorového přístupu v oblasti železniční nákladní dopravy je také vytváření terminálů pro každý koridor. Vychází se z toho, že pro úspěch koridorové iniciativy bude podmínkou dokonalé spojení každého nákladního koridoru s celou sítí a s ostatními dopravními způsoby, s námořními i vnitrozemskými přístavy. Každý koridor proto musí mít svoji vlastní strategii především ve vztahu k intermodálním terminálům a ke svým disponibilním kapacitám pro přepravu nákladů po celé jeho délce.

Railway corridors are generally among the priority projects of the TEN-T programme of trans-European transport networks. According to the latest estimates, the costs of implementing the priority projects will amount to EUR 397 billion. Financing is concentrated on a limited number of the 30 priority projects which are considered most important in terms of their extent and benefit for the European economy as a whole.

Some projects have been completed, such as the Öresund railway connecting Sweden with Denmark and launched in 2000, as well as the Betuwe line linking Rotterdam with the German border, opened in 2007. Other projects are nearing completion, including the high-speed PBKAL project to connect Paris with Brussels, Cologne, Amsterdam and London. On the section between Paris and Brussels, trains are already running at 30-minute intervals – fast, on time and uninterrupted.

Every rail cargo transport corridor must begin and end at a terminal. The idea is that every freight corridor must be perfectly connected with the whole network as well as other means of transport, including sea and inland ports. Every corridor must therefore pursue its own strategy, especially regarding inter-modal terminals and its available capacity to move freight over its entire expanse.



České republiky se bezprostředně dotýká prioritní projekt 22 – železniční osa Drážďany/Norimberk – Praha – Vídeň – Budapešť – Athény, jejíž mapku uveřejňujeme. Některé úseky (Drážďany – Praha – Brno – Břeclav) již byly dokončeny a jsou v provozu. Dokončeny byly i některé úseky dalšího prioritního projektu 23, mezi Přerovem a polskou hranicí a mezi Brnem a Břeclaví.

The Czech Republic is directly affected by Priority Project 22, the Dresden / Nuremberg – Prague – Vienna – Budapest – Athens rail axis (see map). Certain sections (Dresden-Prague-Brno-Břeclav) have already been completed and are in operation. Sections of Priority Project 23 – between Přerov and the Polish border, and between Brno and Břeclav, respectively – have also been completed.

## Nadace Okřídlené kolo zvolila nové vedení / The Winged Wheel Foundation has new leadership

**Společnosti Skupiny Českých drah jsou významnými partnery péče o historické dědictví železnice. Czech Railways Group companies are essential partners in the care of heritage railways.**

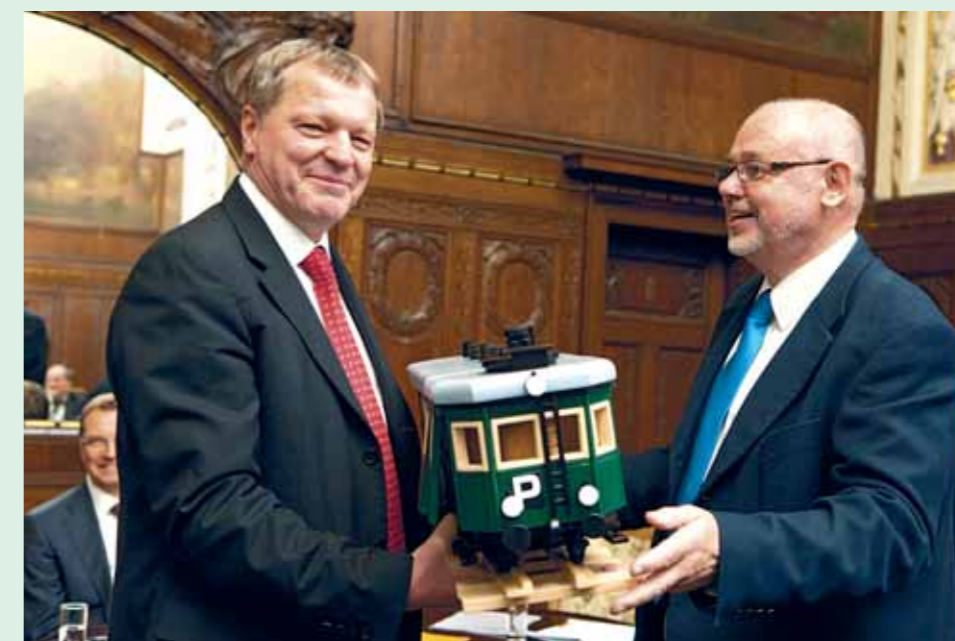
TEXT / TEXT BY IRENA POSPÍŠILOVÁ FOTO / PHOTO BY STUDIO RAF

V důstojných historických prostorách vládního salonku na pražském hlavním nádraží zasedala v pátek 16. dubna Správní rada Nadace Okřídlené kolo (NOK). K hlavním bodům programu patřila volba nové správní a dozorčí rady.

Nadace již šest let pečuje o historické dědictví železnice. K jejím současným nejvýznamnějším aktivitám patří rekonstrukce parní lokomotivy 314.303, oprava tří historických vozů řady Ca, pokračující sbírka na opravu stroje 464.202 a úspěšně probíhající příprava výstavby železničního muzea v Olomouci.

Do čela nové patnáctičlenné správní rady byl zvolen Mgr. Jiří Střecha, ředitel železničních sbírek Národního technického muzea v Praze. Nahradiť tak odstupujícího Miroslava Kapouna, zakládajícího člena nadace. Jedenáctičlennou dozorčí radu povede náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Ing. Antonín Blažek. Miroslav Kapoun se stal čestným předsedou Správní rady NOK a Ing. Vladimír Honzák čestným předsedou dozorčí rady. „Noví členové obou řídicích orgánů budou velkým přínosem pro činnost nadace, jsou to všichni kvalifikovaní odborníci na historii železniční dopravy,“ uzavřel volební část programu ředitel nadace Mgr. Josef Tomeček.

Mezi oceněnými zakládajícími členy NOK byl také generální ředitel ČD Cargo Ing. Josef Bazala a generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Ing. Jan Komárek. Oba obdrželi věrný model parního motorového vozu KOMAREK, vyřezávaného ze dřeva. Unikátní historický vůz byl prvním exponátem, který se nadaci podařilo uvést do provozu. Ing. Bazala při této příle-



Ing. Josef Bazala, předseda představenstva a generální ředitel ČD Cargo, přebírá model unikátního parního vozu „KOMAREK“ z rukou Miroslava Kapouna.

žitosti vysoce ocenil činnost nadace, která důsledně naplňuje své poslání, kvůli němuž byla v roce 2004 založena.

Za vynikající spolupráci nadace s Národním technickým muzeem poděkoval jeho generální ředitel Mgr. Horymír Kubíček. Ocenil zejména nadační příspěvek na renovaci salonního vozu Františka Ferdinanda d'Este, který se tak mohl představit na dubnové prestižní přehlídce císařských a královských vozů v nizozemském Utrechtu. K nejvýznamnějším aktivitám příštího roku budou patřit oslavy 170. výročí „Severní

dráhy císaře Ferdinanda“, mj. spojené s výstavou díla akademického malíře a grafika Jiřího Boudy na zámku v Přerově.

Na závěr pozval všechny přítomné na slavnostní zahájení sezony muzea ČD v Lužné ředitel Depa historických vozidel Ing. Jindřich Rachota. Do muzea je zvána od 14. května i široká veřejnost.

Více informací / More information  
[www.nok.webnode.cz](http://www.nok.webnode.cz)

# Stavba dlouhá pět kilometrů / Five kilometres long

## Rekonstrukce železničního uzlu Přerov na II. tranzitním koridoru. Reconstruction of the Přerov railway junction on Transit Corridor II.

TEXT / TEXT BY IRENA POSPÍŠILOVÁ FOTO / PHOTO BY IVAN SKULINA, ARCHIV / ARCHIVE

**N**apřesrok tomu bude 170 let ode dne, kdy do Přerova přijel po Ferdinandově dráze - z Uherského Hradiště - první vlak. Přerovské nádraží se zakrátko stalo velmi významným a rozsahem provozu překonalo

i vídeňské. Na přelomu 19. a 20. století byl přerovský železniční uzel svou velikostí zcela ojedinelý i v rámci celé monarchie. Dominovala mu nová, rozlehlá výpravní budova, která v roce 1892 nahradila původní stavbu.

V roce 1996 byla zařazena mezi kulturní památky a v letech 2002-2003 prošla generální opravou.

Česká republika je při začleňování do evropských struktur zavázána k modernizaci

železničních koridorů mezinárodní významu. A přerovské nádraží právě na jednom z nich leží; je to II. tranzitní koridor Břeclav - Přerov - Petrovice u Karviné. Do Přerova je také zaústěna přípojná větev z České Třebové a jednokolejná trať z Brna.

Dnes prochází železniční stanice Přerov nejrozsáhlejší rekonstrukcí snad v celé své historii. Železniční uzel Přerov je rozdělen na osobní nádraží a přednádraží, má celkem 16 vleček. Náročnost stavebních prací násobí nejen jeho poloha na křižovatce čtyř směrů, ale i složitost zabezpečovacího zařízení, které tu najdeme hned v několika generacích svého vývoje.

Jako první na světě bylo v Přerově už roku 1894 aktivováno elektrodynamické staniční zabezpečovací zařízení firmy Siemens & Halske. Dokonalejší typ elektrodynamiky je vystřídal v roce 1934 a sloužil provozu až do září 1987. Dnes mají výpravčí k dispozici vedle původní reléovky i nejmodernější, zatím ovšem jen provizorní, reléové zabezpečovací zařízení typu JOP (Jednotné obslužné pracoviště).

Přes přednádraží dovolují koleje maximální rychlost 100 km/h, na vjezdu do osobního nádraží je ale povolena rychlost pouze 40, maximálně pak 60 km/h. Rekonstrukcí kolejí v rámci 1. stavby by se měla zvýšit průjezdná rychlost až na 160 km/h. To však zdaleka není jediný cíl miliardové investice.

**I**n a little more than a year, 170 years will have passed since the first train pulled into Přerov via the Ferdinand Railway from Uherské Hradiště. Before long, the Přerov station emerged as an important railway hub, even surpassing Vienna in the extent of its operations. By the turn of the 20th century, the Přerov railway junction was unique in terms of its size within the Monarchy. It had acquired a sprawling new departures building, which replaced the original station building in 1892. In 1996, the departures hall was declared a national cultural monument and underwent a general renovation in 2002-2003.

As part of its integration into European structures, the Czech Republic has undertaken to modernise railway corridors of international significance, and the Přerov station is actually a part of the Second Transit Corridor: Břeclav - Přerov - Petrovice u Karviné. Přerov is also connected to a branch railway from Česká Třebová and a one-track railway from Brno.

Today the Přerov station is undergoing the most extensive renovation in its history. Railway junction Přerov has been split between a passenger station and a rail yard and has a total of 16 sidings. The construction work is made more difficult due not only to its location at a four-way crossroads

but also due to the complexity of its safety equipment, representing several generations of its developmental history.

In 1894, Přerov was the first station in the world to activate an electro-dynamic safeguard system developed by Siemens & Halske. A more advanced electro-dynamic system, introduced in 1934, continued to operate until September 1987. In addition to the old relay system, dispatchers today use a very modern (albeit only temporary) relay safety system known as JOP (Single Service Station).

The rail yard tracks allow a maximum speed of 100 km/h; however, only 40 km/h and a maximum of 60 km/h are permitted at the entrance to the passenger station. After track reconstruction in the first stage of the project, transit speed is to increase to 160 m/h. However, this is not the only goal of the multi-billion-crown investment.

Circuit Head of Operations Bohuslav Vrba goes through his log: "In the second half of the 1960s, Přerov alone had 1,275 employees and when the junction was extended and took in the Hranice and Kojetín areas the number dropped to 985, due mostly to reduced administrative work. Now this station operates the same circuit but there are only 224 employees, after separating off Cargo and the Regional Passenger Transport Centre. We just direct traffic here, even in these difficult circumstances."

Construction work began in earnest on 1 March of this year. The stationmaster must handle all traffic from all directions, even when traffic on some tracks has been restricted or suspended altogether. Sitting with him in the transport office are desk dispatchers, one of whom operates the "old" AŽD 87 relay station while the other works with an interim JOP. There is also the so-called "outdoor dispatcher" working in shifts. The Přerov renovation is not supposed to hamper the flow of data which passengers seek on the internet, so the dispatchers must improvise. In a showcase example, Petr Šístek operates a PC mouse with one hand while his other hand is busy chalking train numbers and occupied tracks on a blackboard. Working a twelve-hour shift with several tracks out of service, talking over walkie-talkies - there were six on the table - with company officials (26 in the circuit), sorting out necessary traffic restrictions with them on sites where construction is underway - all this requires nerves of steel.

One cannot resist a little nostalgia, for the days of this traffic office are numbered. After the renovation it will be closed and traffic will be directed by a new Central

### Základní údaje první etapy:

#### Rozsah stavby:

km 179,880-184,384 směr Olomouc

km 184,436 směr Petrovice u Karviné

**Investor:** Správa železniční dopravní cesty, s. o.  
**Zpracovatel dokumentace:** MORAVIA CONSULT Olomouc, a. s.

**Zhotovitel:** Sdružení Přerov

(vedoucí účastník OHL ŽS, účastníci EUROVIA CS a AŽD Praha)

**Vizualizace:** MORAVIA CONSULT Olomouc, a. s.

### Basic data on stage one:

#### Extent of construction works:

km 179.880-184.384, direction Olomouc

km 184.436, direction Petrovice u Karviné

**Investor:** Railway Infrastructure Administration  
**Documentation processed by:** MORAVIA CONSULT Olomouc, a. s.

**Contractor:** Sdružení Přerov

(leading participant: OHL ŽS, other participants: EUROVIA CS and AŽD Praha)

**Visualisation:** MORAVIA CONSULT Olomouc, a. s.





Ke klíčovým stavbám patří Centrální dispečerské pracoviště. Odtud se bude dálkově řídit provoz na tratích celé Moravy a části Čech. Pětipodlažní budova s 16 řídicími sály a kancelářemi bude vybavena nejmodernější technikou (JOP). Původní dopravní kancelář pak definitivně skončí.

One of the key projects is the Central Dispatching Facility. From here, traffic on all rail lines throughout Moravia and part of Bohemia will be directed remotely. The five-storey building with 16 control rooms and offices will be equipped with the latest technologies (JOP). The original transport office will definitely close.



Vedoucí provozního obvodu Ing. Bohuslav Vrba listuje historií: „Ve 2. polovině 60. let bylo jen v přerovské stanici 1 275 zaměstnanců, po rozšíření uzlové stanice, kdy se k Přerovu připojilo i Hranicko a Kojetínsko, klesl jejich počet, především zrušením duplicitních činností, na 985. Dnes má stanice ve stejném obvodu jen 224 zaměstnanců, ovšem po oddělení Carga a Krajského centra osobní dopavy. My tu řídíme jen provoz, který zajišťujeme i v těchto komplikovaných podmínkách.“

Stavební práce se naplno rozběhly letos 1. března. Dispoziční výpravčí musí zvládnout dopravu ze všech směrů i při omezeném či zrušeném provozu na některých kolejích. Spolu s ním sedí v jedné dopravní kanceláři panelový výpravčí, jeden obsluhuje „starou“ reléovku AŽD 87, druhý provizorní „JOPku“ a ve směně je i tzv. venkovní výpravčí. Rozsáhlá přestavba železniční stanice Přerov nemůže blokovat ani přenos informací, které si cestující vyhledávají na internetu, a tak si výpravčí pomáhají, jak to jde. Třeba Petr Šístek ovládá jednou rukou počítačovou myš

a druhou píše křídou na tabulku čísla vlaků – obsazení kolejí. Vydržet přitom dvanáct hodin ve službě při několika vyloučených kolejích, komunikovat přes radiopojítka – na stolech jich leželo šest – se zástupci firem (v obvodu se jich pohybovalo 26), domlouvat se s nimi na potřebných omezeních dopavy v místech, kde právě probíhají stavební práce, vyžaduje skutečně „železné“ nervy.

Na člověka tu padne i trocha nevyhnutelné nostalgie: celá dopravní kancelář si už píše poslední období svého života. Po ukončení rekonstrukce bude definitivně zrušena a provoz se přestěhuje do nového Centrálního dispečerského pracoviště s ústředním stavědlem.

Výstavba zasahuje úsek dlouhý téměř pět kilometrů: přibližně od 180. km v zastávce Horní Moštěnice až po 184. km trati Přerov – Dluhonice a 185. km trati Přerov – Prosenice; pracuje se tu i o víkendech. Modernizace se netýká jen kolejí a výhybek, ale také výměny trakčního vedení a zajištění stavební a technické připravenosti pro zdvojkolejnění trati Brno – Přerov. Zrekonstruovány budou i mosty a propustky.



Dispatching Facility with centralised signalling control.

The construction effort spans a four to five kilometre section, approximately from kilometre 180 at the Horní Moštěnice train stop to kilometre 184 on the Přerov-Dluhonice line and kilometre 185 on the Přerov-Prosenice line, and work continues even at weekends. The modernisation concerns not only tracks and railroad switches but indeed also replacing traction lines and construction and technical provisions for the introduction of two-way traffic between Brno and Přerov. Bridges and passes will be also reconstructed.

## Poplatky na železnici je třeba narovnat / Fees on the railway need to be equalised

TEXT / TEXT BY PAVEL HANUŠKA  
FOTO / PHOTO BY AUTOR / AUTHOR

Není mnoho organizací, které veřejně hájí zájmy železniční dopavy. Centrum pro efektivní dopravu (CEDOP) patří k těm významnějším. Občanské sdružení vzniklo v roce 2009 jako neziskové nevládní sdružení, které poskytuje expertní, konzultační a analytické služby a současně popularizuje a lobbuje za ekologické a moderní způsoby dopavy, mezi něž železnice patří na prvním místě. „Dá se říci, že lobbying je jednou z našich důležitých činností,“ říká ředitel CEDOPu Ing. Petr Šlegr, „ale nikoliv takový, kdy hájíme obchodní zájmy úzké skupiny. Jde nám o skutečné zefektivnění celého dopravního systému, jehož velice důležitou součástí je také železniční doprava.“ Podle Petra Šlegra jsou na cestě ke skutečně efektivnímu fungujícímu systému dvě zásadní překážky. Tou první jsou „úzká hrdla“ na našich tratích, která narušují zásadně plynulost dopavy po kolejích. „Bohužel některé problémové body na kolejích jsou odstraňovány, ale na druhou stranu jiné si sami vytváříme. Příkladem je plánovaný zvedací železniční most v Kolíně.“ Druhým zásadním problémem je ekonomická nerovnováha mezi silniční a železniční dopravou. Mýtné sice částečně podmínky obou segmentů přiblížilo, ale stále jen o malý krůček. „Na železnici platíte úplně všude, ať jedete po rychlostní trati, nebo po regionální jednokolejce. Naopak kamiony dnes platí za používání jen na dálniční síti. Snažíme se o to, aby cenová diferenciacie úhrady existovala i na železnici. Tak by se ekologicky šetrná železniční nákladní přeprava stala opět k tě silniční plně cenově konkurenceschopná,“ uzavírá Petr Šlegr.



There aren't many organisations that publicly defend the interests of rail transport. The Centre for Efficient Transport (CEDOP) is one of the largest. The civic association was established in 2009 as a non-profit, nongovernmental association providing expertise, consulting and analytical services as well as popularising and lobbying for environmentally friendly and modern means of transport, among which rail stands at the forefront. "One can say that lobbying is one of our important activities," says CEDOP director Petr Šlegr, "but not the kind that defends the business interests of small groups. We really want to make the entire transport system more efficient, and an important component of that is rail transport." According to Petr Šlegr, there are two fundamental obstacles to a truly efficiently functioning system. The first are the bottlenecks on out lines, which fundamentally disrupt the flow of traffic on the tracks. "Unfortunately, while certain problematic points have been eliminated, we are creating new ones. An example is the planned rail drawbridge in Kolín." A second fundamental problem is the economic imbalance between road and rail transport. Although road tolls have brought cost conditions for the two segments closer together, this is just a small step. "On the railway you pay everywhere, whether you're using a high-speed line or a regional single track. In contrast, lorries currently only pay for using the motorway network. We are trying to introduce price differentiation on the railway, too. This would make environmentally friendly rail freight transport once again competitive with road haulage on price," Petr Šlegr concludes.

# Má lidstvo svědomí? / Does mankind have a conscience?

TEXT / TEXT BY MICHAL NOVOTNÝ FOTO / PHOTO BY AUTOR / AUTHOR

**N**árodní park Kahuzi Biega na východě Konžské demokratické republiky je jedním z posledních míst, kde gorily žijí ve volné přírodě. Dian Fosseyová, známá z filmu Gorily v mlze, začala svůj výzkum v polovině 60. let právě tady, než se přesunula do Rwandy, kde byla později zavražděna pytláky. Před vypuknutím krvavých vojenských konfliktů v devadesátých letech zde žilo na šest stovek goril, ale dnes jejich počet možná nepřevyšuje ani dvě stě kusů. Parkem se potulují pytláci a zbytky povstaleckých skupin. Gorily se sice snaží chránit špatně vyzbrojení strážci, ale je to velmi nebezpečná práce – za poslední desetiletí zahynulo v zemi více než sto ochránců. Gorily překážejí i dřevorubcům kácejícím pralesní veličány na výrobu dřevěného uhlí. A dodnes se najdou lidé, kterým připadá popelník z gorilí dlaně jako bezvadný suvenýr. Nebude trvat dlouho a přes veškerou snahu zmizí gorily v Kongu z volné přírody úplně. ●

**T**he Kahuzi-Biega National Park in the eastern part of the Democratic Republic of the Congo is one of the last places where gorillas live in the wild. Dian Fossey, who became famous through the film Gorillas in the Mist, began her research in the mid-1960s here before moving to Rwanda where she was later murdered by poachers. Prior to the outbreak of the bloody military conflicts of the 1990s, some six hundred gorillas lived here. Today, their number may not exceed two hundred. Poachers and the remnants of insurgent groups roam the park. While poorly-armed guards try to protect the gorillas, it's very dangerous work – during the past decade, over one hundred of these guards have been killed. Gorillas are also an obstacle for locals who cut down the jungle's large trees for fuel. And there are still people who consider a gorilla-palm ashtray to be an excellent souvenir. Despite all efforts, it won't be long before gorillas disappear from the wild in the Congo completely. ●





# Brno

## metropole 21. století / a 21<sup>st</sup> century metropolis

**S příchodem nového milénia zahájilo moravské hlavní město rozsáhlý program rozvoje dopravní infrastruktury. Hlásí se přitom k silné tradici moderní architektury.**

**With the advent of the new millennium, Moravia's capital has launched an extensive development programme to expand its transportation infrastructure. In doing so, it is paying homage to its strong tradition of modern architecture.**

TEXT / TEXT BY JAKUB ZEMAN FOTO / PHOTO BY JAN KUDĚJ, FA PAROLLI A AUTOR / AUTHOR

**K**dyž se na podzim roku 2005 začala v polích poblíž někdejšího slavkovského bojiště rýsovat futuristická konstrukce nového odbavovacího terminálu brněnského letiště, moravská metropole tak zahájila svou pozvolnou transformaci v moderní dopravní uzel 21. století. Odletová hala navržená architektem Petrem Parolkem se záhy stala jednou z nejobdivovanějších staveb české moderní architektury a právem získala ocenění Stavba roku 2007. Supermoderní odletová hala byla zároveň pomyslnou první vlašťovkou předznamenávající celou řadu projektů na rozvoj dopravní infrastruktury, které by měly být v Brně v následujících letech realizovány.

### Stavba roku má tvar vznášedla

Již v dobách svého studia se Petr Parolek zabýval koncepcí uzlového letiště Brno. Když po vstupu České republiky do Evropské unie zaznamenalo brněnské letiště razantní nárůst počtu cestujících a vyvstala potřeba doplnit stávající terminál o nové odbavovací prostory, ve výběrovém řízení byl vybrán právě návrh Ing. arch. Petra Parolka a jeho studia FA PAROLLI. Aby nový terminál citlivě začlenil do zvláště krajiny na dohled od Pálavských vrchů, pojal Parolek halu v moderním duchu organické architektury. Zaoblený tvar pláště budovy je modelován s vědomím existence aerodynamického tvaru dopravních letadel, což je v přímém srovnání se stroji na odbavovací ploše zřejmě třeba z bočního pohledu. Podle autora projektu připomíná hala svým tvarem například vznášedlo. „Navenek i do interiéru se promítá prolomení střešního pláště šesti oblouky, které je z jedné strany tvořeno prosklenou válcovou plochou, ze strany druhé plnými konoidy s akustickým podhledem ze spodní strany. Doplněno odhalením nosné ocelové konstrukce vzniká dílo vnitřního, tak trochu ‚startrekovského‘ pojetí, kdy cestující nabývá dojmu, že se nachází uvnitř těla obřího živočicha, kterým může být jak přátelská velryba, tak rychlý žralok. Tomu přispívá pohled na konoidy shora, viditelný z letadla, který evokuje systém obřích žáber,“ popisuje odbavovací halu Petr Parolek.

### Budoucnost patří železnicím

Pro Jihomoravský kraj a spádovou oblast Brna byla zásadním počinem rekonstrukce železniční trati č. 260, která spojuje moravskou metropoli s Prahou a Vídní. Jezdí po ní nejen soupravy SC Pendolino, ale také příměstské linky v rámci integrovaného dopravního systému brněnského regionu IDS JMK. V nadcházejícím desetiletí má být pozornost věnována především rekonstrukci brněnských nádraží. Prvním krůčkem byla výstavba zastávky

**W**hen in 2005 the futuristic structure of the Brno International Airport's new departure terminal began going up in a field that was once the site of the Battle of Austerlitz, it marked the beginning of the gradual transformation of this Moravian metropolis into a modern, 21<sup>st</sup> century transportation hub. Designed by architect Petr Parolek, the departure hall quickly became one of the most admired buildings of modern Czech architecture, and its Building of the Year award in 2007 was well deserved. The super-modern departure hall was also a harbinger of a series of projects to develop Brno's transport infrastructure that are to be realised in the coming years.



### The building of the year is shaped like a hovercraft

Petr Parolek was already working on a concept for Brno's airport as a student. When the Czech Republic joined the European Union, the airport saw a dramatic increase in passenger numbers and the existing terminal needed to be expanded to include a new departure area. In the competition for the new terminal, a project by architect Petr Parolek and his studio FA PAROLLI was selected. In order to sensitively incorporate the structure into the surrounding landscape, within sight of the Pálava hills, Parolek conceived the hall in the modern style of organic architecture. The streamlined shape of the building's cladding is a reference to the aerodynamic shape of airplanes, and it is easy to see the resemblance from the side, where it can be compared directly to the aircraft on the tarmac. According to the project's author, the shape of the hall is reminiscent of a hovercraft. "The curvature of the roof cladding is expressed in the interior as well as the exterior with six arches. On one side it is composed of a cylindrical glass surface, and on the other with full conoids with an acoustic ceiling on the bottom. This, along with exposed steel load-bearing construction, lends the interior space an almost 'Star Trek-like' appearance, giving

passengers the impression of being inside the body of a giant creature. It could be a friendly whale, but it could also be a fast shark. This sensation is bolstered by the view of the conoids, which are visible from the top, from an airplane, and which call to mind a set of massive gills," says Parolek.

### The future belongs to the railway

For the South Moravian region and the Brno area, the reconstruction began with railway route no. 260, which connects the Moravian metropolis with Prague and Vienna. SC Pendolino trains operate on this route, as do commuter trains, which are part of the Brno area's IDS JMK integrated transport service. In the coming decades, the focus is to be on the reconstruction of Brno's train stations. The first small step was the construction of the Brno-Lesná stop, which improved transport service in the city's northern periphery. Another key project is Brno's new main train station, which is to go up south of the existing station in the Trnitá industrial area. The design of the giant station is to be based on a project created in 2004 by Viennese studio Fellerer - Vendel Architekten. Above the elevated frame of the platforms will stand the Scarabeus multi-level commercial building, designed by FA PAROLLI for a private investor. Associated with this project is the so-called North-South Diameter, a project to build an underground high-speed tram line, linking the new main station to the city centre and the northern periphery. This is also where another modern architectural gem is to be built: Petr Parolek designed a super-modern terminal for rail and municipal public transport, which is to replace the ageing hall at the Brno-Královo Pole train station. Its unusual appearance and the scope of its potential uses make the project comparable to the critically acclaimed Oriente Station in Lisbon, designed by Santiago Calatrava.

### Cargo on the rise

Its strategic position at the crossroads of routes through Moravia, Austria and Slovakia has predestined Brno to become an important hub for freight and passenger transport alike. Last November, as part of the first stage of the reconstruction of Brno's railway junction, a relaying section of a route used mostly by freight trains was put into service. It connects to the existing Brno-jih transshipment point in Horní Heršpice, which is to be one of ČD Cargo's key logistics centres. In addition to railway transport projects, Brno is also

Brno-Lesná, která zlepšila dopravní obslužnost severního okraje města. Klíčovým projektem je nové brněnské hlavní nádraží, které by mělo vyrůst jižně od stávající železniční stanice, v oblasti průmyslové zóny Trnitá. Podoba obřího nádraží se má odvíjet od návrhu, který v roce 2004 vypracovalo vídeňské studio Fellerer – Vendel Architekten. Nad zvýšeným skeletem nástupišť by navíc měl vyrůst několikapatrový komerční dům Scarabeus, jehož návrh pro soukromého investora vyhotovilo architektonické studio FA PAROLLI. Souvisejícím projektem je tzv. Severojižní diametr, což je plán na výstavbu podzemní tramvajové rychlodráhy spojující nové hlavní nádraží s centrem města a severní periferií. Právě tam by měl v budoucnu vyrůst další klenot moderní architektury. Jako náhradu za dosluhující nádražní halu stanice Brno-Královo Pole navrhl Petr Parolek supermoderní terminál pro železniční a městskou hromadnou dopravu. Svým atypickým vzhle-

dem a šíří potenciálního využití je brněnský projekt srovnatelný například s odborníky oceňovaným lisabonským nádražím Oriente od architekta Santiaga Calatravy.

### Cargo na vzestupu

Strategická poloha v průsečíku dopravních cest na trojmezí Moravy, Rakouska a Slovenska předurčila Brno k tomu, aby se stalo důležitým bodem jak v osobní, tak v nákladní přepravě.

V listopadu loňského roku byla v rámci první etapy rekonstrukce brněnského železničního uzlu zprovozněna přeložka trati využívané především nákladními soupravami. Na ni navazuje již existující železniční kontejnerové překladiště Brno-Jih v Horních Heršpicích, které má být v budoucnu jedním z hlavních logistických center společnosti ČD Cargo. Vedle železniční přepravy dochází v Brně v posledních několika letech také ke kontinuálnímu nárůstu objemu letecké

prepravy nákladu. Kromě společnosti TNT Express, která od roku 2005 operuje z Brna pravidelné nákladní lety do belgického Liège, využívají moravský vzdušný přístav i další nákladní přepravci, především pak společnost Uzbekistan Airways. V dlouhodobém horizontu se proto uvažuje o výstavbě samostatného cargo terminálu, který by měl uspokojit rostoucí poptávku. Existuje také projekt rozlehlého skladového areálu Brno Airport Logistic Park, který navazuje na průmyslovou zónu Černovická terasa a pod jehož vzhledem je podepsán rovněž architekt Petr Parolek a studio FA PAROLLI. Díky železniční vlečce, která odbočuje z trati Brno-Přerov a míří přímo do areálu letiště, je rovněž zajištěna vazba mezi leteckou a železniční přepravou nákladu. Význam tohoto spojení dokládá fakt, že v minulosti byl z brněnského letiště touto cestou přepravován například náklad palivových tyčí určených pro jadernou elektrárnu Dukovany.

prepravy nákladu. Kromě společnosti TNT Express, která od roku 2005 operuje z Brna pravidelné nákladní lety do belgického Liège, využívají moravský vzdušný přístav i další nákladní přepravci, především pak společnost Uzbekistan Airways. V dlouhodobém horizontu se proto uvažuje o výstavbě samostatného cargo terminálu, který by měl uspokojit rostoucí poptávku. Existuje také projekt rozlehlého skladového areálu Brno Airport Logistic Park, který navazuje na průmyslovou zónu Černovická terasa a pod jehož vzhledem je podepsán rovněž architekt Petr Parolek a studio FA PAROLLI. Díky železniční vlečce, která odbočuje z trati Brno-Přerov a míří přímo do areálu letiště, je rovněž zajištěna vazba mezi leteckou a železniční přepravou nákladu. Význam tohoto spojení dokládá fakt, že v minulosti byl z brněnského letiště touto cestou přepravován například náklad palivových tyčí určených pro jadernou elektrárnu Dukovany.

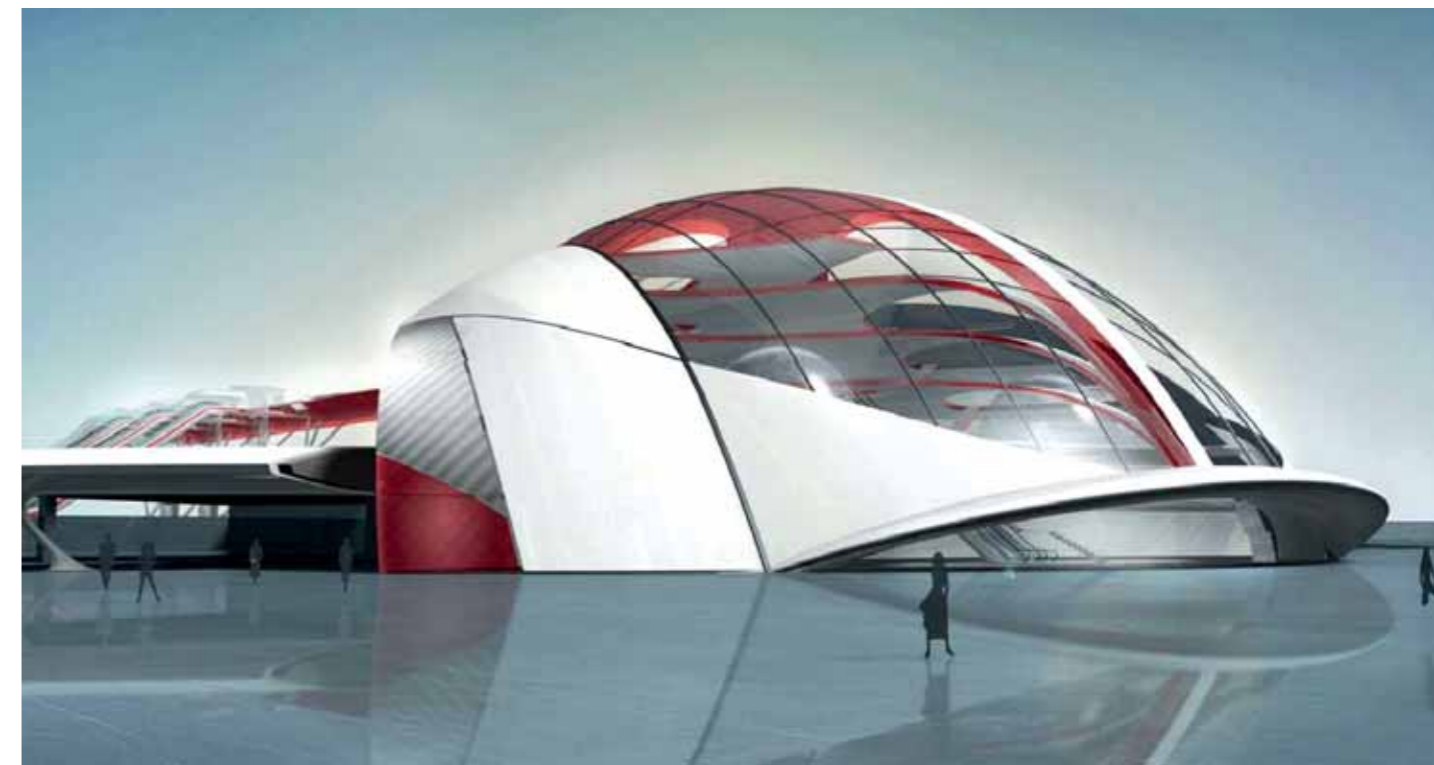
### Autor nové tváře Brna

Architekt Petr Parolek se narodil v roce 1972. Vystudoval na Fakultě architektury brněnské VUT, přičemž za svůj diplomový projekt Uzlové letiště Brno získal Pochvalné uznání děkana za rok 1997. V 90. letech se mimoto podílel na přípravě několika projektů v Mnichově a Vídni a v roce 1992 stál spolu se svým otcem u zrodu architektonického studia FA PAROLLI. Kromě oceněné haly brněnského letiště je podepsán pod projektem nového autobusového nádraží v Třebíči nebo pod rekonstrukcí terminálu letiště Karlovy Vary. Navíc se dlouhodobě zabývá tvorbou veletřního a interiérového designu. V roce 2007 získal Parolek titul Architekt roku.

Ateliér FA PAROLLI patří spolu se studiem Fránek Architects a architektonickou kanceláří DRNH k institucím, které nejzákladnějším způsobem ovlivnily moderní tvář Brna.

### The author of the new face of Brno

Architect Petr Parolek was born in 1972. He studied at the Faculty of Architecture at Brno University of Technology. His final project Uzlové letiště Brno (Brno Airport) won an honourable mention from the dean in 1997. In the 1990s, Parolek also took part in several projects in Munich and Vienna, and in 1992, along with his father, he founded the architectural studio FA PAROLLI. In addition to the acclaimed Brno airport terminal, he is the author of the bus terminal in Třebíč as well as the renovation of the Karlovy Vary airport terminal. He has also been engaged in trade-fair and interior design for a long time. In 2007, Parolek won the Architect of the Year award. Along with Fránek Architects and the architectural firm DRNH, FA PAROLLI has helped fundamentally shape the modern face of Brno.





# Unikátní salonní vůz / A unique salon carriage

**Skvost, který i nadále prezentuje kvalitu české práce.  
A gem that still presents the quality of Czech work.**

TEXT / TEXT BY IVAN SKULINA FOTO / PHOTO BY AUTOR / AUTHOR



**B**ěhem půl roku se podařilo zrekonstruovat unikátní salonní vůz arcivévody Františka Ferdinanda d'Este z roku 1909, který je ve sbírkách Národního technického muzea od roku 1971. Jako jediný zástupce habsburského panovnického rodu odjel reprezentovat české země na výstavu salonních vozů královských rodin v holandském Utrechtu. Až do října bude ve společnosti dvanácti unikátních salonních vozů vyrobených od roku 1842 do poloviny 60. let minulého století.

Ve čtvrtek 25. března ředitel Železničního muzea Národního technického muzea v Praze Mgr. Jiří Střecha u příležitosti slavnostního převzetí salonního vozu ve výrobní hale krnovské firmy Olpas Moravia, s. r. o., poděkoval všem, kteří se na rekonstrukci podíleli. Firma Olpas Moravia s řadou

partnerů zajistila opravu vozové skříně a na obnově interiéru pracoval tým restaurátorů pod dozorem experta Zdeňka Holého. „Je úžasné, jak všechny firmy pracovaly na jednom díle, aby se vše podařilo dokončit v termínu,“ uvedl Mgr. Střecha. Slavnostnímu předání salonního vozu byli přítomni představitelé Národního technického muzea, realizátoři rekonstrukce, tým restaurátorů, zástupci sponzorů a další hosté.

**I**t took half a year to refurbish Archduke Franz Ferdinand's unique salon carriage, dating from 1909, which has been in the National Technical Museum's collection since 1971. As the sole representative of the Habsburg line, it departed to represent the Czech lands at an exhibition in Utrecht of the salon carriages of royal families. Until October, it will be in the company of 12 unique salon carriages produced between 1842 and the mid-1960s.

Část prostředků na financování náročné rekonstrukce za 5,5 milionu korun věnovalo Ministerstvo kultury ČR a část sponzoři. Např. firma CZ Loko, a. s., opravila nápravy vozů, společnost JLV, a. s., hradila výrobu replik sanitárního skla, a také Moser Glass vybavuje sklem naše salonní vozy už 150 let. Jak uvedl generální ředitel NTM Mgr. Horymír Kubíček, salonní vůz je ukázkou toho, jak v roce 1909 fungovaly české ruce. Významnou roli při zajištění sponzorských darů tradičně zastává Nadace Okřídlené kolo, která je platformou pro setkávání představitelů železničního průmyslu, dep kolejových vozidel a Národního technického muzea.

Upřímnou radost z odvedeného díla projevil mj. i Miroslav Kapoun z nadace Okřídlené kolo. Salonní vůz měl příležitost vidět před rekonstrukcí i v okamžicích demontáže. Jak potvrdil, Nadace Okřídlené kolo, která se na obnovách historických vozidel podílí zejména organizací sponzorských darů, má před sebou další projekty. „Nyní je před námi hlavně oprava olomoucké parní lokomotivy 464.202 a úplné dokončení opravy stroje 314.303. Příští rok oslavíme v Přerově 170 let Ferdinandky. Chtěl bych vyzvat všechny fandry železnice, aby pomohli sponzorským příspěvkem. Všechny věci tady zůstávají pro naše děti a vnuky. Jsem přesvědčen o tom, že se jimi budou chlubit,“ dodal Miroslav Kapoun.



Miroslav Kapoun z Nadace Okřídlené kolo a poslanec PS PČR Josef Smýkal.



Jiří Střecha, ředitel NTM, Horymír Kubíček, generální ředitel NTM, a pan Ludvík Losos.

# Házená pro budoucnost / Handball for the future

**ČD Cargo pomáhá házenkářským nadějím.  
ČD Cargo helps handball hopefuls.**

FOTO / PHOTO BY STUDIO RAF

Český svaz házené dlouhodobě organizuje ve spolupráci se základními školami a jednotlivými kluby řadu akcí pro házenkářské mládí pod společným názvem Házená pro budoucnost. Patří sem Žákovská liga s unikátním herním systémem inspirovaným televizní soutěží „Nej slabší máte padáka“. Z dalších akcí je nutné jmenovat školní Miniházenou nebo Házenkářský desetiboj rozvíjející sportovní všestrannost. Jedním z hlavních pilířů projektu Házená pro budoucnost je od roku 1971 Novinářský kalamář, řada jeho účastníků oblékla i reprezentační dres. Jakýmsi každoročním vyvrcholením projektu je celostátní kemp

házenkářských nadějí, který je prvním stupněm výběru hráčů a hráček pro dorosteneckou reprezentaci. Výběrem projde více než 300 chlapců a dívek. Na naší fotostraně jsou házenkářské naděje z dubnových turnajů v Plzni (chlapci) a Praze (dívký).

In cooperation with various primary schools and individual clubs, the Czech Handball Association has long been organising a series of events for handball youth under the name Handball for the future.



# Právní prostředí nemůže být nikdy dokonalé / The legal environment can never be perfect

**Sestavit smysluplný a použitelný věcný záměr zákona znamená navrhnout akceptovatelné, potřebné právní normy. Putting together a sensible and workable draft law means proposing acceptable and necessary legal norms.**

TEXT / TEXT BY IRENA POSPÍŠILOVÁ FOTO / PHOTO BY IVO ŠTECHA



*Motto: Společenský vývoj zpravidla předbíhá potřebu regulace, proto právní prostředí nemůže být nikdy dokonalé, vždy musí reagovat na společenské potřeby. Právní řád nemůže zůstat zakonzervovaný. Lze proto konstatovat, že tvorba právní úpravy ve věcech drah je nikdy nekončící legislativní proces.*

**J**UDr. Jaroslav Soušek je právem považován za odborníka na železniční legislativu. Má nemalý podíl na přípravě nové právní úpravy ve věcech drah v listopadovém období, zejména zákona o dráhách a jeho prováděcích předpisů, zákona o transformaci drah i mnoha dalších. V této souvislosti vedl pracovní kolektiv, který do současnosti sestavil deset publikací komentovaných vydání právních předpisů ve věcech drah.

## **Co vás přivedlo k železnici a ke studiu práv?**

Otec byl strojvedoucím a to poněkud předurčilo můj život. To byla ta má pupeční šňůra, která mě spojuje se železnici až do dnešních dnů. Na dráze jsem poznal provoz, sloužil jsem jako výpravčí, a pak jsem se přes různé funkce dostal na ministerstvo dopravy – to už jsem měl titul doktora práv. Práva jsem vystudoval při zaměstnání, od začátku mě to k nim táhlo. Myslím, že se tyto dva obory velice navzájem potřebují. A mohu říci, že ta zdánlivě suchopárná legislativa mě dodnes nesmírně baví.

**Jak dnes vidíte práci na tvorbě zákonů pro dopravu v polistopadové éře? Jaká to byla doba? Daly se použít**

## **zahraniční zkušenosti a zákonné normy? Nebo to byla práce „na zelené louce“?**

Soustředím se pouze na drážní dopravu, ke které mám nejbližší. Musím však poznamenat, že problémy se zastaralou a neodpovídající právní úpravou byly po „listopadu 89“ prakticky ve všech dopravních oborech, proto byly postupně přijímány nové zákony, které uvedly do praktického používání v mnohém zcela novou právní úpravu, umožňující zavést tržní mechanismy do podnikání, soukromé vlastnictví výrobních prostředků v dopravě. Nově se také vymezily vztahy mezi přepravci a dopravci, mezi dopravci a vlastníky dopravních sítí a obecně i vztahy mezi všemi uživateli dopravní soustavy a státem.

Předchozí zákon o dráhách, který byl účinný od roku 1964, byl poplatný systému státem řízeného centrálního plánování a neumožňoval zavedení tržního prostředí v podnikání na dráhách.

V roce 1991 Evropské hospodářské společenství přijalo základní směrnici 91/440/EHS o rozvoji železničních podniků Společenství, jehož právní úprava byla i pro tehdejší Československou republiku významným vzorem, jak nově uspořádat právní a tržní vztahy na dráze a v drážní dopravě.

Nový zákon o dráhách (zákon č. 266/1994 Sb., účinný od 1. 12. 1994) mimo jiné oddělil podnikání na dopravní cestě od podnikání s dopravní cestou, tedy pozice dopravce na dráhách a provozovatele dráhy, a umožnil tak nově v těchto oborech podnikat za podmínek zákonem stanovených. Zákon rovněž umožnil přístup více dopravců na železniční dopravní cestu, která zůstala ve vlastnictví státu. Byla to nezbytná podmínka pro rozšíření konkurence v jednom oboru dopravy, aby se dále mohla zvyšovat kvalita i efektivnost přepravních procesů a především atraktivnost železniční dopravy vůči dopravě silniční.

Práce „na zelené louce“ to tedy přímo nebyla, protože jsme vycházeli z tehdy platné legislativy Evropského společenství, nicméně bylo nutno respektovat zcela novou právní úpravu zejména v oblasti podnikání a obchodu (např. obchodní zákoník, živnostenský zákoník).

## **Co byste řekl těm, kteří argumentují, že stačilo opsat zákony z některé vyspělé fungující železnice?**

Obávám se, že tento postup by nebyl úspěšný. Každý stát má dlouhodobé tradice v uspořádání své železniční sítě a způsoby

podnikání na ní. Železnice slouží občanům již od první poloviny 19. století, tedy více než 160 let, a za tu dobu zákonitě vznikly mnohé specifické odchylky zejména ve způsobu vlastnictví, v organizaci práce i ve významu železnice v dopravní soustavě konkrétního státu. Rovněž tak právní řád každého státu se v mnohém odlišuje; dovolím si pro úplnost připomenout např. anglosaský nebo evropský přístup k právu a z toho vyplývající zásadní odlišnosti v obsahu práva v jednotlivých státech i v jeho vlastní formě.

## **Máte některou zahraniční železnici jako vzor?**

Určitě lze vycházet ze zkušeností okolních států, především Německa a Rakouska, popřípadě i Slovenska, avšak základem zůstává zajišťování transpozice (přebírání) právní úpravy Evropské unie do českého právního řádu, což je závazek a povinnost České republiky jako nedílného člena tohoto evropského uskupení.

## **Co je při tvorbě zcela nového zákona, v procesu jeho přípravy až po schválení, nejtěžší?**

Sestavit smysluplný a použitelný věcný záměr zákona znamená navrhnout akceptova-

telné, potřebné právní normy, zvážit nezbytnou míru právní regulace a poté záměr obhájit v širokém oponentním řízení. Po přijetí věcného záměru vládou je nezbytné podle obdobných zásad kvalitně připravit paragrafové znění, návrh zákona opět vypořádat v připomínkovém řízení a předložit vládě k legislativnímu posouzení a poté ke schválení.

Následuje legislativní proces v obou komorách parlamentu, ve kterém je třeba se vyrovnat s mnohdy protichůdnými připomínkami poslanců a senátorů. Po přijetí návrhu zákona v obou komorách zbývá podpis prezidenta a vyhlášení ve Sbírce zákonů.

Celý proces zpravidla trvá více než rok a až do doby schválení návrhu zákona vládou je veškerá odpovědnost za legislativní proces v rukou zpracovatele – tedy legislativního týmu, v našem případě složeného ze zaměstnanců ministerstva. Připomenu však praktickou zkušenost s velmi potřebnou tzv. euronovelou zákona, kdy nepřijetím hrozí podnikatelům nebo i České republice velké škody. To lze zvládnout za podmínky, že Poslanecká sněmovna se uvolí schválit zákon již v prvním čtení, v době do dvou měsíců. Tento postup byl s úspěchem použit při odložení účinnosti vybraných ustanovení nařízení Evropské unie č. 1371/2009,

o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě, což bylo provedeno zákonem č. 377/2009 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách.

## **Jste mužem kompromisu – s ohledem na připomínková řízení? Máte nějakou hranici, kam už necouvnete?**

Bez kompromisů v oblasti legislativy jak na straně zpracovatele, tak i příštích uživatelů právní úpravy (připomínkujících míst) se prakticky nelze obejít, bez ústupků na jedné nebo druhé straně by často nebylo vůbec možné přijmout nějaké výsledné řešení. Určitou hranicí, kterou nelze překročit, je stanovený legislativní záměr, popřípadě význam a účel právní úpravy Evropských společenství, která se převádí do českého právního řádu.

Největší komplikace v připomínkovém řízení mnohdy představuje hájení lokálních zájmů, násobené nechtí ke kompromisu či uznání jiných argumentů ze stran připomínkujících míst.

## **Jsme u nás v něčem specifičtí?**

Česká republika zcela nepochybně patří mezi první z „postsocialistických“ států, které reagovaly na právní změny a požadavky EU,

vyjádřené v základní směrnici 91/440/EHS o rozvoji železničních podniků společností.

**Lze zákonem přimět potenciální zákazníky, aby upřednostňovali železniční dopravu?**

Zastávám názor, že přímým nařízením v zákoně nikoliv, protože by to byl značný a nedovolený zásah do svobody podnikání. Stát má však jiné nepřímé nástroje k podpoře veřejné dopravy, především v oblasti daňové, včetně rozšíření výkonového zpoplatnění užívání silnic a dálnic, nebo je možné zavést vhodný systém dotací k podpoře železniční nákladní dopravy. Dále lze zavést systém regulovaných přepravních tarifů s veřejnou podporou či podporovat rozvoj dopravní cesty dráhy. Poskytování veřejné podpory však musí být prováděno v souladu s právní úpravou Evropské unie, popřípadě po jejím schválení.

**Jak probíhalo, s ohledem na legislativu v dopravě, rozdělení republiky a posléze vstup do Evropské unie?**

Rozdělení republiky samozřejmě ovlivnilo a nutně vyvolalo rozdělení československé železnice, z čehož vyplynula nutnost upravit právní podmínky podnikání nově vzniklého národního železničního podniku, kterým byly České dráhy, státní organizace.

Státní organizace České dráhy působila podle samostatného zákona č. 9/1993 Sb., o Českých dráhách od 1. 1. 1993 až do realizace transformace železničního systému v České republice, tedy do vytvoření akciové společnosti České dráhy a státní organizace Správa železniční dopravní cesty k 1. 1. 2003.

Transformační proces byl upraven samostatným zákonem č. 77/2002 Sb., s účinností od 1. 3. 2002. Chtěl bych zdůraznit, že potřeba upravit právní postavení, majetkové poměry i předměty činnosti a organizační strukturu nového národního železničního podniku České republiky po rozdělení státu a zajistit další transformaci Českých drah podle zásad evropského práva vyvolalo rozsáhlé požadavky na rozsah legislativních prací, které lze srovnat s rozsahem prací na legislativní úpravě samotného zákona o dráhách. Právní úprava v zákonu o dráhách však stále podléhá dalšímu vývoji, zejména v souvislosti s potřebou přijímat stále se vyvíjející právní úpravu Evropského společenství v oblasti železnic. Do konce roku 2009 byl tak zákon o dráhách novelizován celkem sedmkrát.

**Existuje u nás dopravní politika státu? Co ji charakterizuje?**



**JUDr. Jaroslav Soušek**

Narodil se 1. června 1946. V roce 1965 absolvoval Střední průmyslovou školu železniční v České Třebové, obor „Provoz a ekonomika železniční dopravy“. V roce 1965 nastoupil k ČSD, kde pracoval ve funkcích výpravčí a náměstek náčelníka železniční stanice. V letech 1975–1980 absolvoval dálkové studium na Právnické fakultě Univerzity Karlovy v Praze s diplomovou a rigorózní prací na téma: „Dráhy jako subjekt správního práva“. Od roku 1982 do roku 2009 pracoval na Federálním ministerstvu dopravy/ Ministerstvu dopravy ČR, v posledních deseti letech působení na MD jako ředitel odboru drah, železniční a kombinované dopravy. Dnes externě působí na Dopravní fakultě ČVUT Praha a nadále spolupracuje s různými dopravními institucemi a společnostmi při aplikaci dopravního práva na dráhách a při řešení právních záležitostí, týkajících se drážní problematiky.

Česká republika má přijatou dopravní politiku, jejíž záměry jsou vyjádřeny v řadě dokumentů. Materiál „Dopravní politika České republiky pro léta 2005–2013“ schválila vláda na svém zasedání dne 13. července 2005 usnesením č. 882. Materiál byl předložen vládě Ministerstvem dopravy po projednání se všemi resorty, profesními, zaměstnavatelskými svazy a veřejností.

Dopravní politika je základním strategickým dokumentem pro sektor dopravy a deklaruje, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy musí učinit na základě mezinárodních závazků, co chce učinit z pohledu společenských potřeb a může učinit s ohledem na finanční možnosti.

Cílem Dopravní politiky je sjednotit podmínky na dopravním trhu a vytvořit podmínky zajištění kvalitní dopravy v rámci

udržitelného rozvoje. Hlavními prioritami Dopravní politiky je zajištění:

- rovných podmínek v přístupu na dopravní trh,
- kvalitní dopravní infrastruktury umožňující hospodářský růst,
- financování v sektoru dopravy,
- dopravního sektoru,
- podpory rozvoje dopravy v regionech.

Na uvedené priority navazují specifické cíle a konkrétní opatření k jejich realizaci.

Díky schválení tohoto dokumentu jsou vytvořeny základní předpoklady pro čerpání prostředků z fondů EU v programovacím období 2007–2013. Dopravní politika rovněž sehrává významnou roli při tvorbě práva ČR.

**Co se zákony podařilo vyřešit a v čem je legislativa ještě nedokonalá?**

Zákon o dráhách nastavil základní pravidla pro podnikání na dráhách a dalšími dílčími novelami postupně převzal železniční právní úpravu Evropských společenství, kterou se Česká republika jako člen společenství zavázala převzít. Právní řád nezůstává zakonzervovaný, pochopitelně se dále rozvíjí a musí absorbovat regulaci nových společenských požadavků a činností.

Protože společenský vývoj zpravidla předbíhá potřebu regulace, nemůže být právní prostředí nikdy dokonalé, vždy reaguje na společenské potřeby. Proto lze konstatovat, že tvorba právní úpravy ve věcech drah (zákony, nařízení vlády, prováděcí předpisy) je v podstatě nikdy nekončící legislativní proces.

**Jak je to s vlaky vysokých rychlostí v ČR dnes a jak vidíte budoucnost?**

Když se v naší republice zvažovala výstavba tranzitních železničních koridorů, řešilo se, zda s ohledem na existenci traťových oblouků s malým poloměrem stavět nové trasy nebo využít těch dosavadních. Zvítězila druhá varianta s tím, že se traťové oblouky jen mírně „narovnaj“ a nakoupí se naklápěcí soupravy, jimiž se umožní rychlost vlaků do 160 km/h. Vyšší rychlosti by znamenaly nejen novou právní úpravu, ale především výrazné a nákladné technické zásahy, např. odstranění úrovňových křížení, úpravu trakční sítě, kolejového svršku, výhybek atd. Zatím nám rychlost 160 km/h bude stačit i s ohledem na okolní státy.

Připravují se samozřejmě i nové trasy pro vysoké rychlosti, jako třeba diskutované spojení tzv. berounským tunelem ve směru na Plzeň a Norimberk. Tam se už musí počítat s rychlostmi obvyklými na vysokorychlostních tratích v Evropě.

**Čím se liší práce na tvorbě zákonů pro osobní a pro nákladní dopravu?**

Nákladní doprava se zpravidla odvíjí výhradně na principu tržních mechanismů a obchodně-závazkových vztahů. Osobní doprava je více regulována a jízdné je často věcně usměrňováno jako součást sociální politiky státu. Osobní doprava je také zpravidla dotována z veřejných rozpočtů a je provozována na základě smluv o závazcích veřejné služby. Pro nákladní dopravu platí obecné obchodně-závazkové vztahy, v osobní dopravě se používají zásady občanského práva; práva a povinnosti cestujících i dopravců jsou více regulovány, a to i na úrovni evropského práva. Tyto odlišnosti musí být pochopitelně respektovány i při tvorbě příslušné právní úpravy, která pro osobní dopravu je zpravidla rozsáhlejší, tedy i obtížnější. V nákladní dopravě ve větší míře než v dopravě osobní je třeba věnovat vyšší pozornost podmínkám přepravy nebezpečných věcí, které jsou upraveny mezinárodní smlouvou, již je Česká republika vázána.

**A co stále skloňované nerovné podmínky mezi silničními a železničními dopravci?**

To je problém, který nedokáží zatím efektivně řešit ani orgány Evropské unie, natož aby byly řešeny komplexně v České republice. U nás se přesto snažíme především daňovým opatřením zvýhodňovat železniční dopravu, avšak výhody silniční dopravy oproti železniční jsou stále výrazné. Přímé náklady na přepravu po silnicích jsou výrazně nižší než u železnice. Železniční dopravce musí zaplatit cenu za použití železniční dopravní cesty za každou jednotlivou jízdu. U silnice to tak není, silnice je totiž věc veřejná. Chcete-li jí použít pro podnikání nebo pro soukromé účely, nepotřebujete na to žádné povolení, přístup na silniční dopravní cestu není regulován tak, jak je tomu u železnice.

Železnice má však své místo při přepravě velkého množství nákladů na větší vzdálenosti a vyžaduje podporu při budování logistických center a vleček, čemuž stát i prostřednictvím evropských rozvojových programů v současné době napomáhá.

**Jak se díváte na určité tendence některých železničních dopravců, tzv. vyzobávání rozinek?**

V nákladní dopravě by většina železničních dopravců chtěla přepravovat ucelené vlaky přes celou republiku. To je jistě lukrativní; ale manipulační vlaky, jednotlivé vozové zásilky, rozřazování v jednotlivých železničních stanicích po dvou třech vozech - to by klidně nechali Českým drahám.



V osobní dopravě je přitažlivé postavit luxusní expres, Pendolino, nejlépe z Berlína do Vídně a podobně, nebo provozovat drážní osobní dopravu na lukrativní trati, kde je zaručena pravidelná frekvence cestujících; ale „hoblovat“ po regionálních tratích s Regionovou a sbírat cestující po jednotlivcích - to rozhodně není výdělečné. A právě proto zavedla Evropa směrnici o závazcích veřejné služby v osobní dopravě, kdy v případě ekonomické nevýhodnosti vedení konkrétního vlaku je železničnímu dopravci poskytována úhrada tzv. prokazatelné ztráty. Jde především o vlaky, kterými je zajišťována základní dopravní obslužnost a uspokojovány přepravní potřeby obyvatel. Při uzavírání takovéto smlouvy musí být přihlédnuto k delší platnosti smlouvy, než tomu bylo doposud, především s ohledem na nezbytnost investic do vozidlového parku. Dlouhodobé smlouvy umožňuje a podporuje Evropská unie.

**Abychom nebyli stále jen v zajetí vaší profese, železnice a práva: jaké máte koníčky?**

Asi vás trochu zklamou, ale mým hlavním hobby je právo, to je pro mě potěšení i relax. Ale zajímá mě i dobrá vážná hudba, beletrie a rád si ještě i dnes, ve svém věku, zalyžuju. A taky mám zahrádku, která mi přináší oddech i radost.

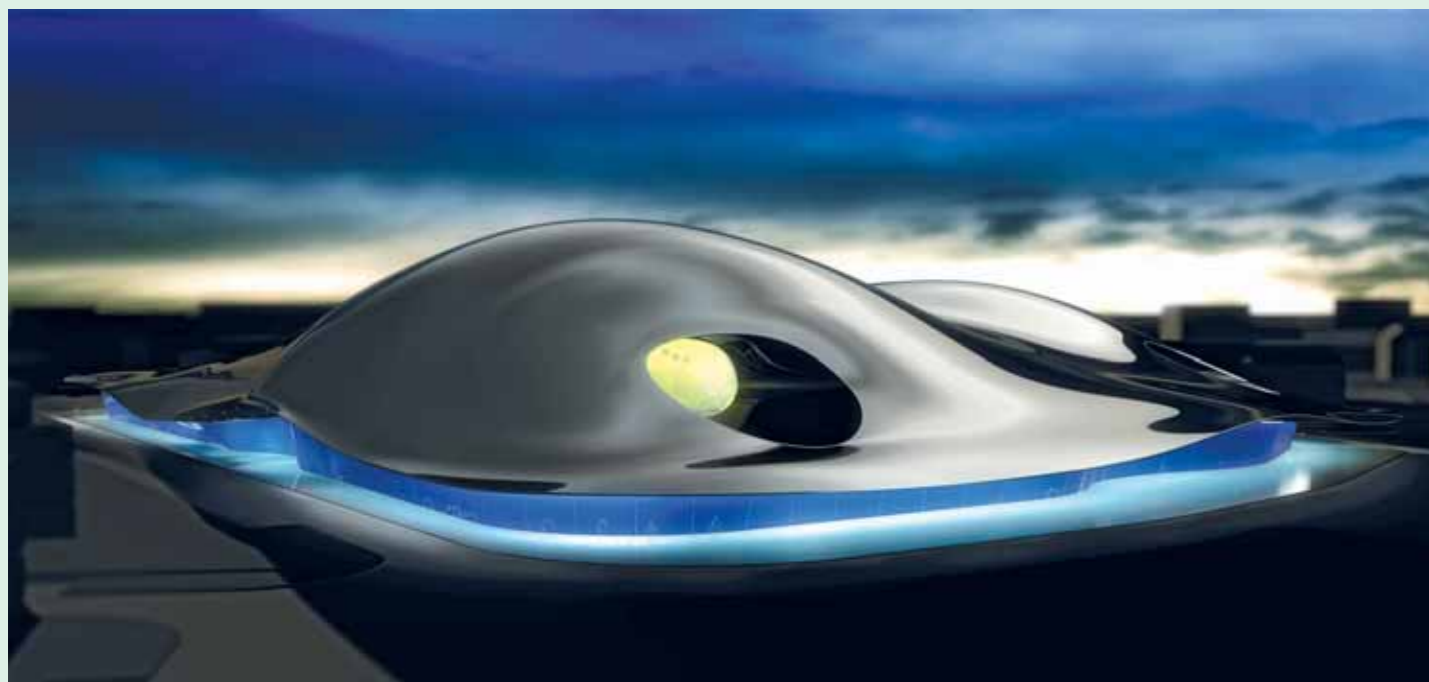
**Co byste do budoucna přál železnicím, železničářům, přepravním a cestujícím?**

Železnice se dnes dostala do úplně nových podmínek, zcela jiných, než před dvaceti třiceti lety. Protože jsem s ní pořád svázán onou pupeční šňůrou, přeji jí, železničářům i přepravním z celého srdce, aby naše železnice byla nejméně tak úspěšná, jako byla před sto lety, aby prosperovala a dále se rozvíjela. A cestujícím? Aby se kultura cestování dostávala na stále vyšší, současným potřebám odpovídající úroveň.

## Léto ve znamení Jana Kaplického / A summer in the name of Jan Kaplický

**Rok uplynul od tragické smrti legendárního českého architekta, držitele prestižní Stirlingovy ceny. Osud Jana Kaplického a jeho staveb letos veřejnosti přiblíží velká výstava a dokumentární film.**

Takřka současně spatřily světlo světa dva projekty dokumentující život a tvorbu architekta Jana Kaplického. Pro galerii DOX připravili Kaplického bývalí spolupracovníci a přátelé, designér Alan Záruba a architekti Eva Jiřičná a Ivan Margolius velkou retrospektivní výstavu. Režisérka Olga Špátová navíc uvedla svůj dlouho očekávaný dokumentární snímek Oko nad Prahou o osudu kontroverzního projektu Národní knihovny. První velká světová retrospektiva projektů Jana Kaplického proběhla před rokem v londýnském Design Museu. Výstava Jan Kaplický - Vlastní cestou, která se koná od dubna do srpna v holešovickém Centru současného umění DOX, má za cíl představit osobnost a dílo Jana Kaplického v co nejširším uměleckém kontextu. Od architektonických modelů, včetně projektu pražské Národní knihovny či českobudějovické koncertní síně, přes šperky, kolekci nábytku a nádobí, kterou Kaplický navrhl pro italskou firmu Alessi, až po šaty vytvořené ve spolupráci s módním salonem Leeda. ●



A year has passed since the tragic death of the legendary Czech architect, holder of the prestigious Stirling Prize. The story of Jan Kaplický and his buildings will be the focus of a large exhibition and documentary this year. ●



# Jednání povedeme společně / We'll conduct the negotiations together

**Nově jmenovaného pražského arcibiskupa jsme navštívili ještě v jeho hradeckém působišti. Mluvili jsme o jeho životní pouti i o tom, co ho čeká na Hradčanech. Překvapivě vidí obrovskou příležitost v tom, co jiní hodnotili jako naprostý neúspěch.**

**We visited Prague's newly appointed archbishop in Hradec Králové and spoke to him about his life's journey and what he can expect in Hradčany. Surprisingly, he sees great opportunity in something that others see as an absolute failure.**

TEXT / TEXT BY ALEŠ BLUMA A VOJTĚCH PROBST, LITERÁTNÍ NOVINY FOTO / PHOTO BY ARCHIV / ARCHIVE

***V roce 1968 jste vstoupil do tajného noviciátu dominikánů. O co šlo?***

Bývalý provinciál dominikánů Dr. Habán byla osobnost svým věhlasem srovnatelná s dnešním Tomášem Halíkem. Přes kontakty v NDR vypracoval plán tajného obnovení dominikánského řádu. Původně se mělo konat v Lipsku, nakonec se vše odehrálo v Chlumu sv. Máří na Sokolovsku. Signifikantní bylo, že když jsme dokončili obláčku (jste oblíkán a dostáváte jméno), pustili jsme si německou televizi a tam jsme se dozvěděli, že toho dne, tj. 5. ledna 1968, byl v Praze generálním tajemníkem strany zvolen Alexander Dubček. Po zkušenostech z Trnavy jsem si uvědomil, že přichází výrazná změna. V letech 1968 až 1970 jsme byli tolerováni, a to na základě výnosu generální prokuratury, který však přišel až po okupaci. Reformní komunisté se totiž k národu i církvi přiklonili spíše až pak. Předtím váhali, mnozí z nich se báli, jak celý vývoj dopadne. Vytvářeli jsme úzké komunity na farách, to však skončilo, když část z nás byl odebrán státní souhlas a vydali jsme se do továren. Snažili jsme se jakousi formou dominikánského života žít dál.

V Plzni jsme například působili u manželů, kteří nám umožnili bydlet s nimi. Na oko



jsme byli nájemníky, později dokonce spolupodílníky domu, kde jsme měli v suterénu kapli. Pracovali jsme ve Škodovce, já se ve volném čase věnoval výchově řádového dorostu, sepisoval jsem studijní program. Abychom se nedostali do slepé uličky, spolupracovali jsme s Polskem - polští dominikáni se účastnili zkoušek, překládali jsme jejich učebnice. Ti,

kteří se připravovali na kněžství, jezdili i do Lipska, kde byli v noci v klášteře svěceni.

Nebyli jsme sami, kdo se touto cestou vydal. Největším organizátorem byl liberecký františkán Bárta, takže jsme materiály chystali i pro ostatní řehole. Tím jsme se dostali i k samizdatu. Nechyběly ani zajímavé epizody. Jedno školení jsme prováděli v bytě jedné dcery, která se provdala za věřícího člověka - majora Státní bezpečnosti. Měl na starosti církevní politiku v ČSSR, v kooperaci se sovětskou KGB.

***Nakonec vás ovšem za tyto aktivity zavřeli v roce 1980 na Bory.***

My jsme tušili, že tento okamžik musí přijít. Když v Polsku vznikla Solidarita, trochu jsme ztratili ostražitost. K tomu se připojila návštěva dvou kněží z východního Německa, z nichž jeden nijak nerozlišoval církevní zákonodárství NDR a ČSSR. Některé názory byly v NDR normální, ale u nás se říkat nesměly. Tyto výroky se pak staly záminkou k domovní prohlídce, která mě zastihla in flagranti - našli u mě plný kufr samizdatu. To už se nic moc zapírat nedalo, ale u soudu jsem aspoň žádal, abych byl souzen jako ten, kdo to všechno napsal.

### **Vybavíte si ještě, s kým všim jste na Borech seděl? Tam se tři roky po Chartě musela sejít vzácná společnost.**

Jeden z těch, kteří mě zatýkali, mi říkal: „Udělalí jsme velkou chybu, že jsme vás dali do takového opozičního trustu.“

V té době se tam sešlo vedení Charty 77 – Václav Havel, Jiří Dienstbier, Albert Černý. Byl tam uvězněný i bývalý ministr zahraničního obchodu Ing. Václav Valeš, který se pak stal místopředsedou vlády těsně po listopadu. Rovněž tam byli i katoličtí aktivisté Josef Vlček, František Lízna a další. Ale ne jsem teď schopen všechny z hlavy vyjmenovat. Z chartistů bych měl uvést také plukovníka Zbyňka Čerovského.

### **Jak byste shrnul proměnu společnosti od pádu komunismu?**

Proměnila se velice, a protože jsem optimista, tak bych řekl, že v mnoha případech k dobrému. Možnosti vzdělání jsou velké a nekladou se v něm překážky nikomu. Stejně tak je to s možností informovanosti – s přístupem k médiím, novinám, knihám. Možnost cestovat, studovat v zahraničí, pobývat tam na stážích – to jsou věci dříve neuvěřitelné a musí se projevit.

V církvi jsme v prvním desetiletí pocítili jistou ztrátu. Odešla velká část lidí, kteří s námi předtím pracovali na legální i pololegální úrovni. Ne že by se vytratil z církve, ale odešli na univerzity, do administrativy nebo státní správy. Začali se uplatňovat ve svých povoláních, ale tím v onom prvním desetiletí církev nesmírně zeslábla. Z druhé strany církev zeslábla aktivitami kolem navrácených církevních objektů, když musela zajistit jejich generální rekonstrukci. Byli jsme zkrátka personálně oslabená struktura a navíc jsme se museli zabývat záležitostmi dosti materiálními. A ještě k tomu bez zkušeností. My dominikáni jsme byli organizováni na ilegální strukturu a z ilegálního převora se náhle stal převor legální se starostmi o rozlehlou budovu. Po půl roce za mnou přišel a řekl: „Nezlob se, já to nemůžu dělat – to jsou jen opravy, účty, a já přeci jsem svým povoláním někdo úplně jiný.“

Velká fluktuace panovala i na farách. V rámci rehabilitace nastoupili na určitá důležitá místa kněží, kteří dvacet, třicet let neměli možnost veřejně působit. Chtěli navázat tam, kde kdysi přestali, ale trend doby už byl jiný. Dnes však vidím příliv nových sil. Tam, kde byl dříve ve farnosti jeden vysokoškolač, dnes se skládá polovina věřících z absolventů nebo vysokoškolských studentů.

### **Církvi dnes mnoho kněží chybí, mnohé farnosti se slučují, navíc mezi nimi chybí i osobnosti. Co s tím?**

Myslím, že je to optický klam. V rámci své práce se zabývám hodně statistikami, navíc jsem spravoval dvě diecéze, takže můžu říct, že počet kněží je o 15 procent vyšší, než byl v roce 1990.

### **Čeká vás nepopulární otázka restitucí. Má církev představu, jak zrestituovaná majetek udržet v provozu?**

Hrubou představu má. Restituce se táhnou již dlouhou dobu. S panem kardinálem Vlčkem jsme o tom debatovali po papežské návštěvě, kdy mi trochu pesimisticky vypočítával, co všechno se nepovedlo. Já tvrdím, že se to nemělo povést. Nebylo to ani v jeho moci – je potřeba, aby dozrál čas. Nepožádáme restituci církevního majetku ve smyslu naturálním, my hovoříme o majetkoprávním narovnání.

Poslední jednání, která proběhla v roce 2008, leckdo označuje za naprosto neúspěšná. Já se těchto jednání účastním od 16. prosince 1989, ale ono poslední považuji za historické. I kdyby se už za mého života nic dalšího v tomto směru nepodařilo, i tak se podařilo mnoho. Poprvé dokázaly zasédnout za stůl všechny křesťanské církve v této zemi spolu s Federací židovských obcí, podali jsme si ruce a shodli jsme se. Nejen že jsme se usmířili, ale dohodli jsme se, že se budeme dělit.

Jde o to, aby všechny křesťanské církve, a podobně i Federace židovských obcí, mohly v této zemi žít a pracovat. Na objednávkou ministerstva kultury byl proveden odhad hodnoty majetku, který tvoří společný základ, nezávislou anglickou realitní kancelář. Vysoká škola ekonomická pak odhadla jeho výnos na 3,1 miliardy korun. Porovnejte to s tím, že všechny výše jmenované církve dohromady dostávají od státu 1,3 miliardy ko-



run. Musím tedy konstatovat, že nežiji z peněz daňových poplatníků, kteří nechtějí mít s církvemi nic společného. Naopak můžeme říci: I my přispíváme. Nejenom tím zbývajícím prořadem, ale daně platíme také, jako každý občan tohoto státu, a z našich daní se také financuje leccos, s čím nesouhlasíme.

Co se majetkoprávního narovnání týče, shodli jsme se, že další jednání povedeme společně. Podle podepsané, ale dosud neratifikované smlouvy mezi Českou republikou a Vatikánem má toto narovnání proběhnout tak, aby nepoškodilo ani jednu stranu – aby vskutku bylo ku prospěchu celé společnosti. To jsou výchozí body. Přejde čas a budeme o nich dále jednat.

### **Při všem úřadování, které máte za sebou v hradecké diecézi a které vás čeká v Praze, máte čas na duchovní život mimocírkevní? Tedy na kulturu – divadlo, film, beletrii?**

Svou službu nepovažuji jen za kancelářskou a papírování, které ani nejsou mým povoláním. Kdybych neměl skvělý sekretariát a výkonnou kancelář, pak by to tady vypadalo opravdu špatně. Ale součástí mého povolání je také účastnit se života mých spoluobčanů, to znamená i zajít do divadla, na koncert, někdy i sportovat, ačkoli sportovně věru nevypadám a ani mi na sport nezbývá mnoho času. Navíc kolo, na kterém jsem se snažil vylepšit svou linii, mi bylo ukradeno. Kultura mi zejména slouží jako relaxace a duchovní odpočinek. Jenom administrativou se žít nedá.

### **Co rád čtete?**

Na prvním místě čtu Bibli, protože Bible je kniha knih, próza i poezie, náboženská i historická literatura. Je v ní všechno. Ale je třeba číst i další věci, osobně preferuji literaturu odbornou, zejména historickou nebo regionální. Ta je pro mne důležitá kvůli kontaktu s lidmi, v nejširším slova smyslu. V beletrii jsem člověk konzervativní, často se spíše vracím k tomu, co jsem již četl a sleduji souvislosti.

### **A z beletrie konkrétně?**

Zde mě zajímají hlavně autoři renouveau catholique: Julien Green, François Mauriac, Paul Claudel, Charles Péguy a další. Nebo literatura z anglického prostředí, ať už starší autoři jako Charles Dickens, nebo zejména románová tvorba Grahama Greena. To jsou romány, které neutíkají od života, ale také neutíkají od teologie. Jsou pro mě inspirací. Se školní teologií je to jako se školou obecně – méně si všímá problémů současných, kdežto literatura a někdy i poezie se na ně dokáže zaměřit.

Z českých autorů mě oslovuje hlavně Jaroslav Durych, a to nejen z důvodů regionálních. Úvodní stránky jeho Bloudění jako kdyby popisovaly situaci po roce 1989, se všim všudy. A pak mám ještě rád skupinu jakýchsi až proroků – Zahradníček, Renč a podobní.

### **Zkoušel jste sám psát poezii?**

To byly jen pokusy, se kterými bych opravdu nemohl vyrukovat. Pochopitelně vznikly v pubertě. Měl jsem obrovské štěstí, že jsme na gymnáziu zažili ještě gardu starších profesorů. Měli klasický základ, jedinečné vzdělání. Jedním z nich byl profesor Karel Otčenášek, který mi dal vhléd do literatury, jako první mi představil mnoho ruských autorů. Člověk tehdy k ruštině cítil odpor, ale když jsem pak četl Dostojevského, byl to pro mne zážitek, na který nezapomenu. Ta díla jsou stále živá. V originále jsem si koupil Puškina, a když jsem byl v Jáchymově, musel jsem ho schovávat, protože mě ministranti považovali za kolaboranta.

### **Tradice katolické literatury u nás bývala silná, dnes tu žádná takové hnutí nenajdeme.**

Až mě to překvapuje. Určitá skupina katolických intelektuálů se shromažďuje kolem Souvislostí, na Moravě paní Kotrlá vydává Akord, což je však záležitost dvou tří lidí. Centrum pro studium demokracie a kultury vydává velice kvalitní časopis Kontexty. Ale žádná výrazná, silná skupina se nevytvořila. Má to několik důvodů – jedním z nich je decimace prostředí katolické církve po roce 1969. Personální deficit jsme doháněli překlady. Pak je tu velký generační přelom. Tím, že byla teologie vykážána do Litoměřic, teologové nevstupovali do kulturního prostředí. Inspiraci v křesťanství a jeho příběhu hledají daleko častěji výtvarní umělci nebo hudebníci. Ale v literatuře tu čtyřicet let chybí platforma.

### **Ve 20. století tu každá generace prožila svůj boj na občanském poli. Jaké je dnešní hlavní téma?**

Je tu jedna otázka, která se občas vrací zejména v literatuře, a to je hledání smyslu života. Hledání naděje. Vzhledem k tomu, že naše společnost je velmi sekularizovaná, spousta potíží, se kterými se dnes a denně setkáváme, je dána demotivací. Koneckonců i problém finančních podvodů a podobných jevů má základ v přesvědčení velké části lidí, že právě peníze jsou cestou k nalezení jakéhosi hlubšího životního smyslu.

Výňatek z rozhovoru, jehož plné znění najdete v Literárních novinách 15/2010. ●

## **Dominik Duka, Archbishop of Prague**

Prague's newly appointed Archbishop Dominik Duka indicated several areas which he considers key for his tenure in Hradčany. One of them is greater openness on the part of the Church toward young people and society in general. These words sound credible coming from a man who was incarcerated at Bory prison in 1981-1982 for his influence on young people. Unfortunately, however, the new archbishop will face tasks that will not boost his popularity, including resolving disputes over Church restitution and St. Vitus Cathedral. These will also complicate another of this high Church official's role – to express views loudly and clearly on public matters. Dominik Duka is considered a skilful diplomat with political contacts especially in the ODS. It would be more appropriate, however, if instead of politicking he could give the public an idea of how the Church would make use of the restituted property and how such restitution would benefit society as a whole. ●



# Jak neztratit v Číně tvář / How not to lose face in China

**Scott D. Seligman: Čínská obchodní etiketa**  
**Scott D. Seligman: Chinese Business Etiquette**

TEXT / TEXT BY JANA SOPROVÁ FOTO / PHOTO BY ARCHIV / ARCHIVE

Na pultech se ocitla pozoruhodná a velmi potřebná kniha Chinese Business Etiquette – Čínská obchodní etiketa s podtitulem Průvodce protokolem, společenským chováním a kulturou v Číně. Jejím autorem je Američan Scott D. Seligman, který dlouhodobě žil v Číně a tato kniha je rozšířenou verzí jeho předchozího titulu Dealing with the Chinese.

Vzhledem k ekonomické síle Číny na světových trzích se ukazuje stále potřebnější naučit se s lidmi z této oblasti světa jednat, což není díky mnoha rozdílnostem vždy jednoduché.

I když se svět mění, a jak sám autor v závěru poukazuje, mnohá pravidla už nejsou zdaleka tak striktní jako kdysi a etiketa se sbližuje se západním způsobem jednání, mnohé zůstává dosud zahaleno tajemstvím.

Tento průvodce nenabádá lidi z ostatních částí světa, aby přejali čínské zvyky, ale snažili se pochopit alespoň základní pravidla, která mohou ulehčit společenské styky, a tím se vyhnout zbytečným nedorozuměním.

Nejde jen o to naučit se jazyk (vzhledem k obtížnosti čínštiny se to podaří jen těm nejzdatnějším lingvistům), ale stát se vnímavější především k nonverbální stránce projevu, určitým rituálům a pravidlům, které jsou pro tuto zemi přirozené. Temperament a filozofické základy (především konfucióvské) můžeme přijmout a pochopit jen do určité míry, ale alespoň rámcový přehled může v mnohém pomoci – nejen obchodníkům.

Pokud tedy chcete poznat, jak důležité jsou v čínské etiketě např. pojmy kuan-sin (guanxi), tedy konexe, chou-men (houmen), zadní dvířka, tan-wej (danwei), pracovní kolektiv, mien-c' (mianzi), tvář, li-tie (lijie), jemné umění zdvořilosti, právě tato kniha vám to pomůže srozumitelně objasnit.



Kniha je rozdělena na třináct kapitol – s návodnými názvy Protokol v širších souvislostech, Navazování kontaktu, Seznamování a pozdravy, Některé základní kulturní rozdíly, Li-tie, jemné umění zdvořilosti, Obchodní schůzky, Vztahy k cizincům, Čínský banket, Dárky, Kuan-si, olej pro čínský motor, Mien-c' neboli Tvář, Jak v Číně dosáhnout svého, Číňané vašimi hosty. Každá z částí má několik podkapitol a na závěr rekapitulaci, která v bodech shrnuje nejdůležitější poznatky z konkrétních kapitol.

Ke konci je také připojen Průvodce čínskou fonetickou transkripcí a výslovností, Transkripční tabulka a Slovníček čínských výrazů použitých v knize.

I když autor poukazuje na to, že čínská etiketa se proměňuje jako stále tekoucí

řeka, a mnohé z toho, co je napsáno, už nemusí být pravda; základní fakta zůstávají (a pravděpodobně zůstanou navždy) nezměněna. Paměť národa a tisícileté předávání zkušeností z generace na generaci se nemůže rozplynout jen tak.

A na závěr si vypůjčím pár vět z doslovu autora, které vám přiblíží styl, jakým je kniha psána. „Celá tato kniha je o rovnováze. Na jedné straně jde o to, aby lidé pochopili odlišné vzorce chování a dokázali se jim přizpůsobit, jakkoliv je někdy mohou považovat za příliš blahosklonné, podivné, směšné, servilní, neupřímné, kontraproduktivní nebo vysloveně nesnesitelné. Na druhé straně jde však i o to, aby člověk zůstal sám sebou, tedy aby se nezpronevěřil vlastní kulturní tradici a hodnotám a držel se těch nejlepších z nich. Dosáhnout této rovnováhy je obtížné, avšak chcete-li v Číně uspět, musíte se o to pokusit. Pokud se totiž vychýlíte na jednu či druhou stranu, daleko nedorazíte. Šanci na větší úspěch nemá v Číně nikdo, kdo se alespoň nenaučí číst signály, které Číňané vysílají. To, co zůstává nevyřčeno, je stejně důležité jako to, co vyřčeno je, přičemž mnohé napoví i způsob, jakým se to vyjádří...“

**A** noteworthy and much needed book has appeared on the shelves of bookstores – Chinese Business Etiquette: A Guide to Protocol, Manners, and Culture in the People's Republic of China. Its author is American Scott D. Seligman, who spent many years in China and this book is an expanded version of his previous title, Dealing with the Chinese.

# Tenisový turnaj čtyřher ČD Cargo 2010 / ČD Cargo 2010 tennis doubles tournament

**6.** ročník tradičního tenisového turnaje uvítal především zákazníci a obchodní partneři společnosti ČD Cargo a zástupce pořádající společnosti. Organizačně zajišťoval Odbor marketingu a komunikace ČD Cargo ve spolupráci s realizační firmou I.S.C. Sports.

Návštěvníky turnaje přivítal za vedení společnosti ČD Cargo provozní ředitel a aktivní účastník turnaje Ing. Oldřich Mazánek.

Letošní ročník se poprvé konal v Park Holiday Benice. Rekordní účast 42 hráčů, tedy 21 deblových párů, svědčí o vzrůstajícím zájmu a oblíbenosti tradičního turnaje.

Výsledky turnaje:

1. Imrich Sloboda + František Stručka (ZSSK Cargo Slovakia)
2. Michal Setvín + Milan Rosocha (Railsped)
3. Zdeněk Šiler + Jiří Beneš (ČD Cargo)
4. Stanislav Bradáč + Ludvík Horák (ČD Cargo)



**T**he sixth year of the traditional tennis tournament saw mainly ČD Cargo's customers and business partners, as well as representatives of the hosting company. The event was organised by ČD Cargo's Marketing and Communications Department in cooperation with the company I.S.C. Sports.

Participants and spectators of the tournament were welcomed in the name of ČD Cargo by the company's Operations Director, also an active participant of the tournament, Oldřich Mazánek.

This year's tournament took place for the first time at Park Holiday Benice. A record number of 42 players, or 21 doubles pairs, is a testament to the growing popularity of this traditional tournament. Tournament results:

1. Imrich Sloboda + František Stručka (ZSSK Cargo Slovakia)
2. Michal Setvín + Milan Rosocha (Railsped)
3. Zdeněk Šiler + Jiří Beneš (ČD Cargo)
4. Stanislav Bradáč + Ludvík Horák (ČD Cargo)





# Šaman, kouzelník, léčitel / Shaman, magician, healer

**Vědomě či nevědomě lidé věří, že mohou být schopni ovlivnit štěstí nebo neštěstí.**

**Consciously or subconsciously, people believe they are able to influence fortune or misfortune.**

TEXT / TEXT BY RAÚL CAPOTE FOTO / PHOTO BY PROFIMEDIA

**K**aždý národ nebo kultura má svůj vlastní ráz a i v lidové kultuře amerických národů existují mezi lidským a duchovním světem rozličné formy komunikace.

Samotný počátek domorodých kultur byl vždy neodmyslitelně spjat s kmenovým kouzelníkem, jemuž byly přisuzovány nadpřirozené schopnosti. Zajímavostí je, že američtí kouzelníci byli vždy na rozdíl od těch evropských považováni za osoby kladné. Rovněž tak všechna kouzla byla pouze mužskou záležitostí a s čarodějnicemi jsme se neseptkali.

Objevení amerického kontinentu a následná španělská i portugalská kolonizace

znamenaly přísun velkého množství afrických otroků, kteří s sebou přinesli svoji kulturu, božstva a kultury. Značnou roli hrála kultura Yoruba a kultura Palo Mayombe pocházející z Konga.

Kultura Yoruba splýnula s katolickou vírou a uvolnila cestu k sektě santerů, jež usiluje o kontakt s duchy „z druhé strany“ nebo s božstvy, která i oni nazývají svatými. Existuje vztah mezi svatými sekty santerů (santería) a katolickými světcí. V sektě santerů je Bůh Olodumare, svatá Barbora je Changó, svatý Lazar je Babalú Ayé, svatý František z Assisi je Orula atd. Každý svatý se vyznačuje vlastní barvitostí, rituály, pravidly

a symboly. Učení sekty santerů je obecně rozšířeno na jihu Spojených států, v oblasti karibských ostrovů a v zemích na severu Jižní Ameriky. Jejich představitelé nebo kněží se nazývají santerové a mohou jimi být muži i ženy.

Santer může být „syn“ i několika svatých a během rituálu, kdy se s nimi spojuje, vyvolává jednoho nebo více z nich, a to podle závažnosti problému, který má být projednán. Podobný santerovi je babalao nebo babalawo, avšak ten je pouze „synem“ Oruly a má schopnost číst osud pomocí tabulky kněze Ifá, což je prkénko kruhového tvaru s magickou mocí.

I když všechno začíná „nadpřirozenou“ schopností nebo něčím, co pramení z těchto „osob“, některá zsvěcení vyžadují specifický proces zaučení a tréninku. Například doba potřebná k získání hodnosti „babalao“ je mezi třemi a sedmi lety, během kterých se osoba zsvěcuje do rituálu dotazování na osud a život jiných osob. Pro kněze Ifá je základním pravidlem ctnost, jež musí vyplývat ze tří hledisek: upřímnost, laskavost a spravedlnost.

I náboženství Palo Mayombe přijalo katolické vlivy, ale také si zachovalo své původní duchovní ochránce dovezené z Afriky. „Palo“ v překladu znamená stromy a toto

přesvědčení pochází z africké víry, ve které je svět obývaný duchy, žijícími v posvátných stromech. Tato víra rovněž zahrnuje duchy vod, předků, mrtvých a „orishas“. Při přijetí nového člena se koná duchovní porada, která určí, zda duchové víry tuto osobu přijmou. Nezbytným požadavkem ale je, že zvolená osoba nesmí být homosexuální.

Praktikování „palo“ provádí palero nebo palera, tedy kněz i kněžka tohoto náboženství. Moc duchů ovládá palero v La Prenda nebo Nganga, kde je posvěcená železná nádobka, jež se naplní různými věcmi, jako jsou kosti, prach mrtvých, kůly, posvěcené rostliny a jiné, které umožňují komunikaci

s duchy. Náboženské metody se pomocí obětí, darů a magických postupů soustředí na moc využití těchto duchů pro uskutečnění světských nebo duševních cílů.

Jak sekty santerů, tak sekty „palo“ (paleros) pracují s duchy světla (s dobrými) nebo duchy temnot (se zlými). Praktikanti této víry však říkají, že zlo vyvolávají hlavně „paleros“, protože jejich duchové jsou silnější a používají pro své účely především duše mrtvých, rozličné síly přírody, krev zvířat a v některých případech i krev lidskou. „Palo“ se praktikuje na celém světě. Nejvýznamnější představitelé jsou v Brazílii, na Kubě a ve Spojených státech, avšak



nejhrozivější sekta santerů je sekta na Haiti, a to pro své obskurní praktiky se vytýmí a mrtvými.

Jiným typem projevu spiritismu je fenomén vyvolávajících spiritistů, kteří používají karty, nádoby s vodou, mušle, skořápky z kokosů a jiné pomůcky, díky nimž se spojují s duchem, který „sestoupí“ na spirituální seanci. Vykládají přítomnost a předpovídají budoucnost, duch mluví a spiritisté slouží jako překladatelé toho, co duch nebo duchové říkají. Tento druh spiritistické praxe se praktikuje ve všech zemích Ameriky a provádí se s duchy světa za účelem dosažení dobrých činů a skutků, jako je léčení nemocných, spojení osob a zlepšení spirituálního života žadatelů.

Setkáme se i s léčitelem, který je moderním ekvivalentem šamana nebo obecně

bylinkářů. Osoba, na kterou se lidé obracejí, protože potřebují fyzicky uzdravit, zbavit se zlého uhranutí nebo zcela zažehnat nějaké působení kouzla. Léčitel, vedle používání bylin a léčivých odvarů, má schopnost zlepšit duševno nemocného či spojit se duchovně s „onou stranou“. Termín léčitel je dnes velmi používaný v Latinské Americe.

V současnosti pověry ovládají naše štěstí i neštěstí, a to ještě více dnes, kdy nastává tolik změn v našem životě z důvodu ekonomické nestability, jež nás dohání do duševního i fyzického stresu a vyvádí nás z rovnováhy. Následkem toho se lidé zoufale upínají ke všem druhům víry nejen proto, aby cíleně ublížili, ale také aby si vyprosili určité blaho, odchylují se od katolického náboženství, které je převažujícím náboženstvím v celé Americe. ●

V průběhu let lidi omrzelo stále dokola a bezvýsledně prosit Boha o pomoc. Nyní se obracejí k těmto učení s vírou za účelem splnění jejich přání. Prosí o peníze, zdraví i děti, nalezení lásky, zahánění samoty a chmurů každodenního života, získání zaměstnání a o napravení hrůz, jež se dějí v dnešním světě. Vědomě či nevědomě lidé věří, že mohou být schopni ovlivnit štěstí nebo neštěstí.

Následkem těchto učení vznikly nové komerční tendence prodeje zboží, jako jsou svíčky, parfémy, masti, knihy duchovních modliteb, vegetariánské nebo přírodní recepty, audiovizuální výrobky, písně, doporučení, ozdravné a uvolňovací výuky, oděvy a ozdoby. Mezi jiným také spotřební zboží, a tak zatímco jedni se stávají přívrženci těchto učení, jiní z nich tahají peníze. ●

Various forms of communication exist between the human world and the spiritual one in the folk cultures of the American peoples. Every nation or culture has its own form. From the earliest days of emerging native cultures, there was always a tribal magician who was thought to possess supernatural powers that allowed him to even turn himself into an animal. Unlike European sorcerers, these were generally considered positive because even if they didn't achieve the desired result, they always tried to solve some specific problem. There were no witches; magic was something always done by men.

After the discovery of the American continent and its subsequent colonisation by the Spanish and the Portuguese, a large number of slaves were brought from Africa. They brought with them their African cultures and the characteristics of their tribes and religions. The cultures of the Yoruba and the Palo Mayombe from Congo predominated.

In today's world, superstitions affect our fortunes and misfortunes, all the more so at a time when there are so many changes in our lives resulting from economic instability. These changes cause psychological and physical stress and upset our equilibrium. As a result, people are embracing all sorts of beliefs, not only to cause harm, but also

to ensure a certain well-being. They are veering away from Catholicism, the dominant faith throughout the Americas.

Over the years, people have grown tired of asking God for help without seeing any results. Now they are turning to these teachings with the belief that they will help fulfil their wishes. They are asking for help in obtaining wealth, achieving love, conceiving children, dispelling loneliness and other negative aspects of everyday life, finding work, attaining good health and guarding against countless things that occur in the modern world. Consciously or subconsciously, people believe that they are capable of influencing their own fortunes. ●





## Restaurace Výtopna s netradiční obsluhou / The Výtopna restaurant with non-traditional service

Restaurace, kde vás neobslouží servírka nebo číšník, ale modelová železnice, byla nedávno slavnostně otevřena přímo v centru Prahy.



## Nezapomeňte na HAITI / Don't forget about HAITI

Doba záchranných prací již pominula, ale pomoc tato zničená země potřebuje i nadále. Podporovat projekty ADRA je možné zasláním SMS ve tvaru **DMS ADRA** na číslo **87777**.



## TransRussia / TransRussia

ČD Cargo, a. s., se na nejvýznamnějším ruském veletrhu představuje pravidelně. Ve veletržní expozici bude prezentována kompletní nabídka služeb v oblasti konvenční i kombinované nákladní železniční dopravy.



## Paralympiáda / Paralympics

ČD Cargo podpořilo výpravu paralympioniků ČR na 10. zimních paralympijských hrách. Na tiskové konferenci proběhlo hodnocení úspěšné účasti našich sportovců. Na snímku lyžařka Anička Kulíšková.



## Filmový festival Karlovy Vary / The Karlovy Vary Film Festival

Každoroční festival přivítá zejména desetitisíce mladých vyznavačů filmového umění.