

Jiří Havlíček¹

Reforma UIC – vývoj v letech 2006-2010

Klíčová slova: *UIC, reforma, železniční doprava, valné shromáždění, statut, pracovní orgán, struktura*

1. Vývoj evropského železničního trhu na pozadí historického dědictví UIC

V rámci mezinárodních aktivit je pro skupinu ČD tradičně velmi důležité zapojení do Mezinárodní železniční unie (UIC). Tato organizace má sídlo v Paříži a byla založena již v roce 1922. Jejím posláním je hlavně zajištění technické jednotnosti a interoperability jednotlivých železničních organizací v Evropě a rovněž všeobecná mezinárodní spolupráce železničních firem po celém světě. UIC se od svého počátku soustřeďovalo především na technickou stránku železničního provozu. Výsledkem tohoto snažení byly a jsou vyhlášky UIC, které jsou uznávanými a respektovanými dokumenty zajišťující běžný železniční provoz v Evropě.

Vývoj evropské železniční dopravy v posledním desetiletí směřoval k větší liberalizaci železničního trhu, v mnoha zemích došlo k rozdělení původně jednolitých železničních podniků, odčlenili se správci infrastruktury, dopravci a na trhu začali působit noví železniční dopravci, kteří nebyli nebo ani dnes nejsou členy UIC. Tato situace vedla k tomu, že i otázky železniční interoperability začaly být řešeny orgány EU a jednotlivé normy a nařízení se aplikují skrze legislativu členských států EU. Evropská komise zřídila pro přípravu a koordinaci jednotlivých dokumentů Evropskou železniční agenturu (ERA).

Reakce UIC na tento vývoj byla a je komplikovaná a ne vždy jednoznačná. Na jedné straně se UIC snažilo zachovat si svou pozici při přípravě a aplikaci železniční technické politiky v Evropě, na druhé straně hledalo i jiná pole uplatnění, především celosvětovou spolupráci železnic a výměnu zkušeností. Tyto skutečnosti se podepsaly i na historii této organizace v posledních pěti letech a vedly i k největší krizi UIC od dob jeho založení. V následujícím článku jsem se pokusil zdokumentovat toto období a popsat procesy, které se v UIC odehrávaly:

¹ Ing. Jiří HAVLÍČEK, 1956, absolvent VUT Brno, fakulta stavební, obor pozemní stavitelství, zastával na Českých drahách různé funkce v oborech infrastruktura a kolejová vozidla. Nyní pracuje jako vedoucí oddělení mezinárodních vztahů kanceláře generálního ředitele ČD a.s. Jeho agendou jsou mezinárodní aktivity skupiny ČD.

2. Výměna na postu generálního ředitele UIC - naděje na změnu

Na zasedání valného shromáždění dne **28.6.2005** byl jako nástupce odstoupivšího Philippa Roumequera do funkce generálního ředitele UIC zvolen pan Luc Aliadiere. Jeho mandát byl potvrzen na tři roky. Budoucí podoba UIC a jeho pracovních orgánů byla na programu zasedání výkonné rady o dva týdny dříve. Jednání výkonné rady však bylo poznamenáno faktem, že pan Aliadiere nebyl v tu dobu ještě formálně potvrzen ve funkci a nechtěl se k mnoha otázkám vyjadřovat. Rovněž tak na zasedání valného shromáždění byl pan Aliadiere velmi zdrženlivý a chtěl si nechat čas přes prázdniny na hlubší analýzu.

Struktura UIC se ke konci působení Philippa Roumequera změnila v tom smyslu, že namísto původních komisí a komitétů vznikla tzv.fóra. To se stalo v případě čtyř základních oblastí – osobní doprava, nákladní doprava, infrastruktura a výzkum/železniční vozidla. V ostatních oblastech přetrvало období nejistoty, neboť vedení UIC nemělo v úmyslu zřizovat další fóra a hodlalo pracovní orgány v ostatních oblastech řešit pravděpodobně jako pracovní skupiny.

Obsazení postů ředitelů odborů „železniční podniky“ (osobní a nákladní doprava) a „systém a technologie“ po panu Spielmannovi a Breitlingovi bylo rovněž odloženo na podzim.

Valné shromáždění jednalo rovněž o rozpočtu na rok 2006, vycházelo přitom z úvah o nové struktuře organizace a ze zásad maximální úspornosti, nicméně vzhledem k popsané situaci byla další diskuse odložena na září.

K dalšímu zasedání vrcholného orgánu UIC došlo dne **25.11.2005**. Zde byl dále rozpracován návrh na re-orientaci světových aktivit UIC. Na základě materiálu, který zpracoval pan Singh, dřívější president Světového výkonného výboru UIC a který byl převzat i panem Batrou, jeho nástupcem, a na základě jednání výkonné rady UIC ze dne 20.-21.10. v New Delhi, přednesli president a generální ředitel UIC první koncept re-orientace činnosti a uspořádání UIC v budoucím období. Jednalo se o to, že UIC bude transformováno do celosvětové organizace a jeho činnost bude organizována v rámci regionálních pracovních skupin. Rovněž vnitřní struktura UIC bude uzpůsobena této orientaci. Po diskusi byla informace schválena a generální ředitel byl požádán, aby celou koncepci rozpracoval a spolu s ekonomickými a právními detaily ji předložil ke schválení valnému shromáždění UIC v červnu 2006.

Pan Aliadiere představil hlavní myšlenky návrhu vnitřní struktury organizace i generálního ředitelství. Co se týče pracovních orgánů, byla navržena základní tři fóra – osobní doprava, nákladní doprava a infrastruktura. Následovat měly tzv.platformy – technika a výzkum, ERTMS, bezpečnost a životní prostředí. Všechny ostatní činnosti měly být organizovány v rámci pracovních skupin. Byla rovněž nastíněna struktura generálního ředitelství, ale zatím velmi schématicky.

V podkladech pro zasedání valného shromáždění byl rozeslán rozpočet jednotlivých projektů a aktivit UIC, světových aktivit a generálního ředitelství pro rok 2006. Valné shromáždění po diskusi materiály schválilo.

Následovalo zasedání valného shromáždění dne **8.6.2006**. Pan Sharma, náměstek generálního ředitele UIC a šéf světových aktivit UIC, seznámil účastníky jednání s výsledky zasedání výkonné rady, které proběhlo o den dříve. Byl potvrzen tehdejší trend vývoje UIC, spočívající především v transformaci UIC na celosvětovou železniční organizaci. Bylo schváleno zřízení tzv. regionálních shromáždění UIC pro oblasti Asie, Afriky, Ameriky a Středního východu, která budou mít i své samostatné podpůrné struktury (co se týče Evropy, reforma již proběhla a mělo by dojít pouze k překlopení stávajících evropských členů výkonné rady do evropského regionálního shromáždění), co se týče výkonné rady bylo odsouhlaseno její rozšíření - kromě stálých členů (dle funkcí v UIC a CER) by měla mít 19 členů, kteří budou nominováni dle jednotlivých kvót pro regiony (3 Amerika, 3 Evropa, 1 Magreb, 3 zbytek Afriky, 1 Přední Asie, 3 Střední východ, 1 Rusko, 3 zbytek Asie, 1 Austrálie a Nový Zéland).

Regionální shromáždění by mělo hrát roli koordinátora aktivit v tom kterém regionu, přičemž všechna rozhodnutí, týkající se rozpočtu, budou přijímána na úrovni valného shromáždění. Jak jednotlivé pracovní orgány (fóra, platformy), tak regionální shromáždění budou moci pouze navrhnout projekty a aktivity, které budou schvalovány na valném shromáždění. Schválení všech materiálů v definitivní podobě bylo naplánováno na podzimním zasedání valného shromáždění s tím, že nové struktury by měly být plně funkční od 1.1.2007.

Se svými vizemi příslušných útvarů vystoupili pan Sellnick, ředitel odboru železniční podniky (osobní a nákladní doprava) a pan Maffei, ředitel odboru technika/výzkum. Zdůraznili hlavně princip zaměření jednotlivých činností a projektů na konkrétní potřeby členů UIC. Rovněž struktura generálního ředitelství by měla být uzpůsobena tomuto modelu.

Co se týče rozpočtu, bylo konstatováno, že nejdůležitějším trendem je celkový pokles nákladů na UIC. Co se týče zvláštních projektů, náklady rovněž klesaly, navíc bylo již možné v jednotlivých případech od projektů odstupovat. Náklady na světové aktivity by měly zůstat na stejné úrovni (i přes ustavení regionálních shromáždění, ta by si měla své podpůrné aktivity financovat sama mimo centrální rozpočet UIC).

Zlomem v historii UIC bylo, že na tomto zasedání byly do UIC jako aktivní člen přijaty Ruské železnice (RŽD), které doposud stály stranou světových železničních struktur s výjimkou OSŽD. Z hlediska České republiky bylo toto valné shromáždění významné tím, že na něm bylo rozhodnuto o plném členství Správy železniční dopravní cesty v UIC. Tím byla ukončena platnost dosavadní smlouvy mezi ČD, a.s. a SŽDC o vzájemném zastupování a koordinaci.

3. Počátek indického předsednictví v UIC – první fáze krize

Další valné shromáždění se sešlo dne **7.12.2006**. President UIC pan Weibel a pan Aliadiere informovali přítomné o výsledcích zasedání výkonné rady, která jednala tentýž den. Byla to vlastně úvodní informace pro další bod programu – schvalování nového statutu UIC. Statut UIC doznal řady změn, souvisejících se změnou struktury UIC se zaměřením na světové aktivity. Byly zde přidány články týkající se hlavně regionálních shromáždění a jejich činnosti. Také ve vnitřních řádech byla změněna ustanovení, týkající se Světového výkonného výboru (zaniká) a jednotlivých regionálních shromáždění. Na předcházejícím přípravném zasedání se zvedla vlna odporu ze strany většiny členů UIC proti úpravě článku 13.5. statutu, týkajícího se možnosti odstoupení z jednotlivých zvláštních projektů. Vedení UIC, které se hlavně pod vlivem mimoevropských železnic snažilo zapracovat možnost rozhodnutí valného shromáždění vedoucího de facto k povinné účasti, bylo nuceno ustoupit a článek 13.5. zůstal beze změny. Na valném shromáždění byl tedy předložen seznam zvláštních projektů rozepsaný na všechny aktivní členy, ale následně bude UIC povinno vyškrtnout ze seznamu železnice, které ohlásí odstoupení z jednotlivých projektů. Pak by mělo následovat přepočtení příspěvků na projekty a finální rozpis.

Na tomto zasedání proběhla rovněž volba nového presidenta UIC na léta 2007-2008. Panu Weibelovi skončil mandát (krátce nato ukončil i svou kariéru na švýcarských železnicích SBB), a proto se s ním všichni přítomní velmi srdečně rozloučili. Na post presidenta UIC byl navržen jediný kandidát, a to pan J.P.Batra (Indické železnice), který byl také jednomyslně zvolen. Tato volba jen potvrdila změnu orientace UIC na mimoevropské aktivity a rostoucí vliv mimoevropských členů UIC. Ze zpětného pohledu lze označit zvolení pana Batry za počátek vleklé krize v UIC.

Generální ředitel UIC pan Aliadiere podal informaci o jmenování nových předsedů fór - pro Fórum nákladní přepravy to byl Ferdinand Schmidt (Rail Cargo Austria) a pro Fórum infrastruktury Andrew McNaughton (Network Rail).

Následně byl schválen rozpočet UIC na rok 2007. Pro aktivní evropské členy UIC znamenal následující: základní příspěvek (dříve základní a světový, nyní základní, rozvojový a regionální-evropský) se v zásadě nezměnil, co se týče poplatků za zvláštní projekty, došlo celkově k poklesu, navíc UIC bude nyní muset respektovat ohlášená odstoupení členů z některých projektů, dojde tedy k dalšímu poklesu.

Na valném shromáždění dne **18.6.2007** byly podány informace o činnosti všech regionálních shromáždění. Výkonná rada a valné shromáždění schválily strukturu UIC vč.jednotlivých pracovních orgánů, světových kompetenčních center a odpovědností za jednotlivé regionální aktivity. Jedním z velmi důležitých rozhodnutí bylo založení samostatného odboru Vysoké rychlosti, který se vyčlenil z odboru Železniční podniky. Ředitelem odboru byl nominován pan Ignacio Barron. Byly oznámeny nominace pro jednotlivé pracovní orgány: Michel Etienne do čela Platformy bezpečnost a Michele Elia do čela Platformy ERTMS.

Valné shromáždění vyjádřilo podporu mnoha celosvětovým aktivitám vč.světových železničních koridorů, výzkumných úkolů atd. Rozsah světových aktivit UIC se dále zvětšoval, otázky jejich financování však nebyly řešeny zcela precizně a UIC si tak „zadělávalo“ na budoucí problémy.

Valné shromáždění dne **7.12.2007** schválilo přechod prezidentství UIC od pana Batry (který na Indických železnicích odstoupil z funkce) na jeho nástupce pana Jenu do konce roku 2008 (do konce mandátu pana Batry). Pan Jena, jak se později ukázalo, necitlivě podporoval nejrůznější světové aktivity bez konzultací s evropskými aktivními členy, a za asistence především pana Sharmy a pana Michela (ředitele ekonomického odboru UIC) tak přispěl k tomu, že krize v UIC byla již neodvratitelná. Organizační struktura UIC byla dokončena, její tvorba byla podřízena především podpoře světových aktivit a jednotlivých regionálních shromáždění.

4. Krize vrcholí – nucená správa

Na počátku roku 2008 se rozpory mezi dvěma proudy v UIC nadále prohlubovaly a činnost vedoucích struktur UIC se paralyzovala. Přitom se nedá říci, že by evropští členové zcela negovali světové aktivity a principy mezinárodní solidarity, ale především neinformovanost členů o finančním řízení světových aktivit vedla k tomu, že řízení UIC již nebylo prakticky možné. Důsledkem byl stav, kdy generálnímu řediteli UIC nebylo ze strany presidenta UIC umožněno vykonávat činnosti vyplývající z jeho funkce ve smyslu statutu. Panu Aliadierovi tak nezbylo nic jiného, než sáhnout k dosud nevídanému řešení – uvalení „**nucené správy**“ ze strany francouzského státu. Nucená správa byla na UIC uvalena dne 18.4.2008, vedením organizace byla pověřena paní Beatrice Dunogué-Gaffié. Následující období bylo pro UIC velmi těžké – světové křídlo pod vedením pana Jenu se nehodlalo vzdát a působilo spíše obstrukčně, navíc náklady na výkon nucené správy šly samozřejmě k tíži členů UIC.

Hlavním bodem programu zasedání valného shromáždění dne **20.5.2008** bylo řešení situace UIC po uvalení nucené správy. Šance na úspěch byla při jednáních výkonné rady a valného shromáždění využita přibližně na 50 %. Na jednání výkonné rady se otupily nejostřejší hroty mezi dvěma křídly a byla deklarována snaha nedopustit rozklad organizace. Pro jednání valného shromáždění byl předložen a také schválen časový postup konsolidace UIC - na generálním ředitelství UIC bude proveden finanční audit a rovněž zde budou připraveny podklady pro schválení finančního plánu na rok 2009, statut UIC bude podroben kritické diskusi v rámci zvlášť ustavené pracovní skupiny a musí v něm být jasně specifikovány vzájemné vztahy mezi centrem a jednotlivými regionálními shromážděními včetně financování. Provizorní administrátorka slíbila, že do října 2008 budou návrhy zpracovány tak, aby mohl být na Valném shromáždění v prosinci 2008 schválen nový statut UIC a rozpočet na rok 2009.

Dne **5.12.2008** měly tedy nejvyšší statutární orgány UIC definitivně vyřešit stávající problémy v této organizaci. K tomu však došlo jen částečně. Ještě na dopoledním zasedání výkonné rady se oba tábory, evropský a mimoevropský,

snažily najít konsensus alespoň v hlavních zásadách, které by vedly ke zpracování nového statutu UIC, vnitřních směrnic a rozpočtu na rok 2009. To se nakonec nepodařilo, a proto muselo na valném shromáždění dojít ke hlasování, kde se rozhodovalo mezi dvěma variantami zásad. Zasedání valného shromáždění předsedal dosavadní president UIC pan Jena, nicméně hlavní zásluhu na dotažení dialogu do konce měla provizorní administrátorka UIC Béatrice Dunogué-Gaffié. Výstupem jednání byla po dlouhé diskusi a hlasování skutečnost, že byly přijaty hlavní zásady pro tvorbu základních dokumentů UIC s tím, že tyto budou předloženy ke schválení mimořádnému valnému shromáždění, které se sejde dne 31.3.2009. Hospodaření UIC bude do té doby probíhat v rámci rozpočtového provizoria, nicméně výše příspěvků členů UIC do zvláštních projektů se bude odvíjet od individuálních přihlášek do konkrétních projektů. Na tomto zasedání došlo k volbě nového presidenta UIC, který se ujme svého úřadu k 1.4.2009. Stal se jím pan Yoshio Ishida, vicepresident EJRC (Východo-japonská železniční společnost).

5. Na cestě z krize?

Na již zmíněném mimořádném zasedání valného shromáždění dne **31.3.2009** byl nakonec přijat evropský návrh statutu UIC doplněný o pět připomínek asijského regionálního shromáždění. Spolu s přijetím rozpočtu tak byly splněny podmínky pro ukončení nucené zprávy UIC. Vicepresidentem UIC byl zvolen pan Moretti, president CER. Ve smyslu nového statutu UIC byla řešena situace obsazení funkce generálního ředitele UIC pro služby (která de facto nahradila funkci generálního ředitele, kterou doposud zastával pan Aliadiere). Přípravný výbor přeložil návrh jmenovat do této funkce pana Jean-Pierre Loubinoux. Návrh byl jednomyslně přijat. Pan Loubinoux pronesl krátký projev, kde specifikoval své hlavní cíle při řízení aparátu UIC. Soustředil se na uvedení UIC do normálního pracovního režimu a otupení hrotů mezi dvěma křídly v organizaci. Podle nového statutu měli v rámci struktury UIC fungovat dva regionální ředitelé - pro Evropu a pro mimoevropské země. Protože do poslední chvíle nebylo jasné, zda tito ředitelé budou řízení a financování z centra či v rámci regionálních shromáždění, bylo rozhodnuto, že výběrové řízení na tyto posty bude vypsáno teprve v dubnu a bude uzavřeno v červnu na řádném valném shromáždění. Určité specifikované pravomoci byly valným shromážděním delegovány výkonné radě UIC (pro období mezi jednotlivými valnými shromážděními) – stalo se tak ad hoc, pravomoci se nepromítly do statutu, jak bylo přáním mimoevropských členů. Dokument k rozpočtu UIC na rok 2009 byl schválen a byla tak splněna druhá podmínka pro ukončení nucené zprávy.

Zasedání regionálního shromáždění pro Evropu dne **15.6.2009** bylo spolu s valným shromážděním následující den prvním řádným zasedáním statutárních orgánů po ukončení nucené zprávy UIC. Na programu byla mj. koordinace činnosti evropských železničních organizací (UIC, CER, EIM). Nové vedení UIC zahájilo svoji činnost s velkou otevřeností a vstřícností. Členové UIC byli do detailu seznámeni s hospodařením a ze strany pana Loubinoux byly přislíbeny značné úspory nákladů na provoz centrály UIC v Paříži. UIC jedná v rámci tzv. tripartity s CER a EIM a snaží se najít svou roli ve vztahu k EU a Evropské železniční agentuře. Jmenování obou regionálních ředitelů bylo zatím odloženo, mimoevropští členové UIC se ještě

neshodli na svém kandidátovi, v případě Evropy se čekalo na výsledek zmíněných tripartitních jednání. Evropské regionální shromáždění schválilo rovněž návrh zásad evropského rozpočtu UIC pro rok 2010. Rozpočet vycházel z již zmíněných úsporných opatření v centrále, dále pak předpokládal nenavýšení základních členských příspěvků, co se týče projektů se zvláštním financováním, byla částka rozepsaná na jednotlivé členy o cca 25% nižší oproti roku 2009. Členové UIC pak navíc provedou výběr u nových projektů dle zásady dobrovolnosti. Zasedání valného shromáždění vedl nově zvolený prezident UIC pan Ishida. Valné shromáždění schválilo obsazení výkonné rady UIC, do které byli jmenováni zástupci jednotlivých regionálních shromáždění. Za Evropu byli jmenováni pan Grube (nový prezident DB AG), pan Pépy (šéf SNCF), pan Klerk (Prorail – nizozemský správce infrastruktury) a pan Wach (šéf skupiny PKP).

Na zasedání evropského regionálního shromáždění dne **8.12.2009** byly projednány hlavní otázky, týkající se činnosti UIC v regionu Evropa, hlavně z hlediska přípravy rozpočtu a složení projektového portfolia: schválení aktualizovaných vnitřních pravidel evropského shromáždění, spolupráce v technické oblasti (Coordination Technical Group), minimální přítomnost UIC v Bruselu, regionální ředitel pro Evropu – bylo rozhodnuto ji zatím neobsazovat, nový pracovní orgán UIC – Rail System Forum, Technical recommendations - TEC-REC (výsledek spolupráce UIC/UNIFE v oblasti standardizace) a prioritní projekty – brzdové bloky LL/Train Europe, TAF TSI, European Performance Regime a ILCAD 2010 (železniční přejezdy). Valné shromáždění bylo příležitostí pro zhodnocení činnosti UIC za rok 2009 z pohledu přínosů pro železniční podniky a využití vložených finančních prostředků. Nové vedení UIC vsadilo především na zjednodušení některých administrativních procesů, zvýšení transparentnosti finančních toků a zkvalitnění řízení, především ve vztahu k projektům. UIC začalo rovněž zlepšovat svůj image vůči ostatním evropským a světovým organizacím. Co se týče světových aktivit, které jsou v čím dál větší míře financovány mimo evropskými železnicemi, prezident Ishida konstatoval zaměření UIC na pět hlavních oblastí – životní prostředí, bezpečnost, nákladní doprava, zabezpečovací zařízení a normalizace.

S ohledem na organizaci technické práce na UIC se jeví jako klíčové rozhodnutí valného shromáždění vytvořit nový pracovní orgán – Rail System Forum. Tento pracovní orgán si klade za cíl pokrýt celou technickou oblast mezi pevnými drážními zařízeními a vozidly. Toto fórum nahradí činnost stávajícího Fóra infrastruktura, Platformy techniky a výzkumu (PTR) a Platformy ERTMS. Vedení UIC si od této změny slibuje větší pružnost napříč celým železničním systémem a zamezení zdvojení prací. Činnost a projekty tohoto nového fóra budou podporovány novým ředitelstvím UIC – System/Infrastructure Department, do jehož čela byl nominován Emilio Maestrini (Itálie). Co se týče dalších personálních změn, bylo rozhodnuto, že Oliver Sellnick, dosavadní šéf ředitelství Železniční podniky (osobní a nákladní doprava), se soustředí pouze na nákladní dopravu a rovněž na koordinaci mezi jednotlivými pracovními orgány UIC, novým šéfem ředitelství osobní dopravy se stal Ignacio Barron, dosavadní ředitel odboru vysokorychlostní dopravy.

Současná struktura UIC:

GENERÁLNÍ ŘEDITEL			
REGIONÁLNÍ KOORDINÁTOŘI			
ODBORY GENERÁLNÍHO ŘEDITELSTVÍ (SLUŽBY PRO ČLENY UIC)			
OSOBNÍ DOPRAVA	NÁKLADNÍ DOPRAVA	ŽELEZNIČNÍ SYSTÉM	PRŮŘEZOVÉ AKTIVITY
Vysokorychlostní doprava	Jednotlivé zásilky	Technologie železničního systému	Udržitelný rozvoj
Konvenční doprava	Kombinovaná doprava	Standards – smlouvy	Výzkum
Stanice a terminály	Provoz a kvalita	Masterplan, ERIM	Provozní bezpečnost
Telematika v osobní dopravě	Telematika v nákladní dopravě	Provoz a údržba	Bezpečnost
Obchod a služby	Koridory kombinované dopravy	ERTMS, ETCS, GSM-R	Vzdělávání (SIAFI, IRSMI ...)
		Zabezpečovací systémy	
		Široký a úzký rozchod	
PODPURNÉ ODBORY			
Komunikace	Institucionální vztahy	Finance	Lidské zdroje a právní otázky
PRACOVNÍ ORGÁNY			
FÓRUM OSOBNÍ DOPRAVY	FÓRUM NÁKLADNÍ DOPRAVY	FÓRUM ŽELEZNIČNÍ SYSTÉM	PLATFORMY
			Vzdělávání
			Životní prostředí, energie a udržitelný rozvoj
			Provozní bezpečnost
			Bezpečnost
OSTATNÍ PRŮŘEZOVÉ SKUPINY: Finance, dokumentační skupina, terminologie, komunikace, právní otázky, železniční zdravotnictví.			

6. UIC - jak dál?

Z výše uvedeného textu je zřejmé, že UIC prošlo v posledním období velmi složitým vývojem. Příčinou byla nejen celkově komplikovaná struktura a vztahy uvnitř současného železničního společenství, ale rovněž selhání lidského faktoru při řízení organizace. Podle mého názoru se UIC o svou budoucnost nemusí obávat, musí se ale soustředit na své hlavní poslání – zajištění kompatibility a jednotnosti železničního systému. Tomuto cíli musí podřídit i formování vzájemných vztahů s ostatními mezinárodními organizacemi a Evropskou unií. Evropské a světové železnice musí cítit, že UIC soustavně a efektivně přispívá k rozvoji jejich konkurenceschopnosti a profesní odbornosti.

7. OSŽD

Do plejády mezinárodních organizací, které se zabývají železniční dopravou a ve kterých naši odborníci dlouhodobě aktivně působí, patří i "Organizace pro spolupráci železnic" (OSŽD). OSŽD byla založena 28.června 1956 v Bulharsku a je organizací, která, obrazně řečeno, tvoří kontinentální přemostění Evropy a Asie v oblasti železniční dopravy a působí na styku technicky rovnocenných systémů kolejí o rozchodu 1435 mm a 1520 mm. Článek o OSŽD vyjde v druhé polovině roku na stránkách tohoto Sborníku.

Literatura:

1. UIC – Shaping the railway of the 21st century (1997)
2. UIC – Annual reports 2006 - 2009

Praha, březen 2010

Lektoroval: Ing. Jaroslav Vašátko
ČD, KGŘ