

Milan Hřebačka¹

Organizace pro spolupráci železnic – OSŽD

Přemostění Evropy a Asie v mezinárodně – kontinentálním a interoperabilním železničním spojení

Klíčová slova: OSŽD, struktura, koridor, vyhláška, reforma

1. OSŽD a transkontinentální železniční propojení – perspektiva rozvoje dopravy, obchodu a prosperity všech zúčastněných

Základní podmínkou hospodářského a společenského rozvoje libovolné země je rozvoj dopravní infrastruktury umožňující propojení mezi městy a regiony, zabezpečující potřebnou přepravu nákladů a dopravu cestujících a dávající tak možnost včlenění dané země do mezinárodní integrace. V dopravním systému, objektivně vzato, z pohledu ekonomiky, vztahu k životnímu prostředí, atd. zaujímá a především bude zaujímat stále významnější postavení dálková železniční doprava v účinném propojení s dalšími druhy dopravy od místa nakládky či odjezdu až do samotného cíle.

Zamyslíme-li se nad geografii obou pozemně spojených kontinentů Evropy a Asie a působností OSŽD, přijmeme-li potvrzený fakt, že druhou a třetí zemí v dynamice rozvoje ekonomiky ve světě je nyní Čínská lidová republika a Japonsko, vychází nám zcela nezpochybnitelný význam, role a pozice OSŽD, co by garanta pomyslného kontinentálního železničního přemostění Evropy a Asie. Působnost OSŽD je v současnosti na území 25-ti aktivních členských států v Evropě a Asii o společné rozloze 36 360 000,5 km², na které žije nyní celkem 1911,1 miliónů obyvatel. Celková délka železniční sítě členských zemí OSŽD činí 281 517,3 km (údaj je k 31.12.2009).

Analýza přepravy na území členských států OSŽD svědčí o pozitivní dynamice rozvoje. Dokazují to celkové údaje z let 2000 a 2009. Přeprava nákladů vzrostla v období deseti minulých let ze 4004 na 5492 miliónů tun a doprava cestujících

¹ Doc. Ing. Milan HŘEBAČKA, CSc., 1946, absolvent - „Vysoká škola dopravná (VŠD) v Žiline“, obor „Stavebná údržba a rekonštrukcia tratí“, 1969. Představitel České republiky v Komitétu OSŽD, předseda Komise pro infrastrukturu a kolejová vozidla OSŽD (ul. Hoža 63/67, 00-681 Varšava, Polsko). Do Komitétu OSŽD byl jmenován MD ČR, kmenově z Technické ústředny Divize dopravní cesty ČD, kde vedl oddělení železničního svršku a spodku. Celou svou profesní činností působil a nadále působí i jako aktivní pedagog, resp. člen vědeckých rad fakult, atd. v „československém vysokém školství“, dnes již v samostatných republikách SR a ČR.

z 3440 na 3987 miliónů osob. OSŽD si velmi dobře uvědomuje skutečnost, že tento nárůst není rovnoměrný ve všech členských zemích a že se plně nevyužívají všechny možnosti. I v současnosti stále ještě existují bariéry na trasách mezinárodních přeprav. Jedná se o pohraniční problémy, nedostatky v rozvoji infrastruktury na určitých úsecích mezinárodních železničních koridorů OSŽD, existence dvou právních, dopravních systémů regulujících železniční přepravu, atd. Zde jsou jasné rezervy, na které se činnost OSŽD v současnosti plně soustřeďuje v zájmu rázného zvýšení konkurenceschopnosti „mezikontinentální železnice“ v porovnání s námořní a silniční přepravou především z pohledu tří „E“ (*efektivita, ekologie, ekonomičnost*) včetně rychlosti přeprav.

Konkrétněji o minulosti, současnosti i budoucnosti **OSŽD, která si v příštím roce 2011 připomene již 55 výročí svého založení**, pojednávám v následujícím textu.

2. Minulost OSŽD - historická fakta

Na počátku druhé poloviny XX. století vyvstala neodkladná nutnost vytvořit jednotné právní a ekonomické normy pro zabezpečení osobní dopravy a nákladních přeprav v mezinárodním spojení. Znění prvních základních dokumentů bylo rozpracováno a odsouhlaseno na poradách, které se uskutečnily ve Varšavě 22.12.1950, v Praze 23.04.1951 a v Budapešti 10.07.1951. Jednalo se o dohody k přepravám cestujících a zavazadel, resp. nákladů po železnicích v přímém mezinárodním spojení, dále o dohody k tarifům, k pravidlům vzájemného používání vagónů v mezinárodním spojení, atd.

S prudkým rozvojem spolupráce mezi železnicemi se ukázalo jako potřebné a účelné založit mezinárodní organizaci jejímž vrcholovým řídicím orgánem by bylo „Zasedání ministrů“ zainteresovaných zemí. Historie samotné „Organizace pro spolupráci železnic“ (OSŽD) se začíná odvíjet od 28. června 1956, kdy byla v hlavním městě Bulharska, v Sofii tato organizace založena na poradě ministrů majících v kompetenci železniční dopravu. Této porady se zúčastnili představitelé příslušných ministerstev deseti zemí, včetně tehdejší Československé republiky (ČSR) [1].

Vláda ČSR schválila na svém zasedání dne 19. září 1956 „Usnesení o Organizaci pro spolupráci železnic“, čímž se OSŽD jako taková stala pro ČSR mezinárodní vládní organizací.

OSŽD započala svoji činnost od 1. ledna 1957 se sídlem svého výkonného orgánu – Komitétu OSŽD – v hlavním městě Polska, ve Varšavě. Zakládajícími členy OSŽD se staly strany Dohody o přepravě cestujících a cestovních zavazadel v přímém mezinárodním spojení – SMPS (Budapešť, 10.07.1951) a Dohody o přepravě zboží po železnicích v přímém mezinárodním spojení – SMGS (Budapešť, 10.07.1951).

Významný předěl v historii OSŽD znamenají léta 1992 a 1993. Nejen nová geopolitická situace počátkem 90-tých let, ale především vyvstálé úlohy, které požadovaly odsouhlasená rozhodnutí všemi účastníky mezinárodních železničních

přepřav k zabezpečení mezikontinentálního železničního spojení Evropy a Asie vyvolaly změny ve vnitřní struktuře organizace a také změny týkající se členství v OSŽD. XX. „Zasedání ministrů OSŽD“, které se konalo 1.-5. června 1992 v Ulan-Bátoru v Mongolsku odsouhlasilo návrh na změnu základních dokumentů OSŽD a m.j. ustanovilo nový řídicí orgán – „Konferenci generálních ředitelů železnic“. Následující XXI. Zasedání ministrů OSŽD“, které se konalo ve Varšavě 15. – 18. června 1993 schválilo změnu v základním dokumentu „Usnesení o Organizaci pro spolupráci železnic“ a dalo tím možnost rozšíření členství v OSŽD o pozorovatele a přidružené členy.

Ve stejném přelomovém období, po vzniku samostatných republik ČR a SR, bylo potřebné potvrdit i samostatné členství České republiky v OSŽD. Samostatné členství ČR v OSŽD potvrdila vláda ČR ve svém usnesení č. 699 ze dne 9. prosince 1992. V případě OSŽD bylo určeno odborným gestorem ministerstvo dopravy – člen Zasedání ministrů OSŽD. Členem Konference generálních ředitelů železnic, nového řídicího orgánu OSŽD, se staly a doposud jsou České dráhy. Stanovisko Ministerstva zahraničních věcí ČR č.j.:92.797/94 ze dne 24.5.1994 je zcela zřetelné - OSŽD je považována v ČR za mezinárodní vládní organizaci, kde existuje členství České republiky jako takové.

3. Současnost OSŽD – struktura organizace, základní směry činnosti

OSŽD je v současnosti organizací, která sdružuje státy a železnice svých členů bez ohledu na jejich vnitřní zřízení či uspořádání. Mimo Ruské federace (největší délka železniční sítě členské země v OSŽD 85 194 km) a dalších států bývalého Sovětského svazu, jsou dále členskými státy OSŽD z Evropy – Bulharsko, Rumunsko, Maďarsko, Slovensko, Česká republika a Polsko, z Asie pak Čína (provozní délka železniční sítě 65 491,1 km), Korejská lidově demokratická republika, Mongolsko, Vietnam a Islámská republika Irán. Spolu s 25-ti aktivními členy OSŽD využívají nyní možnosti tzv. statutu pozorovatelů železnice šesti států (např. Francie – SNCF, Německo – DB, Finsko – VR) a 33 přidružených členů pro firmy a organizace spojené se železniční dopravou (např. Intercontainer – Interfrigo, Voosloh, Rail Cargo Hungaria a z ČR např. Reiltech Slavjana, Jerid).

Řídicími orgány OSŽD jsou „Zasedání ministrů“ a „Konference generálních ředitelů železnic OSŽD“. Zasedání řídicích orgánů OSŽD se uskutečňují 1x ročně. Zasedání ministrů posuzuje a přijímá řešení ve všech otázkách, které se vážou ke směrům činnosti OSŽD s ohledem na návrhy, předložené Konferencí generálních ředitelů. Konference generálních ředitelů organizuje práci a přijímá řešení v otázkách spojených s činností celé organizace v mezích kompetence železnic.

Výkonným orgánem OSŽD je Komitét OSŽD se sídlem ve Varšavě (obr. 1, 2). Komitét zabezpečuje činnost OSŽD v období mezi zasedáními řídicích orgánů. Komitét plní funkci depozitáře mezinárodních úmluv a dohod.



Obr. 1: Sídlo Komitétu OSŽD
(00-681 Varšava, Hoža 63/67)



Obr. 2: Vestibul Komitétu OSŽD

Zpracování a veškerá aktualizace dokumentů, včetně Vyhlášek OSŽD se organizuje cestou jednání pracovních orgánů. Pracovními orgány OSŽD je pět Komisí a dvě Stálé pracovní skupiny :

- I - Komise pro dopravní politiku a strategie rozvoje,
- II - Komise pro dopravní právo,
- III - Komise pro nákladní přepravy,
- IV - Komise pro osobní přepravy,
- V - Komise pro infrastrukturu a kolejová vozidla ,
 - Stálá pracovní skupina pro kódování a informatiku,
 - Stálá pracovní skupina pro finanční otázky a vyúčtování.

Struktura OSŽD je uvedena na schématu 1.

Úředními jazyky OSŽD jsou ruský a čínský jazyk. V mezinárodním styku, především v rámci spolupráce s jinými mezinárodními organizacemi, se po dohodě používají i jiné jazyky (anglický, německý). Základní směry činnosti OSŽD je možno ve stručnosti charakterizovat v následujících bodech:

- rozvoj a uskutečňování mezinárodních železničních přeprav, především ve spojení mezi Evropou a Asií včetně kombinované dopravy,
- formulování odsouhlasené dopravní politiky v oblasti mezinárodních přeprav, rozpracování strategie rozvoje železniční dopravy,
- uplatňování mezinárodního přepravního práva (SMGS pro nákladní a SMPS pro osobní dopravu) a další právní dokumenty ve spojení s mezinárodní železniční přepravou,
- spolupráce při řešení problémů spojených s ekonomickými, informačními, vědecko – technickými a ekologickými aspekty železniční dopravy,
- spolupráce v oblasti provozu železnic a řešení technických otázek spojených s dalším rozvojem infrastruktury a kolejových vozidel,
- spolupráce s mezinárodními organizacemi, které se zabývají otázkami železniční dopravy, včetně kombinovaných přeprav (EEK OSN, ESKATO OSN, OTIF, UIC, atd.).

STRUKTURA

Organizace pro spolupráci železnic

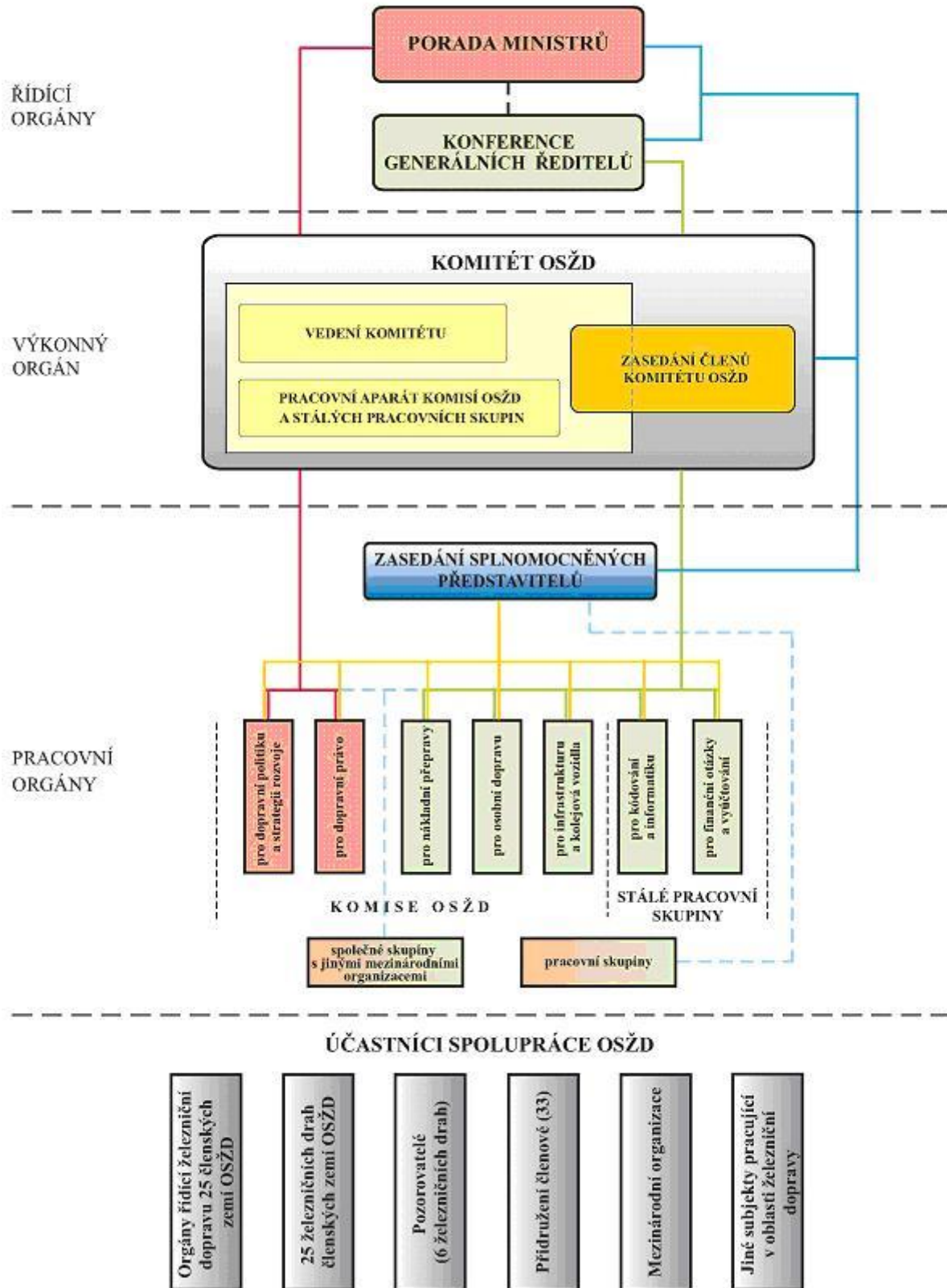


Schéma 1: Struktura OSŽD

4. Mezinárodní železniční dopravní koridory OSŽD

Charakter OSŽD a její činnost zaměřená na rozvoj železniční dopravy v podmínkách, které se výrazně odlišují od podmínek např. v Západní Evropě, dávají tím OSŽD svůj nezaměnitelný význam a autoritu. Železniční spojení mezi členskými zeměmi OSŽD je charakterizováno výrazně velkou vzdáleností přeprav, které dosahují v mnohých případech 8–10 tisíc km. Na trase přeprav jde také o extrémně různé klimatické poměry (teplota, nadmořská výška), výrazně se měnící přirozený stav zemního tělesa, atd. Na teritoriu OSŽD se také stýkají technicky rovnocenné systémy železnic o různém rozchodu koleje. V jednom směru přeprav, např. z Číny na Slovensko a do ČR se 2x mění rozchod koleje (1435 mm/1520 mm/1435 mm). Tato specifika se bezprostředně odráží v řešení otázek spojených s rozvojem železničních přeprav mezi Asií a Evropou.

V roce 1996 OSŽD na základě analýzy přepravních toků nákladů se zřetelem na práce vykonané v rámci Evropské ekonomické komise OSN (EEK OSN) a Ekonomické a sociální komise pro Asii a země Tichého oceánu OSN (ESKATO OSN) stanovila 13 hlavních železničních tras - koridorů mezi Evropou a Asií. Analýza technicko-ekonomických charakteristik těchto koridorů ukázala, že jednotlivé železniční úseky i ucelené trasy většinou svých parametrů odpovídají také požadavkům Evropských úmluv a neodpovídaly v té době úplně v oblasti rychlosti jízdy vlaků. V souvislosti s rozšířením železniční sítě v Asii a otevřením nových pohraničních přechodových stanic se původní stanovené trasy značně změnily. V roce 2001 byla schválena síť železničních dopravních koridorů OSŽD [2] i v rámci výhledové perspektivy a také byl dokončen dokument „Železniční dopravní koridory OSŽD a jejich parametry“. V návaznosti se zpracovaly charakteristiky parametrů infrastruktury pro jednotlivé úseky koridorů. Jak ukázaly výsledky zkoumání, železniční infrastruktura členských zemí OSŽD má ve většině případů značnou rezervu propustné výkonnosti. „Úzkými místy“ nadále zůstávají pohraniční přechody a příjezdy do velkých městských a přístavních center. Na rozvoj železniční sítě, především koridorových tratí, je v členských zemích OSŽD dáván potřebný důraz. Přitom se plánují, resp. již se i staví nové tratě, např. v Uzbekistánu, Číně, Iránu a z Gruzie do Turecka. Některé koridory OSŽD se ve své západní části stotožňují, resp. se stýkají s panevropskými koridory a jsou vlastně jejich pokračováním na východ. Mezinárodní dopravní koridory OSŽD a síť panevropských koridorů je uvedena na schématu 2 – viz Příloha 1.

Nejdelším koridorem OSŽD je koridor č. 1 „TRANSSIB“ a má ve své délce i světové prvenství. Prochází se svými větvemi po území Polska, Lotyšska, Litvy, Estonska, Běloruska, Ruska, Kazachstánu, Uzbekistánu, Číny, Mongolska a Korejské lidově demokratické republiky. Jeho délka spolu s větvemi činí 24 800 km. V celé své délce je TRANSIB již provozován s elektrickou trakcí. Na území Ruska TRANSIB umožňuje rychlost nákladních vlaků 80-90 km/hod (kontejnerové vlaky – 1000 km/den) hmotnost nákladních vlaků 3,5 – 4,5 tisíc tun. Propustná výkonnost Transsibiřské magistrály je 110 mil. tun za rok, rezerva v propustné výkonnosti činí 25 – 30%. Na trase koridoru OSŽD č.1 se nyní testuje zjednodušení celních procedur i společný nákladní list CIM/SMGS.

Význačným koridorem OSŽD je koridor č. 10 – „TRASEKA“. Spojuje Evropu – Kavkaz – Asii a prochází po území Gruzie, Azerbajdžánu, Turkmenistánu, Uzbekistánu, Kirgizstánu, Tádžikistánu, Kazachstánu (pozemní část) s využitím lodních přeprav z Bulharska, Rumunska a Ukrajiny do mořských přístavů v Gruzii (Poti, Batumi) a také z Baku v Azerbajdžánu do Turkmenistánu a Kazachstánu. Celková délka s větvemi je 8 847 km, z toho pozemní část měří 7437 km, mořská trasa přes Černé moře – 1100 km a přes Kaspické moře 310 km. Roční nákladní přeprava kolísá mezi 14 a 24 mil. tun. Prognóza předpokládá výrazný růst požadavků na železniční přepravu nákladů na tomto koridoru. Jde o nejkratší spojení Střední a Jižní Evropy se zeměmi Zakavkazska, Střední Asie, Číny, Koreje a Japonska. TRASEKA zabezpečuje pro země Dálného východu a Střední Asie, které nemají přístup k moři, jejich spojení s námořními přístavy. Vše může zabezpečit železniční doprava potřebnou konkurenceschopnost ve srovnání s námořní dopravou při podmínkách zkrácení doby přeprav a prostojů na hranicích.

Koridor č. 10 se v Turkmenistánu stýká s koridorem č. 6, který je nejižnějším koridorem a má délku 12 442 km. Prochází přes území naší republiky, Slovenska, Maďarska, Rumunska, Bulharska, Řecka, Turecka (přes Bospor) do Iránu a Turkmenistánu. Přes území České republiky prochází také koridor č. 4, který spojuje ČR, Slovensko, Polsko, Maďarsko a Ukrajinu. Koridor č. 4 s větvemi má délku 2711 km.

Železniční doprava obyvatele v různých zemích a státy jako takové sblížuje, nikoliv rozděljuje. Dovolím si proto vyslovit zde své přesvědčení, že vůbec není nereálné perspektivně pohlížet na prodloužení TRANSIBU, např. na celý Korejský poloostrov s přímým využitím pro Japonsko. Také jižní spojení Evropy s Čínou koridorem s jednotným rozchodem koleje 1435 mm (stavba nové trati v Kazachstánu) není snad jen dočasnou myšlenkou. OSŽD i v tomto sblížování států, v dalším úsilí o rozvoj železniční dopravy může bezesporu přispět. OSŽD je mezinárodní organizací, která má přímo v názvu zřetelný, gramatický tvar slova „**spolupráce**“!

5. Současné úkoly pracovních orgánů OSŽD

V této části se pokusím alespoň ve velké stručnosti uvést některé ze současných úkolů, které řeší pracovní orgány OSŽD [3]. Jak již bylo uvedeno, v současnosti pracovními orgány OSŽD je pět Komisí a dvě Stálé pracovní skupiny. Základem mezinárodní spolupráce při řešení konkrétních úkolů a zpracování Dohod a Vyhlášek OSŽD je práce expertů z jednotlivých členských zemí podle schváleného plánu práce a následné projednání výstupů a návrhů na zasedáních expertů (obr. 3).



Obr. 3: Zasedání expertů „Komise pro infrastrukturu a kolejová vozidla“ (31.8.-3.9. 2010, Komitét OSŽD)

Přijaté dokumenty se schvalují na výročním zasedání Komise a na jednání řídicích orgánů OSŽD. Pokud se týká Vyhlášek OSŽD, zpracovávají se samostatně v rámci organizace, nebo i ve spolupráci s dalšími mezinárodními organizacemi (např. OTIF, UIC, ERA). Vyhlášky podle obsahu a závažnosti jsou:

- doporučující (R), schvaluje je výroční zasedání Komise,
- závazně doporučující (O+R), schvaluje je Konference generálních ředitelů,
- závazné (O), schvaluje je Konference generálních ředitelů.

Uvádím některé z nosných úkolů postavených před Komisemi OSŽD na rok 2010.

V Komisi pro dopravní politiku a strategii rozvoje (I. Komise) se řeší:

- rozpracování a realizace komplexu pravidel pro zdokonalení a rozvoj koridorů OSŽD,
- rozpracování a koordinace programu akcí členských zemí OSŽD k vytvoření sítě rychlostního a vysokorychlostního provozu (II. etapa),
- rozpracování komplexu pravidel zaměřených na zjednodušení překročení hranic v mezinárodní železniční osobní a nákladní dopravě ve spojení Evropa – Asie,
- problematika železniční dopravní politiky OSŽD,
- otázky statistiky železnice.

Činnost Komise pro dopravní právo (II. Komise) je zaměřená na:

- zdokonalení SMPS,
- aktualizace Vyhlášek OSŽD k otázkám mezinárodního železničního spojení v osobní dopravě,
- zdokonalení SMGS,
- pravidla přepravy nebezpečného zboží,
- pravidla rozmístění a upevnění nákladů na vagónech a kontejnerech,
- zdokonalení přeprav podle nákladního listu CIM/SMGS.

Komise pro nákladní přepravy (III. Komise) se zabývá a řeší:

- zdokonalení dohody o „Jednotném tranzitním tarifu“ a „Mezinárodním železničním tranzitním tarifu“,
- organizaci a provoz kombinovaných přeprav ve spojení Evropa – Asie,
- zdokonalení ujednání „Pravidla používání nákladních vagónů v mezinárodním spojení“,
- technické podmínky kombinovaných přeprav,
- harmonizaci nomenklatury zboží.

Práce Komise pro osobní dopravu (IV. Komise) je soustředěna na:

- odsouhlasení jízdních řadů osobních vlaků v mezinárodním spojení železnic OSŽD,
- systémy rezervace míst, informovanost cestujících, vzájemné vyúčtování přeprav,
- úmluvu „Mezinárodní osobní tarif“,
- zdokonalování Dohody o „Pravidlech používání osobních vozů v mezinárodní dopravě“.

V Komisi pro infrastrukturu a kolejová vozidla (V. Komise) se zpracovávají nové, resp. aktualizované technické dokumenty – Vyhlášky v tématech:

- „Gabarity kolejových vozidel v mezinárodním spojení se zřetelem na požadavky interoperability“,
- „Železniční trať a umělé stavby“,
- „Sdělovací a zabezpečovací zařízení“,
- „Zařízení napájení a elektrické trakce“,
- „Železniční kolejová vozidla“,
- „Komplexní systém diagnostiky infrastruktury“.

Stálá pracovní skupina pro kódování a informatiku (SPS – K) je ve své činnosti zaměřena na:

- princip sestavení kódů, jednotné číselné kódování tras v nákladní přepravě,
- elektronické technologie pro přepravu nákladů v mezinárodním spojení,
- bezpečnost informačních zdrojů,
- webovou stránku OSŽD.

Stálá pracovní skupina pro finanční otázky a vyúčtování (SPS-F) řeší:

- stanovení stavu zadluženosti mezi železnicemi OSŽD,
- regulaci zadluženosti mezi železnicemi, zlepšení vzájemných finančních vztahů,
- zdokonalení finančního vyúčtování za mezinárodní přepravy.

6. Budoucnost OSŽD - připravovaná reforma

Usnesením XXXIII. Zasedání ministrů OSŽD (Teherán, Irán, 2. - 5.10. 2005) byla zřízena „Dočasná pracovní skupina pro zdokonalení dokumentů OSŽD“ (DPS) a byly stanoveny úkoly pro její činnost. Toto usnesení, v zájmu flexibility organizace a účinných kroků, vskutku v pravý čas reagovalo na strukturální, normativní, technické a další změny na železnicích členských zemí OSŽD. V současnosti působí v DPS zástupci 16-ti z 25-ti členských zemí OSŽD (obr. 4) - ČR je členem DPS od jejího

VIII. zasedání (4. – 7.9. 2007) [4]. Všeobecným cílem práce DPS je příprava dokumentů pro pevnou a přitom i flexibilní mezinárodní, mezivládní organizaci, která je deponitářem mezinárodních smluv a dohod a operativně reaguje na vzniklé strukturální změny ve svých členských zemích v oblasti železniční dopravy. V počátku se práce DPS zaměřila zejména na otázky související s optimalizací struktury OSŽD, stanovení a výpočet členských příspěvků, rozpracování principů a metodologie obsazení funkcí v Komitétu OSŽD a také stanovení kvalifikačních požadavků na kandidáty pro obsazení těchto funkcí.



Obr. 4: Účastníci XIX. zasedání DPS pro zdokonalení zakládajících dokumentů OSŽD (24.-26.11.2009, Komitét OSŽD)

Tyto a další otázky, které jsou obsaženy v platných Vyhláškách OSŽD (A1 – A7 a A12) budou tak spojeny v jediném dokumentu pod názvem „Statut OSŽD“. Statut OSŽD byl projednán a odsouhlasen na XXXVII. Zasedání ministrů OSŽD (2 – 5.6. 2009, Astana, Kazachstán). Jak bylo rozhodnuto na XXXVIII. Zasedání ministrů OSŽD v Praze (15. – 18.6. 2010), Statut OSŽD se stane 1. kapitolou připravovaného textu dokumentu „Úmluva o přímém mezinárodním železničním spojení“. Návrh „Úmluvy ...“ je v současnosti ve stádiu zpracování na zasedáních DPS (XXII. Zasedání DPS, 7.-9.9.2010, Komitét OSŽD, atd.).

V nové organizační struktuře OSŽD se předpokládají následující orgány OSŽD:

- a) „Zasedání ministrů OSŽD“,
- b) „Shromáždění vedoucích představitelů železničních společností“,
- c) „Revizní komise“,
- d) „Komitét OSŽD“,
- e) další orgány zřízené usnesením „Zasedání ministrů OSŽD“.

Pracovními orgány Komitétu OSŽD budou následující čtyři komise:

- I. Komise pro dopravní politiku a strategii rozvoje,
- II. Komise pro dopravní právo,
- III. Komise pro přepravy,
- IV. Komise pro infrastrukturu a kolejová vozidla.

XXXVIII. Zasedání ministrů OSŽD konané letos v Praze schválilo proceduru přijetí „Úmluvy ...“ následujícím zněním usnesení: „*Po dokončení vypracování „Úmluvy...“ přistoupit k proceduře přijetí textu „Úmluvy ...“ formou uskutečnění „Mezinárodní konference v souladu s Vídeňskou úmluvou o právu mezinárodních smluv – dohod“* [5].

7. Co přináší členství v OSŽD ?

Ve všeobecnosti účast na činnosti OSŽD dává možnost výměny zkušeností v oblasti provozu železnic a technických otázek spjatých s dalším rozvojem přeprav. Toto pomáhá k objektivnímu posouzení a odsouhlasení otázek právních a technologických pro zabezpečení provozu osobních a nákladních vlaků po železniční síti v Euro-asijském prostoru. Dále jde o rozvoj infrastruktury a tarifní politiky železnic OSŽD, a pokračování ve zdokonalení integrace železničních systémů, jako i o zabezpečení koordinace prací v železniční dopravě. K tomu je nutné zpracovat a odsouhlasit pravidla. Toto vše dává výbornou příležitost k co nejtěsnější součinnosti a spolupráci členských zemí OSŽD s jinými mezinárodními organizacemi v oblasti železniční dopravy.

Okamžitý a hmatatelný přínos pro železnici, např. v ČR, zamyslím-li se nyní, zcela záměrně a pouze jen, nad technickou oblastí, řešenou v Komisi pro infrastrukturu a kolejová vozidla, které nyní předsedám, neleží již nijak v samotné práci a činnosti OSŽD, ale výhradně ve schopnosti u nás doma v ČR, jak operativně a fundovaně dokážeme využít odsouhlasených materiálů i kontaktů při společné práci k vlastnímu rozvoji a prospěchu. ***To vše chce dokonalou informovanost – systém, a ucelenou znalost problematiky u našich odborníků, kteří mohou a musí posoudit „co nám to přinese“!*** Chce to jistou míru i „technické pokory“ a můžeme najít překvapivě prospěch i v problematikách a z členských zemí OSŽD, kde to ani nepředpokládáme a neočekáváme! Právě k tomu slouží kolektivní činnost nad zpracováním a odsouhlasením technických dokumentů – Vyhlášek. Vyhlášky však musí stále žít a pokud pouze leží mrtvě v „šuplíku“, přínos nám skutečně nezajistí! Ve schopnosti využití možností máme vskutku velké rezervy – příkladem by nám mohla být aktivita, činnost a z toho plynoucí prospěch mnohým přidruženým členům OSŽD, především západně od našich hranic!

Využívám příležitosti a srdečně děkuji všem zúčastněným expertům z Ministerstva dopravy ČR, Centra dopravního výzkumu (*I. a II. Komise*) a expertům z Českých drah - včetně ČD Cargo, Správy železniční dopravní cesty a spolupracujících organizací (*III., IV., V. Komise a SPS-F*) za dlouhodobou aktivní a přínosnou činnost v pracovních orgánech OSŽD, kterou se podílí na mezinárodní spolupráci v rámci OSŽD. Konkrétní výstupy společné práce v Organizaci pro spolupráci železnic všem dávají předpoklady dalšího rozvoje a zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy, především v Euro-asijském prostoru!

Literatura:

- [1] Archív Komitétu OSŽD, Varšava
- [2] „RŽD – Partner“, Moskva, č. 1-2/2010
- [3] Protokol ze zasedání splnomocněnců, Komitét OSŽD, Varšava, 8.–11.12.2009
- [4] Bulletin OSŽD, Varšava, č. 6/2009
- [5] Protokol z XXXIII. Zasedání ministrů OSŽD, Praha, 15. – 18.6. 2010

Varšava, září 2010

Lektoroval: PhDr. Naděžda Roubalová
ČD, KGR

