

LOGISTICKÝ EXPRES

LISTOPAD 2022



LOGISTIKA

KULTURA A LITERATURA

ZDRAVÍ

EXPEDICE DACHAU

NÁVŠTĚVA HISTORICKÉHO MĚSTA



Měli i fyzické tresty, které byly také otřesné. Například je pověsili za ruce na trám a nechali je takto viset. Tento trest se naštěstí zrušil, protože pak lidé nemohli pracovat. Dokonce i holení bylo určitou formou týrání, v táboře totiž neměli normální holicí strojky tak, jak je známe. Místo toho vězňům vytrhávali chlupy z těla. Pak jim na rány nalili dezinfekci a poslali je do sprch. Dalším trestem bylo například to, že si dozorci vybrali vězně, na kterém prováděli pokusy – rozřízli mu nohu, do rány dali vše, co měli po ruce, poté ránu opět zažili a čekali, co se stane. Další věcí, která na nás - studenty - zapůsobila, byla plynová komora, kam nahnali i přes sto vězňů jen proto, aby je mohli pomoci cyklónu B zabít.

Třetí den byl věnován buď opětovné návštěvě tábora nebo jsme mohli navštívit zahrady (spíše plantáže), na kterých vězni sami pěstovali vlastní bylinky a prodávali je německým občanům. Práce v zahradách byla pro vězně luxusem, neboť měli mnohé výhody. Například jedli u jednoho stolu s příslušníky SS jednotek nebo měli pokoje

Odpoledne jsme se pak byli podívat na závod v Allahu, kde pracovali vězni pro firmu BMW. Pracovali v otřesných podmínkách a mnoho z nich práci nepřežilo.

Čtvrtý den byl věnován návštěvě Muzea BMW a prodejny BMW v Mnichově. V muzeu jsme se dozvěděli mnoho věcí, například to, že

Na jeden týden, tedy od 17. do 21. října 2022 se celkem 20 žáků ze třetích a čtvrtých ročníků zúčastnilo výletu do německého města Dachau společně s pedagogickým dohledem Mgr. Petry Geňo a Mgr. Krisiny Sodomkové. Celý týden měli nabitý program a dozvěděli se toho mnoho nového.

První den se seznámili s německou školou, která se semináře také účastnila. Hráli různé společenské hry, aby se lépe poznali.

Druhý den už přišla hlavní náplň semináře – návštěva památníku koncentračního tábora v Dachau. Prostor, na kterém se tábor rozkládá, je obrovský. Při příchodu do tábora na nás hleděla obrovská kovová socha trnové koruny na důkaz utrpení, které vězni v táboře zažívali. Prošli jsme budovami, ve kterých se vězni přijímali, kde se sprchovali a kde žili. Nejvíce na nás zapůsobily nejspíš tresty, které jim dozorci ukládali, vězni například museli stát na nádvoří po dobu 72 hodin aniž by jedli, pili nebo si došli na toaletu.

Byl zde také vězněn Josef Čapek, a sice pod číslem 35 132. Byli zde vězněni i jiní významní lidé, jako například profesor Ing. arch. Jiří Kroha, průmyslník a mecenáš Jindřich Waldes, budoucí čeští kardinálové Štěpán Trochta a Josef Beran a z transportu smrti směřujícího do Dachau uprchl spisovatel Arnošt Lustig. Dále zde byl vězněn

s topením. Práce tam byla ale náročná, protože plantáž museli vysušit, původně to totiž byla bažina, která se musela postupně připravit na pěstování bylinek. Na těchto plantážích pracovali hlavně polští a romští kněží, kteří zde byli uvězněni. Našli se zde ale i čeští vězni, například Karel Kašák, malíř a fotograf, který namaloval nemálo darů pro Heinricha Himmlera a vyfotografoval zakázané fotografie. Byliny, které se na plantáži vypěstovaly, se pak prodávaly německým obyvatelům pod vlastní značkou.

BMW původně nevyrábělo vozy, ale vrtule letadel a motory do nich. Až v pozdější době (a převážně za války) začala firma vyrábět automobily, ve kterých se vozili i ti největší představitelé tehdejší vlády. V muzeu byly vystaveny modely mnoha tehdejších vozů a také motorek, které vyráběli a v nichž se vozila dokonce i policie. Po návštěvě muzea a prodejny jsme měli možnost podívat se na Olympijsou vesnici nebo jet do centra Mnichova. Tam jsme navštívili například městskou radnici a věž, ze které byl nádherný výhled.

vzpěrač, olympionik František Fischer, malíř, grafik a odbojář Vojtěch Preissig, zavražděna sem byla i celá řada českých katolických kněží.

Večer byl pak věnován hrám a odpočinku. Pátek, tedy poslední den našeho pobytu už jsme jen zabalili kufry a čekala nás dlouhá cesta domů. Návštěvu Dachau a seznámení se s jinými žáky z jiné školy bylo přínosné. Mnoho věcí jsme se naučili a tato návštěva nám mnohé dala, mimo jiné i zážitky, na které nikdy nezapomeneme.

Pavla Zittová 4.Z

VÁNOCE PŘICHÁZÍ! JAK SE SLAVÍ VÁNOCE NA UKRAJINĚ?

Vánoce na Ukrajině jsou těm našim velmi podobné, ale v každé části Ukrajiny se slaví jinak. Někdo je slaví, stejně jako my, 24. 12. podle gregoriánského kalendáře, jinde se slaví podle juliánského kalendáře, 7. 1.. Někde ale ovšem Vánoce slaví 24. 12. i 7. 1., tak je třeba slavíme i my doma. Vánoce se v každém regionu Ukrajiny liší i zvyky a tradicemi. V některých regionech si lidé rozdávají dárky už den předem, jinde zase v přesný den oslav Vánoc. Kapra na vánočním stole ukrajinských rodin moc nenajdete. Na stole musí být 12 bezmasých jídel symbolizujících 12 apoštolů. Jsou to ryby, varenyky, plněná kapusta, brambory s olejem a drceným česnekem, kompot, hrášek nebo fazole s olejem, koláče s mákem a další.

U štedrovečerní večeře nesmí chybět slavný ukrajinský dezert Kutia připravovaný z máku, pšenice, kandovaného ovoce, medu a ořechů. Stejně jako my začínají na Ukrajině večeřet ve chvíli, kdy na se nebi ukáže první hvězda, zdobí také stromeček i celé své obydlí a velmi oblíbené jsou u nich ozdoby betlému. Nám nosí dárky Ježíšek, v USA Santa Claus a na Ukrajině Děda Mráz nebo Svatý Mikuláš, podle toho, ve které části Ukrajiny se nacházíte.

Moje rodina pochází z Ukrajiny, takže my také slavíme Vánoce dvakrát, jednou tedy 24. 12. podle našich zvyků, kdy se pak třeba 26. 12. sejdeme u babičky. Pořádně se najíme, na našem stole byste našli minimálně 24 druhů jídla, jedno jídlo za každý den v měsíci do tzv. Svaté večeře. Rozdáme si dárečky jako každá jiná rodinka a pak se bavíme až do pozdního večera.

Doufám, že si všichni užijete Vánoce po svém a přeji šťastný nový rok.

Darina Těťeruková 2.A



JAK SE SLAVÍ VÁNOCE V POLSKU

V tomto článku se pokusím porovnat vánoční zvyky v Česku a Polsku. Dále zde zmíním, jaké vánoční tradice a zvyky se obvykle dělávají v polských rodinách. V Polsku se slaví Vánoce 24. prosince, stejně tak jako v Česku.

Vánoce zde začínají samozřejmě přípravou, ta bývá ale velmi zdlouhavá. Podle mě dokonce zdlouhavější, než když maminky v Česku vše připravují na Štědrý večer. K večeři se o Vánocích v Česku tradičně jí rybí polévka a jako druhý chod je kapr nebo smažený řízek s bramborovým salátem. Dále zde běžně jíme vánoční cukroví. V Polsku je ale mnohem větší výběr jídel, která si můžete dát k večeři. Na svátečním stole mají Poláci na výběr až z 12 chodů. V mé rodině je zvykem jíst na začátku boršč s ouškami (polévka z červené řepy, ouška vypadají jako malé pirohy a jsou plněné hříby) anebo flaki (my tuto polévku známe jako dršťkovou). Dalšími tradičními potravinami jsou pirohy se zelím a hříby a také bigos. Dále se zde jí ryby jako smažený kapr, nakládané sledě a ryba, která je připravovaná na řecký způsob. Stejně jako Češi i Poláci jí bramborový salát – od toho českého se ale jednou zásadní ingrediencí liší. Do bramborového salátu Poláci nedávají gothajský nebo jiný měkký salám, místo něj přidávají jablka, díky nimž salát dostane jemnou chuť. Možná vám to může připadat jako divná kombinace, ale moje rada zní: „Nesud’, dokud neochutnáš.“ Osobně mi víc chutná salát připravený na polský způsob. Od slanejšího jídla bychom teď mohli přejít ke sladkému.

V Polsku se maminky ani babičky na začátku prosince vůbec nestresují, že ještě nemají napečeno dostatek cukroví. Tradičně se zde pečou různé druhy moučníků. Všem lidem bych přála, aby v životě ochutnali opravdovou šarlotku (jablkový moučník, který se běžně podává se zmrzlinou). Vynikající je zde i tzv. sernik (dezert podobný cheescahu). Platí tu taková pověra, že ten, kdo chce celý další rok štěstí, musí ochutnat všechna jídla.

Některé polské tradice jsou stejné jako tady. Stejným zvykem je např. zdobení vánočního stromčku. Malé děti se na zdobení stromčku těší už od samého začátku vánočních prázdnin – podle tradice musí však počkat až na Štědrý den. Poté, co děti ozdobí vánoční stromček, všichni vyčkávají na první hvězdu na nebi – ve chvíli, kdy se na nebi objeví první hvězda, mohou všichni zasednout ke sváteční večeři a začít jíst. Sledování první hvězdy je symbolické, je to svázané s Betlémskou hvězdou, která se na nebi objevila při narození Ježíše. Další tradicí je, že děti dostanou dárky pod stromček. Ty však mohou otevřít až po vánoční večeři. Často se dětem říká, že jim dárek přinesla Hvězda.

Mezi vánoční zvyky také neodmyslitelně patří zpívání koled. Z vlastní zkušenosti můžu říct, že když jsem texty koled neznala, bylo pro mě velmi těžké zpívat také. Opakující části se člověk poměrně rychle naučí, ale zbytek už tak dobře nejde... Ještě před tím, než započne sváteční hostina, tak si lidé u stolu tradičně lámou oplatkou. Je to symbol usmíření a omluvy. Historie tohoto zvyku vychází již od prvních křesťanů, kteří se dělili chlebem. Při lámaní oplatkou si lidé vzájemně přejí jen to dobré. Dalším pro nás neznámým zvykem je, že se na sváteční stůl pod bílý ubrus ukládá kousek sena - symbol skromnosti. Hostitel tímto utvrzuje dostatek úspěchů po celý další rok.

O vánočních zvycích a tradicích v Polsku by to bylo prozatím vše. Je zajímavé vědět, jak každá země (region) má jiné vánoční zvyky. Nejdůležitější na tom celém je však to, abychom tyto krásné svátky strávili s našimi nejbližšími. Krásné Vánoce všem!

Štěpánka Andrea Brzyská, 4.A

TIP NA VÝLET: VYRAŽTE NA KAFF

O tom, že měl Karel Čapek rád Krušné hory, jistě víte. Možná Vás tento článek inspiruje vydat se po jeho stopách na jihovýchodní svahy vrcholu Plešivce, na kterých se nacházela dnes již jen cedulemi naučné stezky připomínaná zaniklá osada Kaff. Osamocené skupiny chalup ji dělily na Dolní, Střední a Horní Kaff. Původní německé obyvatelstvo se zde živilo jednoduchým zemědělstvím, převážně pastevectvím. Po jeho odsunu se tuto osadu nepodařilo znovu osídlit, a proto postupem času zanikla. Nyní jsou Krušné hory jiné, zub času však v nich zanechal přírodní krásu. Snad jen původní kamenné základy domů, zarůstající mohutnými smrky, připomínají, že i tady kdysi býval život.

Karel Čapek v roce 1933 v *Obrázcích z domova* o Krušných horách napsal:
„Nečouhají z toho žádné skály, balvany a sutky, nic pateticky nahého a původního; málo je hor tak decentně oděných civilizovanými lesy, ovšem a širými lukami; jen tu a tam černé, odkryté rašeliniště s hromadami borků a jako zvláštní znak kraje tu a tam opuštěná hut’ nebo úbočí kdysi otevřené krumpáči a teď už zarůstající vřesem a metlicí.“

Kaff poctil Karel Čapek svou návštěvou v roce 1935. Na památku tohoto velikána české literatury po něm pojmenovali krásnou lípu srdčitou, nacházející se na bývalé návsi Středního Kaffu. Lípa naše předky udivovala svou mohutností a dlouhověkostí, možná proto ji dnes stejně jako jiné slovanské národy považujeme za národní strom. Karel Čapek se ve svém fejetonu v *Lidových novinách* v roce 1927 zabýval otázkou, zda lípy patří do ulic Prahy či nikoliv. Nakonec je označil jako „paskvily“, které ve městě zamořují okraje chodníků. Věřím, že při dnešním pohledu na majestátní lípu v Kaffu by byl zcela jistě spokojen.

Do Kaffu se dostanete po naučné stezce z Merklína, která začíná u železniční stanice, kam se pohodlně dostanete místní lokálkou z Karlových Varů. Výstup je středně náročný, odměnou vám budou krásné panoramatické výhledy na vrcholky hor a do hlubokého údolí říčky Bystrice.

Jan Chylo



NASLOUCHÁNÍ HLASU PŘÍRODY

aneb – proč být členem školního ekotýmu???



řádnou reprezentaci školy na Dni otevřených dveří dne 10. 11. 2022, kdy jeho jednotliví zástupci prezentovali ekotým, jeho činnosti a aktivity budoucím žákům a jejich rodičům.

Do budoucna se školní ekotým chystá zorganizovat spousty dalších aktivit, které otevrou dveře dalším ekologickým změnám na naší škole. A teď si na závěr položím otázku: „*Co všechno školní ekotým pro naši školu udělal?*“. Udělal toho dle mého názoru hodně. Rozhlédněte se po naší škole a podívejte se sami.

Ekotým zajistil uzavíratelné toalety, nižší spotřebu plastů na naší škole, prosadil nižší spotřebu kopírovatelných papírů ve výuce, zajistil společně s vedením školy krásné poděkování paním uklízečkám Hnátkové a Danišové za to, jak se o naši školu nádherně starají a prosadil také další činnosti. Školní ekotým se tedy hodně podílí na utváření příjemných podmínek na naší škole. Závěrem chci poděkovat paní učitelce Juráčkové za tu možnost být členkou školního ekotýmu. Pro mě není členství povinností, ale posláním. Péče o přírodu a ekologii dělá mé srdce a mou osobnost zase o kus lepší.

Za školní ekotým – Patricie Wirkner 3.A

VÍTĚZNÝ PUTOVNÍ POHÁR SE VRACÍ K LOGISTIKŮM DO DALOVIC



Střední škola logistická Dalovice po dvou letech v on-line podobě uspořádala ve dnech 11. – 13. října 2022 již 14. ročník celostátní soutěže LOGISTIK JUNIOR SŠ 2022.

Zahájení a finální soutěž s vyhlášováním výsledků se konaly ve slavnostním sále Obecního úřadu Dalovice. Letošního ročníku se zúčastnilo 20 soutěžních družstev po 3 žácích ze 12 škol. Do soutěže se přihlásili zástupci ze škol z Brna, Prahy, Liberce, Českých Budějovic, Olomouce, Opavy, Ostravy-Vítkovic, z Plzně a Ústí nad Labem.

První den soutěže žáci bojovali o získání co nejvyššího počtu bodů v logistice, spedici, logice a ekonomických úkolech. Smysl efektivní logistiky totiž spočívá v komplexnosti a rozvoji „podnikavých“ kompetencí. Na druhý den dostali žáci úkol: Připravte si prezentaci na mezinárodní konferenci s tématem „Udržitelnost“. Prezentujte činnosti, výrobek nebo postupy firmy, které ukazují, jak probíhá implementace principů konceptu udržitelného rozvoje. Žáci prokazovali své znalosti nejen z

aplikované logistiky, ale uplatnili též dovednosti manažerské, prezentační a týmovou spolupráci. Jelikož SŠ logistická Dalovice reflektuje i na potřeby pracovního trhu v oblasti jazykových dovedností, soutěžící museli obhajovat své práce před komisí i v anglickém jazyce.

Získané body poskytly čtyřem nejlepším týmům prostor sázet na své znalosti ve finálové soutěži RISKUJ. Zde doplňovali otázky odborníci z praxe, předseda Svazu spedice a logistiky ČR, Ing. Petr Rožek Ph.D., a rektor VŠ logistiky prof. Ing. Václav Cempírek Ph.D., DBA. Po napínavém finále je pořadí nejlepších následující: 1. místo Střední škola logistická Dalovice, tým A, 2. místo SŠ informatiky, poštovníctví a finančnictví Brno, tým B, 3. místo Střední škola technická a dopravní Česká Třebová, tým A.

Třetí den se soutěžní týmy zúčastnily exkurzí ve firmách KH Czechia a SKF Lubrication Systems CZ v Chodově, kde měly možnost vidět logistické sklady a výrobní v praxi.



Velké poděkování patří partnerům školy, sponzorům, organizačnímu týmu, soutěžícím a jejich pedagogům.

Přípravy na jubilejní 15. ročník, který bude obsahovat novinky pro soutěžící, již byly zahájeny.

Ing. Andrea Kovardinská
Mgr. Vlastimír Sunek



NEKONEČNÁ ČEKÁNÍ A VÝLET S NÁZVEM BRNO

Nekonečná čekání, shon, pláč a radost. Ano, tohle jsou pocity téměř všech žáků tříd 3. A a 2. A oboru Logistika ve službách a finančnictví, kteří se v termínu od 19. do 21. 10. 2022 zúčastnili třídního výletu na veletrh cestovního ruchu v Brně. Ona jenom ta cesta zabrala poměrně dost času. Celkem čtyři hodiny trvalo, než jsme se dostali z Karlových Varů do velkoměsta.

Po dlouhé cestě plné očekávání jsme dorazili do města, které žije bohatou kulturou, ale zároveň pod rouchem tmavé noci skrývá chlad, smutek a v černých koutech zapadlých ulic neskutečné zlo a nebezpečí. Ano, i tohle je součást druhého největšího města České republiky, Brna. V rámci pobytu na zdejší střední škole informatiky a poštovníctví si žáci třídy 3. A po celou dobu působení v Brně připravili pro nižší ročník - 2. A - komentovanou prohlídku, která představila nejslavnější místa a kulturní památky Brna.

Poznávání města začalo již první den, kdy jsme stihli absolvovat prohlídku a komentovanou přednášku o hradu Špilberk a rozrůstání Brna. Dozvěděli jsme se, že na hradě Špilberk byl vězněn jeden z nejhorších kriminálních Čechů Babinský, nebo že samotný hrad v minulosti působil jako symbol síly a nezdolnosti. Z nádvoří pevnosti se nám naskytl nádherný výlet na celé Brno. Následovala prohlídka krytu 10-Z, při níž jsme si připomněli válečnou a poválečnou dobu v Československu v době 2. světové války. Následně jsme si prohlédli katedrálu svatého Petra a Pavla, která je vyobrazená i na české desetikoruně.



Měli jsme jedinečnou příležitost se podívat dovnitř katedrály, kde se ve stejný čas konala modlitba za Ukrajinu. Následně prohlídka pokračovala na Šilingrovo náměstí, zde jsme se seznámili s nejstaršími budovami v celém Brně. Následoval Zelný trh, kde jsme měli možnost si prohlédnout kašnu Parnas, brněnskou Redutu, Cyrilometodějskou záložnu a starou radnici, v níž jsme se všichni podívali na brněnského draka a brněnské kolo. Touto prohlídkou skončil první společný den, neboť jsme poté dostali rozchod.

Následující den jsme vyrazili na veletrh cestovního ruchu na Brněnském výstavišti, kde jsme dostali rozchod a celý veletrh jsme si mohli v klidu projít. Jeho součástí byla mimo jiné možnost nakoupit si regionální potraviny, soutěžit o zájezdy do ciziny a zúčastnit se vyhlášení výherců regionálních potravin. Celý průběh byl velmi zajímavý a každý kraj se svými stánky vložil maximum. Po absolvování prohlídky veletrhu jsme pokračovali v seznamování se zajímavostmi města, šli jsme navštívit českou kulturní památku, kterou bychom našli i na seznamu Světového kulturního dědictví UNESCO –

vilu Tugendhat.

Do vily jsme se sice, až na sklepní prostory, nedostali, ale zahrada této vily udělala své a navodila tichou, chladnou a zároveň trochu zvláštní atmosféru zdejšího místa. Průvodce nám sdělil nejdůležitější fakta o této lokalitě. Místo šeptalo: „Vzdalujte se dál, nechtějte znát minulost této prokleté půdy,“ a tak jsme po společné fotografii vily se zahradou opustili a vydali se dál. Posléze jsme navštívili Novou radnici, Klášter Dominikánů, náměstí Svobody, Dům pánů z Lipé, Brněnské penisy (kde se všichni fotili :D) knihovnu Jiřího Mahena, Moravské náměstí, park Danuše Muzikářové a kolejiště. Celou poznávací prohlídku jsme zakončili před budovou divadla Leoše Janáčka, kde jsme si popovídali o národnostní problematice města Brna. V rámci debaty jsme zmínili Brněnský Cejl. Tentýž den jsme ve večerních hodinách opět dostali rozchod a mohli se věnovat soukromým záležitostem.

Ale jak jsem již zmínila na začátku článku, nebyla to vždy sranda. Město Brno je ráno nádherné místo plné kulturního života a radosti, ale v noci se stává každý kout v tomto městě nebezpečný, toužící po násilí a zlu. Představa, že jste sami v cizím městě a nevíte, kdy vám co jede, je velmi děsivá, ale i tuto zkušenost si naši žáci odnesli. Zjednodušeně – tohle je život. Poté, co někteří zabloudili a museli zjišťovat u místních obyvatel směr, kterým se mají vydat, nakonec všichni cestu zpátky našli. A dám vám jednu radu – jestli někdy pojedete do Brna, nezapomeňte si s sebou vzít platební kartu v telefonu nebo dostatečně nabitý kredit. Ať nejedete na černo...

Za velmi dobře připravenou třídní akci děkuji panu učiteli Janu Chylovi, paní učitelce Andree Kovardinské a paní učitelce Květě Katriňákové, kteří nám byli oporou po celou dobu našeho působení v Brně. Děkuji také vedení školy za financování exkurze z programů IKAP, díky němuž jsme, kromě kapesného, měli celý výlet zaplacený včetně dopravy, ubytování a jídla. Tak na viděnou příští rok v Brně :-).

Za třídu 3.A Patricie Wirkner

LOGISTICKÝ EXPRES NOVINY

LISTOPAD 2022

– DIGITÁLNÍ NOVINY –



PŘEDNÁŠKA EKOCOM

Dne 5.12.2022 jsme měli přednášku EKOCOM, na které nám pán přednášející vysvětloval, co všechno se dá dělat s odpady. Ukázal nám, jak se správně třídí odpad a jaké označení musí jednotlivé popelnice na tříděný odpad mít a co přesně do nich dávat a nedávat. Jako příklad uvedu modrou popelnici, do které můžeme házet jakýkoliv papír, který není mokrý nebo mastný. Další zajímavostí pro nás bylo, že existují popelnice na tuky a oleje, do kterých můžeme dát olej v uzavřených plastových nádobách. Dozvěděli jsme se také, že každé město nebo obec třídí odpad jinak. Některé ho mají vytříděny více, což znamená, že mají odlišné kontejnery, například na kartonové odpady a na plast, některé mají jeden kontejner na obojí, a proto musíme koukat na označení na všech popelnicích. Vysvětlil nám i jak se s jednotlivým odpadem nakládá dále. Například, že pet lahve se roztřídí na bílé, modré a zelené a ve velkém množství se zmáčknou dohromady do velmi velkých balíků. Nebo, že papír se dá recyklovat až sedmkrát a poté se z něj dělají malí pomocníci na pohon motorů. Skleněné láhve se například rozdrtí na malé kousky, které se opět přeberou v jiné fabrice a pokud se zde najde jenom jeden kousek skla například z žárovky, tak se celý náklad zase pošle zpět a musí se přebrat znovu. Upozornil nás na littering, což je odhazování malého množství odpadků (např. obal od sušenky nebo jen jeden malý papírek) volně na zem nebo na pojem černá skládka, pod čímž si můžeme představit velké množství odpadků mimo popelnici (např. v lese), ale pozor, za černou skládku se považuje i položení odpadu vedle popelnice z důvodu naplněné popelnice. Dávejte si na to pozor, protože tento čin je peněžně trestán. Správná skládka naopak vypadá tak, že se vykope velká díra, do které se pak vloží silná guma a nasype se do ní odpad, na který se poté nasype hlína, z důvodu menšího zápachu. Seznámil nás i s přesným postupem při spalování odpadu. Bylo nám vysvětleno, že celkové nakládání s odpady stojí velmi velké množství peněz a každá chybička musí být napravena, a to opět za další náklady. Pán nám také doporučil, abychom si zkontrolovali, jak funguje a co všechno můžeme odvézt na sběrný dvůr v každém městě do kterého se například přestěhujeme. Na závěr bych podotkla, že jsme se dozvěděli plno nových věcí a byla nám více přiblížena důležitost třídění a recyklace odpadů. Tříděte odpad.

Těťeruková Darina 2.A



EXKURZE OI NOVÉ SEDLO

V úterý 5.12. jsme navštívili fabriku na skleněné lahve v Novém Sedle, na začátku exkurze jsme si vysvětlili, co dělat a jak se chovat, aby nedošlo k žádnému většímu zranění. Cílem bylo se podívat na přímý provoz v továrně. První jsme si ukázali, co nesmíme vyhazovat do odpadu na láhve. Jednalo se o ucha od hrníčků a o skleněné rámy v mikrovlnkách. Následně nám byla vysvětlena historie závodu.

Pak jsme se dostali do přímého provozu, překvapila mě rychlost a efektivita výroby. Za den jejich závod vyrobí přes 550 tun skloviny. Pan průvodce se nám snažil vysvětlit to hlavní co by se nám hodilo vědět. Odnesl jsem si spoustu informací, a dokonce jsem se po exkurzi šel podívat na akciový vývoj společnosti OI. Exkurze mě bavila obohatila a zaujala.

Tobiáš Votoček, 1.Z

EXKURZE DO GALERIE UMĚNÍ



Třída 1.Z a pan učitel Zahirovič se dne 5.10.2022 vydali na exkurzi do karlovarské Městské galerie. Do galerie jsme dorazili v 10:30 a pan učitel nás poučil o pravidlech, tj. o bontonu, jak se v galerii máme chovat. Vstoupili jsme do galerie, kde nás přivítaly průvodkyně. Odložili jsme si batohy a šli do 1. patra, kde jsme se posadili. Všude byly staré a zajímavé obrazy, které souvisely s výročí 100 let založení Československa a všeobecně československého výtvarného umění. Nad každým obrazem byl rok, který souvisí s obrazem.

Pan učitel nám představil galerii a nejvíce nám vysvětlil k obrazu Josefa Čapka, který byl zajímavě oboustranně namalován, což je velmi neobvyklé. Následně nám zadal úkol, že jsme si měli prohlédnout všechny obrazy a potom jsme se rozdělili do dvojic a každá dvojice si měla vybrat jeden exponát, obraz, bustu, sousoší, instalaci nebo plastiku, a potom o tom říct zjištěné informace. Všichni byli kreativní a hodně jsme si našli o autorovi, technice, kterou používal, a o vybraném díle. Exkurze do galerie se všem líbila.

Petr Wágner, Adéla Seidlová, 1.Z



LITERÁRNÍ KOUTEK

U DOKTORSKÉ POHÁDKY MĚ BAVÍ ZPŮSOB VYPRÁVĚNÍ A LIDSKOST...

Rozhovor s Václavem Šamárkem, režisérem Doktorské pohádky v Divadle Jana Kašky na Zbraslavi, premiéra 7.10.2022.

Václav Šamárek (28.4. 1994) působí v Divadle Jana Kašky na Zbraslavi již přes deset let. Toto divadlo se stalo bránou jeho hereckého i režisérského působení. Jako herce ho můžeme vidět v Divadle na Vinohradech a také ve studentském divadle OLDstars, kde již ztvárnil nespočet rolí. K režii se dostal nedávno, v roce 2019, když spolu s dalšími herci zbraslavského divadla nazkoušel anglické drama OSM, které se stalo odrazovým můstkem k jeho další režijní práci. Posledním režijním kusem se stala právě Doktorská pohádka Karla Čapka. Tvorba na Zbraslavi je pro něj srdeční záležitostí, neboť v této části Prahy vyrůstal, žije tam jeho rodina, a i z toho důvodu se rozhodl vrátit a opětovat divadlu to, co mu před několika lety samo dalo.



Velká pohádka doktorská je zajímavou dramaturgickou volbou, kdo přišel s nápadem?

Velká doktorská pohádka mě provází už od mládí a byla to vždy pro mě jasná volba, pokud bych měl režirovat nějakou pohádku. Vždy mě bavil její způsob vyprávění a hlavně lidskost. Přibližně před rokem jsem začal vážně uvažovat o tom, že bych ji na prknech zbraslavského divadla zinscenoval. Jeden z důvodů byl také doplnit sobotní dětská představení, kde hrají především loutky, o další činohru a trochu tím tak pomoci loutkařům v jejich jinak šíleném celosezónním maratonu.

Co vše Vás inspirovalo k tvoření divadelní předlohy Doktorské pohádky?

Vycházím především z dramatisace Jarmily Turnovské a samotného záznamu inscenace Československé televize z roku 1982. Samozřejmě jsem se inspiroval i původním Čapkovým textem z Devatera pohádek a nakonec jsem udělal několik škrtů.

Příběh O princezně solimánské je pro umělce často nejzajímavější částí pohádky, vy jste se rozhodl pro „doktorskou“ bez princezny. V čem spočívá Vaše interpretace Čapkovy pohádky?

Na začátku úprav textu jsem nad tím přemýšlel, nicméně i díky výše zmíněné dramatisaci a záznamu se mi líbilo, jak je příběh v tomto případě kompaktní a funkční. Nicméně, zbraslavský divák o příběh princezny solimánské nepřejde, neboť jedno z loutkových představení, které v divadle hrajeme, je právě on.

Jaký máte vztah k Čapkům?

Musím říct, že čím jsem starší, tím víc mě oba fascinují. V mládí jsem se s nimi setkával a vůbec mi nedocházelo, že to jsou oni. Hlavně tedy s Karlem Čapkem. Až v pozdějším věku, kdy jsem se začal víc věnovat divadlu, jsem byl opravdu velmi překvapen. Jedna z věcí, která mi taky dala impulz víc se zabývat Čapky, je inscenace Český román Olgy Scheinpflugové. Ještě ho stále hrajeme v Divadle na Vinohradech a vypráví o životě Karla Čapka.

Plánujete další čapkovské režie?

V nejbližší době ne, nicméně mám velmi rád Bílou nemoc. Její nadčasovost je neuvěřitelná a velmi rád bych ji někdy zinscenoval.

V inscenaci jste obsadil celou Vaši rodinu, tatínka coby herce a výtvarníka, bratry v roli Vincka v alternaci. Předpokládám, že paní maminka to s vámi nemá lehké?

No, ona přítelkyně taky ne. Ta je tam taky a hraje postavu Hejkala [Kateřina Brzobohatá, pozn. redakce]. Ta, myslím si, to měla nejtěžší. Na jednu stranu to byl někdy boj, přece jenom ti nejbližší vás vnímají úplně jinak než zbytek herců, ale stálo to za to, protože si uvědomuji, jaké mám v tomhle štěstí, že můžu s nimi dělat divadlo. A vidět je, jak hrají a baví je to, je pro mě ta největší odměna.

Rozhovor vedl Hasan Zahirović

K ČEMU JE VÁLKA...

Ve škole jsme rozebírali Remarqueovou látku *Na západní frontě klid* a posléze dostali téma úvahy – k čemu je válka... Válka je vlastně nenávist, nějaký boj proti jiným. Nemusí to být zrovna násilí, ale také nenávist k, jak už se v naší společnosti říká, odlišným lidem. Tito lidé nikomu nemuseli nic udělat, a i tak jsou velkým terčem. Mohou to být homosexuálové, transgenderové nebo lidé jiné barvy pleti. Jsou terčem, a přitom jen chtějí žít normální život jako ostatní. Mít šanci tvořit rodinu se svým partnerem nebo žít bez jakýkoliv předsudků. Toto sice není přesné téma, které jsme dostali v zadání, ale dle mého názoru to sem rozhodně patří.

Nenávist je stále nenávist a je jedno, v jaké formě. Pokud se ale vrátím přímo k zadání, válku jsem zde pochopila jako fyzický boj proti někomu. Válčilo se, už když vznikl člověk, jen v tu dobu to bylo proto, aby lidé měli co jíst a přežili. Dnešní druh války je o tom, že si lidé chtějí ukázat, kdo je lepší, kdo dokáže tohle a kdo zase tamto. Toto je bohužel naše doba, každý se chce vyvyšovat nad ostatními a ukázat, že má něco lepšího než ten druhý. O tomto je dle mého válka; místo toho, aby se snažili nějaký problém vyřešit v klidu, chtějí ukázat, že mají na to problém vyřešit násilně, bez ohledů na ostatní, že prostě získají vše, o co si řeknou.

Můj názor je takový, že je tento styl řešení úplně zbytečný a je velmi smutné, že vůbec někdo v této moderní době na takové násilí přistoupí. Nenávist tu byla a bude vždycky, jen by stálo za promyšlení, zda je vůbec potřeba až v takové formě, jaká probíhá při válce. Zda nejdou věci vyřešit bez toho, aniž by umírali nevinní lidé, aniž by se ničila naše země, aniž by se byly devastovány budovy, města, státy, a hlavně lidské duše. Přeci jen, každý z nás by chtěl žít v míru, v lásce se svou rodinou a s partnerem – bez toho, že by se museli bát, zda bude zítřek stejný jako dnešek.

Daniela Jakubková, 3.A



LOGISTICKÉ OKÉNKO ANEB NOVINKY ZE SVĚTA LOGISTIKY:

JEDINÉ OKNO PRO CELNÍ ZÁLEŽITOSTI A DIGITÁLNÍ SPOLUPRÁCI V OBLASTI CELNICTVÍ EU



Efektivní celní odbavení a kontroly jsou nezbytné pro hladký tok celosvětového obchodu. Jedním ze způsobů, jak toho země dosahují, je vytváření systémů/prostředí s jedním oknem.

Podle WCO byly faktické dopady dobře fungujících prostředí jednotného okna oceněny několika vládami a prostředí jednotného okna jsou považována nejen za jeden z hlavních nástrojů k implementaci opatření na usnadnění obchodu, ale také za silný nástroj pro celkovou implementaci národních obchodních politik. WCO popisuje „Single Window Environment“ (SWE) jako přeshraniční, inteligentní zařízení, které umožňuje stranám zapojeným do obchodu a dopravy podávat standardizované informace, zejména elektronické, s jediným vstupním bodem, který zajišťuje veškerý dovoz, vývoz a tranzit, v souladu se souvisejícími regulačními požadavky. V květnu 2022 dosáhly Rada Evropské unie a Evropský parlament prozatímní dohody o jednotném celním úřadu a stanovily vhodné podmínky pro digitální spolupráci mezi celními a příslušnými partnerskými orgány.

„Cílem je usnadnit mezinárodní obchod, zkrátit dobu celního odbavení a snížit riziko podvodů. Pomůže také snížit administrativní zátěž pro obchodníky,“ uvedl web EU. „Po úplné implementaci již podniky nebudou muset předkládat dokumenty několika úřadům prostřednictvím různých portálů. Prostředí jednotného okna umožní celním a dalším orgánům automaticky ověřit, že dané zboží splňuje požadavky EU a že byly splněny nezbytné formality,“ dodal web.

Dne 24. října přijala EU jednotné celní okno, které udává tón posílené spolupráci mezi státy EU. Vytvoření jednotného okna a přijetí nových pravidel pro digitální spolupráci má zjednodušit prosazování více než 60 necelních aktů EU i vnitrostátních necelních právních předpisů v oblastech, jako je zdraví a bezpečnost, životní prostředí, zemědělství, rybolov, mezinárodní dědictví a dozor nad trhem na vnějších hranicích.

Orgány členských států zapojené do odbavování zboží na vnějších hranicích EU budou mít přístup k elektronickým informacím předloženým obchodníky a budou si je moci vyměňovat. Prostředí jednotného okna pro celní služby bude rovněž podporovat automatizované ověřování necelních formalit pro zboží vstupující do EU nebo ji opouštějící. "To znamená, že manuální kontroly dokumentů k ověření určitých necelních formalit již nebudou nutné," uvádí web Rady. Očekává se, že nová pravidla podpoří hladký tok přeshraničního obchodu a pomohou snížit administrativní zátěž obchodníků, zejména tím, že ušetří čas a také zjednoduší a zautomatizují zúčtování.

(zdroj: SSL)

KLIMATICKÁ KONFERENCE V SHARM- AL-SHEIKHU ZAČÍNÁ HÝŘIT SLIBY DEKARBONIZACE V DOPRAVĚ



Výroky z dopravního sektoru z egyptského letoviska Sharm El Sheikh v Rudém moři, kde se koná letošní klimatická konference COP27 svolaná OSN, přicházely v rychle rostoucím množství. Nejvíce titulků zaujala výzva Green Shipping Challenge, kterou zahájily USA a Norsko a která vytvořila platformu pro přibližně 40 závazků k urychlení dekarbonizace lodí.

Green Shipping Challenge vybízí země, přístavy a lodní společnosti, aby na COP27 přijaly opatření s cílem sladit toto odvětví s cílem Pařížské dohody z roku 2015, tedy udržet globální oteplování pod 1,5 stupně Celsia. Do nové platformy byla vložena řada oznámení, z nichž mnohé již byly signalizovány dříve, včetně oznámení od společností Amazon, DP World a Maersk a také mnoha národních iniciativ vedených plány zelených koridorů. Zelené lodní koridory, masivně propagované na COP26 v Glasgow loni v listopadu, se skutečně rozběhly a trasy nyní pokrývají celou zeměkouli mezi dvojicemi přístavů, které slibují nabízet alternativní paliva.

Včera se také k iniciativě Clean Energy Marine Hub Initiative (CEM-Hubs), kterou vytvořila skupina zástupců z celého globálního energetického a námořního hodnotového řetězce s cílem vytvořit centra pro alternativní paliva, přihlásily tři další země – Panama, Uruguay a Norsko.

Iniciativa, kterou společně vede pracovní skupina generálních ředitelů, je meziodvětvovou veřejně-soukromou iniciativou, jejímž cílem je urychlit výrobu, vývoz a distribuci nízkouhlíkových paliv po celém světě. Tyto tři vlády se připojují ke Spojeným arabským emirátům a Kanadě, které jako první podpořily iniciativu CEM-Hubs, když byla tato iniciativa oznámena na ministerské konferenci pro čistou energii v Pittsburghu začátkem tohoto roku. V Sharm El-Sheikhu též vystoupil Emanuele Grimaldi, předseda ICS, aby poznamenal: „Dekarbonizace lodní dopravy a dekarbonizace světa jsou dvě strany téže mince. Všechny zúčastněné strany v celosvětovém energetickém prostředí musí spolupracovat na dekarbonizaci.“ Mezi další oznámení COP27, která se pravděpodobně v nadcházejících devíti dnech objeví v titulcích, patří americký metanový závazek, dánská aktualizace o cestě lodní dopravy do roku 2050 a spousta zpráv o plavidlech s nulovými emisemi. (zdroj: SSL)

ČPAVEK JAKO LODNÍ PALIVO BUDOUCNOSTI

Čpavek bude do roku 2050 dominantním palivem lodní dopravy, předpověděla Mezinárodní energetická agentura (IEA).

Ve World Energy Outlook 2022, který v pátek zveřejnila agentura IEA se sídlem v Paříži, se agentura domnívá, že do roku 2050 uspokojí čpavek zhruba 45% poptávky po lodním palivu. Bioenergie a vodík uspokojují dalších 20% poptávky, kterou IEA předpokládá, přičemž využití vodíku je zaměřeno zejména na provoz s krátkým až středním rozsahem. Elektřina bude hrát menší roli zaměřenou na uspokojování poptávky malých lodí a výletních trajektů využívaných pro provoz na krátké vzdálenosti, navrhuje IEA.

„Lodě mají životnost 20–35 let, což brzdí zavádění nových nízkoemisních technologií a přispívá k tomu, že ropa bude do roku 2050 stále tvořit téměř 15% poptávky po palivech v lodní dopravě,“ konstatovala zpráva.

Globální sektor dopravy dnes spotřebuje čtvrtinu celkové konečné spotřeby energie a podle IEA je zodpovědný za téměř 40% emisí z odvětví konečné spotřeby energie. (zdroj: SSL)

NĚMEČTÍ REJDAŘI SE (PRÝ) OBÁVAJÍ NEDOSTATKU PRACOVNÍ SÍLY

Nálada německých rejdařů je skvělá, ale není bezstarostná. Vyplývá to z výsledků aktuální studie auditorské a poradenské společnosti Pricewaterhousecoopers (PWC), která se dotazovala 106 vedoucích pracovníků německých lodních společností od poloviny května do poloviny června letošního roku.

Od roku 2020 zažívá zejména kontejnerová doprava bezprecedentní boom v důsledku prudce zvýšených sazeb. V této věci panuje téměř jednomyslná shoda i mezi německými rejdaři; devět z deseti lodních společností sdílí toto hodnocení. A nejen velké společnosti z toho mají prospěch: na vzestup nyní dosáhli nejmenší majitelé lodí, v 93 % německých společností zabývajících se dálkovou lodní dopravou jsou všechny lodě plně využity. Pohled do budoucnosti je také charakterizován důvěrou. Tři ze čtyř společností nadále očekávají růst.

Po letech pokračující restrukturalizace a snižování počtu zaměstnanců je však zřejmé, že téma personálu v tomto odvětví se stále více dostává do popředí. Letošní průzkum společnosti PWC ukazuje, že z pohledu téměř každé druhé lodní společnosti je nedostatek kvalifikovaných pracovníků a mladých talentů zdaleka nejzávažnějším problémem pro společnosti v námořním průmyslu v Německu.

To platí bez ohledu na velikost příslušné přepravní společnosti. Za posledních dvanáct měsíců přijalo nové zaměstnance 73 % firem. Propouštění už není problém. Naproti tomu 69 % lodních společností plánuje v příštích dvanácti měsících najmout nové zaměstnance.

Firmy se však snaží najít vhodné lidi napříč odvětvím. Nedostatek zaměstnanců nahradil problémy s financováním, které byly po mnoho let považovány za nejnaléhavější problém průmyslu. Personální situace mezi specialisty a nižšími pracovníky je s 55 % v současné době uváděna jako nejproblematictější oblast více než dvakrát častěji než finanční a investiční prostředí (25 %).

Větší společnosti s více než 500 zaměstnanci a flotily s více než 20 loděmi jsou více postiženy nedostatkem kvalifikovaných pracovníků a mladých talentů než lodní společnosti s menším počtem zaměstnanců a menšími loděmi. Nejproblematictější situace je u společností provozujících liniovou dopravu: tři ze čtyř společností považují za svůj největší problém nedostatek kvalifikovaných a mladších zaměstnanců; otázky financování, regulace a digitalizace v těchto společnostech téměř nehrají roli. (zdroj: SSL)



HYUNDAI HEAVY PŘEDSTAVIL NOVÝ TYP KONTEJNEROVÉ LODI S PEVNÝM ZACHYCENÍM KONTEJNERŮ NA PALUBĚ

Jihokorejský Hyundai Heavy Industries (HHI) vyvinul konstrukci kontejnerové lodi, která nevyžaduje žádné upevňování.

HHI odstranila vázací most a kryt ládovny v novém designu, který byl schválen jak ABS, tak liberijským registrem. Místo toho loděnice vyvinula zařízení zvané přenosná lavice, která přijímá náklad kontejnerů na palubě a přenáší jej do trupu. Společnost rozšířila vedení v buňkách, které umožňuje vertikální stohování kontejnerů, na palubu. Kontejnery na palubě (on-deck) jsou upevněny prodlouženou upevňovací konstrukcí, což eliminuje potřebu přivazování.

„Ztráta kontejnerů přes palubu je jednou z největších konstrukčních a provozních výzev, kterým čelí segment kontejnerových lodí.

Konstrukce kontejnerové lodi bez upevňování nejen zvyšuje bezpečnost a ochranu životního prostředí, ale také nabízí zlepšenou provozní efektivitu operací nakládání a vykládání kontejnerů,“ uvedl Thomas Klenum, výkonný viceprezident liberijského registru.

"Je to kreativní technologie, která může zásadně eliminovat práci spojenou s přivazováním a následnou ztrátou nákladu, což je v poslední době hlavní téma v odvětví kontejnerové dopravy," řekl Won Ho Joo, senior, výkonný viceprezident HHI. Upevňování kontejnerů se stalo problematickým, protože kapacita kontejnerových "boxship" lodí se v tomto století téměř zčtyřnásobila.

(zdroj: SSL)



MALOOBCHODNÍCI SE ODVRACEJÍ OD LETECKÉ PŘEPRAVY

Maloobchodníci odmítají leteckou nákladní dopravu a vracejí se na oceánský trh, kde jsou ceny nízké a spolehlivost se zlepšila. Příliš mnoho zboží na skladě a příliš malá spotřebitelská poptávka zaznamenaly pokles objemů od některých maloobchodních zákazníků o 90 %, uvedl jeden evropský speditér (pro Loadstar). „Mnoho maloobchodníků se nyní snaží omezit nebo zcela vymýtit leteckou nákladní dopravu,“ uvedl.

„Režim „oprav“ u kritických zásilek tažených poptávkou spadl z příslovečného útesu. Maloobchodníci buď sedí na neprodaných zásobách, nebo se prostě rozhodují, že nevyužijí leteckou nákladní dopravu a případně přijdou o tržby. Objem maloobchodní letecké nákladní dopravy se u některých zákazníků meziročně snížil o 90 %, a to zejména u těch zaměřených na módu/oděvy.

Objevují se otázky o nákladech na dodavatelský řetězec a o tom, proč se plnění rozpočty na dopravu. To může často vyústit v plošné odmítnutí letecké nákladní dopravy nebo v řešení s vyššími náklady. Na logistiku je vyvíjen tlak na snížení nákladů na přepravu po moři, vzduchem a často i po souši.
Nedostatek informací může být nebezpečný – a to dále tlačí na maloobchodní logistiku.“

(zdroj: SSL)

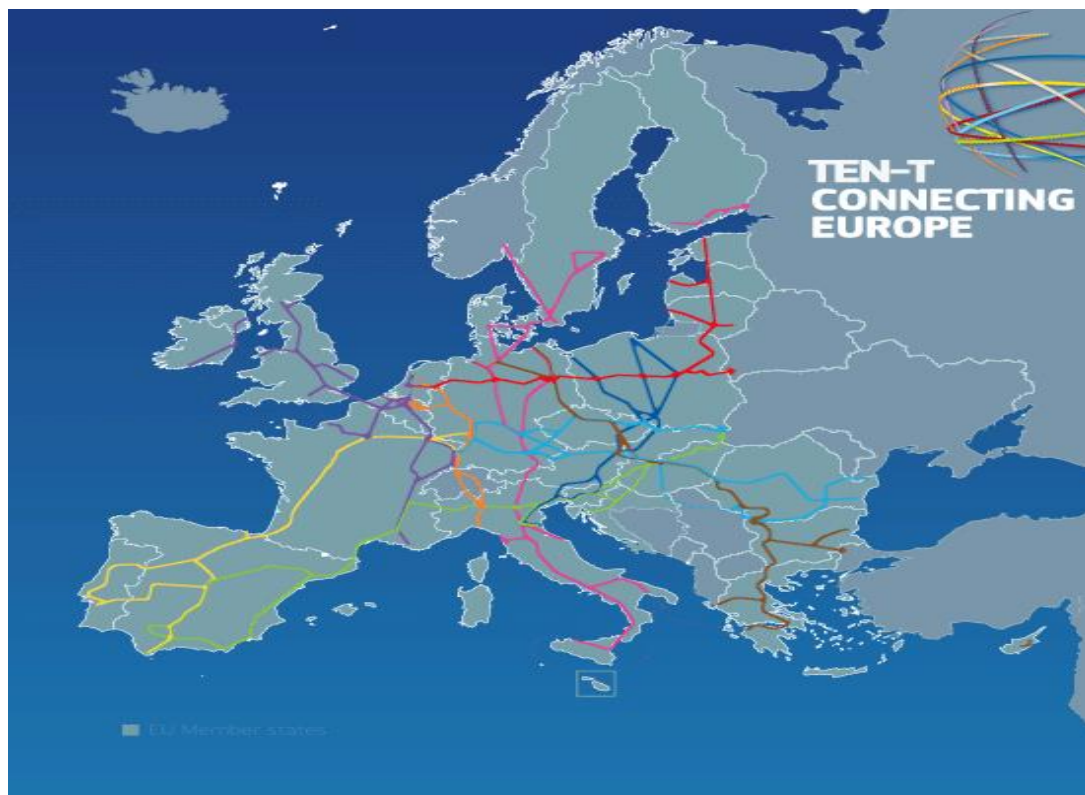
Sazby za leteckou nákladní dopravu sice klesají – podle TAC indexu klesly v uplynulém týdnu sazby z Číny do Evropy téměř o 10% na úroveň zhruba o 35% nižší než v loňském roce. Index sice ukazuje mírné zvýšení sazeb z Číny do USA, ty jsou však o 52% nižší než loni.

Šéf letecké nákladní dopravy Flexport Neel Jones Shah uznává, že trh je na dně: „Co se týče první poloviny roku 2023, nejsem příliš optimistický. Myslím, že se v březnu nebo dubnu dočkáme růstu, ale ne hlubokého, jen nepatrného. Pro druhou půli roku jsem optimističtější a odhodlanější. Pak bude odvětví úplně v pořádku. Vrátime se ke stabilnímu růstu. Globální obchod nezmizí.“

Zdroj ze zasílatelství vysvětluje: „Letecká nákladní doprava je řízena vztahem poptávky a nabídky. V současné době poptávka nepřevažuje, což snižuje 50% potenciálního trhu. Dodavatelské řetězce jsou nyní pevně zafixovány a námořní nákladní doprava se stává mnohem spolehlivější a výrobci plní své závazky.

Tím se eliminuje potřeba urychlit tranzit dodavatelského řetězce. Kromě toho během pandemických let mnoho maloobchodníků přizpůsobovalo své dodavatelské řetězce z „just-in-time“ na „just-in-case“ a prodlužovalo tranzity, takže i když zásilka námořní nákladní dopravy dorazí s týdenním zpožděním, je ve skutečnosti o dva týdny dříve oproti jejich modelům kritické cesty. To má vážný dopad na poptávku po letecké nákladní dopravě a její objem na trhu.“

EBU VYZÝVÁ K ZAVEDENÍ ODPOVĚDNOSTI ZA ÚDRŽBU VODNÍCH CEST V RÁMCI TEN-T



Evropské řeky a kanály by mohly přepravovat podstatně více zboží, pokud by se dostatečně investovalo do infrastruktury vodních cest. To je poselství, které Philippe Grulois, prezident Evropské unie vnitrozemských vodních cest (EBU), předal politikům EU na výroční konferenci EBU. Nejde jen o nové stavby, ale zejména o údržbu stávající infrastruktury. "Pravidla údržby jsou důležitým prvkem, který chybí v nařízení EU o transevropských dopravních sítích, TEN-T," řekl Grulois.

Neexistují žádné právní prostředky, které by zavázaly členské státy EU, aby přijaly dostatečná opatření proti nedostatku vody, řekl Manfred Seitz, generální tajemník Dunajské komise. Po 41 dní letošního léta nebyla v Bulharsku na Dunaji možná plavba, protože správa vodních cest nedokázala plavební dráhu včas vybagrovat. Úřad má však jen velmi napjatý rozpočet. Doufá, že současná revize nařízení o TEN-T zavede povinnosti údržby pro infrastrukturu vodních cest s jasnými časovými plány.

Poslanec Evropského parlamentu Dominique Riquet (liberál), který je jako zpravodaj odpovědný za reformu pravidel TEN-T v Evropském parlamentu, zopakoval, že je pro to, aby se plány údržby staly povinnou součástí plánování dopravní infrastruktury.

Martin Staats, prezident německého sdružení vnitrozemské plavby BDB, uvedl, že jen chemická společnost BASF vynaložila v roce 2018 dodatečné náklady ve výši 250 milionů eur kvůli nízké hladině vody na Rýně. "Ale nemám dojem, že by to na naše politiky nějak zvlášť zapůsobilo."

RYCHLE OŽÍVÁ NÁMOŘNÍ DOPRAVA RO-RO

Jak se bonanza kontejnerové přepravy chýlí ke konci, ožil trh typu ro-ro, s plnými loděmi, spotovými sazbami velmi vysoko a prostorem na plavidlech v příštích měsících pouze za absolutní přírážku. Speditéři, kteří chtějí přepravit elektromobily, si musí rezervovat až čtyři měsíce předem, protože dopravci plní servisní kontrakty, ale pro každý přebytek nákladu, i ten pro smluvní zákazníky, to znamená, že musí platit spotové sazby. To může být velmi drahé, protože ceny ro-ro se v uplynulém roce na všech trasách po celém světě zdvojnásobily. Trh typu ro-ro skutečně prochází trochu krizí. Ceny na spotovém trhu se zvyšují, ale kapacitu jednoduše nelze sehnat.

Někteří výrobci automobilů se pokoušejí kapacitu charterovat – ale neexistují žádná plavidla, která by si mohli pronajmout, protože jsou všechna nasazena u pravidelných dopravců, kterých je globálně pouze pět hlavních.

Jeden zasílatel říká: „V současnosti je velmi konkurenceschopné a může být levnější přepravovat vozidlo v kontejneru, nebo dokonce rozložit velký zemědělský stroj na součástky tak, aby se dostal do kontejneru – protože alespoň může být dopraven na pravidelně odjíždějící kontejnerové lodi. Tento model už mnoho let nefungoval – ale teď s nedostatečnou kapacitou a zvyšujícími se sazbami ro-ro se trh obrátil. Kontejnerizace automobilů se stává jediným způsobem efektivní a spolehlivé přepravy vozidel po dálkových linkách,“ vysvětluje.

Je paradoxní, že v automobilovém průmyslu jsou továrny schopné nyní auta vyrábět, když jsou k dispozici díly, ale hotové vozy trčí v přístavech, nemohou být dodány kvůli nedostatečné kapacitě plavidel.

(zdroj: SSL)

Bude zima, bude mráz

Bude zima, bude mráz,
kam se, ptáčku, kam schováš?
Schovám se do křoviny,
to budou mé peřiny.

Bude zima, bude mráz,
kam se, ptáčku, kam schováš?
Schovám se já pod hrudu,
tam tu zimu přebudu.

Bude zima, bude mráz,
kam se, ptáčku, kam schováš?
Schovám se do javora,
to bude má stodola.

Bude zima, bude mráz,
kam se, ptáčku, kam schováš?
Schovám se já do bezu,
až přestane, vylezu.

(lidová)



LOGISTICKÝ EXPRES NOVINY LISTOPAD 2022 Číslo 1 - 2022/23

Pedagogický dohled: Ing. Jan Chylo, Mgr. Hasan Zahirović, Ph.D.

Školní redakce: Claudie Ottová 4.A, Štěpánka Brzyszká 4.A, Konstantin Köenigstein 4.Z, Darina Těťeruková 2.A, Kateřina Štěrbová 2.A, Pavla Zittová 4.Z.

Korektura: Mgr. Adéla Jurnečková

3.Z. Logistický expres, č. 1, listopad / 2022, Střední škola logistická, p. o., Karlovy Vary – Dalovice.

(Školní bulletin vychází již od roku 1980.)

<https://www.logistickaskola.cz/> <https://www.facebook.com/logistickaskola/posts/4638234746292032>

@Střední škola logistická Dalovice