

PODROBNÉ ZHODNOCENÍ TRENDŮ VÝVOJE VODNÍ DOPRAVY VE VAZBĚ NA LEGISLATIVU EU

Číslo projektu: P90/230/001
Evidenční číslo: S-230-29/2004
č.j. 259/2004-230-VPL/2

Zpracovatelé:	Ing. Jan Čábelka, CSc.	- ČPVS
	Ing. Jiří Dynybyl, MBA	- ČLPR
	p. Pavel Hamalčík	- ČSPL
	p. Lubomír Melen	- ČSPL
	Ing. Miroslav Němec	- soudní znalec
	Ing. Vlastimil Pažourek	- ÚP Děčín
	Ing. Ladislav Sokolt	- MPO ČR
	Ing. Tomáš Reichelt	- ČSPL
	Ing. Josef Vaník	- ČMZRB
	Ing. Zdeněk Vitouš	- SVD- SPD

Předložené teze jsou stanoviskem
Svazu dopravy České republiky, Sekce vodní dopravy.

Ing. Zdeněk Vitouš
tajemník SVD

Ing. Jiří Dynybyl, MBA
ředitel ČLPR
místopředseda SVD

1. Obsah	Strana
1. Obsah	2
2. Stručné shrnutí řešení projektu	
3. Úvod	
4. Podrobné zhodnocení stavu oboru vodní dopravy ČR	
5. Stav a trendy vývoje vodní dopravy v EU	
6. Porovnání stavu oboru vodní dopravy v ČR a v EU ve vazbě na legislativu v EU	
7. Návrh základních tezí rozvoje oboru vodní dopravy v ČR	
8. Závěry a doporučení	
9. Reference	

2.Stručné shrnutí řešení projektu

Předkládaná zpráva ve svém úvodu konstatuje kritickou situaci v podnikatelských podmínkách pro provozování vnitrozemské plavby tak, jak ji popsal SPD ČR, SVD ve svém stanovisku z Valné hromady Sekce dne 29.4.2004 .

Účel zprávy je vymezen na jedné straně analýzou současného stavu a na straně druhé možnostmi změn podnikatelského prostředí oboru vodní dopravy v ČR v souvislosti se zkušenostmi ostatních států EU a opatřeními, která se osvědčují v jiných oborech. [Projekt si nekladl cíle zdůvodňovat z pohledu dopravní politiky nutnost vnitrozemské vodní dopravy ani rozvoj dalších oborů, navázaných na vodní dopravu, jako jsou přístavy, výroba lodí atd. Předpokládá se, že tyto otázky jsou obsahem mnoha dalších dokumentů nebo si zasluhují další zpracování v návaznosti na závěry z tohoto projektu.](#)

Je zhodnocena celková pozice vnitrozemské plavby v ČR, uvedeny přijaté rezortní dokumenty v souvislosti s rozvojem plavby v ČR a EU, vč. předpokládaného růstu přepravních nároků u nákladní vodní dopravy do r. 2015 až na 3,1 mil.t/rok. Tento výhled mohou čeští rejdaři naplnit za předpokladu nejenom obnovy stávajícího lodního parku, ale navíc s vizí nárůstu min. o 75 motorových nákladních lodí.

Je rozebrána situace na labské vodní cestě, kdy její nedostatečnost je hlavní příčinou krize zahraničních přeprav a kdy zlepšení těchto podmínek povede ke zvýšení atraktivnosti přeprav vodní cestou a odlehčení zátěží ze silnice.

V části o podnikatelském prostředí zpráva konstatuje, že legislativa EU je úzce zaměřena pouze na odstranění technických a administrativních bariér mezinárodních přeprav. Dopravní politika a podpůrné programy jsou ponechána na rozhodnutích v jednotlivých státech a také na postoji jednotlivých států k vodní dopravě.

Část o současné pozici podnikatele v plavbě popisuje ekonomickou situaci při použití jednoho plavidla po jeden den při plavbě na Labi v zahraniční relaci. Je ukázáno, že při ponoru na Labi v hodnotě 140 cm nemá podnikatel šanci generovat dostatek prostředků na obnovení flotily. Teprve při zajištění labské vodní cesty s ponorem 165 cm min. po 180 dní v roce se situace mění a s nákupem nových lodí je možné počítat. Do doby splnění těchto podmínek by byl český rejdař při provozu nové lodi v pořizovací hodnotě cca 50 mil.Kč, zatížen na toto plavidlo vnitřním dluhem 5 000,-Kč denně. Při použití starého plavidla v okamžiku nárůstu nákladů na opravy do výše nad 4 000,-Kč/den, podnikatel v plavbě končí.

Z pohledu přepravce se ukazuje jako rozhodující faktor pro zadávání přeprav vodní dopravě spolehlivost dopravní cesty. Jakmile bude této spolehlivosti dosaženo, dochází v zahraničních přepravách automaticky k přechodu přeprav na vodní cestu a jejich strmému nárůstu.

V části, týkající se možností zlepšit situaci rejdaře pomocí technických řešení spojených s technickým stavem a konstrukcí plavidel, vyplynulo, že s ohledem na stáří a konstrukci plavidel má smysl modernizace pouze u 54 existujících plavidel pro zahraniční relace v rozsahu 1 – 26 mil.Kč/plavidlo, které zajistí vhodnou provozuschopnost na dalších 10 – 15 let. Je uvedeno, jak citlivá je spotřeba PHM na stavu propulze a jak by obnovení opuštěné myšlenky o centrální opravě vrtulí zvýšilo ekonomičnost a ekologičnost plavby.

Zpráva podrobně rozebírá situaci v oblasti pracovních sil pro plavbu. Možná pomoc rejdařům je spatřována v rozvoji agentur pro zaměstnávání lodních posádek, zavedení rekvalifikačních a vzdělávacích programů, úpravě systému zaměstnávání v plavbě zohledňujícího sezónnost, novém posouzení kvalifikačních požadavků a možná centrálním „plavebním“ úřadu práce.

V části podpor podnikání zpráva analyzuje možnosti těchto podpor z pohledu ČMZRB. Je doporučováno použití přímých dotací na neziskové projekty pro zkvalitnění podnikatelského prostředí a úhrady ztrát z nízkých vodních stavů. Z programů je doporučována cesta státních nebo cenově zvýhodněných záruk na dlouhodobé úvěry (10 let) v kombinaci s úrokovými dotacemi. Pro vznik dalších malých podnikatelů se doporučuje vytvořit speciální úvěrový obrátkový fond.

Je rozebrána nevhodná novela zákona 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě ve znění zákona 118/2004 Sb. a zdůrazněna potřeba vytvoření použitelného Fondu ve vnitrozemské plavbě [ať už cestou novely existující úpravy, nebo přednostně zřízení Fondu jinou právní cestou,](#)

umožňujícího shromažďování prostředků pro kompenzace ztrát z deformovaného tržního prostředí pro rejdaře ze zdrojů MD ČR a jiných.

Část zprávy o státní správě konstatuje, že současná legislativa vyhovuje EU a není příčinou krize v plavbě. Naopak příčinou je nevybavená a nestabilní vodní cesta a neplnění jejího rozvoje, které současné zákonné úpravy dostatečně umožňují. Právě využití současných legislativních možností podstatně výrazněji je v silách MD ČR.

Je zdůrazněn kritizovaný nárůst nákladů na státní správu, který je vnímán jako nevhodné mrhání prostředků bez dostatečného efektu. Je doporučen audit „Hodnoty za peníze“ (VFM), na identifikování možností úspor, které je možné použít např. v rámci oboru na pomoc rozvoje podnikatelské plavby.

Zpráva rovněž doporučuje zřízení české agentury typu INE (Inland Navigation Europe) pro podporu převodu přeprav zboží z ostatních druhů doprav na vodní cestu.

V závěru zpráva doporučuje MD ČR Odboru plavby a vodních cest zpracovat výše uvedené návrhy do Usnesení vlády ČR s úkoly pro příslušné ministry, zajistit proces jejich předložení vládě a následné plnění těchto záměrů.

Součástí závěru je i postoj SPD ČR a SVD, že uvedená opatření jsou pro zachování vnitrozemské plavby v ČR jako nezastupitelného dopravního oboru nezbytná. Pokud k jejich naplnění nedojde, bude toto chápáno jako politické rozhodnutí, vyjadřující společenský nezájem na oboru a protože provozovatelé plavby potřebují jednoznačné stanovisko pro další podnikatelské plány, je v tomto případě požadováno jasné vyhlášení útlumového programu v plném rozsahu dotčených oborů i státní správy.

3. Úvod

3.1. Původní řešení

Koncem roku 2002 členové Svazu průmyslu a dopravy ČR (SPD ČR), sdružení v Sekci vodní dopravy (SVD), začali pojmenovávat situaci ve vnitrozemské vodní dopravě jako hlubokou krizi. Za hlavní příčinu stavu bylo označováno podnikatelské prostředí a podmínky, ve kterých se podnikatel ve vnitrozemské plavbě musí pohybovat. Všichni provozovatelé zápasili již delší dobu s finančními problémy, největší rejdář ČSPL, a.s. byl v konkurzu. Od r. 1990 nebyla stavěna ani uváděna do provozu žádná nová plavidla, počet provozovaných plavidel drasticky klesal stejně jako přepravované množství zboží vodní dopravou.

Za jeden z hlavních důvodů tohoto stavu především v zahraničních přepravách bylo a je označováno dlouhodobé nezajištění provozu splavného Labe pro přepravu exportního a importního zboží a surovin ve směru do přístavů EU. Délka zastavení plavby pro nízké vodní stavy Labe byla 2 až 3 měsíce a od r. 1999 se prodloužila na 5 až 6 měsíců. Úprava Labe byla po řadu let rejdářů požadována. MD ČR se připravovalo od r. 1990 v souladu s rozhodnutím Rady ES pro likvidaci kritických míst evropských vodních cest na zlepšení plavebních ponorů na Labi a zajištění celoroční provozuschopnosti vodní cesty mezi Střekovem, státní hranicí ČR/SRN a dále Magdeburkem. Na německé straně byla úprava regulovaného Labe zahájena v rámci Projektu č.17 – programu Německého sjednocení.

Nespokojenost provozovatelů vyústila v několik jednání SPD ČR s představiteli Ministerstva dopravy a vyvrcholila na Valné hromadě SVD dne 29.4.2003, kde bylo přijato značně kritické stanovisko, shrnující příčiny stavu a formulovány návrhy na jeho změnu. Členové SVD požadovali, aby navržené změny byly realizovány v souboru opatření na změnu podnikatelského prostředí – v revitalizačním programu.

Aktualizovat obdobný program pod názvem „Program podpory rozvoje vodní dopravy v České republice do roku 2005“, bylo již dříve uloženo ministru dopravy Usnesením vlády č. 1319/01 z 10.12.2001. MD toto usnesení jednoduše nespĺnilo a program, který podle důvodové správy měl mít rysy revitalizačního programu, zpracován nebyl. SPD ČR SVD ve svém stanovisku konstatoval, že za stávajícího personálního obsazení MD Odbor plavby a vodních cest bude těžko schopen takovýto koncepční program zpracovat tak, aby měl pro provozovatele plavby pozitivní reálné výstupy.

Dopisem z 3.7.2004 požádal předseda SVD SPD ČR Ing. Aster vedení MD ČR o zařazení úkolu tvorby revitalizačního programu oboru do úkolů RPS. Tak se stalo, že 8.10.2004 byla podepsána Smlouva o dílo mezi MD ČR a Českým lodním a průmyslovým registrem na vypracování tezí tohoto programu a předložení MD ČR do 30.11.2004. Pracovní název tohoto projektu sice je „Podrobné zhodnocení trendů vývoje vodní dopravy ve vazbě na legislativu EU“, ale v duchu požadavku SPD ČR, SVD není záměrem zpracování úplného přehledu

legislativy EU a suplování odborné funkce MD – Odboru plavby a vodních cest, kde se předpokládá znalost a působnost v legislativě EU, stejně jako tvorba dopravní politiky a koncepcí za hlavní náplň odborné činnosti, ale posouzení všech faktorů, které tvoří podnikatelské prostředí ve vnitrozemské plavbě a navržení možností jejich změny. Protože možný čas a prostor ke zpracování byl omezen, zabývá se v předmětné části dokument vodní cestou na území ČR a flotilou pod českou vlajkou.

Revitalizační program je zpracováván pod záštitou SPD ČR SVD, tým zpracovatelů tvoří odborníci, kteří z vlastní praxe dokáží působení faktorů podnikatelského prostředí nejenom analyzovat, ale i na základě zahraničních zkušeností nebo znalostí jiných oborů podnikání předkládat náměty na jejich změnu.

Tato zpráva si nedává za úkol:

- ◆ podrobně zdůvodňovat potřebu existence plavby a nahrazovat tak práce na tvorbě dopravní politiky a podkladech pro politicko-strategická rozhodnutí. Řešitelé vycházejí z předpokladu, že potřeba vnitrozemské plavby z hlediska dopravní politiky a strategie byla již neschůdněkrát v různých koncepčních materiálech prokázána,
- ◆ tvořit legislativní rozbor,
- ◆ rozbor osobní, sportovní a rekreační lodní dopravy
- ◆ pokrýt další obory, mající vazbu na vnitrozemskou plavbu (loděnice, přístavy), které samozřejmě jsou zasaženy kvalitou vodní cesty, kdy např. loděnice zaznamenávají značné ztráty v případech nemožnosti dopravit částečně dohotovená plavidla z důvodu plavebních podmínek a kdy neexistuje jiná dopravní alternativa. Řešitelé vycházejí z prioritního požadavku zachování plavby jako základní podmínky pro rozvoj souvisejících oborů sektoru plavby
- ◆ předem zužovat náměty pouze na ty, které se vejdou do současného právního rámce, zvyklostí a zakořeněných představ
- ◆ řešit koncepci rozvoje vodních cest, i když si řešitelé uvědomují, že:
- ◆ základním podmiňujícím vstupem fungující a prosperující vodní dopravy na území ČR je urychlená realizace úpravy českého Labe – stejně jako na německém Labi – v podobě celoroční ekonomické dopravní cesty v napojení na hlubokovodní síť evropských vodních cest vč. evropských přístavů.
- ◆ napojení přístavu Pardubice na labsko – vltavskou vodní cestu splavněním Labe od Chvaletic do Pardubic.
- ◆ obnovení a zlepšení plavebních podmínek na Vltavě tak, aby tato část vodní cesty byla konkurenční k silniční přepravě shodných druhů zboží: štěrkopísky a stavební odpady a výkopová zemina.

K takovýmto úkolům řešitelský tým nebyl sestaven. Hlavním úkolem bylo navrhnout reálné a rychle realizovatelné náměty pro fungování plavby na kvalitní vodní cestě dle přijaté Dohody AGN, stejně jako je provozována železniční a silniční doprava na zkvalitňujících se dopravních cestách dle Dohod AGC a AGR.

Cílem této zprávy tedy je:

- ◆ stanovit podmínky, za kterých je provozování nákladní plavby podnikatelsky rentabilní a i pro přepravce atraktivní činností
- ◆ stanovit, jak je možné tyto podmínky pro rozvoj české plavby vytvořit

3.2. Upravené řešení

Revitalizační program v podobě přijaté na předsednictvu SVD dne 24.11.04 byl předán po oponentním řízení dne 26.11.2004 na MD Odbor plavby a vodních cest 30.11.2004

Program ze strany MD přijat nebyl z důvodu pouze částečného splnění zadání a MD rozhodl o vyplacení řešitelské odměny ve výši 50%. Důvody, uvedené v č.j.259/2004- O 230.VPL/ z 10.12.04 se nechají shrnout:

- nebylo respektováno zadání – nemělo se jednat o Revitalizační program plavby, ale o „Podrobné zhodnocení trendů vývoje vodní dopravy ve vazbě na legislativu EU“
- obsahuje jednostranný, ne zcela objektivní pohled provozovatelů vodní dopravy
- obsahuje neopodstatněnou kritiku státní správy
- není uvedena role státu při dosavadní podpoře
- nejsou zhodnoceny nedostatky soukromé sféry
- není zhodnocen přínos pro národní hospodářství,
- podklady o legislativě EU a podporách v zahraničí jsou nedostatečné.

Stanovisko sekce, přijaté předsednictvem 12.1.2005 bylo:

- SVD má zájem na vytváření skutečného Revitalizačního programu ve struktuře a tak, jak byl původně navrhován, čili jako opatření na změnu podnikatelského prostředí pro provozovatele plavby, ne na tvorbě obdobných studií těm, které již byly zpracovávány bez užitku po r.2000, čili ohledně trendů vývoje plavby a které jako úkoly RPS slouží pouze pro případnou rozhodovací a koncepční činnost ministerstva
- Úkol tedy uzavřít s tím, že
 - stávající obsah programu bude přeskupen podle osnovy vyžadované MD
 - budou vloženy připomínky MD
 - budou doplněny informace o konkrétních programech, jak se je členové SVD pokusí zjistit u institucí, jako jsou European Barge Association a Inland Navigation Europe

Přeskupení programu do struktury požadované MD bylo provedeno, stejně jako doplnění o informace o programech v zahraničí.

Ani přeskupení, ani doplnění nových informací však nepřineslo nové náměty nebo potřebu měnit závěry přijaté již v předchozí zprávě. Proto se v závěru ani na stanovisku SVD SPD nic nemění.

4. Podrobné zhodnocení stavu oboru vodní dopravy v ČR

4.1. Vývoj přeprav, vodních cest a lodního parku

4.1.1. Úvod

Přepravní i dopravní podmínky státu zajišťuje Ministerstvo dopravy ČR svoji dopravní politikou. Základem dopravní politiky je legislativní zajištění mobility dopravců přepravními podmínkami přepravců pro přepravu surovin, produktů a zboží a obsluhu regionů a plánování a realizace spolehlivě fungujících dopravních cest. Všechny tři hlavní oblasti dopravních a přepravních funkcí a služeb jsou plně propojené a funkčně závislé a proto je nutné všechny souběžně rozvíjet i v rámci využívání všech dopravních oborů pozemních doprav s využitím jejich předností samostatných i intermodálních přepravních systémů.

Stát podporuje na různých úrovních výrobní aktivity v regionech a také konkurenceschopnost a prosperitu svých výrobců a jednou z nich je zlepšení a zajištění dopravní obslužnosti území modernizací a výstavbou dopravní infrastruktury. Evropská nákladní doprava na základě legislativních a prováděcích podmínek umožňuje vytvořit systém pro dopravní obsluhu území jednotlivých států i celé Evropy liberalizovanou, úplatnou službou dopravců přepravujících zboží a suroviny mezi jejich zpracovateli a uživateli.

Ve vodní dopravě se po řekách Labi a Vltavě přepravují suroviny, produkty, zboží zejména pro stavebnictví, ocelářský, strojírenský a chemický průmysl, a zemědělství loděmi při využití přímé, intermodální a i kombinované kontejnerové dopravy přes vnitrozemské veřejné i závodové přístavy. V první řadě je potřebné uspokojit požadavky přepravců po zahraničních přepravách ve vývozu a dovozu z a do ČR, kde přeprava zboží po vodě nemůže pro neuspokojivé plavební podmínky dnešního regulovaného Labe splnit až 50% přepravních požadavků přepravců. V budoucnu by se měly tyto požadavky na přepravy zvýšit 2 až 3 krát – viz. Kapitola 2 – a potom bude potřebné zvýšit i přepravní tonáž lodního parku pro zajištění těchto vyšších přepravních objemů pro přepravci požadované a prognózou stanovené přepravní relace a jejich přepravní obratovost.

Proto je potřebné věnovat největší pozornost dobudování labské a vltavské vodní cesty pro parametry V. třídy a hlavně pro zajištění celoročního provozu na úseku regulovaného Labe mezi Střekovem a státní hranicí ČR/SRN ve Hřensku. Celoroční provoz na našem i německém regulovaném Labi po Magdeburk navrhla ČR i SRN svým řešením podle přírodních a hydrologických podmínek Labe. Navržené technické úpravy musí na celém úseku Labe mezi zdymadlem Střekov a vjezdem do plavební komory Rothensee na Středoněmeckém kanále zajistit ponor lodí 140 cm po dobu 345 dnů v roce, tzn. že jen 20 dnů v roce nebude zabezpečen plavební provoz pro vysoké a nízké vodní stavy. Právě naše vodní cesty svými historickými parametry nejvíce zaostávají za standardem dnešních evropských vodních cest sítě TEN zaostáváme i v plnění parametrů podle Dohody AGN – viz Kapitola 3. Železniční a silniční infrastruktura ČR se s přispěním fondů EU již cca 10 let podle AGC a AGR buduje a jejich hlavní tahy v rámci IV. a VI. transevropského koridoru jsou před dokončením.

Vodní doprava v ČR dnes využívá pro plavbu 303 km vodních cest, z nichž je pro nákladní obchodní plavbu aktivně využívaných asi 275 km z důvodu vhodných parametrů a vybavenosti této sítě. Pro rekreační a sportovní plavbu je uzpůsobeno dalších asi 500 km pro rekreační a asi 3 tis.km je využíváno pro sportovní vodáckou plavbu.

Dosavadní záměry vodní dopravy České republiky

Rozvojové záměry využívání plavby po Labi je potřebné v dopravní politice ČR rozdělit do oblastí úpravy vodní cesty a přístavů, podporu podnikání a obnovu pracovních sil a modernizace lodního parku pro splnění potřeby výrobců a přepravců na fungování levné vodní dopravy. Tyto záměry byly zahrnuté do následujících Usnesení Vlády ČR a obdobných dokumentů.

Legislativní podmínky pro rozvoj sítě vodních cest

Rozvojové záměry vnitrozemské plavby a vodních cest v ČR vyplývají z Usnesení vlády č. 635/1996 „Program podpory rozvoje vodní dopravy v ČR do roku 2005“ z roku 1996. Podklady z uvedeného usnesení byly mezirezortně projednány a jsou v souladu s dalšími vládou schválenými dokumenty.

- Ø **Dopravní politika ČR** - schválena Usnesením Vlády č. 413/1998 ze dne 17. 6. 1998.
- Ø **Střednědobá strategie resortu dopravy, telekomunikací a pošty** - dokument byl jako koncepční projednán poradou ministra MDS ČR dne 5. 3. 1999, a po projednání nezávislým expertním týmem (nahrazuje stanovisko MŽP) byl předložen 31. 3. 1999 vládě, která jej dne 27. 4. 1999 schválila jako Usnesení vlády č. 385/1999.
- Ø **Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010** byl schválen jako Usnesení vlády č. 741/1999 ze dne 17. 7. 1999. Tento dokument byl změněn a doplněn **Usnesením vlády č. 1006/1999** z 29. 9. 1999 (změna a doplnění se týkaly dálnice D47). Součástí dokumentu Usnesení vlády č. 741/1999 je stanovisko MŽP ČR podle zákona č. 244/1992 Sb. Ministrům MDS ČR a MF ČR bylo uloženo předložit do 30. 11. 1999 navazující podkladový materiál.
- Ø **Harmonogram a finanční zajištění realizace dokumentu „Návrh rozvoje dopravních sítí ČR do roku 2010“**, schválený jako orientační dokument Usnesením vlády č. 1313/1999 a dále Usnesením vlády č. 145/2001 byl schválen jako hlavní rozvojový záměr v programu dokončení základní modernizace sítí celé dopravní infrastruktury v období 10 let. Jedná se o podkladový materiál k výše uvedeným Usnesením vlády č. 741/1999 a č. 1006/1999.
- Ø **Národní strategický dokument ČR pro program ISPA – sektor dopravy** byl po schválení poradou ministra dopravy a spojů ČR v listopadu 1999 předán na ředitelství TINA do Vídně.
- Ø **Usnesení vlády ČR č. 993/2000** o převedení významné části kamionové dopravy z dálnice D8 na železniční a vodní dopravu.

Dále vláda schválila tyto základní strategické materiály pro rozvoj dopravní sítě:

- Ø **Usnesení vlády č. 635/1996** o účasti státního rozpočtu na financování programu podpory rozvoje vodní dopravy. V něm jsou jednoznačně definovány potřeby rozvoje vodní dopravy a nutné akce rozvoje dopravní infrastruktury vodních cest, tj. zlepšení plavebních podmínek regulovaného Labe, splavnění Labe do Pardubic, zlepšení parametrů a spolehlivosti labsko vltavské vodní cesty, podpora rozvoje přístavů a překladišť, a ochranu území pro splavnění Moravy, Odry a D-O-L.
- Ø **Usnesení vlády č. 1267/2000** o zmírnění následků škod způsobených katastrofálním suchem v letech 1999 a 2000 dopravcům ve vodní dopravě.
- Ø **Usnesení vlády č. 1319/2001** z 10. 12. 2001 **k návrhu řešení současné situace ve vnitrozemské a námořní plavbě ČR**, kterým zároveň vláda uložila aktualizovat dokument *Program podpory rozvoje vodní dopravy v České republice do roku 2005* (Usnesení vlády č. 635 ze dne 1. 12. 1996).
- Ø **Novelu Zákona č. 114/1995 Sb.** označenou jako Zákon č. 118/2004 Sb., o vnitrozemské vodní dopravě s uplatněním veřejného zájmu při rozhodování o výstavbě její dopravní infrastruktury.
- Ø **Obnova starých a historických vodních cest** z fondů Phare, CBC Phare, popř. dalších programů realizovaných dnes pro jednotlivé regiony EU (INTERREG IIIA, INTERREG IIIB, INTERREG IIIC). Programy jsou koordinovány pracovní skupinou VNE pod DG VII-TREN.

4.1.2. Celkový vývoj přepravy „českého“ zboží v ČR a v EU

Souhrnné objemy mezinárodních přeprav z a do ČR přes země EU podle druhu dopravy a podle komodit jsou uvedeny v Příloze 1 pro vývoz a v Příloze 2 pro dovoz. V návazných realizovaných přepravních objemech z a do cílových oblastí v dovozu a vývozu vyplývá směřování zahraničního obchodu a průměrné ceny za přepravenou tunu dle druhu dopravy (Příloha 3 a 4). Z jejich rozboru nevyplývá žádná statistická závislost, ale jedná se o vývoj a zdatnost obchodní politiky a tím výroby a prodeje, který potom uspokojuje doprava.

Cena za dopravu u jednotlivých komodit je směrodatná a určující použitému druhu dopravy, nebo jejich kombinaci a také odpovídá i ceně dopravovaného zboží. Ceny zboží mají v posledním období rostoucí tendenci jak ve vývozu, tak dovozu (Příloha 3 a 4).

Vývoz: Po železnici se z Česka vyváží zboží s průměrnou cenou asi 8 Kč/kg (1998) resp. 11 Kč/kg (2002). Po silnici vyvážené zboží má průměrnou cenu asi 44 Kč/kg (1998) resp. 51 Kč/kg (2002). Vnitrozemská vodní doprava vyváží zboží s průměrnou cenou asi 6 Kč/kg (1998) resp. 8 tis.Kč/kg (2002). Obecně se přepravní objem vyváženého zboží v letech 1998 a 2002 se téměř nezměnil (asi 37,5 mil.tun/1998 ve srovnání s asi 38,8 mil.tun/2002), vzrostla průměrná cena zboží za toto období o 42% (z asi 21 Kč/kg/1998 na asi 30 Kč/kg/2002).

Dovoz: Po železnici se do Česka dováží zboží s průměrnou cenou asi 6 Kč/kg (1998) resp. 7 Kč/kg (2002). Po silnici dovážené zboží má průměrnou cenu asi 77 Kč/kg (1998) resp. 73 Kč/kg (2002). Vnitrozemská vodní doprava dováží zboží s průměrnou cenou asi 7 Kč/kg (1998) resp. 5 Kč/kg (2002). Obecně se přepravní objem dováženého zboží v letech 1998 a 2002 se zvýšil jen asi o 9%, (asi 32,6 mil.tun/1998 ve srovnání s asi 35,5 mil.tun/2002), vzrostla průměrná cena zboží za toto období o 33% (z asi 28 Kč/kg/1998 na asi 38 Kč/kg/2002).

Ve vnitrozemské vodní dopravě jsou rozhodující hromadné a levné komodity přepravované po Labi (agrární produkty, nerosty a suroviny, hnojiva, dřevo). Obvyklá cena zboží, přepravovaného v dovozu a s výjimkou hutních výrobků i ve vývozu po Labi, je v rozmezí 1 Kč/kg (soli) až po 6 Kč/kg (řepka). Jejich cenový medián je v intervalu 4 Kč/kg až 4,80 Kč/kg. Jedinou výjimkou jsou vyvážené hutní výrobky, investiční celky (IC) a těžké a nadrozměrné kusy (TNK), jejichž průměrná cena je asi 33 tis.Kč/tunu. Podíl hutních výrobků, IC a TNK na vývozu je asi 6%, na celkové přepravě po vodě asi 3% a podle MPaO ČR je předpoklad jejich podstatného nárůstu.

Vývoj přepravy zboží vnitrozemskou vodní dopravou v Česku je uveden v následující tabulce v členění na přepravy vnitrostátní a mezinárodní. Z mezinárodních přeprav jsou uvedeny samostatně přepravy přes hraniční přechod Hřensko (jsou označeny jako „vývoz“ a „dovoz“).

(tis.tun)	1999	2000	2001	2002	2003	2005	2010	2015
Přepravní objem celkem	1.890	1.906	1.910	1.686	1.276	1,85	2,80	3,10
Z toho- celkem vnitrostátní	419	635	750	760	558	0,60	0,60	0,50
Z toho- celkem mezinárodní	1.471	1.271	1.160	925	718	1,25	2,20	2,60
Z té- mezinárodní vývoz	721	621	515	418	375	0,65	1,10	1,30
Z té- mezinárodní dovoz	575	482	482	384	240	0,60	1,10	1,30
Z té-mezinárodní kabotáž a třetizemní	175	168	163	124	104	x	x	x

Zdroj: Ročenka dopravy ČR 2003; prognóza MD ČR; vlastní odhad

Tab. 1 – Vývoj a výhled přepravy zboží vnitrozemskou vodní dopravou pro oblast severo - západní Evropy – skutečnost (1999 až 2003) a odhad (2005, 2010, 2015); prognóza dle sdělení MD ČR čj. 220/2003-210-DOP/2 z 26. 8. 2003- modře; vlastní odhad členění celkových objemů- červeně

2.1 Přehled přepravy „českého“ zboží v labském koridoru v ČR a v EU

Souhrnnou přepravu zboží ve vývozu a v dovozu do a z České republiky v „labském úseku“ IV. transevropského koridoru celkem (železniční a vodní dopravou) a podíl po řece Labi podle rozhodujících komoditních skupin v uplynulých letech ukazují dvě následující tabulky.

(tis.tun)	1999	2000	2001	2002	2003
Vývoz (z České republiky) celkem	42.133	43.546	43.291	41.338	42.380
Z toho Vývoz po vodě (po Labi)	721	621	515	418	375
Podíl vodní dopravy	1,7%	1,4%	1,2%	1,0%	0,9%
Z Vývoz celkem agrární produkty	6.804	7.250	6.652	5.633	7.068
Z Vývoz po vodě agrární produkty	435	336	242	219	242
Podíl vodní dopravy	6,4%	4,6%	3,6%	3,8%	3,4%
Z Vývoz celkem nerosty, suroviny, hnojiva	4.348	4.424	4.920	4.199	4.388
Z Vývoz po vodě nerosty, suroviny, hnojiva	195	174	154	72	77
Podíl vodní dopravy	4,5%	3,9%	3,1%	1,7%	1,8%
Z Vývoz celkem neuvedené (ostatní)	30.981	31.872	31.719	31.506	30.924
Vývoz po vodě neuvedené (ostatní)	91	111	119	127	56
Podíl vodní dopravy	< 0,3%	< 0,3%	< 0,4%	< 0,5%	< 0,2%

Zdroj: Ročenka dopravy ČR 2003

Tab. 2 – Přeprava zboží z Česka a podíl vnitrozemské vodní dopravy (řeka Labe, říční hraniční přechod Hřensko) na tomto vývozu v letech 1999 až 2003 podle rozhodujících komodit.

(tis.tun)	1999	2000	2001	2002	2003
Dovoz (do České republiky) celkem	31.647	33.731	35.844	34.453	37.752
Z toho Dovoz po vodě (po Labi)	575	482	482	384	240
Podíl vodní dopravy	1,8%	1,4%	1,3%	1,1%	0,6%
Z Dovoz celkem agrární produkty	4.114	4.672	4.427	3.668	4.020
Z Dovoz po vodě agrární produkty	383	332	338	272	159
Podíl vodní dopravy	9,3%	7,1%	7,6%	7,4%	4,0%
Z Dovoz celkem nerosty, suroviny, hnojiva	4.063	4.484	4.402	3.985	4.510
Z Dovoz po vodě nerosty, suroviny, hnojiva	137	108	113	97	65
Podíl vodní dopravy	3,4%	2,4%	2,6%	2,4%	1,4%
Z Dovoz celkem neuvedené (ostatní)	23.470	24.575	27.015	26.800	29.222
Z Dovoz po vodě neuvedené (ostatní)	18	12	9	7	8
Podíl vodní dopravy	< 0,1%	< 0,1%	< 0,1%	< 0,1%	< 0,1%

Zdroj: Ročenka dopravy ČR 2003

Tab. 3 – Přeprava zboží do Česka a podíl vnitrozemské vodní dopravy (řeka Labe, říční hraniční přechod Hřensko) na tomto dovozu v letech 1999 až 2003 podle rozhodujících komodit.

Současný trend EU vyššího vyžívání evropské železniční a vodní dopravy při snížení přeprav silniční nákladní dopravy je možné doložit zhodnocením vývozních i dovozních možností vnitrozemské vodní dopravy na Labi a souběžném koridorovém železničním a dálničním tahu nákladní dopravy. Jedná se o následující údaje:

1. V železničním koridoru souběžném s labskou vodní cestou bylo přes PPS Děčín v roce 2003 přepraveno z vybraných komoditních skupin asi 513 tis.tun agrárních produktů v dovozu (železnice 69%, voda 31%) a asi 567 tis.tun ve vývozu (železnice 58%, voda 42%), asi 183 tis.tun pevných paliv ve vývozu (železnice 96%, voda 4%), asi 162 tis.tun ropy a ropných produktů v dovozu a asi 138 tis.tun ve vývozu (100% železnice), asi 253 tis.tun železného šrotu ve vývozu (železnice 99%, voda 1%), asi 367 tis.tun hutních výrobků v dovozu (železnice 100%) a asi 350 tis.tun ve vývozu (železnice 93%, voda 7%), asi 227 tis.tun cementu a stavebních hmot v dovozu (železnice 82%, voda 18%) a asi 291 tis.tun ve vývozu (železnice 98%, voda 2%), asi 48 tis.tun hnojiv v dovozu (železnice 69%, voda 31%) a asi 136 tis.tun ve vývozu (železnice 48%, voda 52%), asi 346 tis.tun chemikálií, papíru a dřeva v dovozu (železnice 98%, voda 2%) a asi 229 tis.tun ve vývozu (železnice 99%, voda 1%), asi 33 tis.tun strojů a ostatních výrobků v dovozu (železnice 91%, voda 9%) a asi 100 tis.tun ve vývozu (železnice 80%, voda 20%).

Celkem to znamená dovoz asi 1,5 mil.tun a vývoz asi 1,9 mil.tun zboží, které dnes přepravuje železnice, a které by bylo vhodné i pro přepravu po vodě. Vývoz a dovoz zboží po železnici přes PPS Děčín a po vodě (hraniční přechod Hřensko) podle komodit v letech 1998 až 2002 je zřejmý z tabulek Příloha 5 a Příloha 6. Příloha 7 uvádí přehled přeprav zboží přes PPS Děčín v roce 2003 podrobněji. V roce 2003 bylo po železnici ještě přepraveno zboží v kontejnerech a v nákladních autech systémem ROLA, a po vodě asi 0,3 mil.tun v dovozu a asi 0,4 mil.tun ve vývozu. Celkem tedy bylo v tomto koridoru přepraveno po železnici a vodě asi 1,8 mil.tun v dovozu, a asi 2,2 mil.tun ve vývozu. Dnešní podíl vodní dopravy na přepravě vybraného zboží (vhodného pro vodní dopravu) v uvedeném koridoru (IV. transevropský koridor) dosahuje jen asi 14% v dovozu a asi 17% ve vývozu. Zboží přepravené přes PPS v kontejnerech (Příloha 7) je uvedeno jako jedna položka, protože statistika neuvádí členění kontejnerizovaného zboží podle komodit.

2. Podle zdrojových resp. cílových oblastí plavidla nejčastěji najíždějí oblasti Hamburg (43% v dovozu, a 38% ve vývozu) a „Ostatní Labe a MLK“ (40% v dovozu, a 27% ve vývozu).

3. Oblast Hamburg je nejčastější výchozí oblastí pro agrární produkty (65%) a pro hnojiva a chemické výrobky (29%), a je nejčastější cílovou oblastí pro agrární produkty (84%).

4. Oblast „Ostatní Labe a MLK“ je nejčastější výchozí oblastí pro dřevo (57%) a pro suroviny a nerosty (32%), a je nejčastější cílovou oblastí pro hnojiva a ostatní chemické výrobky (66%) a pro agrární produkty (28%).

5. Podle komodit jsou při přepravě zboží z Česka a do Česka po vodě celkem rozhodující agrární produkty (řepka, obiloviny, krmiva; 32% v dovozu, a 45% ve vývozu), hnojiva a chemické výrobky (15% v dovozu, a 37% ve vývozu), suroviny a nerosty (24% v dovozu), a dřevo (24% v dovozu).

6. Objem zboží vyvezeného po Labi pro cílové země západní a střední Evropy (Příloha.4) vodní dopravou byl 94,3% v roce 1998 a 97,8% v roce 2002 a zbytek byly přepravy do námořních přístavů s návaznou námořní přepravou. Z objemu zboží dovezeného po Labi bylo 62,4% v roce 1998 a 98,1% v roce 2002 zboží ze zdrojové země západní a střední Evropy a zbytek jsou intermodální - námořní / vnitrozemské - přepravy z námořního přístavu do ČR.

7. Celkový roční objem přepravy zboží do Německa, Nizozemska a Belgie byl v roce 1998 32,5 mil.tun, v 2002 37,7 mil. tun, v 2003 29 mil.tun. Říční doprava z tohoto objemu přepravila 1 až 1,1 mil.tun a v r. 2003 již jen 0,6 mil.tun. Přepravní potenciál dnešní tonáže lodního parku ČR na Labi je 2 až 2,5 mil. tun. Snížení přeprav od r. 1999 je způsobeno hydrologickou provozní nespolehlivostí Labe s 3 až 6 měsíčním zastavením plavby v hraničním úseku pro malou vodu a tím převedení přeprav na železniční dopravu.

8. Tento stav Labe jako dopravní cesty je v rozporu s Rozhodnutím Rady ES č.93/630/ES z r.1993 o likvidaci kritických míst na síti vodních cest, které se na Labi v SRN od r. 1993 odstraňují s termínem dokončením v r. 2006. Po realizaci tohoto a dalších legislativních opatření ČR a EU se připravuje odstranění kritických míst i na českém Labi mezi Střekovem a státní hranicí ČR/SRN výstavbou dvou plavebních stupňů pro zajištění jeho celoroční splavnosti (345 dnů v roce) ekonomickým ponorem větším jak 140 cm. Odstranění zejména tohoto kritického místa je předpokladem budoucího nárůstu přeprav vodní dopravou až na

úroveň mezi 3,5 až 4,5 mil.tun/rok, což je v souladu se Směrnicemi EU o posilování vodní dopravy, při modernizaci parametrů celé sítě evropských vodních cest.

v Tab. 1.

4.1.3. Stav oboru vodní dopravy v ČR

Spolu s privatizací státního podniku Československé plavby labsko-oderské v r. 1992 došlo k restrukturalizaci celého oboru nákladní vodní dopravy. Osobní lodní doprava v ČR prošla autonomním restrukturalizačním procesem. Protože nákladní vodní doprava je nosným prvkem oboru vodní dopravy v ČR, tento dokument dále rozebírá jen její stav.

Dnes je v ČR evidováno přes 400 držitelů koncesí k provozování osobní či nákladní vodní dopravy. Nákladní vodní doprava až do roku 1996 byla orientována na přepravu energetického uhlí do Chvaletické elektrárny, vnitrostátní přepravy stavebních hmot a přeshraniční přepravy do a z cílového přístavu Hamburk. Po ukončení přepravy energetického uhlí a zásadním utlumením vnitrostátních přeprav se vodní doprava orientovala zejména na mezinárodní dopravu, tj. vývoz a dovoz zboží po jediné vodní cestě ČR, spojující republiku s okolním světem, nejčastěji přes německý přístav Hamburk a přístavy ARA. Přes menší objem zboží přepravovaného vodní dopravou, ve srovnání s železniční a silniční dopravou, má vodní doprava svůj nezastupitelný význam, daný specifickým charakterem přepravovaného zboží a důležitou vazbou vodní dopravy při přepravách na velké vzdálenosti v soustavě kombinované dopravy. Kromě toho je vodní doprava v celé Evropě jediným a nezastupitelným regulátorem dopravních cen konkurenčních dopravních oborů – silnice a železnice.

Přepravní sazby německých železnic poskytované významným zákazníkům jsou v relacích paralelních s vodními cestami (zejména Rýn a Labe) až o 50% nižší než v ostatních relacích, což má významný vliv na bilanci českého zahraničního obchodu a na konkurenceschopnost českého exportu.

Význam vodních cest v ČR a jejich vazba na evropskou infrastrukturní síť byly potvrzeny i Evropskou dohodou o vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN), zakotvenou v českém právním řádu, zavazující ČR k rozvoji vodních cest v odpovídajících parametrech. Otázka parametrů vodního toku Labe, nejvýznamnější součásti labsko-vltavské vodní cesty, zejména jeho dolního úseku, se v posledních letech stala klíčovou pro zachování vodní dopravy jako takové.

V důsledku vysokého počtu dnů s omezeným nebo zastaveným provozem v letech 1999 a 2000, a dále v i důsledku zastavení plavby v průběhu i po povodních v srpnu v roce 2002, se neúnosně nahromadily ztráty především u provozovatelů přeshraniční vodní dopravy. Tyto ztráty vyčerpaly u provozovatelů vytvořené rezervy a dostaly je do situace, kdy bankovní sektor není ochoten úvěrovat nejen nákup a opravy plavidel, ale ani provoz. Špatná ekonomická situace rejdařů se promítá i do stavu lodního parku, zapsaného pod českou vlajkou. Výroba nových lodí byla prakticky zastavena již před 10 lety. Chybí finanční prostředky na opravy plavidel a opravárenské kapacity v ČR se začaly orientovat na výrobu říční-námořních plavidel a jejich komponentů pro zahraniční trhy.

Významně kleslo i využití kapacit přístavů, zejména překladišních a skladovacích kapacit. Přepravní tarify jsou limitovány současnou tarifní politikou německé železnice a mezinárodními dohodami u vzájemných přeprav.

4.1.4. Hodnocení stavu a vývoje potřeb lodního parku po úpravě Labe

Parní remorkáž byla mezníkem zahájení stavby a používání velkých labských člunů (kolem roku 1880 dřevěných a železných s dřevěným dnem, a od roku 1906 celoželezných s nosností asi 1.000 tun a s rozměry 76 x 10,5 x 2,2 m (tzv. labský člun) místo dosud používaných traťových člunů 420 tun s rozměry 62 x 6,9 x 1,05 m, používaných na Vltavě a na Labi nad Děčínem kvůli horším plavebním parametrům vodní cesty (úzká a mělká řeka). Od roku 1934 byly tyto labské čluny nahrazeny novým celocelovým člunem řady 600 s kryty tzv. typu Amanda s rozměry člunu 74,4 x 10,3 x 2,2 m a nosností 1.120 tun při ponoru 1,98 m (10 ks).

Dalších 68 ks, určených pro kanálovou plavbu, mělo rozměry 67 x 8,16 x 1,9 m, nosnost 725 tun (tři z nich se používají dodnes).

Československá vlečná motorová remorkáž dosáhla v roce 1931 na Labi prvenství ve střední Evropě konstrukcí a provozními vlastnostmi zadokolesových motorových remorkérů o rozměrech 55,5 x 8 m a výkonu 450 k pro vlečení 2 až 3 člunů, které nahradily technicky i ekonomicky zastaralou řetězovou plavbu v úseku Drážďany – Lovosice. Poslední z nich je dodnes používán jako nutná přípřež pro protiproudni plavbu v kritickém úseku Střekov – Hřensko.

V letech 1958 až 1961 bylo vyrobeno 7 nových traťových vlečných remorkérů R 1 (typ DŠMR) o rozměrech 31,5 x 6,1 m a výkonu 285 kW pro tuzemskou remorkáž na kanalizované trati, z nichž některé jsou ještě v provozu.

Motorové nákladní lodě pro kusové zboží a tzv. rychlodopravu získala ve 20. letech minulého století v Evropě oblibu jako základní typ „rodinné“ lodě. V roce 1929 byla zahájena plavba motorovými nákladními loděmi MNL 5300 a MNL 4200, které nahradily parní rychlolodě. MNL 5300 měly rozměry 66 x 7 x 2,3 m, nosnost 580 tun, a výkon až 300 k (Karel IV., Václav, Otakar, Ludmila, ...), MNL 4200 měly rozměry 54,3 x 6,2 m, výkon 200 kW, a nosnost 365 tun při ponoru 1,88 m (Sokol, Jestřáb, ...). Následovalo období přestavby šestnácti vlečných člunů na MNL typu 6201 a 6301 o rozměrech 67,1 x 8,25 m a s nosností 550 tun při ponoru 1,6 m a 685 tun při ponoru 1,8 m. Přestavby provedla Loděnice Křešice.

V Českých loděnicích Mělník bylo od roku 1959 do roku 1969 postaveno 6 ks MNL typu 7700 (71,4 x 9,4, a nosnosti 715 tun při ponoru 1,8 m, s výkonem 700 k). Dále tato loděnice postavila 18 ks MNL 7301 (69,9 x 8,85 m, nosnosti 660 tun při ponoru 1,8 m a výkonu 320 k). Z Polska bylo v letech 1964 až 1965 nakoupeno 14 MNL typ BM 500 (56,75 x 7,58 m, nosnost 465 tun při ponoru 1,8 m, výkon 320 k). Následující série MNL z Českých loděnic v Mělníce mají evropské parametry a používají se dodnes:

- Ø typ 8501, 4 ks, 1967 až 1969, 71,7 x 9,33 m, 890 tun/2,2 m
- Ø typ 11601, 29 ks, 1969 až 1977, 80,1 x 9,33 m, 1170 tun/2,4 m
- Ø typ 9601, 1 ks (úprava pro příbřežní plavbu), 1979, 71,7 x 9,33 m, 980 tun/2,2 m
- Ø typ 11801, 4 ks, 1988 až 1995, 79,7 x 8,96 m, 1170 tun/2,4 m

V roce 1960 byl vyroben první tlačný člun typu TČ 901 a v roce 1971 novější typy TČ 1001 (pro tuzemskou plavbu) a TČ 1201 a později TČ 1150 pro dálkovou plavbu (oba typy s kryty). Všechny tyto čluny jsou dodnes provozované v tlačné plavbě na Labi i na navazujících plavebních kanálech.

- Ø V roce 1964 zahájily České loděnice Mělník i ČL Praha výrobu tlačných remorkérů (TL, DTL, TR) a člunů (TČ) pro tuzemskou plavbu (TUZ) nebo zahraniční dálkovou plavbu (ZAH), které mají odlišné nautické vlastnosti a tím i rozměry a výkon.
- Ø DTL 1, typ TUR, 4 ks, 1964 až 1965, 20,68 x 6 m, výkon 235 kW, Polsko, (TUZ)
- Ø TČ 301, 10 ks, 1964 až 1965, 34,9 x 8,7 m, 378 tun/1,6 m, Polsko, (ZAH)
- Ø TL 1, 12 ks, 1964, 10,8 x 9,1 x 2 m, výkon 198 kW, ČL, (TUZ)
- Ø TČ 901, 17 ks, 1964 až 1974, 60,8 x 10,13 m, 960 tun/1,9 m, ČL, (TUZ)
- Ø TR 1, typ 600, 13 ks, 1968 až 1976, 24,6 x 9,3 m, výkon 440 kW, zvedací kormidelna, (ZAH)
- Ø TČ 1201, 12 ks, 1969 až 1975, 70,16 x 9,92 m, 1250 tun/2,2 m, (ZAH)
- Ø TR 501, 89 ks, 1975 až 1984, 12,4 x 8,65 m, výkon 2 x 210 kW, (TUZ)
- Ø TČ 1001, 102 ks, 1975 – 1985, 71,05 x 10,5 m, 1230 tun/2,2 m, (TUZ)
- Ø TR 14, typ 610, 23 ks, 1980 až 1989, 27,2 x 8,7 m, výkon 2 x 200 kW, (ZAH)
- Ø TČ 1101, typ 1150, 60 ks, 1980 až 1989, 71 x 9,05 (10,4) m, 1235 tun/2,2 m (z toho dva tankové), (ZAH)
- Ø TČ 501, 58 ks, 1980 až 1990, 35,5 x 9,05 m, 515 tun/2,3 m (ZAH)
- Ø TR 701, typ Muflon, 13 ks, 1980 až 1983, 23,1 x 8,98 m, výkon 2 x 380 kW, Polsko, (ZAH)

Většina uvedených plavidel (MNL, TR i TČ) je v provozu u českých rejdařů (ČSPL, EVD a dalších) nebo u zahraničních rejdařů v Holandsku, SRN, i na Dunaji (SpaP, Mahart). Dosloužila již plavidla typu MNL 4201, 5301, 6201, DTL 1, TČ 901 a TČ 1201.

Kromě těchto traťových plavidel byly vyrobeny i další typy jako přístavní remorkéry, skladové čluny, přístavní barkasy, jeřábové lodě pro překlad i odlehčování, dílenské lodě, ubytovací lodě, bagry, pískové pramice, převozní lodě a celá škála osobních lodí.

Obnova lodního parku

Podle *Ročenky dopravy ČR 2003* vykazují čeští rejdaři v roce 2003 71 motorových nákladních lodí (registrovaná tonáž 62,13 tis.tun, 59 z nich bylo vyrobeno v období 1950 až 1979), 216 vlečných a tlačných člunů (registrovaná tonáž 125,77 tis.tun), a 130 vlečných a tlačných remorkérů (s instalovaným výkonem 43,21 kW, 104 z nich bylo vyrobeno v období 1970 až 1989). Z dostupných statistik o přepravě zboží motorovými nákladními loděmi lze konstatovat, že v roce 2002 a 2003 ujely nejvyužívanější MNL za rok až 15 tis.km, a přepravily při 20 až 22 nakládkách až 13 tis.tun za rok. Dnešní lodní park prokázal, že je schopen přepravit při příznivých vodních stavech až 2 mil.tun zboží v dovozu a vývozu za rok. Jsou-li vodní stavy dnešního neupraveného Labe nepříznivé, přepraví nejvýše 1,3 mil.tun/rok.

4.1.5. Labská vodní cesta

Právě naše vodní cesty svými historickými parametry nejvíce zaostávají za standardem dnešních evropských vodních cest sítě TEN a i ve splnění parametrů podle Dohody AGN. Jedná se o modernizaci a přestavbu plavebních komor na Vltavě s šířkou 12 m, a na celé labsko-vltavské vodní cestě se připravuje modernizace vodní cesty s úpravou základních parametrů plavební dráhy, dále podjezdných výšek mostů (na středním Labi a Vltavě) a plavebních hloubek pro celoroční bezpečnou a spolehlivou plavbu do stanovených maximálních průtoků.

Tyto nově požadované úpravy Labe jako vodní cesty v celé jeho délce nejsou samoučelné, ale odpovídají potřebám přepravců pro uspokojení potřeb levné a spolehlivé přepravy surovin, produktů, zboží zejména pro stavebnictví, ocelářský, strojírenský a chemický průmysl, zemědělství a živočišnou výrobu loděmi při využití přímé, intermodální a i kombinované kontejnerové dopravy přes české vnitrozemské veřejné i závodové přístavy.

Plavebně legislativní podmínky

Ve shodě s Mírovou smlouvou z Versailles a závěry Barcelonské konference z 22. 2. 1922 byla sjednána v Drážďanech „Labská plavební akta“. V minulých dvaceti letech byly uzavřeny dvojstranné dohody o vnitrozemské vodní dopravě mezi SRN a ČR, mezi Nizozemskem a ČR, a multimodální dohoda s některými zeměmi EU.

Nespolehlivost Labe jako dopravní cesty je v rozporu s Rozhodnutím Rady ES č. 93/630/ES z roku 1993 o likvidaci kritických míst na síti vodních cest Evropy. Kritická místa se na Labi v Německu odstraňují s termínem dokončení 2006. Po realizaci tohoto a dalších legislativních opatření ČR a EU se připravuje jejich odstranění i na českém úseku Labe. Mezi Střekovem a státní hranicí SRN/ČR výstavbou dvou plavebních stupňů pro zajištění jeho celoroční splavnosti (345 dnů s ponorem minimálně 140 cm).

Plavební podmínky současné i budoucí vnitrozemské vodní dopravy v EU jsou plně závislé na parametrech a provozním stavu evropské sítě vodních cest a proto jsou tyto parametry odsouhlaseny nařízením a směnicemi Konferencí ministrů dopravy a Radou dopravy EU. Proto byla vypracována Dohoda AGN, která stanovila jednotlivé třídy hlavních a vedlejších vodních cest a jejich parametry. Základní třídou transevropské sítě byla stanovena V. třída pro všechny nové a upravované nebo modernizované úseky nebo i jednotlivé stavby na stanovených trasách. Labe hlavní dopravní trasou označenou E20 a proto připravovaná stavba „Zlepšení plavebních podmínek na českém regulovaném Labi“ i „Prodloužení splavnosti Labe do Pardubic“ musí dodržet parametry plavební dráhy a plavebních zařízení podle této Dohody AGN. České i německé Labe je zároveň součástí IV. Transevropského dopravního koridoru sítě TEN (Trans European Transport Network), které jsou vybrány pro převzetí rostoucích přepravních proudů a zajištění mobility zemí EU.

Labská vodní cesta je jedinou cestou, která může zajistit přístup k námořním přístavům pomocí vodní cesty. Současný stav této cesty prakticky likviduje českou mezinárodní lodní dopravu a její řešení je bohužel v nedohlednu.

Je zarážející, že jednotlivé vlády České republiky od r. 1996 do r. 2004 přijaly ve snaze o zlepšení splavnosti dolního Labe již celkem osm usnesení, realizace projektu je však stále v nedohlednu.

Vltavsko - labská vodní cesta

Výstavba plavebních stupňů na Labi a Vltavě na přelomu 19. a 20. století stabilizovala plavební podmínky zajištěním ponoru lodí 180 cm. Po modernizaci na Vltavě a Labi je dnes zajištěn na kanalizovaných úsecích Labe celoroční plavební provoz s ponory 200 až 220 cm. Plavební síť obchodní průběžné plavby má dnes délku 302,8 km. Z této délky je 262,8 km kanalizováno zdymadly, a 40 km tratě je upraveno regulací s plavebními ponory závislými na průtocích se stanovováním ponorů lodí podle řídicího vodočtu v Ústí n.L.

V polovině 19. století bylo regulačně upraveno Labe a po výstavbě zdymadel Střekov (nad Ústím) a Geesthacht (nad Hamburgem) bylo rozděleno do 11 plavebních úseků s řídicími vodočty pro stanovení ponoru lodí. Tato úprava Labe platí dodnes a umožňuje plavbu s řádově obdobnými ponory jako dříve, pouze s větší vyrovnaností ponorů v jednotlivých úsecích. Zůstávají zde kritické úseky s plavebními úžinami jako je např. magdeburský Domfelsen, Torgau, děčínský Häger a další na úseku do Ústí n.L. Velké rozdíly splavnosti regulovaného Labe závislé na sklonu řeky mezi Hamburgem a Ústím n.L. byly příčinou toho, že vlečný výkon remorkérů nebyl stejný. Labe bylo rozděleno do pěti provozních úseků (Hamburg – Magdeburg – Drážďany – Bad Schandau – Děčín – Ústí n.L.), na kterých byly nasazovány vlečné remorkéry podle výkonu a tím i velikosti vkleku, tj. počtu a naložení lodí ve vleku. Nad Hamburgem bylo proti proudu vlečeno až 10 člunů a jejich počet se zmenšoval až na dva čluny v československém úseku nad Děčínem. Tato technologie plavby se zátěžovými normami vleků platila od šedesátých let 19. století dodnes, protože se nezměnil profil říčního koryta a tím ani plavební dráha toku Labe. V zásadě stejné zůstávají i rozměry člunů a motorových nákladních lodí (MNL), jiné jsou jenom provozní podmínky a technologie tlačné plavby s měnícím se počtem člunů v sestavě a jejich uspořádání v tlačné soupravě.

Délka plavebního období je ovlivňována na celém našem Labi délkou trvání plavebních odstavků pro opravy a pro zámrazu. Na celém regulovaném Labi v SRN i u nás je délka plavebního období ještě omežována nízkými vodními stavy s plavebními ponory menšími než 1 m, které již neumožňují technicky ani ekonomicky obchodní plavbu. Podle hydrologie řeky Labe je dnes trvání takovýchto nízkých vodních stavů i tři až šest měsíců v roce.

Vláda České republiky schválila v roce 1999 svoji dopravní politiku jako strategický dokument sektoru dopravy ČR. Na něj navazují další strategické dokumenty Ministerstva dopravy ČR, tj. Koncepce rozvoje dopravy ČR, Návrh rozvoje dopravních sítí do roku 2010, a dále i Střednědobá strategie sektoru dopravy (viz kapitola 1.1). Tyto strategické dokumenty také zahrnují rozvoj vodní dopravy a dopravní infrastruktury včetně etapové výstavby „Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí n.L. – státní hranice“ s výstavbou dvou plavebních stupňů Prostřední Žleb a Malé Březno podle „Zadání MD 99“. S výstavbou těchto plavebních stupňů bude provedena i úprava břehů a přibřežních zón zdrží a městských nábřeží a jejich zakomponování do životního prostředí. Vzduší hladiny a úpravy korytalepší a stabilizují plavební podmínky Labe v období nízkých průtoků a zajistí minimální ponor lodí 140 cm po dobu 345 dnů v roce. Úprava Labe ani výstavba plavebních stupňů nezmění hydrotechnické, hydrologické ani plavební poměry dolního Labe v období středních a vyšších průtoků.

Touto stavbou „Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí n.L. – státní hranice“ s výstavbou dvou plavebních stupňů Prostřední Žleb a Malé Březno podle „Zadání MD 99“ se konečně změní omezení, dané regulačními úpravami vybudovanými na Labi před 100 lety. Po realizaci navržených úprav se kvalitativně změní plavební podmínky na celém regulovaném Labi v SRN i v ČR s provozním zabezpečením plavby po 345 dnů v roce s minimálním ponorem lodí 140 cm, a Labe se tak přiblíží evropské úrovni celoroční plavby jak provozně, tak i ekonomii plavebního provozu.

Labská vodní cesta – Střední Labe

Obnova této části labské vodní cesty v úseku Mělník – Chvaletice byla provedena v souvislosti s přepravou energetického uhlí do elektrárny Chvaletice. Původní záměr obnovy této části vodní cesty byl až do elektrárny Opatovice. Dohoda AGN zahrnuje i „Prodloužení splavnosti Labe do Pardubic“. Řešení této splavnosti Labe naráží na řadu administrativních problémů a je proto neustále oddalováno. V rámci splavnění této části Labe je nutné vybudovat „Nový plavební stupeň Přelouč II“, provést rozšíření plavební dráhy v úseku Chvaletice – Řečany, provést úpravy v úseku Přelouč – Pardubice a konečně zajistit výstavbu nábrežní zdi v Přístavu Pardubice.

Dokončením splavnosti Labe v tomto úseku je odůvodněno napojením pardubické a hradecké aglomerace a severní Moravy na labsko – vltavskou vodní cestu a zahájením přeprav z těchto aglomerací do námořních přístavů v Severním moři: především Hamburku a do zemí Evropské unie: především zemí Beneluxu, Francie a Spolkové republiky Německo.

Vltavská vodní cesta

Vltavská vodní cesta je neustále opomíjena ačkoliv dosahuje poměrně dobrých parametrů a je v dobrém technickém stavu pokud se týče plavebních stupňů včetně plavebních komor. Vltavská vodní cesta však byla těžce poškozena povodní v roce 2002. Následkem tohoto poškození, které se odstraňuje dodnes: plavební dráha, přístavy a podobně, se takzvané klasické vnitrostátní přepravy štěrkopísků, stavební suti a výkopové zeminy přesunuly na silniční dopravu. Vodní doprava jen těžce začíná zápasit o tyto klasické přepravy. Přitom tyto přepravy obsluhovali v takzvaném „City programu“, pražskou aglomeraci a velmi výrazným způsobem zlepšovali životní prostředí hlavního města Prahy.

Vltavská vodní cesta potřebuje odstranit v zásadě dva problémy:

- - zajistit plavební hloubku na ponor plavidel 2,0 popřípadně 2,2 m a umožnit tak naložení do jednoho plavidla o 400 tun více než je tomu v současné době,
- - odstranit na této cestě plavebně obtížná místa: Chvatěruby, Ouholice, Strnady – Vrané a umožnit tak plavbu i za vyšších vodních stavů a bezpečnou plavbu soulodí TČ 1000/TČ 500 a umožnit tak přepravu nákladu v tomto soulodí až v objemu 1.800 tun proti současnému stavu 900 tun v jednom plavidle TČ 1000

Odstraněním těchto dvou zásadních problémů bude Vltavská vodní cesta konkurenčně srovnatelná se silniční dopravou, převezme část silničních přeprav a ulehčí tak centrální části pražské aglomerace. Zvláště se to projeví snížením zatížení životního prostředí v Praze a snížením nutnosti extrémně vysokých nákladů na opravu a obnovu silničních dopravních cest a zvláště dálnice D8.

Vodní cesta – přístavy a překladiště

Velmi významnou částí vodní cesty jsou přístavy a překladiště. Bez obnovy a rozvoje těchto částí vodní cesty je prakticky nemožné zvyšovat výkony vodní dopravy. Zvláště je nutné podporovat zřizování překladišť a dokončení vybavenosti stávajících přístavů tam, kde jsou a mohou být vytvářena logistická dopravní centra. Příkladem může být přístav Pardubice, Kolín, Mělník, Radotín, Mířejovice, Týnec nad Labem, Lovosice, Ústí a Děčín.

4.2. Podnikatelské prostředí

Podnikatelské prostředí je soubor tzv. vzdálených faktorů (sociálních, politických, technologických, ekonomických) a blízkých faktorů (existující konkurence, dodavatelé, odběratelé, možná nová konkurence, poskytovatelé substitučního produktu). V žádném případě se nejedná pouze o legislativní normy, nýbrž o komplexní působení vlivů, kterým se musí podnikatel přizpůsobit.

4.2.1. Atraktivnost podnikání v plavbě

Předchozí stať ukázala na značné množství přeprav, které by mohlo být realizováno vodní dopravou. K tomu, aby se tak stalo, je nutné, aby podnikání v plavbě bylo natolik podnikatelsky atraktivní, že podnikatelé budou ochotni se v tomto sektoru angažovat a své investice do oboru pokládat za dostatečně jisté s očekávanou mírou návratnosti.

K tomu je zapotřebí, aby:

- byl vytvářen roční dostatečně atraktivní zisk, zajišťující návratnost vlastního kapitálu (ROE) na vyšší úrovni, než je např. průměrný výnos akcií
- byla zajištěna dostatečná míra návratnosti prodeje (ROSR)
- byly zabezpečeny dostatečné zdroje pro investice do plavidel při dostatečném zisku (EBITDA)
- v průběhu roku bylo zajištěno dostatečné cash flow na provoz
- bylo zajištěno únosné riziko pro investora, tzn. omezeno na únosnou míru meziroční kolísání zisku.

Pokud tyto podmínky nebudou zajištěny, nic nezabrání podnikatelům, aby nepřešli do podnikání v jiných odvětvích, kde jsou podmínky atraktivnosti splněny.

Proto ústředním úkolem revitalizačního programu je vytvořit podmínky, které ke splnění výše uvedených tržních požadavků povedou. Podmínky, za kterých budou příjmy z provozování plavby, dané přepravovaným množstvím, sazbami a dalšími zdroji na odstranění deformace tržního prostředí ve srovnání s podmínkami ostatních druhů doprav, dostatečně převyšovat náklady spojené s provozem a investicemi do plavidel.

4.2.2. Současná pozice podnikatele v plavbě

Hospodářský úspěch podniku, jeho ekonomická stabilita závisí na udržení majetkově-finanční stability, tj. schopnosti podniku vytvářet a trvale udržovat optimální vztah mezi majetkem a používaným kapitálem.

Z hlediska finanční struktury podniku, neboli struktury podnikového kapitálu, ze kterého je financován majetek, je významným ukazatelem finanční jistoty (nezávislosti) podniku podíl vlastního kapitálu na kapitálu celkovém. „Finančně zdravý“ je podnik tehdy, pokud je v danou chvíli i perspektivně schopen dosahovat takové míry zhodnocení vloženého vlastního kapitálu, která je nutná minimálně pro pokrytí výše rizika, s jakým je příslušný druh podnikání spojen.

Mezi ukazatele, které poměřují zisk dosažený podnikáním s výší zdrojů podniku, jichž bylo užito k jeho dosažení, patří ukazatele rentability, výnosnosti, ziskovosti (Profitability Ratios). Takovým důležitým ukazatelem je i ukazatel rentability vlastního kapitálu (Return on Equity = ROE), který vypovídá, jaký výnos, zisk přináší podniku jeho vlastní kapitál a je měřen jako poměr zdaněného (čistého) zisku k celkovému vlastnímu kapitálu.

Podnikatelské prostředí ve vodní dopravě by mělo umožnit průměrnému rejdaři vytvářet ROE minimálně v rozpětí 12 -15 %. Poměr jeho dosaženého zisku před odečtením úroků, daní, odpisů a amortizace (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization = EBITDA) k tržbám, neboli marže EBITDA by měla dosahovat minimálně 30 %.

4.2.2.1. Struktura nákladů a tržeb plavebního podniku

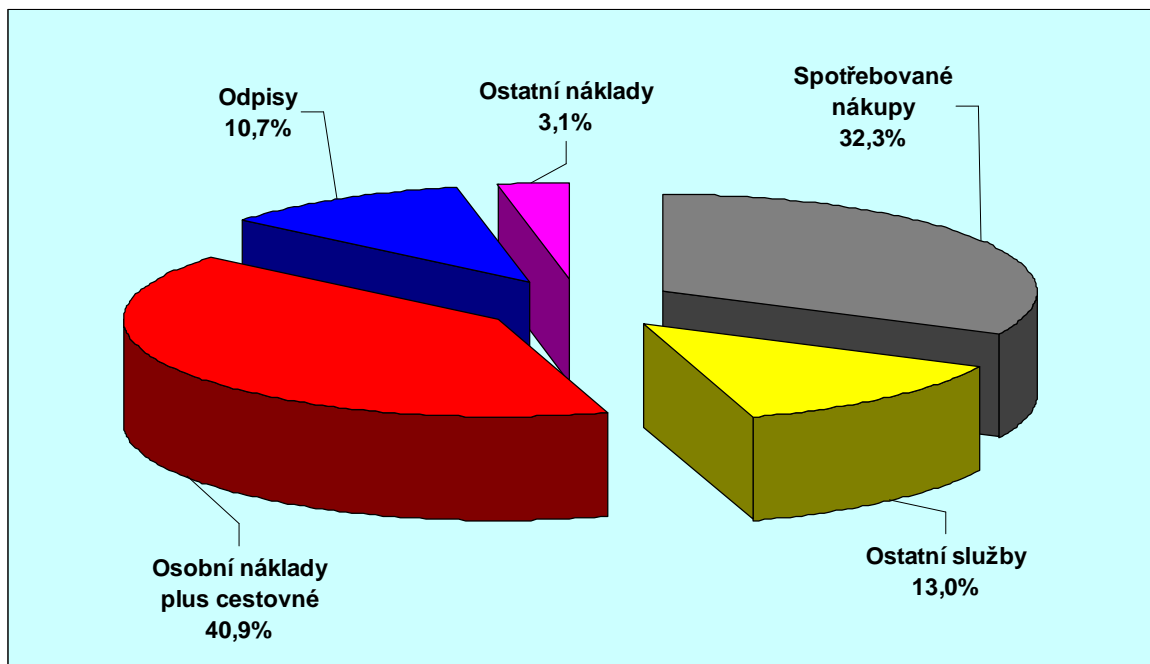
V tabulce je uvedena struktura průměrných nákladů rejdaře na jeden loděden plavidla (denní náklady), při úvaze zajištění zaručeného nakládacího ponoru 140 cm, v rozdělení na náklady fixní (pevné) a variabilní (pohyblivé) s uvedením podílu jednotlivých hlavních nákladových složek na celkových nákladech plavidla. Výnosy reprezentují očekávané průměrné denní tržby rejdaře z provozu plavidla při uvedeném zaručeném plavebním, respektive nakládacím ponoru. Marže EBITDA při takovéto výši a struktuře nákladů a tržeb se blíží k požadované optimální úrovni cca 30 % (28,9).

Název účtu	<i>Fixní náklady v Kč/ldn</i>	<i>Variabilní náklady v Kč/ldn</i>	<i>Celkové náklady v Kč/ldn</i>	<i>Podíl nákladů %</i>
Spotřeba materiálu	305	265	570	3,0%
Spotřeba PHM	245	5 155	5 400	28,6%
Spotřeba energie	80	50	130	0,7%
Spotřebované nákupy celkem	630	5 470	6 100	32,3%
Opravy a udržování	1 980	50	2 030	10,7%
Cestovné	240	2 210	2 450	13,0%
Ostatní služby	425	0	425	2,2%
Služby celkem	2 645	2 260	4 905	26,0%
Mzdové náklady	3 740	125	3 865	20,4%
Zákonné sociální a zdravotní pojištění	1 310	45	1 355	7,2%
Zákonné sociální náklady	25	30	55	0,3%
Osobní náklady celkem	5 075	200	5 275	27,9%
Daně a poplatky	65	0	65	0,3%
Jiné provozní náklady	280	0	280	1,5%
Odpisy	2 030	0	2 030	10,7%
Úroky	180	0	180	1,0%
Ostatní finanční náklady	65	0	65	0,3%
Finanční náklady	245	0	245	1,3%
Náklady (celkem)	10 970	7 930	18 900	100,0%
Výnosy (při zaručeném nakládacím ponoru)			23 370	100,0%
EBT (HV před zdaněním)			Kč 4 470,00	
EBITDA (HV před odečtením daně, úroků a odpisů)			Kč 6 745,00	
marže EBITDA (poměr EBITDA k tržbám)				28,9 %

Pozn.: Uvedené výše a struktura nákladů vychází z modelové situace středního rejdařského podniku provozujícího cca 27 tonážních a trakčních plavidel na Labi. Simulované náklady ve své výši vyjadřují současné provozní minimum, plně neodrážejí aktuální potřebu rejdaře (náklady na opravy plavidel, odpisy v závislosti na technickém zhodnocení, modernizaci a obnově lodního parku, pojištění).

Uvedený výpočet představuje současnou situaci rejdaře se stávajícími plavidly. Model bere v úvahu odpisy, které při odpisové době 15 let odpovídají ceně plavidla 11,1 mil.Kč. Při současné ceně plavidel min.50 mil.Kč, což představuje odpis 9 130 Kč/den by byl EBT - 2 630,- Kč/den, nemá rejdař šanci s EBITDA 6 745,-Kč/den pořídit nové plavidlo.

Struktura nákladů na plavidlo a den – grafické znázornění:



Tržby rejdaře ovlivňuje množství naloženého zboží v plavidle a sjednaný cenový tarif. Množství naloženého zboží je limitováno zejména nakládacím ponorem, který je určován vodními stavy, dále velikostí partií, objemovým koeficientem. Tarif je dán délkou relace, kurzem Kč k € a tržními podmínkami. Pro účely výše uvedené simulace tvorby hospodářského výsledku rejdaře jsou tržby (výnosy) uvažovány na optimální úrovni, tzn. mimo stabilních tržních, nabídkově zbožových a kapacitních podmínek se předpokládá zajištění zaručeného nakládacího ponoru 140 cm.

Zaručeným nakládacím ponorem 140 cm je pro účely konstrukce této úvahy předpokládán stav, kdy je po celé délce labské vodní cesty, tzn. i v nestabilním úseku od Ústí nad Labem po st. hranici ČR/SRN, zajištěn vodní stav 200 cm, což odpovídá úředně stanovenému ponoru plavidel v uvažované výši 140 cm (s drobnými odchylkami pro poproudění a protiproudění plavbu). Stavba plavebních stupňů má zajistit ponor 140 cm minimálně 345 dnů v roce a 165 cm po 180 dnů v roce (tzn. při nedostatečném ponoru cca 90 cm po zbylých 20 dnů v roce by byl průměrně zaručený roční stav ponoru cca 150 cm).

Výše vodního stavu 200 cm, respektive ponor plavidla 140 cm v současné době představuje ekonomické rozhraní (bod zvratu = Break Even Point, viz dále) mezi ztrátovým a ziskovým provozováním nákladní plavby.

Je zřejmé, že významný vliv na ekonomiku provozu plavidla má právě nakládací, respektive plavební ponor závislý na vodním stavu. Níže uvedené přehledy vyjadřují závislost kapacity plavidla (množství naloženého zboží) na nakládacím ponoru s odrazem na hospodaření rejdaře. Údaje vycházejí z kapacitního modelu, kterým je počítána kapacita plavidla (lodního

parku) v závislosti na nakládacím ponoru a relačním využití plavidla, správkovém procentu a rozdílnému tarifu v různých relacích za různé přepravované zboží. Pro ilustraci jsou mj. uvažovány vybrané nakládací ponory:

- 100 cm – technologické minimum,
- 140 cm – ponor, při kterém je plavidlo na hranici ztráty a zisku,
- 150 cm – průměrný roční zaručený ponor v případě výstavby pl. stupňů.

Přehled průměrné denní kapacity jednoho plavidla při zaručených a nezaručených nakládacích ponorech:

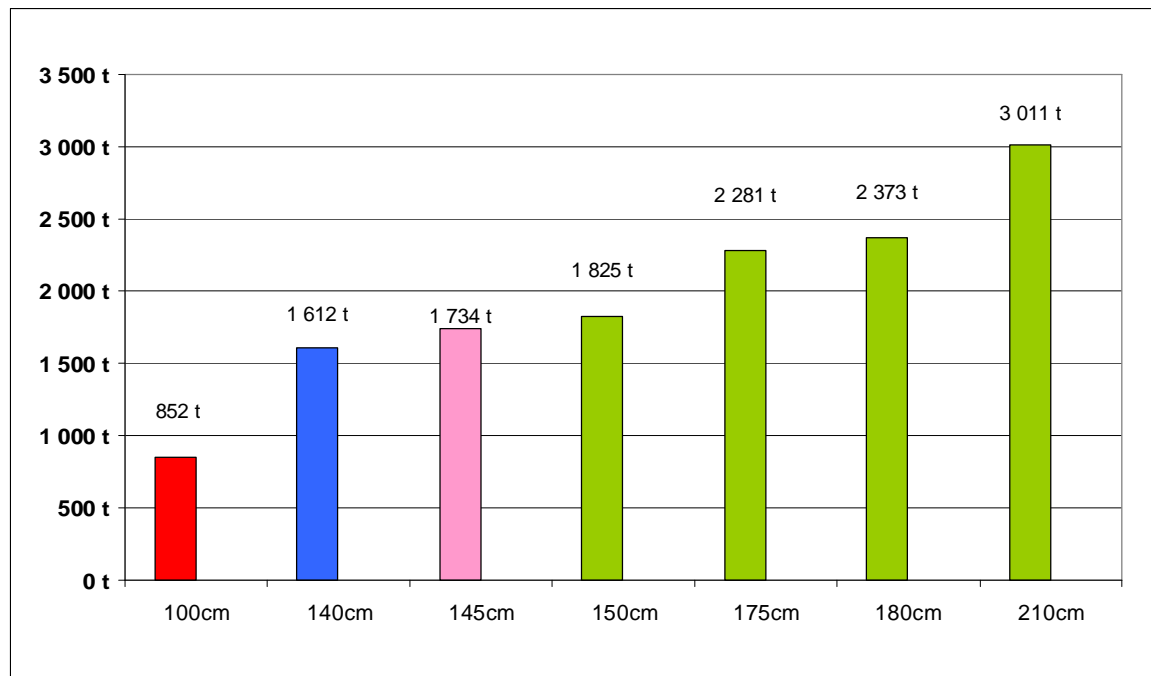
nakládací ponor	100 cm	140 cm	145 cm	150 cm	175 cm	180 cm	210 cm
maximální kapacita při zaručených ponorech [tuny]	41	68	71	74	86	89	104
kapacita při nezaručených ponorech [tuny]	28	53	57	60	75	78	99
náklady fix. [Kč]	10 970	10 970	10 970	10 970	10 970	10 970	10 970
náklady var. [Kč]	6 029	7 930	8 090	8 250	9 050	9 210	10 010
náklady celkové [Kč]	16 999	18 900	19 060	19 220	20 020	20 180	20 980
výnosy při zaručených ponorech [Kč]	14 015	23 371	24 428	25 484	29 676	30 627	35 718
výnosy při nezaručených ponorech [Kč]	9 671	18 370	19 493	20 642	25 818	27 013	34 075
EBITDA při zaručených ponorech [Kč]	-709	6 746	7 643	8 539	11 931	12 722	17 013
EBITDA při nezaručených ponorech [Kč]	-5 053	1 745	2 708	3 697	8 073	9 108	15 370
marže EBITDA při zaručených ponorech [%]	-5,1%	28,9%	31,3%	33,5%	40,2%	41,5%	47,6%
marže EBITDA při nezaručených ponorech [%]	-52,2%	9,5%	13,9%	17,9%	31,3%	33,7%	45,1%

Tzv. zaručený ponor je stav, jak bylo již uvedeno, při kterém je uměle udržován a zajištěn vodní stav a tím i úředně stanovený plavební, respektive nakládací ponor. Pro účely této simulace ekonomiky provozu plavidla je i v případě zaručených stavů vycházeno z úvahy různých, výše definovaných, stavů nakládacího ponoru (tedy i pod minimálních 140 cm). Nezaručeným nakládacím ponorem je v jeho jednotlivých úrovních myšlen dosahovaný, regulací nezajištěný průměrný stav, kdy je rejdař odkázán při kapacitním využití plavidla na aktuální klimatické a vodní podmínky.

V přehledu jsou mimo zmíněných mezních nakládacích ponorů uvedeny i ponory, při kterých se blíží marže EBITDA její optimální výši cca 30 %.

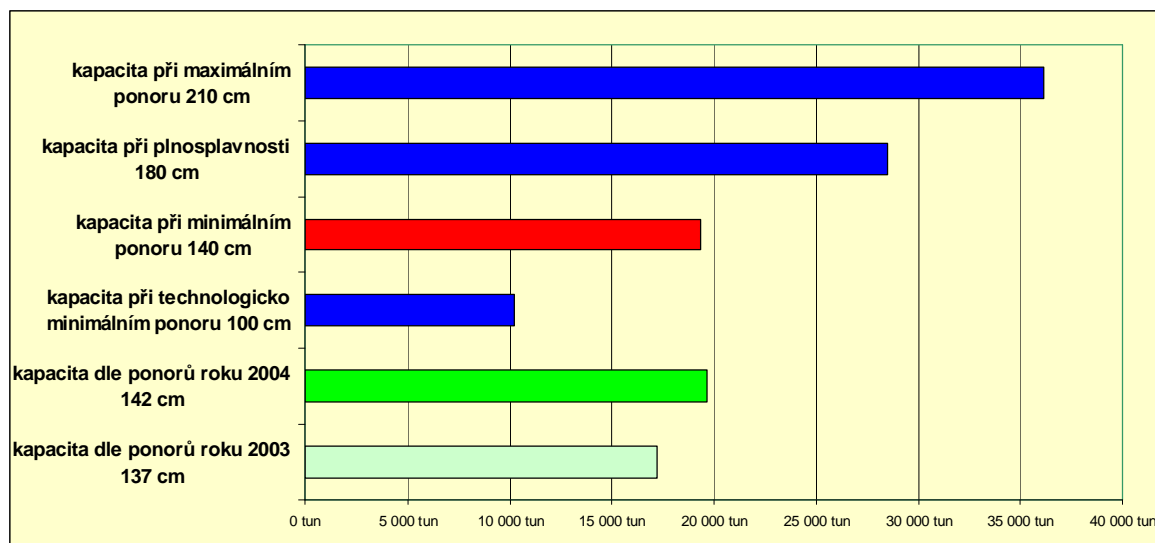
Přehled průměrně dosahované měsíční kapacity jednoho plavidla v závislosti na nezaručených vodních stavech:

Ponor plavidla	100cm	140cm	145cm	150cm	175cm	180cm	210cm
měsíční kapacita	852 t	1 612 t	1 734 t	1 825 t	2 281 t	2 373 t	3 011 t

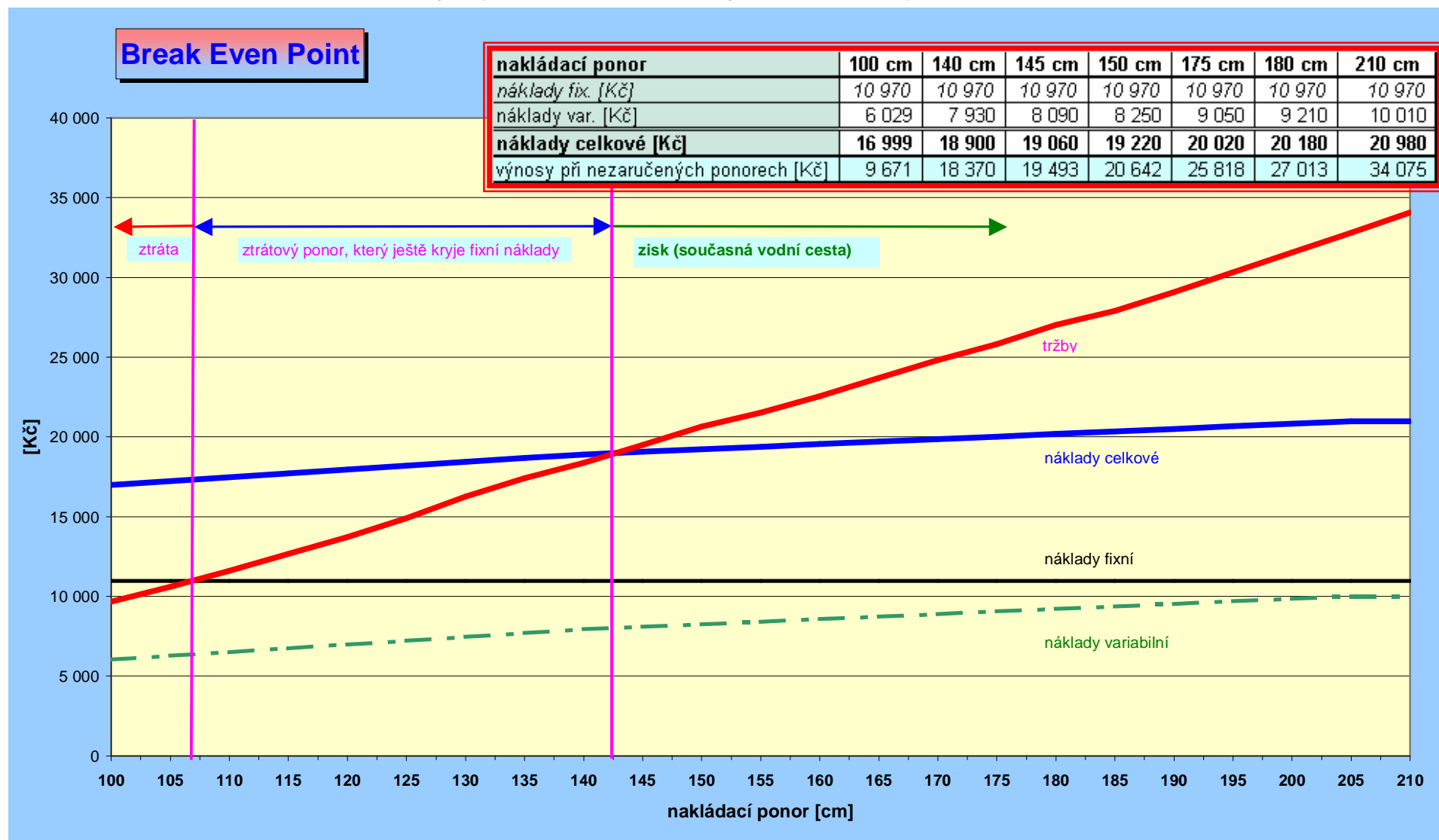


Porovnání závislosti kapacity jednoho plavidla na nakládacích ponorech se skutečnými ponory z roku 2003 a 2004.

kapacita při maximálním ponoru cm	210	36 135 tun
kapacita při plnosplavnosti cm	180	28 470 tun
kapacita při minimálním ponoru cm	140	19 345 tun
kapacita při technologicko min. ponoru cm	100	10 220 tun
kapacita dle ponorů roku 2004 cm	142	19 659 tun
kapacita dle ponorů roku 2003 cm	137	17 238 tun



Grafické znázornění bodu zvratu v současných podmínkách nezaručených nakládacích ponorů:



4.2.2.2. Konstatování z pohledu provozovatele plavby

Cílem této kapitoly bylo zdůraznit a na ukazateli poměru upraveného provozního hospodářského výsledku (před odečtením odpisů) k realizovaným tržbám (tzv. marže EBITDA) dokladovat přímou závislost možné kapacity přepraveného zboží nákladním plavidlem rejdaře na vodních stavech. Uváděná data nejsou komplexním výčtem ekonomického chování konkrétního rejdaře, nicméně vystihují základní nákladovou strukturu nezbytnou k provozu plavidla a kvantifikují možné dopady do hospodářského výsledku za určitých podmínek spoluvytvářených ve výnosové části nejen poptávkou na trhu, ale i zajištěním nezbytných podnikatelských podmínek srovnatelných s ostatními druhy doprav.

Prioritou z pohledu rejdaře však je, že do doby vybudování plavebních stupňů na Labi, bez kompenzace nákladů cca 5 000,-Kč/den, plavidlo, při průměrném ročním ponoru 140 cm nemá rejdař šanci obnovit a podstatněji modernizovat svou flotilu a počet provozovaných plavidel s jejich stárnutím, vyřazováním a neobnovováním bude dále klesat.

4.2.3. Pohled přepravce

Tato část představuje pohled přepravce, za kterých podmínek je ochoten zadat dopravu vnitrozemské plavbě.

1. Atraktivní sazby pro přepravce s uvážením
 - konkurenčních doprav
 - přepravních rizik
2. Možné objemy přeprav vodní dopravou
 - dopad při nemožnosti použít vodní dopravu
 - možná podpora plavby z hlediska přepravce
 - deformované sazby dotacemi do jiných druhů doprav
 - návrh pro plavbu

4.2.3.1. Atraktivní sazby pro přepravce

Na základě současného stavu dopravní vodní cesty v České republice, která navazuje na evropskou vodní síť, jsou přepravci využívající vodní dopravu nuceni při přípravě obchodních kontraktů kalkulovat tzv. náhradní způsob dodání zboží jiným druhem dopravy. Tento jev je nejvíce patrný při realizaci přeprav klasických hromadných substrátů, ale i při přepravách investičních celků, těžkých a nadrozměrných kusů, jejichž rozměry a váha jsou na hranici technické proveditelnosti jiným druhem dopravy než po vodě.

Vzhledem k tomu, že při přepravách po vodě ve velké míře předchází nebo následuje proces přímého překladu v místě převzetí či předání zásilky, přizpůsobuje každý říční dopravce provoz svých dopravních prostředků této situaci. Z toho vyplývá, pokud chce rejdař v dostatečném předstihu potvrdit knihovanou zásilku, která navazuje na následnou kamionovou či železniční přepravu, bere na sebe riziko vyplývající z budoucích vodních stavů na vodní cestě a tomu odpovídajících nakládacích ponorů pro plavidla k přepravě určené k předem danému termínu pro převzetí či předání zásilky. Toto se projevuje v možnosti rejdaře nabídnout tzv. atraktivní sazby, které jsou konkurenceschopné vůči jiným druhům dopravy. Z důvodu nespolehlivosti vodní cesty

v období nízkých vodních stavů je rejdař nucen formou zvýšené ceny dovozného či podmínkami pro převzetí zboží eliminovat nebezpečí nemožnosti realizovat přepravu již ve fázi tvorby cenové nabídky .

Tento fakt nutí přepravce při sjednávání dlouhodobých kontraktů již od začátku pojistit si přepravu jiným druhem dopravy, přestože toto náhradní řešení se zpočátku jeví jako méně výhodné avšak nutné pro zajištění samotné realizace. V tomto momentě přestávají být zajímavé cenově výhodnější nabídky přepravy po vodě, protože jejich platnost je omezena podmínkami vycházejícími z vodočtu Ustí n. Labem, který určuje nakládací ponory v době realizace zásilky na regulovaném úseku vodní cesty.

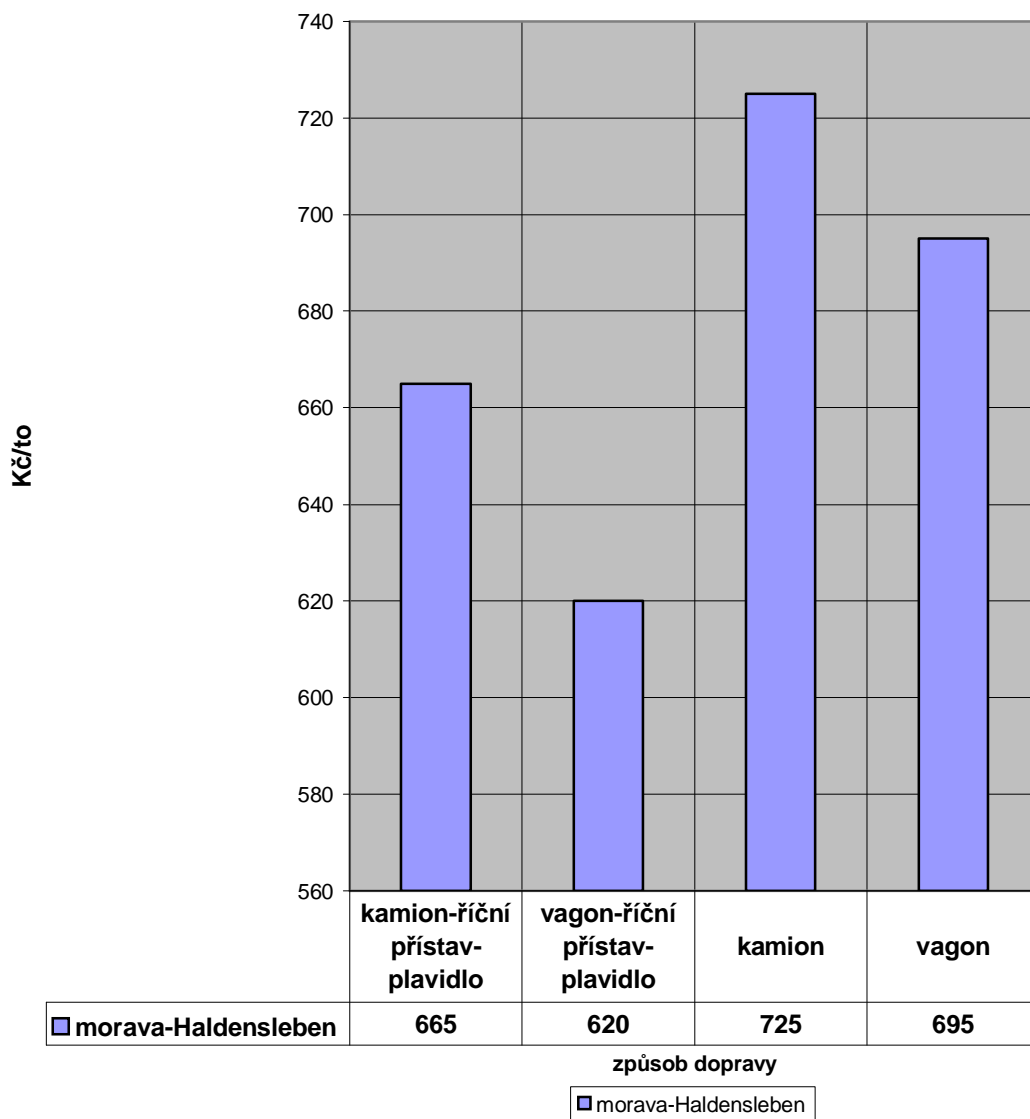
Přepravci objedávající celoročně dopravu po vodě již mají své zkušenosti se střídáním období dostatečných a nízkých vodních stavů a proto se již sami snaží eliminovat riziko nemožnosti realizace celého objemu zásilky po vodě kombinací vodní, kamionové a železniční dopravy. Důsledkem toho je v konečné fázi snižování poptávky přeprav po vodě a na druhé straně u jiných způsobů dopravy se dostávají přes zvyšující se objemy k lepším cenám za přepravu po silnici či železnici. Tímto se postupně vyrovnává rozdíl v cenách mezi jednotlivými druhy doprav. V současné době je tento jev patrný při realizaci exportních zásilek v okruhu cca 300 km od českých hranic do relací ležících blízko říčních přístavů nebo přímo do nich.

Samozřejmě důležitou roli zde hraje ochota nových příkazců překonat prvotní nedůvěru ve vodní dopravu vyplývající ze závislosti její samotné realizace na klimatických podmínkách. Nestabilita vodních stavů nevytváří prostředí pro realizaci nových projektů v rámci multimodální dopravy, především v oblasti přeprav nadrozměrných zásilek a těžkých kusů, jejichž samotná povaha tj. rozměry a váha vylučuje použít jiný druh dopravy než vodní. Tato skutečnost zásadně ovlivňuje samotnou realizaci budoucích projektů, které jsou vázány následnými sankcemi z důvodu nedodání zásilky do místa určení k přesně stanoveným termínům.

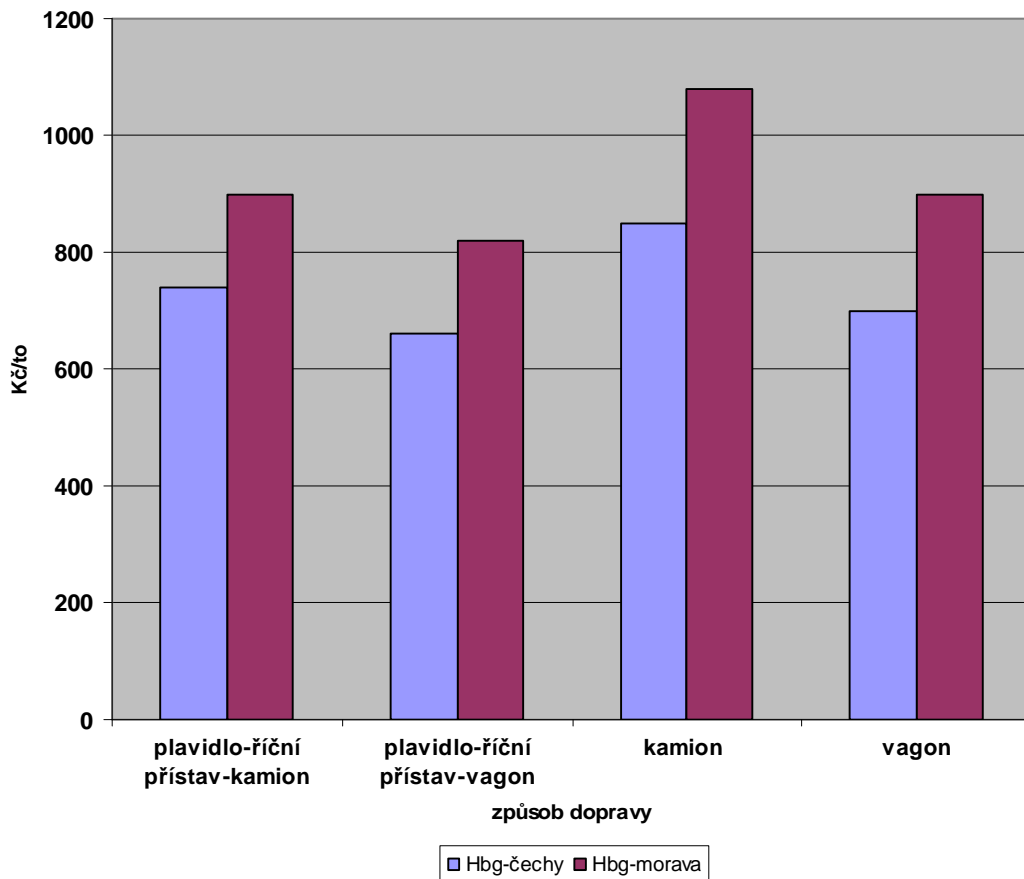
Toto samozřejmě platí i pro přepravy hromadných zásilek jako například agrárních komodit, hnojiv , nerostů a surovin, jejichž realizace se nedá vzhledem k charakteru a potřebě zboží přesunout či přizpůsobit na období kdy se dají očekávat na toku Labe vhodné plavební podmínky zaručující samotnou přepravu zajistit.

Z následujících grafů je patrné, že multimodální doprava se zapojením vodní dopravy je výhodnější než nekombinovaná doprava silniční nebo železniční.

Dopravní náklady na přepravu agrárních komodit v relaci CZ- morava - Haldensleben



**Dopravní náklady na přepravu agrárních produktů
v relaci Hamburk - CZ cílová destinace v čechách a moravě**

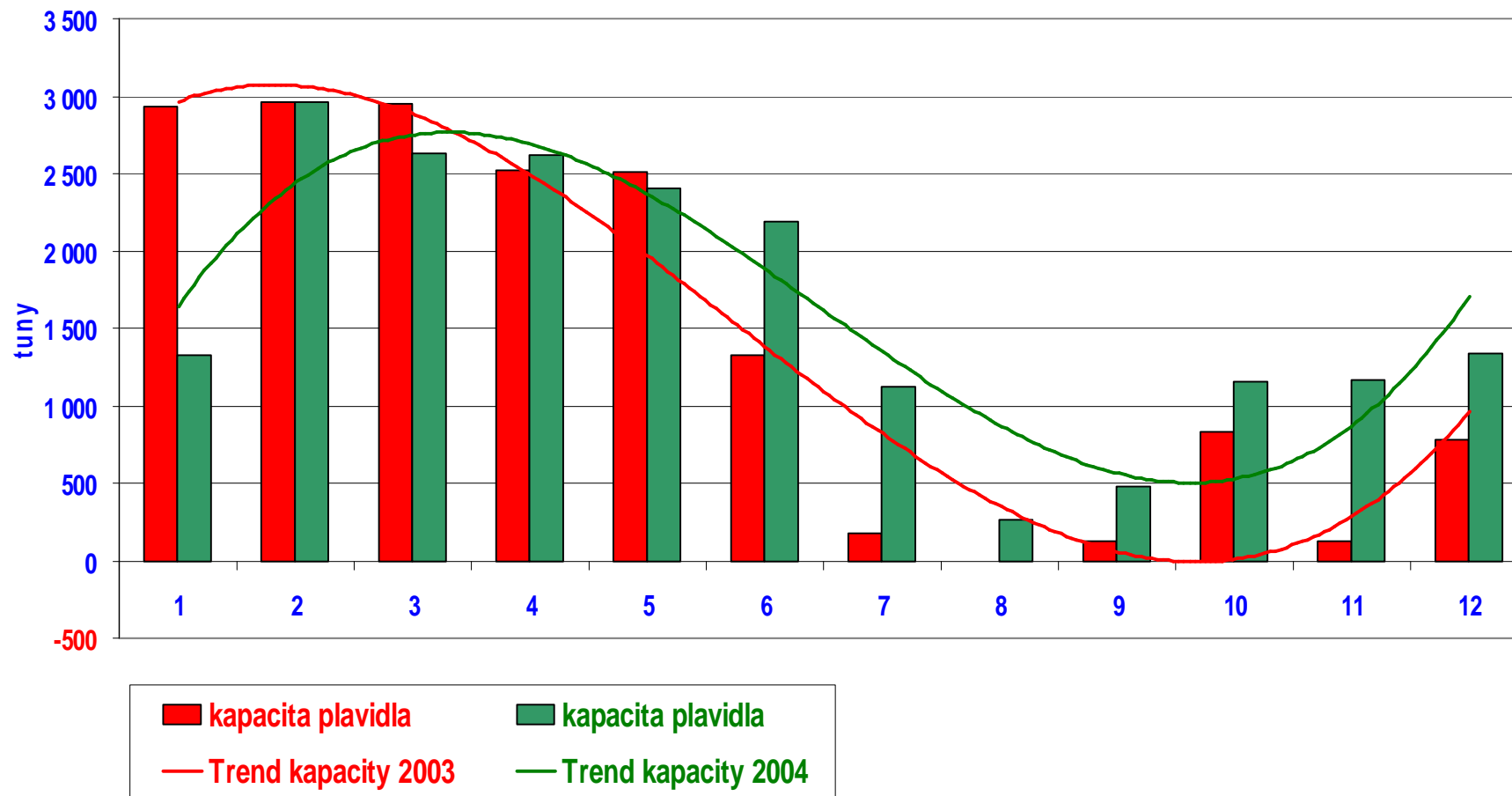


4.2.3.2. Možné objemy přeprav vodní dopravou

Možné přepravované objemy vodní dopravou vyplývají z kapacity lodního parku provozovaného na vodní cestě. Kapacita jako taková je závislá na vodních stavech určujících nakládací ponory v reálném čase.

Současná nespolehlivost vodní dopravy je dobře patrná na následujícím vývoji měsíčních kapacit jednoho plavidla za poslední dva roky:

Kapacita jednoho průměrného plavidla dle ponorů let 2003 a 2004:

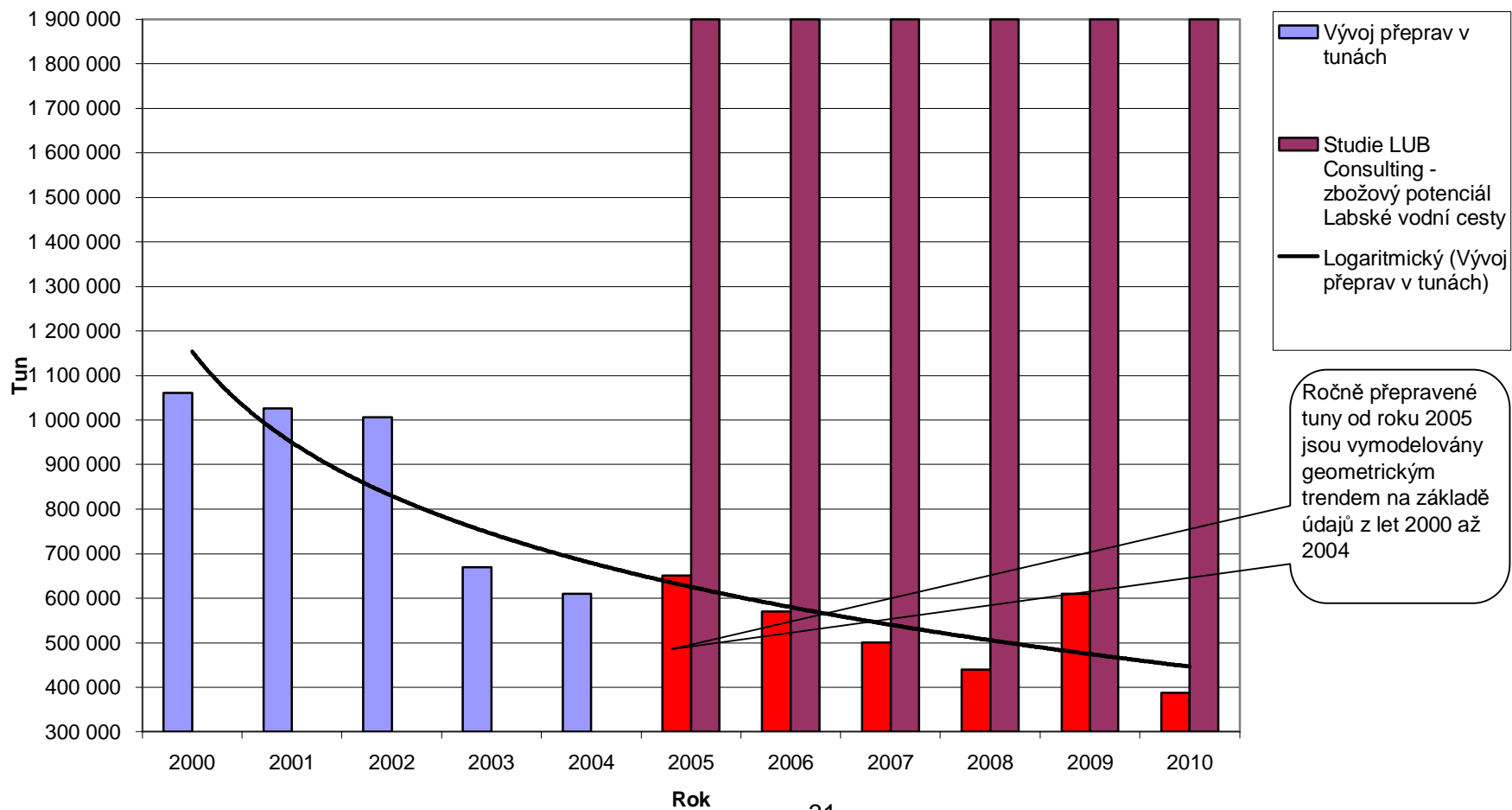


Z výše uvedeného grafu vyplývá, že měsíční kapacita v letních a podzimních měsících v posledních letech klesá až na jednu šestinu kapacity ve vodnatějších měsících zimních a jarních. Kapacitní propad v podzimních měsících, kdy ze strany přepravců stoupá poptávka po přepravách v souvislosti s ukončenou sklizní je z hlavní příčinou dlouhodobě se snižujících objemů přeprav po vodě. Vzhledem k tomu, že od srpna do října klesá přepravní kapacita plavidel až na nulu, hledají si především obchodníci s agrárními komoditami jiné dopravní cesty, neboť pro mnohé z nich je toto období stěžejní. Z hlediska ceny je ale stále snaha, aby vodní doprava do těchto přeprav pokud možno byla zapojena. A proto vzniká v obrovský tlak na rejdaře, aby přednaložili co nejvíce zboží a plavidla s naloženým zbožím potom stojí i několik měsíců. Přitom pokud by byl v těchto měsících zajištěn minimální nakládací ponor alespoň 140 cm, vzrostla by v červenci, srpnu a září kapacita jednoho plavidla o cca 1000 tun, což by při 100 plavidlech znamenalo zajištění kapacity 100 000 tun po každý z těchto měsíců.

Zejména v tomto kritickém období by minimální zaručený nakládací ponor 140 cm byl obrovským přínosem jak pro samotné rejdaře, tak pro obchodníky, kteří díky kolapsu na vodě často z cenových důvodů ani nemají možnost své zboží zrealizovat.

A důsledkem je vývoj znázorněný následujícím grafu:

Vývoj přepravených tun v mezinárodních přepravách po Labi od roku 2000 do roku 2010

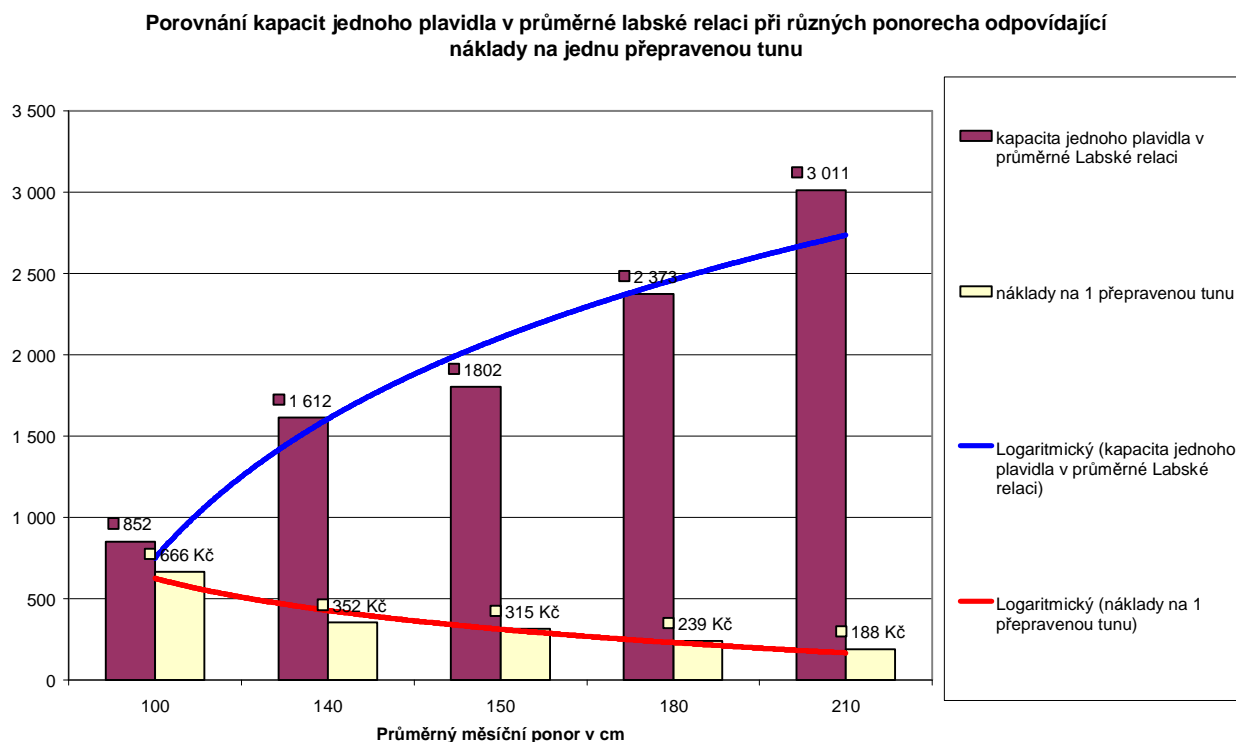


Jak vyplývá z předchozího grafu, aspekty popsané výše v textu mají natolik negativní vliv na vývoj přeprav na Labi, že v roce 2010 (pokud ještě na Labi budou nějaké lodě) by už měly přepravy klesnout pod 400 000 tun. Ze stávajícího vývoje se dá předpokládat, že tento stav nastane mnohem dříve.

Přitom když se podíváme na graf znázorňující „Kapacitu jednoho průměrného plavidla dle ponoru“, mohla by být kapacita jednoho plavidla v průměru alespoň 1500 tun měsíčně (140-150 cm nakládacího ponoru). Při 100 plavidlech na Labi by to bylo $1500 \times 100 \times 12 = 1\,800\,000$ tun ročně.

Studie LUB Consulting tedy není nereálná

V následujícím grafu jsou uvedeny měsíční kapacity jednoho plavidla a tomu odpovídající náklady na jednu přepravenou tunu v průměrné labské relaci¹:

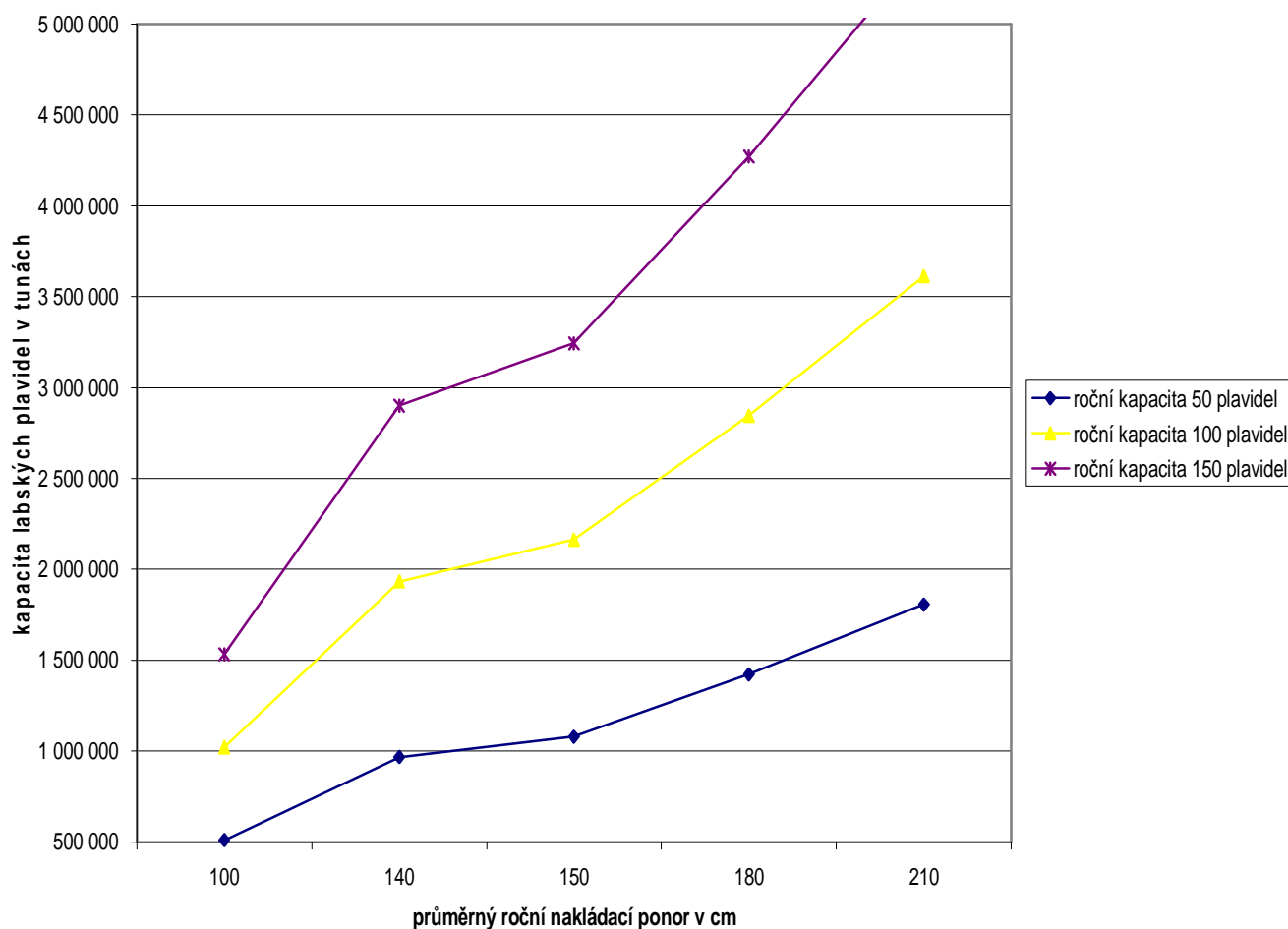


A zde jsou odpovídající teoretické roční kapacity labské flotily při těchto průměrných ponorech²:

¹ Výpočet kapacity vychází z průměrné přepravní vzdálenosti v labských relacích v letech 2004 a 2003

² Výpočet kapacity vychází z průměrné přepravní vzdálenosti v labských relacích v letech 2004 a 2003

Roční kapacita labské flotily při různých průměrných nakládacích ponorech



4.2.3.3. Konstatování pohledu přepravce

Zajištěním dostatečných nakládacích ponorů a s tím spojených kapacit znamená

- vodní doprava je schopna dlouhodobě plnit požadavky na ní kladené a stává se spolehlivou
- eliminací období nízkých vodních stavů kde přepravy určené po vodě musí být zajišťovány za vyšších dopravních nákladů náhradní dopravou kamionovou nebo železniční
- je možno zastavit trend klesajících objemů přepravených po vodě, které buď odcházejí na jiný druh dopravy nebo se vůbec nezrealizují. Toto platí jak pro přepravu hromadných komodit tak i pro přepravu investičních celků, nadrozměrných a těžkých zásilek
- snižují se náklady na přepravenou tunu zboží po vodě a tím se zvyšuje konkurenceschopnost vodní dopravy vůči jiným druhům doprav
- vzniká předpoklad pro realizaci nových projektů původně nezrealizovatelných z důvodu nespolehlivosti vodní cesty
- labská vodní cesta včetně kanalizovaných úseků se může plnohodnotně napojit na evropskou vodní síť

- předpoklad pro zlepšení podmínek k zajištění financování obnovy lodního parku a tím lépe vyhovět požadavkům přepravce kladených na kvalitu nákladních prostorů plavidel což v konečné fázi snižuje riziko poškození či znehodnocení zásilky a zvyšuje pravděpodobnost získání přeprav nových komodit v současné době přepravovaných kamionovou nebo železniční dopravou
- zkrácení dodacích lhůt, zrychlení celého procesu přepravy zásilky z místa nakládky do místa určení

4.2.4. Situace v pobídce pracovních sil - Podpora rozvoje lidských zdrojů a zaměstnanosti v oboru vodní dopravy

Česká lodní doprava zažila v posledních patnácti letech největší změny po celou dobu své existence. Změny se přirozeně týkají i zaměstnanosti v oboru a využitelného potenciálu lidských zdrojů.

Studie má za úkol upozornit na trendy v oblasti zaměstnanosti a lidských zdrojů a navrhnout možnosti jak pomoci plavebním firmám v rozvoji. Úměrně potřebě bylo zvoleno i složení konzultantů a spolupracovníků:

Ing. Martin Klein je odborníkem ze Státní plavební správy z pobočky v Děčíně

Ing. Josef Pícek byl před odchodem do důchodu v týmu vedení ČSPL

PhDr. Jiří Král byl v minulosti vedoucím personalistou ČSPL, v současné době je vedoucím odboru poradenství a rekvalifikací Úřadu práce v Děčíně

Mgr. Aleš Kalvoda je vedoucím právního odboru Úřadu práce v Děčíně

Stav zaměstnanosti v oboru plavby

Záměrem je popsat stav v jakém se nachází současná česká vnitrozemská lodní doprava z pohledu zaměstnanosti a lidských zdrojů. Dle možností jsem se pokoušeli využít i informací, které máme ze situace v podnikání na trzích EU.

Vývoj zaměstnanosti v České republice

Československá plavba labská, a.s. byla založena v roce 1922 jako státní akciová společnost. Do roku 1989 byla jedinou českou firmou provozující vnitrozemskou lodní dopravu, do pol. 90. let byla podnikem s 95 % podílem na trhu v Čechách. Počátkem 90. let provozovala firma zahraniční plavbu, vnitrostátní plavbu (přeprava stavebních hmot pro Prahu a přeprava energetického uhlí do Chvaletic), přístavy (Děčín, Mělník, Ústí nad Labem, Lovosice, Chvaletice), loděnice (Děčín a Chvaletice), zahraniční zastoupení s překladními polohami, dílnami a sklady (Magdeburk, Hamburku).

- V roce **1988** měla Československá plavba labská jako monopolní podnik 4195 zaměstnanců. Řádově několik desítek zaměstnanců v lodních posádkách na technických zařízeních měly podniky Povodí Labe a Povodí Vltavy.
- **1991** Československá plavba labská, a.s. provozovalo 560 plavidel a mělo cca. 4100 zaměstnanců. Další zaměstnanci pracovali v provozech Českých loděnic, a.s. v Praze-Libni (výroba zrušena v roce 1994), Mělnice (výroba zrušena v roce 1995), Valtířově a Ústí nad Labem-Olišinkách.
- **1997** Rozhodnutím státem vlastněného ČEZ, a.s. zanikly lodní přepravy energetického uhlí z Lovosic do Chvaletic cca 3,6-2,5 mil. tun/rok (ztráta zhruba 1000 pracovních míst)
- V letech **1992-2000** postupně klesal počet zaměstnanců a plavidel, firma rozprodávala majetek. Novou aktivitou byla výroba říčně-námořních lodí ve Chvaleticích a v Děčíně. K zahájení výroby bylo třeba velkých investic, které si firma půjčila. Výroba lodí byla výrazně ztrátová. Splácení dluhů bylo pro firmu obtížné

zejména v situaci, kdy nastaly komplikace s vodními stavy, což nakonec vedlo ke konkurzu.

- Srpen 2001 Na Československou plavbu labskou, a.s. byl v květnu, vzhledem k dlouhodobě trvajícím finančním problémům, podán návrh na konkurz a byl jmenován předběžný správce konkurzní podstaty. Konkurz na tuto organizaci byl vyhlášen v srpnu 2001. Podnik byl v konkurzním řízení provozován a následně v srpnu 2002 částečně rozprodán. Konkurzní řízení není dosud ukončeno.

K 31.12.2003 Česká republika registruje pouhých cca. 160 nákladních plavidel. U českých zaměstnavatelů je zaměstnáno v oboru lodní dopravy cca. 600 osob (2/3 z toho u nově vzniklé společnosti ČSPL, a.s. vzniklé na základě odkoupení obchodní značky a části plavidel od správce konkurzní podstaty.

Zhruba od poloviny 90. let se rozšiřují počty plavidel provozovaných dalšími plavebními společnostmi. Stále je ale hlavním zaměstnavatelem ČSPL, a.s.

Vývoj nezaměstnanosti v oboru plavby

Odhadujeme, že více než polovina zaměstnanců v oboru lodní dopravy žije v okrese Děčín, proto pro vývoj nezaměstnanosti považujeme za reprezentativní údaje z místního úřadu práce.

V posledních několika letech byl Úřad práce v Děčíně několikrát dotazován na počty nezaměstnaných členů posádek, zpravidla bylo v evidenci několik málo lidí. Nezaměstnanost v oboru byla spíše ojedinělá. To dokazuje, že významná část členů lodních posádek našla uplatnění v Holandsku, Belgii a SRN. Situace se ale v posledním roce poněkud změnila.

Od roku 1998 bylo na Úřadě práce v Děčíně evidováno 81 uchazečů o práci s kvalifikací využitelnou pro členy posádky plavidel, z tohoto počtu 22 lidí si už práci našlo. (Databáze uchazečů je v tomto směru poměrně nepřesná, ne vždy zprostředkovatelka u uchazeče zapíše všechny povinné údaje. Jiné zdroje informací nejsou. Obvykle ale rozdíly proti skutečnému stavu nejsou řádově odlišné.)

K 1.11. 2004 Úřad práce v Děčíně evidoval 59 uchazečů o práci, kteří uvedli praxi a představu o své práci na lodi.

Z nich bylo 34 v evidenci déle než půl roku, 19 déle než 1 rok a 11 déle než dva roky.

Z celkového počtu 59 uchazečů bylo v rizikových skupinách nezaměstnaných 19 starších 50 let a 9 mladších 25 let.

8 uchazečů z 59 mělo pro práci nějakou formu zdravotního omezení.

Podrobnější rozbor 19 uchazečů v evidenci delší než jeden rok ukázal:

- 4 z nich v oboru prakticky nikdy nedělali (údaj v databázi Úřadu práce byl pouze představou o práci).
- 6 z nich pracovalo v oboru krátkodobě (z praxí do jednoho roku)
- 7 uchazečů o práci má praxi a současně jsou starší 50 let (většinu z nich postihlo propouštění v ČSPL, popř. zdravotní problémy)
- 2 uchazeči s praxí pracují na krátkodobé smlouvě a střídají zaměstnavatele

U ostatních nezaměstnaných s kratší evidencí na Úřadě jde zpravidla o dočasnou evidenci než se jim podaří najít další práci na lodi.

Mezi zaměstnavateli byla kromě zavedených českých firem zhruba stejně časté zaměstnávání přes agentury v zahraničí.

Okres Děčín se pohybuje na 8-10 místě v pořadí okresů s nejvyšší nezaměstnaností v zemi, s mírou nezaměstnanosti v průměru kolem 14-15 %. Na Úřadě práce je evidováno během roku v průměru 10000-13000 lidí. Z pohledu těchto čísel je nezaměstnanost členů lodních posádek poměrně malá. Můžeme odhadovat že v regionu je plavbou zaměstnáno řádově 2-3000 lidí, z tohoto počtu je nezaměstnaností postiženo řádově cca 2-3 % zaměstnanců, což není mnoho.

Rozbor nezaměstnaných naznačuje:

- Kvalifikovaní zaměstnanci s oboru nejsou zpravidla nezaměstnaní delší dobu.
- V oboru se stává zvykem střídat zaměstnavatele
- Roste počet členů lodních posádek dočasně evidovaných na ÚP
- Roste počet dlouhodobě nezaměstnaných plavců, zpravidla jde přitom o nezaměstnané starší 50 let se zdravotními problémy
- Na trhu práce v zahraničí se obtížněji prosazují zaměstnanci starších 50 let.

Evidence oprávnění v oboru

Zkoušky způsobilostí vůdců plavidel a členů posádek plavidel zajišťuje v České republice na základě zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, Státní plavební správa podle předem zveřejněného plánu. V případě nutnosti jsou uskutečňovány i zkoušky v mimořádných termínech nad rámec uvedeného plánu. Zkoušky se konají v sídlech Státní plavební správy v Děčíně, Praze a Přerově a v dalších určených objektech, zabezpečujících jejich řádný a nerušený průběh.

Jsou prováděny zkoušky lodníků, kapitánů, kormidelníků, převozníků a strojníků. Nutno dodat, že každá kategorie způsobilosti je dále dělena do tříd podle rozsahu oprávnění. Dále jsou prováděny zkoušky pro získání osvědčení ADNR a zkoušky způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru. Státní plavební správa provádí i zkoušky inspektorů určených technických zařízení, zkoušky uchazečů pro získání osvědčení odborné způsobilosti k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby a zkoušky vůdců malých plavidel, tj. plavidel do délky 20 m a s obsaditelností do 12 osob. Pro oprávněné osoby jsou Státní plavební správou vydávány bez zkoušky plavecké služební knížky, které jejich držitele opravňují vykonávat na plavidlo funkci pomocného lodníka.

Vlastníci průkazů způsobilosti		
Způsobilost	Počet k 31. 12. 1996	Počet k 31. 12. 2003
Lodník I. třídy	33	1661
Lodník II. třídy	10	217
Kapitán I. třídy	1074	1199
Kapitán II. třídy	639	681
Kapitán III. Třídy	126	162
Kapitán IV. Třídy	275	326
Kormidelník I. třídy	260	261
Kormidelník II. třídy	152	153
Kormidelník III. třídy	98	100
Převozník I. třídy	185	209
Převozník II. třídy	97	105
Převozník III. Třídy	220	298
Strojník I. třídy	290	297

Strojmistr II. třídy	537	736
Ostatní *)	2664	2664
Celkem	6 660	9 069

*) Způsobilosti podle dříve platných předpisů (vůdce služebního plavidla, vůdce motorového člunu, vůdce nákladního člunu).

Vydané plavecké služební knížky 31. 12. 2003*)	
Celkem	656

*) Mimo PSK vydané jako průkaz způsobilosti lodník, tj. sloužící jako průkaz pomocného lodníka.

Držitelem průkazu způsobilosti vůdce malého plavidla bylo k 31.12.1996 23 687 osob a k 31.12.2003 45 898 osob.

Přehled držitelů průkazů způsobilosti nezohledňuje osoby, které se danou činností již nezabývají nebo umřeli, neboť tyto informace nejsou zjišťovány. Z uvedeného přehledu vyplývá nárůst zájmu občanů ČR o vedení rekreačních plavidel. Nárůst lodníků vyplývá ze změny legislativních požadavků na způsobilost členů posádek. (zdroj SPS)

Zvýraznění jsou držitelé průkazu způsobilosti lodníka I. třídy a kapitána I. třídy, kterých přibylo v letech 1996 –2003 z 1107 na 2860. Jde o výrazný nárůst vzhledem k propouštění zaměstnanců u hlavního zaměstnavatele ČSPL, a.s a k poklesu počtu pracovníků v oboru u českých zaměstnavatelů.

Na vodních cestách západní Evropy navíc působí další desítky (možná i stovky) zaměstnanců s občanstvím ČR registrovaných u německých a holandských státních orgánů, o kterých není evidence na české Státní plavební správě.

Možnosti zvyšování kvalifikace v oboru plavby

V minulosti měla Česká republika poměrně rozvinutý způsob vzdělávání zaměstnanců pro obor lodní dopravy.

Vyučení pro lodníky a lodní strojníky zajišťovalo Dopravní učiliště v Děčíně - Křešicích. V některých letech zde každoročně končily i tři třídy vyučenců. V současné době je učební obor „lodník“ vyučován na „Střední odborné škole technické, středním odborném učilišti dopravním a strojním a učilišti“ v Děčíně VI. (Dělnická ul.). Zájem o obor je v porovnání se zájmem o ostatní učební obory relativně velký, ročně absolvuje jedna třída učňů.

Střední průmyslová škola strojní a dopravní v Děčíně VI. řadu let učila maturitní obor „Lodní doprava“, ten byl ale v 90. letech zrušen.

V rámci bakalářského studijního oboru „Logistika v dopravě a v telekomunikacích“ se předmět „Vodní cesty a lodní doprava“ učí jeden semestr na ČVÚT fakultě dopravní na pracovišti v Děčíně.

Kvalifikační předpoklady pro obor plavby

pomocný lodník – je oprávněn provádět pomocné práce na plavidle v ČR i v zahraničí

- podmínkou je zdravotní způsobilost a věk minimálně 15 let

lodník I. tř. – je oprávněn vykonávat palubní práce na plavidle v ČR i v zahraničí

- podmínkou získání tohoto oprávnění je věk nejméně 18 let a odborné vzdělání v lodním oboru dle zákona ČR o soustavě školství. Úleva ze vzdělání je možná při dokončeném základním vzdělání, doložení praxe šesti měsíců na plavidle s vlastním

strojním pohonem ve funkci pomocného lodníka pod dohledem lodníka I. tř. a složení zkoušky před komisí plavebního úřadu.

lodník II. tř. – je oprávněn vykonávat palubní práce na plavidel na určených vodních cestách ČR

- podmínkou získání tohoto oprávnění je věk nejméně 18 let, ukončené základní vzdělání, doložení praxe jeden měsíc ve funkci pomocného lodníka pod dohledem lodníka II. tř. a složení zkoušky před komisí plavebního úřadu.

kormidelník I.tř. – je oprávněn vést plavidlo bez vlastního strojního pohonu, s výjimkou plovoucího stroje při práci a plachetnice, na vodních cestách ČR a zahraničních vnitrozemských vodních cestách

- požadovaná praxe je 24 měsíců, z toho 12 měsíců na vodních cestách dopravně významných a 6 měsíců na plavidle s vlastním strojním pohonem, přitom nejméně 200 hodin odborné praxe u kormidla pod odborným dohledem a to vše až po získání průkazu způsobilosti lodníka I. tř.. Odborná způsobilost je ověřována zkouškou před komisí plavebního úřadu.

kormidelník II.tř. – je oprávněn vést plavidlo bez vlastního strojního pohonu, s výjimkou plovoucího stroje při práci a plachetnice, na vodních cestách ČR

- požadovaná praxe je 12 měsíců, z toho 3 měsíce na plavidle s vlastním strojním pohonem, přitom nejméně 100 hodin odborné praxe u kormidla pod odborným dohledem a to vše až po získání průkazu způsobilosti lodníka I. tř. Odborná způsobilost je ověřována zkouškou před komisí plavebního úřadu.

kormidelník III. tř. – je oprávněn vést nákladní člun o výtlačku do 900 m³ a s plovoucí stroj bez vlastního strojního pohonu při plavbě (nevztahuje se na plovoucí stroj při práci) na vodních cestách při práci a plachetnice, na určených vodních cestách ČR

- uchazeč musí prokázat tří měsíční praxi, z toho jeden a půl měsíce na vodních cestách účelových, přitom nejméně 50 hodin odborné praxe u kormidla pod odborným dohledem a to vše až po získání průkazu způsobilosti lodníka I. nebo II. tř. a odbornou způsobilost při zkoušce před komisí plavebního úřadu.

kapitán I. tř. – je oprávněn vést plavidlo s vlastním strojním pohonem i bez vlastního strojního pohonu, s výjimkou plovoucího stroje při práci a plachetnice, bez omezení výtlačku a výkonu strojního pohonu na vodních cestách ČR a na zahraničních vnitrozemských vodních cestách s výjimkou Rýna.

- požadovaná praxe je nejméně 48 měsíců na plavidle s vlastním strojním pohonem, z toho 24 měsíců plavby na vodních cestách dopravně významných, přitom nejméně 400 hodin odborné praxe u kormidla plavidla s vlastním strojním pohonem pod odborným dohledem kapitána I. tř. na vodních cestách dopravně významných regulačního i kanalizačního charakteru, po získání průkazu způsobilosti lodníka I. tř., Odborná způsobilost je ověřována zkouškou před komisí plavebního úřadu.

kapitán II. tř. – je oprávněn vést plavidlo s vlastním strojním pohonem i bez vlastního strojního pohonu, s výjimkou plovoucího stroje při práci a plachetnice, bez omezení výtlačku a výkonu strojního pohonu na všech vodních cestách ČR.

- požadovaná praxe je nejméně 36 měsíců, z toho 18 měsíců plavby na vodních cestách dopravně významných kanalizačního charakteru, přitom nejméně 200 hodin odborné praxe u kormidla plavidla s vlastním strojním pohonem pod odborným dohledem kapitána II. tř., po získání průkazu způsobilosti lodníka I. tř., Odborná způsobilost je ověřována zkouškou před komisí plavebního úřadu.

kapitán III. tř. – je oprávněn vést plavidlo s vlastním strojním pohonem i bez vlastního strojního pohonu, s výjimkou plovoucího stroje při práci a plachetnice, bez omezení výtlačku a výkonu strojního pohonu na určených vodních cestách v ČR.

- požadovaná praxe je nejméně 12 měsíců, z toho šest měsíců plavby na vodních cestách dopravně významných, přitom nejméně 100 hodin odborné praxe u kormidla plavidla s vlastním strojním pohonem pod odborným dohledem kapitána III. tř., po

získání průkazu způsobilosti lodníka I. nebo II. tř., Odborná způsobilost je ověřována zkouškou před komisí plavebního úřadu.

kapitán IV. tř. – je oprávněn vést nákladní loď, remorkér s výkonem strojního pohonu do 450 kW a výtaku do 900 m³, nákladní člun o výtaku do 900 m³ a plovoucí stroj při plavbě (nevztahuje se na plovoucí stroj při práci) na určených vodních cestách ČR

- požadovaná praxe je nejméně šest měsíců, z toho tři měsíce plavby na vodních cestách účelových, přitom nejméně 50 hodin odborné praxe u kormidla plavidla s vlastním strojním pohonem pod odborným dohledem kapitána IV. tř., po získání průkazu způsobilosti lodníka I. nebo II. tř., Odborná způsobilost je ověřována zkouškou před komisí plavebního úřadu.

osvědčení o zvláštních znalostech ADNR pro přepravu nebezpečných věcí na vnitrozemských vodních cestách – držitel je oprávněná osoba, která je povinně přítomna na plavidle při přepravě nebezpečných nákladů v kusových zásilkách anebo volně ložených, loděmi na suchý náklad na vnitrozemských vodních cestách (včetně Rýna). Osvědčení má platnost 5 let. Před uplynutím této lhůty je třeba absolvovat zvláštní školení ve zkráceném rozsahu a složit zkoušku. Úspěšnému absolventu je vydáno nové osvědčení.

- pro získání osvědčení musí uchazeč dosáhnout předepsaný věk 18 let, absolvovat zvláštní školení v rozsahu osnovy zkoušky u pověřené organizace a komisí plavebního úřadu.

průkaz způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru – držitel je oprávněn vést plavidlo pomocí radaru (za snížené viditelnosti, kdy je plavba bez radaru nemožná) na vnitrozemských vodních cestách (včetně Rýna). Žadatel musí být držitelem průkazu způsobilosti k vedení plavidla, tedy kapitánem nebo vůdcem malého plavidla a musí prokázat znalosti v rozsahu přílohy II. směrnice č. 96/50 ESK při praktické a teoretické zkoušce před komisí plavebního úřadu

V Evropské unii je otázka kvalifikace lodních posádek natolik významná, že je několikrát zmiňována v Bílé knize - Evropské dopravní politiky pro rok 2010.

V nejbližších letech se chystá Evropské komise pracovat na další harmonizace uznání kvalifikace členů posádek na celé síti vnitrozemských vodních cest Společenství, včetně Rýna.

Mzdové náklady a cena práce

Pro českou lodní dopravu jsou limitujícími mzdové náklady na trhu západní Evropy. Základní mzdy před odvody a zdaněním se zde pohybují od 1800 do 1200 EUR s příplatky za soboty, neděle, za turnusové služby atp. je to obvykle až ve výši 2000-2200 EUR. Po povinných odvodech státu na sociální, zdravotní i důchodové zabezpečení zaměstnanců se pohybuje výše čisté mzdy pro zaměstnance kolem 1100-1400 EUR (tzn. zhruba 33500 – 44000 Kč). Výše mezd je nad průměrem platů v ostatních profesích zhruba o čtvrtinu. Přirozeně Holanďané jsou zpravidla placeni lépe než zaměstnanci z České republiky a Polska a dalších zemí (viz příloha 1.) .

System a zvyklosti pracovněprávních vztahů v oboru

Za první republiky i za Rakouska-Uherska fungovaly u českých plavebních firem poněkud jiné zvyklosti. Plavba byla považována za sezónní zaměstnání, kde se počítalo s kolísáním vodních stavů. Úměrně tomu byly vytvářeny systémy odměňování lodních posádek. Bylo zvykem, že pouze špičkoví zaměstnanci a kapitáni získávali dlouhodobou pracovní smlouvu, navíc výrazně nastavenou na výkonové odměny. Ostatní zaměstnanci byly zaměstnání pouze podle potřeby jejich práce krátkodobě, zpravidla na jednu plavební sezónu. Také u nich byli výrazné odměny za výkon. Současně ale platilo pravidlo, že

v případě nízkých či vysokých vodních stavů, popř. nedostatku zboží, s nimi plavební společnost mohla vypovědět pracovní smlouvu, pokud déle jak tři dny nebyl možný normální provoz lodí.

Mzdy lodní posádek v době provozu lodí byly poměrně výrazné, v řádech 150-500 Kč týdně, což kompenzovalo ztrátu výdělku v době sucha, či vyšších vodních stavů. Běžný plat byl v té době řádově 300-400 Kč měsíčně, lodní posádky v době provozu lodí byly placeny zhruba dvakrát více než ostatní profese.

Tento systém se opustil v době po roce 1948, kdy se zavedlo odměňování posádek téměř nezávislé na výkonech a sezónních vlivech. Státní podnik ČSPL uzavíral se svými zaměstnanci smlouvy na dobu neurčitou v souladu s pracovní právními zvyklostmi v centrálně řízené ekonomice. Výrazným rozparem pro fungování firmy byl rozdíl platu a diet. Diety v zahraničí často překonávaly zdaněnou mzdu v České republice.

V západní Evropě (Holandsku, Belgii) nebylo a není zvykem v lodní dopravě zaměstnávat jen trvalé zaměstnance. Také se zde neplatí diety. Trh práce je tam velmi pružný. Často se zaměstnávají lodní posádky i na jednu plavbu. Dlouhodobá práce je zajištěna pouze u kvalifikovaných zaměstnanců s dlouholetou praxí. Existuje zde také velké množství firem, často omezených na majitele lodí, kapitána vlastního jedné loď. Velké plavební společnosti nejsou hlavními zaměstnavateli.

V ČR je situace spíše opačná, jsme zvyklí na velkého zaměstnavatele, který určoval pravidla zaměstnávání v oboru, což mělo a má spoustu nevýhod. Československá plavba labská i současné ČSPL se musí každoročně potýkat s principy dohadování o kolektivní smlouvě, neboť jako velký zaměstnavatel zdědila odborovou organizaci. Každá změna pracovních vztahů je zde výrazně omezena.

Odborové organizace v lodní dopravě neurčují v západní Evropě cenu práce, což znevýhodňuje české zaměstnavatele ve vztahu k západní konkurenci.

Pro stabilitu sociální pozice zaměstnanců je určující zejména v poslední době i způsob odměňování prostřednictvím zahraničního cestovního - diet. U českých plavebních firem je zvykem relativně nízkou mzdu vyrovnávat prostřednictvím diet, což je přirozeně výhodné pro zaměstnance i pro zaměstnavatele, neboť cestovní náhrady nepodléhají zdanění ani systému odvodů na sociální a zdravotní pojištění. V dlouhodobém horizontu to má ale negativní dopad na výpočet dávek důchodu. I tato praxe vede ke zvyšujícímu zájmu o práci v zahraničí, která mnoha zaměstnancům holandských a německých firem umožňuje po odpracování potřebné doby získat důchod z Holandska či SRN.

Nízké penze vedou mnoho českých plavců v důchodovém věku k tomu, že se nechávají najímat k příležitostným plavbám. Tvoří tak jistou rezervu na místním trhu práce.

Situace na trhu práce v lodní dopravě je ale oblastí, kde chystá Evropská komise regulace ve smyslu větší sociální ochrany zaměstnanců. Očekává se harmonizace pravidel o dobách odpočinku, členech posádky, složení posádky a dobách plavby v případě plavidel vnitrozemské vodní dopravy

4.2.5. Technické možnosti snížení nákladů na provoz plavidel - modernizace plavidel

Úkolem této části zpráva jsou následující výstupy :

1. Zhodnocení stavu nákladních plavidel, používaných ČS. rejdají s ohledem na možnost jejich modernizace a udržení v provozu a podle potřeby možnosti výměny motorů za nové. Určení perspektivních typů.
2. Údržba propulze, možnosti její opravy a náklady na opravu.

3. Posouzení stavu propulzního zařízení (stavu vrtule) a jeho vlivu na ekonomii plavby.

Vzhledem ke krátkosti termínu nebylo možno navázat kontakty s dodavateli strojních zařízení a zjištění konkrétních údajů o cenách, možnosti dodávek parametrech a jde tedy v některých případech jen o zásadní návrh.

K posouzení vhodnosti jednotlivých typů plavidel (bod 1.), je v následující zprávě uveden jejich počet, stáří, koncepce, technický stav a vhodnost k modernizaci. Nejsou uvedena plavidla, která jsou mimořádně stará, nebo se nevyskytují ve větším množství.

V části, týkající se propulze (bod 2. a 3.), vycházíme ze zkušeností, získaných při provozování diagnostických středisek (dokumentace o jejich činnosti ale není po privatizaci k dispozici) a ze zkušeností, získaných na Centrální opravně vrtulí (COV) v Lovosicích a Loděnici Křešice.

Není nám znám současný stav propulzního zařízení a jeho opotřebení plavidel provozovaných na Vltavě a Středním Labi.

Zhodnocení stavu nákladních plavidel, používaných ČS.rejdaři s ohledem na možnost jejich modernizace a udržení v provozu a podle potřeby možnosti výměny motorů za nové.

Současný stav plavidel nákladní dopravy v ČR.

MN 7300	celkem: 17	v provozu: 7	prům. stáří: 38
MN 7700	celkem: 7	v provozu: 4	prům. stáří: 42
MN 11600	celkem: 29	v provozu: 28	prům. stáří: 30
MN 8500	celkem: 4	v provozu: 3	prům. stáří: 36
MN 116	celkem: 5	v provozu: 5	prům. stáří: 15
TR 500	celkem: ?	v provozu: 12	prům. stáří: 22
TR 600	celkem: 13	v provozu: 4	prům. stáří: 31
TR 610	celkem: 26	v provozu: 18 (20)	prům. stáří: 17
TČ 500	celkem: ?	v provozu: 32	prům. stáří: 18
TČ 1000	celkem: ?	v provozu: 16	prům. stáří: 23
TČ 1150	celkem: ?	v provozu: 32	prům. stáří: 18

Některé údaje se liší podle různých pramenů.

Stáří motorů plavidel MN 11600 je různé, některé byly vyměněny v rámci GO a jejich stáří je cca 15 let a více, jiné byly repasovány a jejich hlavní části byly vyměněny za nové (pístní skupina, vložky, klikový hřídel, kliky atd).

Stáří motorů TR 610 8 – 10 let pouze jen u remotorizovaných plavidel

4.2.5.1. Posouzení stavu jednotlivých typů

MN 7300

Max.nosnost (t): 643

výkon (kW): 279

Technický stav :

Plavidla jsou koncepčně zastaralá, nákladní prostor je rozdělen nástavbou na dva vzdálené prostory. Lodní tělesa jsou vzhledem ke svému stáří (i když u většiny došlo ke střední opravě) ve špatném stavu. Strojní zařízení a systémy jsou původního provedení, hlavní motory L- 27,5 nebo původní 6L275. Elektrosystém 110/24 V ss. Plavidla jsou jednovrtulová. 9 ks je určeno pro šrotaci (7301,2,5,6,8,9,13,16),7311 slouží jako sklad a 7314 jako vlečný člun.

Plavidla jsou pro modernizaci nevhodná

MN 7700

Max.nosnost (t): 660

výkon (kW): 559

Technický stav :

Plavidla jsou koncepčně zastaralá, nákladní prostor je rozdělen nástavbou na dva vzdálené prostory. Lodní tělesa jsou vzhledem ke svému stáří (i když u většiny došlo ke střední opravě) ve špatném stavu. Strojní zařízení a systémy jsou původního provedení, hlavní motory 2 x 6L- 27,5 nebo původní 6L-275. Elektrosystém 110/24 V ss. Plavidla jsou dvouvrtulová. Plavidla byla určena pro vlečení člunů, později upravena pro tlačení TČ-500. MN7701, 7705 a 7706 jsou určeny pro šrotaci.

Plavidla jsou pro modernizaci nevhodná.

MN 11600 LABE, (MN 8500 DĚČÍN)

Max.nosnost (t): 1167 (936)

výkon (kW): 456

Technický stav :

Nejrozšířenější plavidla poměrně moderní koncepce. Liší se od sebe jen délkou. Téměř všechna prošla SO nebo GO. Hlavní motory jsou typu 6-27,5A2L. Plavidla jsou jednovrtulová. Některá plavidla můžou vléci člun a byla upravena i pro tlačení TČ-500, ale toto se v současné době neprovádí. Původní elektrosystém byl 110/24 Vss.

5 ks plavidel MN 11600 bylo v letech 1993-1996 modernizováno. Cena modernizace se v těchto letech pohybovala mezi 20 až 25 mil Kč.

MN 116

Max.nosnost (t): 1147

výkon (kW): 744-754 podle motorů

Technický stav :

Jedná se o nejnovější plavidla, umožňující i tlačení TČ-500. Jsou vybavena moderními hlavními motory .(MN 31, 32, 33 – Cummins KTA 19M, 744 kW; MN 34 – DEUTZ TBD 234 V12, 754 kW, MN 116 u EVD MNL DICK– CATERPILLAR 3406 s původními převodovkami). I převodovky všech ostatních motorů zůstaly původní.

Není nám známo zda ale všechny tyto motory, mimo CATERPILLAR, vyhovují současným požadavkům na emise hlavních motorů podle SUK. Všechna tato plavidla, když byla provozována u ČSPL,a.s. měla SUK.

Domníváme se, že ale v žádném případě nevyhovují všem současným požadavkům na SUK. (Elektro, pomocné motory atd).

TR 500

výkon (kW): 412

Technický stav :

V současné době značně opotřebovaná plavidla. Jsou použitelná jen pro kanalizovanou trať. (kotevní zařízení nevyhovuje plavbě po Střekovem).

TR 600

výkon (kW): 480 až 644 podle motorů.

Technický stav :

Plavidla jsou již dosti opotřebovaná, byla dodatečně vybavena motory DEUTZ SBA 8M 816 (TR-1), DEUTZ SBA M 816 (TR-2 až TR-9), TR10-13 mají původní motory 6L150PV III.

Elektrosystém 110/24 ss

Vzhledem ke stáří, stavu a počtu nedoporučujeme modernizaci.

TR 610

výkon (kW): 618 – 744 podle motorů.

Technický stav :

Poslední typ TR, nízkoponorový. Jsou moderní koncepce a pro další provoz není třeba modernizací, jen plánovaných nebo středních oprav. Většina plavidel byla remotorizována.

Motory : VOLVO TAMD-162c: TR 14, 15, 19, 21, 23, 33, Cummins KT-19M: TR 17, 18, 24, 30, 6L150PV3: TR20, 27, 28, 30, WOLA 91H12Aa : TR 32, 35, 36, 37, 38, 39.

Není nám známo, zda ale tyto hlavní motory vyhovují současným požadavkům na emise pro získání SUK. SUK má z tohoto typu jen jedno plavidlo.

Domníváme se, že ale v žádném případě nevyhovují všem současným požadavkům na SUK. (Elektro, pomocné motory atd).

Motory VOLVO vzhledem k poruchovosti, bude nutno časem zaměnit za vhodný typ.

TLAČNÉ ČLUNY TČ-500, TČ-1150

Jde o plavidla, která lze pravidelnými opravami a SO udržet v provozuschopném stavu. Je třeba počítat s opravami podponoru a krytů. Systémy elektroinstalace, a kotevní (jak hydraulický, tak elektrický) nejsou poruchové a není problém s opravami.

Z uvedeného přehledu vyplývá, že pro potřebnou modernizaci jsou vhodné následující typy :

MN 11600 (8500)	celkem	31 ks
MN 116 (v případě nutnosti změny motorů a tím i nového SUK, mimo MN DICK).	celkem	5 ks
TR 610 (v případě potřeby získání SUK)	celkem	20
ks		

TČ 500 a TČ 1150 je možné udržet v provozu běžnými pravidelnými opravami nebo SO. V rámci zlepšení technického stavu je nutno řešit výměnu krytů.

Ve výše uvedených typech nejsou zahrnuta plavidla TR 500 a TČ 1000, o jejichž současném stavu a provozování na středním Labi a Vltavě nám není nic podrobného známo a je třeba nechat k jejich stavu vyjádřit současné majitele.

Nutné opravy a rekonstrukce vybraných typů.

Všeobecné požadavky :

- a. Oprava obšívek cca 10 -70 %
- b. Oprava ocelové konstrukce, podle stavu
- c. Oprava (výměna) propulzního zařízení , (vrtule, hřídele, uložení), podle potřeby.
- d. Změna systému elektro u plavidel, která mají 110/24Vss za 220/380V stř. + 24Vss. Na 110V systém lze jen nákladně a obtížně zajistit jakákoliv zařízení.
- e. Kontrola a oprava lodních vrtulí.

Požadavky SUK pro plavidla plující do zemí ZE (Rýn).

- a. Při remotorizaci, za určitých předem daných požadavků, nemusí plavidla splňovat požadavky na exhalace a provede se výměna stejného typu motoru. Výjimka je jen u plavidel, která už v současné době mají SUK.
- b. Plavidla, postavená před rokem 1996, nemusí dosahovat při plavbě min. rychlost 13 km/hod. (mimo solo TR). Toto platí do roku 2035. (RheinSCHUO bod 5.6.)
- c. Nepředpokládá se zabudování kalových nádrží pro odpadní systémy.
- d. Plavidla, která nemají SUK do 31.12.2002 a žádají o první udělení, musí odpovídat současným pravidlům RheinSchou bez výjimky t.j exhalace, hluk, elektro systém, rychlost 13km/hod atd.

MN 11600 (8500):

V zásadě by bylo vhodné tato plavidla zmodernizovat do stavu, v jakém bylo upraveno 5 ks plavidel v roce 1995 – 1996.

Podle sdělení TO ČSPL,a.s. měla plavidla MN 11600 SUK a z tohoto důvodu není nutné aby dodržely současné předpisy o exhalacích. Prověřuje se, zda bude SUK prodlouženo u plavidel, kterým propadá.

V současné době je také dostatečný počet ND pro udržení motorů 6-27,5 A2L v chodu.

V případě, že v budoucnosti nebude možno doplňovat nebo opravovat hlavní motory 6-27,5A2L, bude nutno tyto agregáty nahradit vhodným typem (pravděpodobně včetně převodovek). V tomto případě by bylo nutno splnit všechny požadavky SUK.

Úpravy a opravy , potřebné pro modernizaci :

Výměna obšívky cca 50-70% (současná cena v LK , podle rozsahu 300.000 – 1 mil Kč)

Oprava ocelové konstrukce

Oprava (výměna) posuvných krytů, případně výměna za deskové

Zrušení přední nástavby, změna na přední strojovnu

Úprava zadní nástavby pro celou posádku

Výměna pomocného agregátu na zádi za moderní typ (Zetor,NFM100,4DWK,Stanford atd - musí být schválen SUK).

Zabudování dalšího pom. agregátu do přední strojovny - musí být schválen SUK

Zabudování dokormidlovacího zařízení do přední strojovny, buď otočný typ Ballagoy+LIAZ (musí být schválen SUK motoru M634) nebo 4 kanálový typ. (Ballagoy cca 650.000 Kč).

Zhotovení systému PHM a chladícího ve přední strojovně

Rekonstrukce systému PHM,olejového, chladícího, vzduchového ve strojovně

Rekonstrukce systému pitné vody, nová nádrž
Rekonstrukce systému drenážního a požárního
Rekonstrukce systému kormidelního a zvedání kormidelny. (kormidelní hydraulické válce, oddělené systémy kormidelní a zdvih kormidelny). Na současné kormidelní zařízení se již nevyrobí potřebné elementy.
Rekonstrukce systému vytápění plavidla
Zrušení systému P-B.
Změna systému elektro 110/24Vss za 380/220Vss+24stř. (musí být schválen SUK).
Rekonstrukce kormidelny pro nové zařízení (ovládací pulty, schody atd)
Oprava vlečného zařízení
Oprava kotevních navijáků – změna pohonu na 220/380Vstř
Výměna kotevních řetězů podle potřeby
Oprava kotev
Nátěr plavidla

Repase nebo GO hlavního pohonného agregátu a propulzního zařízení (6-27,5A2L+VSR 10A, hřídele, uložení, vrtule, spojek atd) včetně ovládní, v případě, že motor lze opravit nebo sehnat pokud nebude požadavek na splnění emisí.. (repase cca 1,5 mil. Kč)

rozsahu byly v roce 1995-96 cca 20-26 mil Kč. Náklady na rekonstrukci v tomto

V případě nutnosti je možno provést na plavidlech jen rozšířenou SO. V tomto případě se cena oprav může pohybovat v rozmezí 16 – 18 mil. Kč

Na plavidlech je rovněž třeba nahradit radary novým typem DECCA nebo KELVIN (450.000 Kč/1ks) a vysílačkami MOTOROLA nebo MIDLAND (16.000-18.000 Kč/1ks)

V případě, že by se uvedené motory nedaly časem použít, je třeba je nahradit novým typem, odpovídajícím současným požadavkům.

V tomto případě je nutno provést:

Alt.1. Při zachování otáček a uložení vrtulového hřídele

Rekonstrukce strojovny, základů, systémů, ovládní
Zabudování nového motoru (převodovky)
Oprava hřídelového vedení, uložení, spojek, lišt, vrtule atd
Přepočítání torzních kmitů
Úpravy elektro podle SUK

Je třeba posoudit, zda bude dosaženo požadavku na rychlost

Předpokládaná cena této úpravy : Motor Catepillar+ převodovka

2,55 mil. Kč

Úprava základů, hřídelové vedení, ovládní, elektro atd :

1,0 mil.

Kč

Alt. 2. Při zabudování nového soustrojí s jinými otáčkami hřídele

Rekonstrukce strojovny, základů, systémů, ovládní
Zabudování nového motoru a převodovky
Rekonstrukce celého hřídelového vedení
Návrh a zabudování jiné vrtule
Přepočítání torzních kmitů
Zhotovení nového systému ovládní
Zhotovení nového systému PHM, oleje, chlazení, výfuku, startování atd

Předpokládaná cena této úpravy 5 – 6 mil. Kč.

MN 116

U těchto koncepčně moderních plavidel je třeba provádět pravidelné opravy nebo SO. Plavidla, pokud byla u ČSPL, a.s, měla platné dokumenty SUK. (LABE 31, 32, 33, 34). Emisní limity splňuje jen plavidlo MN DICK.

Předpokládané úpravy a opravy všeobecně:

Oprava podponoru, výměna obšívky cca 5-10%
Oprava ocelové konstrukce podle situace
Revize a oprava všech systémů
Oprava kytů podle potřeby
Další běžné opravy
Současná cena opravy 300.000-800.000 Kč podle rozsahu

Při zachování původních motorů

Oprava stávajících motorů
Oprava propulzního zařízení
Předpokládaná cena této úpravy 1,5 - mil. Kč

V případě, že by doklady SUK propadly a by bylo nutno nahradit novým typem, odpovídajícím současným požadavkům.

V tom případě je nutno provést:

Alt.1. Při zachování otáček a uložení vrtulového hřídele

Rekonstrukce stroje, základů, systémů, ovládání
Zabudování nového motoru a zachování původní převodovky
Oprava hřídelového vedení, uložení, spojek, lišt, vrtule atd
Přepočítání torzních kmitů
Úpravy elektro podle SUK
Předpokládaná cena této úpravy 8 mil Kč
Je třeba posoudit, zda bude dosaženo požadavku na rychlost

Alt. 2. Při zabudování nového soustrojí s jinými otáčkami hřídele

Rekonstrukce stroje, základů, systémů, ovládání
Zabudování nového motoru a převodovky
Rekonstrukce celého hřídelového vedení
Návrh a zabudování jiné vrtule
Přepočítání torzních kmitů
Zhotovení nového systému ovládání
Zhotovení nového systému PHM, oleje, chlazení, výfuku, startování atd
Úpravy elektro podle SUK

Předpokládaná cena této úpravy 9,5 - 10 mil. Kč.

TR-610

U těchto koncepčně moderních plavidel je třeba provádět pravidelné opravy nebo SO. V případě požadavků na vystavení dokladů SUK je třeba splnit předpisy o exhalacích a elektrozařízení. Ze současných plavidel má SUK pouze TR 39.

U plavidel, provozovaných ČSPL,a.s se není v současné době potřeba získat SUK, protože se provozují převažně na Labské vodní cestě.

Předpokládané úpravy a opravy všeobecně :

Oprava podponoru, výměna obšívky cca 5-10% (současná cena opravy podponoru 300.000-800.000 Kč podle rozsahu)

Oprava ocelové konstrukce

Revize a oprava všech systémů

Úprava zadního vazy pro zlepšení propulze – snížení spotřeby PHM a zlepšení manévrovatelnosti. (Je provedeno u dvou lodí)

Současná cena opravy 300.000-800.000 Kč podle rozsahu

Při zachování původních motorů

Oprava stávajících motorů

Oprava propulzního zařízení

Předpokládaná cena této úpravy 1,5 mil. Kč

V případě, že se uvedené motory musí vyměnit, (bude-li požadováno SUK), je třeba je nahradit novým typem, odpovídajícím současným požadavkům.

(Motory VOLVO je třeba v každém případě časem vyměnit vzhledem k jejich značné poruchovosti). Cena práce (bez materiálu) u remotorizací byla při poslední přestavbě cca 2.400.000 Kč.

V tom případě je nutno provést:

Alt.1. Při zachování otáček a uložení vrtulového hřídele

Rekonstrukce stroje, základů, systémů, ovládání

Zabudování nového motorů a převodovek

Oprava hřídelového vedení, uložení, spojek, lišt, vrtule atd

Přepočítání torzních kmitů

Úprava elektročásti podle požadavku SUK

Předpokládaná cena této úpravy : 9,5 mil Kč

Alt. 2. Při zabudování nového soustrojí s jinými otáčkami hřídele

Rekonstrukce stroje, základů, systémů, ovládání

Zabudování nových motorů a převodovek

Rekonstrukce celého hřídelového vedení

Návrh a zabudování jiných vrtulí

Přepočítání torzních kmitů

Zhotovení nového systému ovládání

Zhotovení nového systému PHM, oleje, chlazení, výfuku, startování atd

Úprava elektročásti podle požadavku SUK

Předpokládaná cena této úpravy 12 mil. Kč

Tlačné čluny TČ 500, TČ 1150

U těchto koncepčně moderních plavidel je třeba provádět pravidelné opravy nebo SO.

Předpokládané úpravy a opravy :

Oprava podponoru, výměna obšívky podle potřeby (současné ceny opravy podponorů 30.000-60.000 Kč)
Oprava ocelové konstrukce
Oprava nebo výměna posuvných krytů
Reviza a oprava kotevního zařízení
Revize a oprava elsystemů.

Předpokládaná cena této úpravy 0,5 – 1 mil. Kč

4.2.5.2. Konstatování k možnosti modernizace plavidel:

Výše uvedené opravy a úpravy cca 54 ks plavidel jsou potřebné pro zachování provozuschopnosti po dobu alespoň dalších 10-15 let. Pochopitelně je možné udržovat plavidla v provozu prováděním jen nejnútnejších oprav, ale jejich životnost se tím bude prudce snižovat.

Poslední nová loď na labsko-vltavské cestě byla pořízena v roce 1993. Na plavidlech nejsou od roku 1996 prováděny žádné GO ani rekonstrukce a podle SPS žádné rozsáhlejší preventivní opravy jsou prováděny pouze opravy po poruše, nebo havárii.

Uvedené úpravy sníží v provozu náklady na PHM (opravy vrtulí, úprava zadního vazů u TR 610, a dále se sníží vedlejší spotřeba na vytápění a ohřev vody u MNL s 2 člennou posádkou soustředěnou na zádi), zvýší bezpečnost plavby (dokormidlovací zařízení, rekonstrukce kormidel a zvedání kormidelny atd.) Všechny uvedené úpravy zvýší spolehlivost a konkurenceschopnost vodní dopravy, což povede ke zpětnému převedení nákladů ze silniční dopravy na vodní s dopadem na zlepšení životního prostředí.

4.2.5.3. Posouzení stavu propulzního zařízení (stavu vrtule) a jeho vlivu na ekonomii plavby

Stav lodní vrtule má zásadní vliv na účinnost propulze a tím i na spotřebu PHM.

Z tohoto důvodu věnovala bývalá ČSPL, a.s. (před privatizací) této tematice velkou pozornost.

Za předpokladu správně dimenzované vrtule (D, stoupání atd.) má stav jejího povrchu značný vliv na propulzní účinnost. Jen rozdíl mezi vrtulí s normálním broušeným povrchem a vrtulí leštěnou je podle skutečného měření až 11%. (Teoria lode, Doc. Ing. J. Tichý, CSc, - Ing. P. Patek CSc.)

Rozdíl mezi běžnou, neleštěnou vrtulí a vrtulí jen mírně zdeformovanou nebo zkavitovanou, je i více než 30%, což se podobným % promítá i do spotřeby.

U plavidel, provozovaných ČSPL, a.s. na Dolním Labi ke kavitaci prakticky nedochází, protože v podmínkách úseku Labe mezi Ústím n/L a Drážďany jsou vrtule zdeformovány a poničeny při nízkých vodních stavech tak často, že k ní ani nemůže dojít. ČSPL, ve snaze snižovat spotřebu, vybudoval v Děčíně Rozbělesích, v Praze Holešovicích a v Loděnici Chvaletice diagnostická střediska, ve kterých se plavidla měla pravidelně, nebo při podezření na špatnou propulzi kontrolovat.

Snímači tlaků se kontroloval stav vrtulí a účinnost kormidel, diagnostikou motorů pak stav strojího zařízení. Na základě těchto údajů bylo rozhodnuto o případné výměně vrtulí, resp. seřízení motorů.

Z různých důvodů, (provozní, zanášení střediska atd.) se toto u ZZP neprovádělo tak často, jak by bylo potřebné a po privatizaci se diagnostika již neprováděla vůbec. V současné době patří Rozběleský přístav, včetně diagnostického střediska společnosti ELECRA, a je

provozován ČSPL,a.s. Při povodni bylo zařízení v Děčíně zcela zničeno, zbyly jen betonové bloky. Stav v Praze neznáme a ve Chvaleticích zůstala jen pevná část se snímači, přístrojové vybavení bylo předáno při prodeji Loděnice ČSPL,a.s.

Podle zkušeností obsluh zařízení, mělo poškození vrtulí mimo snížení účinnosti propulze i vliv na otáčky a teploty výfukových plynů motorů – vrtule se ve velké většině staly těžší. Pro udržení otáček bylo třeba zvýšit dodávku PHM, ale současně rostly teploty výfukových plynů.

(S tímto stavem se počítalo i při řešení úkolu MD a DRS – stanovení norem spotřeby pro plavidla). Vzhledem k častému poškození vrtulí se sledovala a vyhodnocovala spotřeba všech plavidel, bez ohledu na stav vrtule (s výjimkou extrémů), a tomu odpovídala norma, která poškození vrtulí zohledňovala.

Předpokládáme že, při zlepšení plavebních podmínek, spotřeba např. u MN 11600 LABE s původními motory by vlivem zmenšení poškození byla o cca 10-15% menší. (poškození vrtulí by se zmenšilo nejméně o 50%). K poškození by pak pravděpodobně docházelo jen při vyjetí z plavební dráhy, nebo při různých manévrech.

Přibližný odhad úspory spotřeby v l/hod a l/1000 tkm je uveden v tabulce 1. přílohy.

Je zde srovnání se skutečně naměřenou spotřebou plavidel s různým stavem lodních vrtulí a s propulzí (opravené vrtule) jen o 10% lepší.

V roce 2002 je možno sledovat úsporu spotřeby u MN 11600, což lze přisoudit vysokému vodnímu stavu, který trval téměř po celý rok. Podle dlouhodobého sledování při vyšších vodních stavech, zřejmě vlivem tvaru lodního tělesa a lepší propulze, měly MNL lepší výsledky než tlačná plavba. V tomto roce se také zvýšila počet plaveb ve směru na Hbg.

Po výměně vrtulí za opravené dojde i k menšímu zatížení motorů, snížení teploty výfukových plynů a emisí.

Pokud jsme byli informováni v minulosti o stavu vrtulí u plavidel v zahraničí, vzhledem k dobrým plavebním podmínkám nedochází tak často k deformacím vrtulí ale po delší době se projevuje kavitace. Vzhledem k velké unifikaci vrtulí jsou tyto obměňovány výměnným způsobem.

V případě, že by se stav plavební dráhy na Labi v problematickém úseku nezlepšil, je třeba ovšem počítat s tím, že interval výměny nebo oprav vrtulí při nízkých vodních stavech bude stejný, jako doposud.

Stav propulzního zařízení plavidel rejdařů na Středním Labi a Vltavě a jejich možnosti oprav a kontrol jsou dány schopností opravárenských kapacit v Praze a Chvaleticích provést efektivní kontrolu a obnovu vrtulí, kde největším nákladem je vlastní vytažení plavidla na souš a doba stání plavidla na výtahové ploše. K poškození vrtulí dochází nejčastěji při styku se dnem a břehem a také nasátím různých předmětů pneumatikami začínaje a dřevěnými předměty konče. Zásadním problémem zůstává možnost vytažení plavidla na souš a zajištění zařízení k obnově vrtulí v opravárenských loděnicích v Praze a Chvaleticích.

Nejsme schopni posoudit stav propulzního zařízení plavidel rejdařů na Středním Labi a Vltavě a jejich možnosti oprav a kontrol. V minulosti, při přepravě energetického uhlí do Elchva se však kontroly a opravy prováděly pravidelně. K poškození vrtulí zde docházelo vlivem hustého provozu v úzké plavební dráze stykem se břehem.

Kontrola stavu lodních vrtulí je tedy důležitým momentem a měla by se provádět jak je to jen možné. Nepředpokládáme, že by diagnostické středisko v Děčíně bylo obnoveno, ale při vytažení na souš by v případě pochybností měly být vrtule opraveny a proměřeny co nejčastěji. U plavidel, která mají vrtule umístěny v Kortových dýzách je ve většině případů současně s vrtulí poškozena i dýza.

Správně opravená vrtule, případně dýza, mají přímý vliv na ekonomii plavby a je v zájmu rejdařů, aby byly v co nejlepším stavu.

4.2.5.4. Údržba propulze – možnosti oprav a náklady na opravu.

Technický stav lodních vrtulí je rozhodujícím činitelem, majícím vliv na spotřebu plavidla. Z tohoto důvodu je nutné věnovat stavu vrtulí značnou pozornost.

Při dodávkách novostaveb plavidel byly na každou loď dodávány výrobcem (ČL) náhradní vrtule. Časem s ohledem na nízké vodní stavy na Labi, byly z důvodů odlehčení plavidel tyto vrtule z lodí odebrány a uskladněny ve **středisku centrálních oprav vrtulí**, které bylo zřízeno ČSPL (v 80-tých letech) právě z důvodů vlivu stavu lodní vrtule na spotřebu PHM. V tomto středisku se shromažďovaly poškozené vrtule, dle stavu zásob se opravovaly proměřovaly a vyvažovaly. Po opravě jim byl vystaven protokol a byly zaevidovány a uskladněny. Opravovaly se nejen listy ale i kuželové díry v náboji, tam kde to již nebylo možné byly i vložkovány. V minulosti byly vrtule na plavidla vydávány výměnným způsobem.

Toto středisko bylo nejprve v Loděnici Křešice, potom v Lovosicích a po zrušení přepravy energetického uhlí do Chvaletic, bylo středisko přemístěno zpět do Loděnice Křešice. Po vyhlášení konkurzu na ČSPL a.s. a prodeji loděnice novému majiteli jsou majitelem všech náhradních vrtulí České loděnice a.s. Praha závod loděnice Děčín (dříve loděnice Křešice) kde oprava vrtulí nadále funguje.

V této situaci se nabízí možnost programu :

Služba pro všechny rejdaře - „Snížení exhalací lodního parku v rámci Směrnic EU“

s možností příspěvku z ekologických programů

Vybavení opravny i klasifikace pracovníků odpovídá potřebám kvalitní opravy lodních vrtulí plavidel všech typů provozovaných v ČR. Opravy jsou prováděny dle technologické návody schválené ČLPR.

Do vybavení opravny patří:

Polohovadlo na vrtule,.

Prostorové šablony a šablony listů pro základní typy vrtulí,

Výkresová dokumentace vrtule

Měřidlo pro malé (do 450 mm) a velké pro měření stoupání vrtule pro průměry až 1600 mm

Vyvažovací přípravek pro statické vyvážení vrtule,

Pracovní pomůcky- svářečky, brusky, autogen, křída

Ochranné pomůcky, ochranná přilba s odsáváním, odsávání s filtrací.

Z hlediska hygieny práce jde o pracoviště kde dochází ke vzniku následujících škodlivin

-prach při broušení

-svářečské dýmy při svařování a rovnání

-hluk při broušení

Dosažení vhodných hygienických podmínek je značně nákladné.

V současných provozních podmínkách rejdařů se podle sdělení pracovníků LK výměnný způsob vrtulí příliš často neprovádí a to zřejmě z finančních důvodů.

Cena nové vrtule (pro MN 11600) z ČKD Blansko **cca 250.000 Kč.** (1,25 mil Kč/5ks + model).

Cena vrtule, dodané výměnným způsobem je u TR-610 **cca 25.000 Kč + 4.000 Kč** práce

Cena vrtule, dodané výměnným způsobem je u MN 11600 **cca 40.000 Kč + 6.000 Kč** práce

Vrtule jsou předány s protokolem o proměření a odpovídají požadavkům na správnou propulzi. Při opravě vrtule výměnným způsobem se provádí tyto kontrolní úkony:

- průměr vrtule
- stoupání listů vrtule
- výška hran listů od základní roviny
- poškození, defekty, kavitace
- průměr náboje, kontrola konusu,
- kontrola vyvážení,
- popis, identifikační číslo,

Vrtule opravované výměnným způsobem jsou opraveny v souladu s ISO 484 / 2 se stupněm přesnosti III.

Cena vrtule, opravené jen podle pokynu posádky na skluzech je cca 1.800 – 2.000 Kč.

V těchto případech pochopitelně nelze zaručit ani základní požadavky na přesnost (stoupání, vyvážení atd).

Ve všech případech je nutno počítat s **cenou za vytažení plavidla** ve výši

25 400,- Kč za MNL nebo

20 400,- Kč za TR

Toto jsou ceny v ČL – loděnice Děčín. Ceny u případných dalších oprav neznáme.

Cenový rozdíl mezi vyměněnou proměřenou vrtulí a vrtulí jen nedokonale opravenou na plavidle, který činí cca 27 000,- až 44 000,-Kč zřejmě vyváží ztáty PHM, zvláště v současných podmínkách stavu vodní cesty, kdy k poškození vrtule při nízkých vodních stavech může dojít velice brzo po vyplutí plavidla z opravy v Loděnici. Nelze očekávat, že bez zlepšení stavu plavební cesty se tento způsob změní.

Závěr k údržbě propulze

Pokud dojde k podstatnému zlepšení plavebních podmínek na Labi, doporučuji aby vhodnou dotační politikou bylo podporována snaha rejdařů o optimální stav lodních vrtulí, což by přineslo úsporu PHM, snížení exhalací, zefektivnění vodní dopravy a zlepšení její konkurenceschopnosti.

Z hlediska opravy je pak nutno podporovat zejména

- hygienické podmínky při provádění oprav

 použitelnost lodních výtahů při nižších vodních stavech

4.2.6. Podpory podnikání - Finanční nástroje používané v průmyslu

V různých zemích a v různých typech ekonomik využívají vlády i nevládní organizace řadu programů nebo grantových schémat na podporu vybraných regionů, skupin obyvatel, skupin podnikatelů, oborů podnikání, realizace ziskových i neziskových projektů apod.

Většina těchto programů pracuje s podpůrnými finančními nástroji, které svým působením napomáhají k naplnění cílů, které jsou v rámci těchto programů vyhlášeny.

Škála používaných nástrojů je poměrně široká a jejich výběr se řídí nejen předpokládanou efektivností použití zvoleného nástroje v konkrétní situaci, ale např. i finančními možnostmi donátora programu nebo partikulárními zájmy státní nebo regionální byrokracie.

Způsoby podpory při získávání finančních prostředků k dosažení programových cílů lze rozdělit do tří základních skupin:

- nenávratné formy poskytování finančních prostředků
- nástroje usnadňující získání finančních prostředků

- návratné formy poskytování finančních prostředků.

4.2.6.1. Poskytování kapitálu nenávratnou formou (přímé dotace)

Z pohledu příjemců podpory se jedná o nejzajímavější a také nejžádanější nástroj podpory. Programem či jiným dokumentem jsou zpravidla vyhlášeny podmínky poskytnutí dotace. Žadatelům o podporu jsou pak na základě výběrového řízení poskytovány formou dotace pohotové prostředky k financování realizace vybraného projektu nebo alespoň jeho části.

Hlavní nevýhodou tohoto typu podpory jsou relativně vysoké nároky na zdroje, ze kterých je podpora poskytována, zejména ve srovnání s dosaženými výsledky. Pokud nejsou jednoznačně nastavena výběrová kritéria podmínky poskytování dotace, dochází i ke korupci při rozhodování o poskytnutí dotace nebo ke zneužití přijaté dotace k jiným účelům.

Výsledkem snahy o eliminaci posledního z uvedených negativních jevů je systém poskytování dotací až na základě předložení dokladů o dokončení realizace projektu v souladu s podmínkami vyhlášeného podpůrného programu. Tento systém je v současné době uplatňován např. při poskytování dotací ze strukturálních fondů EU.

Jeho největší nevýhodou je skutečnost, že zejména v případě realizace podnikatelských projektů může být využíván jen finančně silnými subjekty, které jsou schopné financovat realizaci celého projektu z vlastních zdrojů, příp. nemají problémy získat pro jeho financování komerční úvěr. Následně vyplacená dotace je pak spíše odměnou za realizaci projektu než pomocí při jeho realizaci.

4.2.6.2. Nástroje usnadňující přístup ke kapitálu

Z pohledu donátorů finančních prostředků se jedná o podstatně účinnější nástroje podpory, které v důsledku pákového efektu umožní menšími vynaloženými prostředky podpořit realizaci výrazně vyššího objemu projektů.

Nejpoužívanějšími nástroji této kategorie jsou zvýhodněné záruky za bankovní úvěry, příp. příspěvky na úhradu části úroků z bankovních úvěrů.

4.2.6.3. Záruky

Záruky jsou klasickým finančním nástrojem, který usnadňuje získání externího kapitálu na financování podnikatelského projektu méně bonitním žadatelům nebo žadatelům, kteří nemohou nabídnout poskytovateli finančních prostředků dostatečně kvalitní zajištění. Záruky jako podpůrný nástroj jsou zpravidla poskytovány za nekomerčních, cenově nebo jinak zvýhodněných podmínek. V rámci podpůrných programů se toho dosahuje např. úhradou části ceny za poskytnutou záruku v rámci programu (cenové zvýhodnění), spoluúčastí donátora programu na krytí části rizik spojených s poskytnutím každé jednotlivé záruky nebo celého portfolia poskytnutých záruk nebo protizárukou jiného bonitního subjektu (např. státu či nějaké mezinárodní instituce nebo fondu)

Nejčastěji jsou poskytovány záruky za bankovní úvěry. Jejich efekt je nejen v tom, že pomáhají žadatelům při získání komerčního úvěru, ale mohou též pozitivně působit při sjednávání úvěrových podmínek, zejména úrokové sazby.

Značné zkušenosti v poskytování tohoto typu podpor v České republice má již řadu let Českomoravská záruční a rozvojová banka. Svoje aktivity v této oblasti zahájila již v první polovině devadesátých let poskytováním vysoce likvidních záruk za jednotlivé splátky úvěru. S ohledem na značnou zdrojovou náročnost byl tento typ záruky postupně nahrazen zárukou za zůstatek nesplacené jistiny úvěru, který vyžadoval od komerční banky před uplatněním požadavku na plnění ze záruky zrealizovat všechny ostatní zajišťovací instrumenty. Účinnost tohoto nástroje, běžně využívaného ve státech západní Evropy, však byla v podmínkách České republiky snižována nedokonalostí právního prostředí z hlediska účinnosti vymáhání pohledávek. Českomoravská záruční a rozvojová

banka proto již v posledních letech nabízí tzv. pásmovou záruku, která váže procentní výši plnění ze záruky na dobu, která uplynula od defaultu zaručovaného úvěru.

V současné době jsou v rámci programů na podporu malého a středního podnikání poskytovány záruky až do výše 80 % nesplacené jistiny úvěru, pokud je banka vyzvána k plnění až po uplynutí 4 let od zesplatnění celého zůstatku nesplacené jistiny úvěru. Je-li však záruční banka vyzvána k plnění dříve, výše plnění ze záruky se postupně snižuje až na 50 %.

V rámci podpůrných programů jsou poskytovány i záruky za leasing (zejména strojů a zařízení), záruky za návrh do veřejné obchodní soutěže nebo záruky za kapitálový vstup ve formě nákupu nebo úpisu akcií nebo získání obchodního podílu žadatele nebo vkladu tichého společníka anebo ve formě úvěru poskytnutého příjemci bez dalšího zajištění.

Příspěvky na úhradu úroků (úrokové dotace)

Jedná se spíše o doplňkový, i když poměrně často používaný a pro příjemce úvěru velmi atraktivní nástroj (zejména v obdobích vysokých úrokových sazeb), který nesporně pozitivně přispívá k vývoji cash flow v průběhu splácení úvěru. Informace o přidělení tohoto typu podpory může mít i významný vliv na rozhodování komerční banky o tom, zda úvěr poskytnout.

Vyplácení příspěvků na úhradu úroků se zpravidla neprovádí jednorázově ale postupně po celou dobu splácení úvěru. Příspěvky jsou vypláceny buď ve stále stejných částkách (zejména při anuitním splácení úvěru), nebo v postupně se snižujících splátkách, které kopírují platby úroků v průběhu splácení úvěru (při kapitálovém splácení úvěru).

Nespornou předností tohoto postupu je kontrola účelovosti užití podpory, neboť převod jednotlivých plateb příspěvku na účet příjemce podpory je zpravidla podmíněn předložením potvrzení úvěrující banky o řádném splácení úvěru.

Hlavní nevýhodou tohoto v podstatě dotačního nástroje je opět relativně vysoký nárok na finanční zdroje donátora podpory.

4.2.6.4. Poskytování kapitálu návratnou formou – zvýhodněné úvěry

Tento nástroj podpory je obecně určen méně bonitním podnikatelům, na financování rizikovějších projektů, kde možnost získání komerčního zdroje financování je velmi problematická až nemožná.

Úvěry jsou zpravidla poskytovány s nižší než komerční úrokovou sazbou (tzv. měkké úvěry) nebo i formou bezúročných půjček. Pokud je úvěr úročný, je zpravidla volena pevná úroková sazba, která dává příjemci úvěru jistotu z hlediska výše splátek a chrání jej proti případným úrokovým rizikům souvisejícím s pohybem úrokových sazeb na trhu. Podpůrný účinek tohoto nástroje bývá posilován i tím, že je požadováno jen minimální zajištění úvěru (např. směnkou) nebo jsou tyto úvěry poskytovány zcela bez zajištění.

Pověřenému subjektu, který tyto úvěry poskytuje, jsou objektivně související nižší úrokové výnosy a zvýšená rizika obvykle kompenzována donátorem, a to:

- přímým poskytnutím finančních zdrojů k úvěrování za výhodnějších než komerčních podmínek (někdy i formou dotace)
- úhradou části nebo všech nákladů spojených se získáním úvěrových prostředků na finančním trhu (úroková dotace)
- převzetím části rizik související s poskytnutím zvýhodněného úvěru

Významnou předností tohoto způsobu podpory je možnost postupného vytvoření úvěrového obrátkového fondu. Ze splátek dříve poskytnutých úvěrů, případně doplněných o další příspěvky donátora je tento fond schopen financovat násobky objemu primárně poskytnutých úvěrů v opakujících se cyklech.

Specifickým úvěrovým nástrojem, který se svým charakterem blíží nástrojům rizikového kapitálu, je podřízený úvěr. Základní odlišností od klasického zvýhodněného úvěru je dlouhodobý odklad splátek jistiny úvěru a to až po dobu několika let.

Financování projektu je v těchto případech zajišťováno souběžně komerčním úvěrem a podřízeným úvěrem. Splácení podřízeného úvěru je však odloženo až na dobu po splacení komerčního úvěru, přičemž poskytovatel podřízeného úvěru souhlasí s tím, že závazky příjemce podřízeného úvěru vyplývající ze smlouvy o podřízeném úvěru budou až do data první odložené splátky podřízeného úvěru (tzv. po dobu podřízenosti) zařazeny za všechny ostatní závazky příjemce podřízeného úvěru a budou uhrazeny až poslední v pořadí.

Uplatněním této právní konstrukce vzniká situace, ve které komerční banka při posuzování žádosti o souběžný komerční úvěr může považovat zdroje zvýhodněného úvěru za vlastní zdroje žadatele a je pak podstatně ochotnější souběžný komerční úvěr poskytnout, příp. i s výhodnější úrokovou sazbou. Spoluúčast komerčního úvěru na financování projektu na druhé straně výrazně snižuje nároky na zapojení zdrojů, ze kterých je poskytován zvýhodněný úvěr.

4.2.6.5. Další nástroje a možnosti podpory

Rizikový kapitál

Fondy rizikového kapitálu zastoupené asociací CVCA představují svými kapitálovými vstupy další možnost financování projektů. V podmínkách ČR se jedná o nástroj financování, který dosud není významný počtem investic ani výši finančních investic.

Příčinou jsou zejména:

- nevhodné daňové podmínky v ČR pro investory, což vede k registraci fondů mimo území ČR a zpravidla i mimo území EU
- problémy s ukončením investic (tzv. exity)
- přetrvávající omezená ochota vlastníků dělit se o účast na řízení se zástupci investora a zejména snaha o dlouhodobé vlastnictví podniku
- poměrně omezená účinnost dosavadních forem veřejné podpory,

Situace v zemích EU jako je Rakousko nebo i SRN ukazuje na vyšší intenzitu veřejné podpory rizikového kapitálu formou záruk, což však není v ČR z důvodu stanovené podmínky Ministerstva financí o daňové registraci fondu na území ČR účinné. Nepříliš úspěšné aktivity Evropského investičního fondu o partnerství ve stejné oblasti však ukazují na problémy tohoto nástroje podpory i v jiných zemích EU.

4.2.6.6. Business Angels

V ČR působí několik společností, které se oblastí financování soukromých investorů Business Angels zabývají. Jsou to např. CEAG, BANET, IBAN. Rovněž údaje které jsou k dispozici za Business Angels ukazují, že tato forma financování je v podmínkách ČR teprve v začátcích. Statistické údaje o investovaných částkách ani přehled o soukromých investorech, kteří financují podniky v rozvojové fázi nejsou zatím k dispozici.

4.2.6.7. Stávající možnosti podpory v odvětví vodní dopravy

Možností podpory vodní dopravy je podpora malého a středního podnikání ve smyslu usnesení vlády č. 1257 ze dne 11.12.2000 ve znění usnesení vlády č. 1319 ze dne 10.12.2001. Na základě jednání Ministerstva dopravy a Ministerstva průmyslu a obchodu (MPO) byla od 1.1.2003 do podpory malého a středního podnikání zařazena i vodní doprava a stavba a opravy lodí zařazením jejich čísel OKEČ (odvětvová klasifikace ekonomických činností) kategorie 35.1 (stavba lodí a člunů) a 61.2. (vnitrozemská vodní doprava). V rámci této podpory je možno prostřednictvím Českomoravské záruční a rozvojové banky využívat programy podpory malého a středního podnikání MPO včetně záruk za úvěry podle programu „Záruka“, program úvěrů pro malé podnikatele „Kredit“, program zvýhodněných úvěrů pro začínající podnikatele „Start“, program podpory malých a středních podnikatelů „Trh, a další programy (viz internetová stránka MPO <http://mpo.cz>).

Malí a střední podnikatelé (splňující podmínky definice malých a středních podnikatelů Evropské komise, které jsou aplikovány do zákona č. 47/2002 Sb., o podpoře malého a středního podnikání) v odvětví vodní dopravy mohou využít programy Operačního programu Průmysl a podnikání (OPPP), který je vyhlášen Ministerstvem průmyslu a obchodu. Jsou to programy podporující kapitálové vybavení podniků START, KREDIT a ROZVOJ. V těchto programech mohou vodní dopravci získat zvýhodněné úvěry pro své podnikatelské záměry, a to pouze na činnost manipulace s nákladem a skladování.

Bohužel, žádný podnikatel v plavbě tyto programy nevyužil. Důvod je jednoduchý. Podpora je založená na úvěrech, ale podnikání v plavbě má takové podmínky, jak bylo ukázáno v kap. 4, že není schopen generovat prostředky na splácení jakéhokoliv úvěru. Programy jsou pro něj tudíž nepoužitelné.

Vedle uvedeného Operačního programu budou od roku 2005 pro malé a střední podnikatele realizovány programy ZÁRUKA a TRH (za předpokladu jejich schválení vládou koncem roku 2004). Program ZÁRUKA nabízí možnost získání zvýhodněných záruk za bankovní úvěry a kapitálové vstupy investorů rizikového kapitálu, program TRH zvýhodněné úvěry na realizaci podnikatelských záměrů. Platí ovšem pravidlo, že úvěry nemohou být použity na nákup nových dopravních prostředků. Program TRH je mimo to možné využít na získání dotací na certifikaci podle norem ISO 9001 a ISO 14001, příp. na validaci programu EMAS. Po vyhlášení programů budou informace rovněž uvedeny na internetových stránkách MPO.

4.2.6.8. Speciální program na podporu vodní dopravy

Vzhledem k současným omezeným možnostem podpory vodní dopravy je reálné navrhnout nový podpůrný program, který by poskytoval podporu přímo dopravcům po vodních cestách.

Jeho základní atributy by byly následující:

Příjemci podpory: podniky v oblasti vodní dopravy bez rozdílu jejich velikosti, tj. rejdafi, logistické firmy, veřejné služby.

Co by bylo podporováno: modernizace a obnova lodního parku, překladní technologie; mohla by být hrazena pouze poměrná část dodatečných nákladů spojených s investicí do technologie příznivé k životnímu prostředí překračující platné standardy (jiná podpora nákupu nových lodí nebo výměny lodních motorů není podle pravidel Evropské komise možná).

Nástroje (formy) podpory: záruky za bankovní úvěry, příp. za vstup rizikového kapitálu, zvýhodněné úvěry.

Realizátor podpory: Českomoravská záruční a rozvojová banka, a.s.

Finanční zajištění: státní rozpočet (rozpočtová kapitola MD), strukturální fondy EK, příp. prostředky vypůjčené bankou z finančního trhu.

Bylo by vhodné, aby se na tvorbě tohoto programu podílelo Ministerstvo dopravy jako gestor, Ministerstvo průmyslu a obchodu, jako resort, v jehož kompetenci je podpora podnikání, a Ministerstvo financí jako resort navrhuující Parlamentu ČR státní rozpočet ČR. Proto je vytvoření tohoto programu zapracováno jako úkol do navrhovaného usnesení vlády

4.3. Role státu ve vnitrozemské vodní dopravě

Vodní doprava je všeobecně hodnocená jako ekologicky i ekonomicky výhodná, neboli ve srovnání či v konkurenci s jinými druhy dopravy jako žádoucí a levná. Tato její výhodnost může být samozřejmě uplatněna pouze tam, kde pro její provoz jsou vytvořeny základní infrastrukturální podmínky, ve kterých hrají rozhodující roli podmínky přírodní, respektive podmínky vodohospodářské.

Zmíněná „žádoucnost“ vodní dopravy má svoje limity vycházející z oblasti ekonomické a spočívající v relativní investiční náročnosti vodocestné infrastruktury zejména v takových případech, kdy přírodní podmínky pro ni příznivé nejsou, a je prakticky věcí, kterou můžeme považovat za veřejný, respektive státní zájem.

Vodocestná infrastruktura tedy není a prakticky být ani nemůže investiční záležitostí přepravců ani dopravců a je, podobně jako veřejná síť silniční, věcí státu nebo jeho větších či menších regionálních nebo komunálních jednotek. Vlastní vodní doprava jako přepravní služba potom působí jako účastník dopravního trhu a prosazuje se na základě tržních zákonů v konkurenci s jinými druhy dopravy nebo v kombinaci s nimi.

I tam, kde vodocestná infrastruktura přirozeně existuje nebo je vybudovaná, je vodní doprava ekonomicky také výhodná pouze za určitých podmínek či okolností a nelze rozhodně předpokládat, že vodní doprava umí poskytnout komplexní přepravní službu bez jakékoli účasti dopravy jiné. Nezpochybitelná ekonomická výhodnost vodní dopravy je u přeprav na velké vzdálenosti, a to zejména zboží charakteru hromadných substrátů. Ve specifických případech je vodní doprava téměř jedinou možností, jak přepravit těžké či velkorozměrné předměty.

Nekonečná řada studií ekonomického nebo technicko-ekonomického charakteru jednoznačně prokazuje, že vodní doprava by v podmínkách České republiky měla být významným dopravním odvětvím, o které by měl být na přepravním trhu zájem a které by mělo mít všechny předpoklady pro výrazný rozvoj. Přesto v situaci, kdy rostou zejména v zahraničních přepravách přepravní objemy a kdy dokonce přepravní relace kopírují trasy našich vodních cest, není ze strany přepravců o vodní dopravu zájem a podniky nákladní vodní dopravy – rejdaři stojí před vážnými existenčními problémy. Na otázku, proč tomu tak je, je jednoznačná odpověď :

Vodní doprava v České republice je sice ekonomicky výhodná, ale je velmi nespolehlivá a při jejím použití nemá přepravce nikdy stoprocentní jistotu, že jím požadované přepravní objemy budou zabezpečeny v požadovaném čase. Příčinou této nespolehlivosti je jednoznačně kvalita našich vodních cest, respektive vodní cesty labské, která jediná slouží jinak ekonomicky výrazně výhodné vodní dopravě zahraniční.

4.3.1. Vodní cesty v České republice a péče o ně

Vodocestná infrastruktura České republiky je velmi podrobně a přesně definovaná zákonem o vnitrozemské plavbě (zákon č. 114 / 1995 Sb. ve znění pozdějších úprav) a jeho prováděcím předpisem (vyhl. MD č.222/1995 Sb.). Tato legislativní úprava nejen určuje, které vodní toky jsou také vodními cestami a jaké parametry mají splňovat, ale také jednoznačně stanoví, kdo za stav a bezpečnost vodní cesty odpovídá.

Za součást legislativní úpravy vnitrozemských vodních cest České republiky je třeba považovat také Evropskou dohodu o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN – Ženeva, 1996), které je Česká republika členem a která zavazuje správce vodních cest k zabezpečení některých technických či provozních

podmínek k provozování vodních cest mezinárodního významu, v našem konkrétním případě vodní cesty labské.

Z uvedené legislativní úpravy vnitrozemské plavby, respektive vodních cest v České republice, lze pro provozování nákladní vodní dopravy vyspecifikovat tyto zásadní předpoklady :

1. Síť vodních cest je jasně definována, včetně určení, jaké technické a provozní parametry má která vodní cesta splňovat.
2. Za stav vodní cesty a její bezpečnost při provozu vodní dopravy odpovídá její správce, tj. správce příslušného vodního toku.
3. Omezení nebo zastavení provozu vodní dopravy na dopravně významné vodní cestě je nutné ve smyslu § 22 zákona považovat za mimořádné a jen krátkodobé opatření.
4. U nově budovaných i u nově upravovaných vodních cest musí být zajišťovány takové plavební hloubky, aby přípustný ponor plavidla mohl být trvale 280, respektive 220 cm.
5. Na mezinárodní vodní cestě labské musí být podle Dohody AGN (příl.III) trvale zabezpečen přípustný ponor min. 120 cm.
6. Rozvoj a modernizace vodní cesty labské a vltavské je podle § 3a zákona ve veřejném zájmu a za rozvoj a modernizaci všech dopravně významných vodních cest odpovídá podle § 4 zákona Ministerstvo dopravy.

Z uvedených předpokladů týkajících se vodocestné infrastruktury může oprávněně vycházet každý zájemce o podnikání ve vodní dopravě a na jejich základě soustředit svůj marketingový průzkum již pouze do oblasti obecně přepravních požadavků. Je třeba zdůraznit, že málokteré odvětví má podobné předpoklady pro podnikání stanovené zákonem a že takováto zákonná úprava opravňuje potencionálního rejdaře k tomu, aby o uvedených předpokladech nepochyboval.

Je pravdou, že z prostředků státu v období socializmu byla vybudována řada vodních děl které kromě účelů zadržení povodňových vod, zdrojů vody, rekreace, energetiky slouží i k časově omezenému nadlepšení nedostatečných průtoků pro plavbu na labsko-vltavské vodní cestě (vlny) a rekreační plavbě a komerční plavbě (Slapy, Orlík, Lipno). Dopravně významné využívané vodní cesty ČR - vhodné pro vodní dopravu jsou spravované a udržované státem včetně údržby 31 ti rovněž do r.1989 státem vybudovaných plavebních stupňů a plavebních komor , ležících na splavné části labsko-vltavské vodní cesty. Všechny vodní cesty a vodní toky v ČR jsou pro vodní dopravu a plavbu stejně jako v EU nezploplatněné.

Dopravně významná využívaná labsko – vltavská vodní cesta, která je jedinou spojnici ČR se systémem evropských vodních cest a s říčními i námořními přístavy na nich ležícími je v úseku od Ústí nad Labem po Chvaletice a Slapy kvalitní, kanalizovaná se zajištěným stabilním celoročním ponorem lodí od 2,0 m do 2,1 m na Labi a 1,8 m na Vltavě do Prahy a 1,2 m do Třebenic .Bohužel,veškeré investice dříve vynaložené (tyto investice stát poskytoval pouze do r.1989) jsou znehodnocené 40 ti kilometrovým příhraničním úsekem,kde je pouze regulovaný tok, který prakticky odřezává tyto vnitrostátní vodní cesty od systému evropských vodních cest a vytváří tak použitelnost této cesty silně závislou na klimatických podmínkách a silně znevýhodňuje provozovatele plavby vůči ostatním druhům doprav.

Rozvoj a zlepšení podmínek vodní dopravy a plavby je na dopravně významných využívaných vodních cestách státem průběžně podporován. Pro zlepšení plavebních podmínek na Labi ve 40 ti kilometrovém příhraniční regulovaném úseku hraničícím se SRN byla z prostředků státu financována řada studií a projektů ,jejichž náklady již přesáhly 100 mil.Kč Z důvodů zejména odporu ekologických iniciativ, nedostatku finančních prostředků státu a nenalezení společenského konsensu o potřebě jejich výstavby však nebyly 2 plánované zbývající plavební stupně s plavebními komorami na Labi v tomto úseku dosud

dobudovány. Ministerstvo dopravy provedlo v minulých letech značné množství kroků k realizaci výstavby těchto plavebních stupňů, bohužel neúčinných a bez výsledku. Dosud se výstavbu těchto staveb nepodařilo prosadit. Plavební veřejnost, která hodnotí uvedenou podporu státu podle dosažených výsledků žádné výsledky nevidí a proto se ke konstatování o míře této podpory staví kriticky.

K rozvoji vnitrostátní vodní dopravy bylo vyprojektováno a vybráno řešení k splavnění vodní cesty Labe do Pardubic s napojením na plánovaný přístav Pardubice spojený s bezcelní zónou a s ním očekávaným rozvojem vodní dopravy. Práce na tomto zesplavnění byly již zahájeny v úseku Chvaletice - Přelouč. Bohužel i tato investice bude velice silně omezena kvalitním nenapojením na evropské vodní cesty.

Plánovaná trasa plavebního propojení Dunaj – Odra – Labe je již desítky let státem územně chráněna do doby příznivějších, zejména ekonomických podmínek, k jeho vybudování, jež je možno však očekávat až ve vzdálenější budoucnosti. Tato iniciativa však pro současné podnikatelské prostředí nemá význam. Navíc současná forma projednávání plavebních podmínek dolního Labe z pohledu ekologických otázek je důvodem ke skepsi, jaké problémy by vyvstaly při rozhodnutí o konkrétních stavebních akcích na tomto plavebním propojení.

Zásluhou regionálních sdružení a orgánů místního rozvoje byl obnoven provoz a provedeny příslušné práce na plavebních stupních a plavebních komorách na Baťově kanále na řece Moravě, čímž byl dán impuls k značnému rozvoji turistické plavby a rekreace v tomto regionu. Bohužel i tato záslužná aktivita nemá pro nákladní dopravu význam. Na druhé straně tato akce měla pozitivní výsledek na osobní turistickou plavbu a pro turistické aktivity regionu.

Je potřeba konstatovat, že stát si za určitých okolností uvědomil svou odpovědnost za nedostatečné podmínky, které vytváří pro podnikání v plavbě a rejdařům v kritické situaci pomohl.

Za období mimořádných povodní v roce 2002, kdy někteří provozovatelé vodní dopravy utrpěly významné škody, byla jim státem vyplacena finanční podpora. Jednalo se o celostátní akci, kdy podpora se týkala všech sektorů, dotčených povodněmi. Tato podpora však zdaleka nepředstavovala částku skutečných škod.

Za období druhé poloviny roku 2003, kdy byla z důvodu mimořádně nízkých srážek a nízkého stavu vody dlouhodobě zastavena vodní doprava byla provozovatelům vodní dopravy vyplacena finanční podpora jako kompenzace škody, způsobené nedostatečnou dopravní cestou v odpovědnosti státu. I v tomto případě však kompenzace představovala zlomek skutečné škody.

4.3.2. Technické a provozní podmínky pro činnost rejdařů

Podobně jako oblast vodních cest jsou velmi podrobně legislativně upraveny i ostatní oblasti vnitrozemské plavby týkající se plavidel, jejich vedení, vlastní přepravy, plavebního provozu a ostatních věcí souvisejících s provozováním vodní dopravy. Lze konstatovat, že tato legislativní úprava je plně v souladu s právem a předpisy Evropské unie a že její praktická aplikace v podmínkách České republiky není nikterak problematická.

Stát podporuje vnitrozemskou vodní dopravu již řadu let oddaněním motorové nafty od spotřební daně v mezinárodní vodní dopravě, a od roku 2004 i jejím oddaněním od spotřební daně ve vnitrostátní vodní dopravě. Tato pomoc je významná, protože náklady na pohonné hmoty jsou významnou nákladovou položkou vnitrozemské vodní dopravy, kde cena motorové nafty pro vodní dopravu je po oddanění jen 58% běžné ceny motorové nafty. Tím se rejdaři dostali z hlediska cen za PHM na úroveň svých evropských kolegů.

Ministerstvo dopravy pokládá za významná i podporu státu v zastupování Ministerstvem dopravy na mezinárodním poli při sjednávání mezinárodních smluv a dohod týkajících se vnitrozemské vodní dopravy. Jedná se zejména o mezinárodní smlouvy o vnitrozemské vodní dopravě, sjednané do r.1989 s řadou evropských států, z nichž nejdůležitější je smlouva se SRN, jež upravuje plavbu a vzájemné uznávání lodních dokladů a dokladů lodních posádek na Labi. Dále je to smlouva o přistoupení k mezinárodní úmluvě o hlavních evropských vodních cestách AGN, stanovící parametry vodních cest Evropy. Řešení různých problémů vznikajících s dodržování výše uvedených smluv je prováděno v rámci smíšených výborů s těmito státy. Problémy týkající se plavby jsou řešeny i na úrovni plavebních orgánů ve kterých je ČR zastupována Státní plavební správou. Na druhé straně je nutné konstatovat, že tyto aktivity jsou dnes vyvolané rovněž požadavky druhých stran a automaticky i účastí ČR v EU. Tyto aktivity se konkrétně týkají:

Na základě vyhlášky č.138/2000 Sb., o radiotelefonní provozu na vnitrozemských vodních cestách byl od 1.6.2000 v ČR v soulase s přistoupením k Regionální úmluvě o radiotelefonním provozu na vnitrozemských vodních cestách zaveden systém radiotelefonního provozu stejný jako na evropských vnitrozemských vodních cestách. Systém zahrnuje radiotelefonní komunikaci mezi plavidly, plavidlem a plavební komorou, plavidlem a přístavem informační systém Státní plavební správy. Zástupcem ČR v Regionální úmluvě o radiotelefonní provozu je Český telekomunikační úřad který na základě této úmluvy vystavuje průkazy způsobilosti obsluh rádiových stanic a osvědčení lodních rádiových stanic, které jsou v zemích této úmluvy vzájemně uznávány.

Na základě projednání se SRN na smíšeném výboru a v Rýnské komisi vystavuje Státní plavební správa od 1.1.2001 plaveckou služební knížku ve shodě s Rýnskými předpisy. Tato knížka je průkazem způsobilosti lodníka, a dokladem praxe člena posádky plavidla a dokladem zdravotní způsobilosti. Tato plavecká služební knížka je uznávaná pro plavbu na území SRN a ostatních porýnských států včetně Rýna.

Od vstupu ČR do EU – od května 2004 se česká plavidla považují za součástí Rýnské plavby, a mohou zde provádět kabotáž, Toto by mohl být podle názoru Ministerstva dopravy významný příspěvek pro ekonomiku české vnitrozemské vodní dopravy zejména za období nízkých vodních stavů na Labi. Potvrzení pro česká plavidla v tomto smyslu vystavuje Státní plavební správa. Toto opatření je ale prostým důsledkem členství ČR v EU. Na druhé straně se ale očekávaný efekt pro české rejdaře příliš nedostavuje. Labská plavidla jsou pro plavbu na Rýně ekonomicky nevhodná a pronikání na dávno obsazené trhy s obrovskou konkurencí je možné pouze za cenu mimořádně nízkých sazeb, což se do efektivity přesunu plavidel na tuto cestu promítá.

Jako další důsledek vstupu do EU od května 2004 vystavuje Státní plavební správa průkaz způsobilosti kapitána I. tř. pro mezinárodní plavbu ve shodě s předpisy EU. Tento průkaz v podobě kartičky platí pro všechny vnitrozemské vodní cesty EU s výjimkou Rýna, kde stále platí pro všechny členské státy EU povinnost vlastnit Rýnský patent vůdce plavidla. K tomuto novému průkazu Státní plavební správa vystavuje v souladu s požadavky plavebních orgánů SRN a jednání s německou stranou na smíšeném výboru radarový patent shodný s Rýnskými předpisy.

Říční informační systém (RIS) je projednáván v současné době v rámci EU a je připravována příslušná směrnice ES v tomto smyslu. Projednávání se zúčastňuje za ČR Ředitelství vodních cest. V průběhu roku 2005 by měl být tento informační systém zaveden i v ČR, kde by měla být jedna pozemní stanice tohoto systému. Systém zahrnuje palubní počítač plavidla družicový navigační systém pro určování polohy plavidla a komunikační systém s počítačem plavidla. Přenášené údaje jsou odstupňovány podle stupně utajení a lze s nimi takto nakládat. Jako vedlejší produkt bude možno na komerční bázi využít i údaje o pohybu zboží na vnitrozemských plavidlech. Pro ČS rejské je toto opatření, vyvolané požadavkem EU v důsledku omezeně použitelné vodní cesty mnohem méně významné, než pro rejské pohybuující se po kvalitní vodní cestě.

Při rozboru efektu a role státu je nutné konstatovat, že dnešní lodní park nákladní a osobní vnitrozemské vodní dopravy ČR byl vybudován do r 1989 a převážně z prostředků státu, byl privatizován kuponovou metodou výhodnou pro investory do vnitrozemské vodní dopravy, a je nyní plně v soukromých rukou.

Bohužel, s privatizací plavebních podniků nedošlo rovněž k úpravě podnikatelských podmínek, plavba byla bez ochrany vystavena deformovanému podnikatelskému prostředí z důvodu nezajištěné vodní cesty a nepřijetí z tohoto důvodu kompenzačních opatření. Toto byl hlavní důvod, proč dvě největší organizace v oboru plavby, ČSPL a Ekotrans Moravia skončili v konkurzu, Ekotrans Moravia dokonce v takovém stavu, že konkurz byl zrušen pro naprostý nedostatek prostředků konkurz i realizovat. Stát tuto situaci přehlížel.

Stát zabezpečuje i nadále výuku učebního oboru strojník lodní dopravy jako základní kvalifikace lodníků vnitrozemské vodní dopravy ve Střední odborné škole technické a středním odborném učilišti strojírenském a dopravním v Děčíně. Tuto výuku se Ministerstvu dopravy se podařilo jednáním s Ministerstvem školství mládeže a tělovýchovy v roce 1999 zachovat alespoň ve formě sloučeného učiliště, po zrušení dopravního učiliště v Děčíně. Tím se podařilo zachovat alespoň část školství, i když ne na té úrovni, na kterou byl obor zvyklý. Nadále neexistuje úroveň střední průmyslové školy.

V roce 2001 bylo z prostředků státu postaveno a uvedeno do provozu servisní plavidlo SP 150 určené k výdeji pohonných hmot, mazacích olejů, pitné vody, sběru upotřebených olejů a zaolejovaných vod, pevných odpadů s plavidel a fekálních vod. Plavidlo je provozováno Ředitelstvím vodních cest a slouží provozu vnitrozemské vodní dopravy v Praze a okolí na Vltavě. Plavidlo je provozováno na komerční bázi smluvními provozovateli.

Jednou z možností jak může stát podporovat plně privatizovanou vodní dopravu je podpora výzkumu a vývoje ve shodě se zákonem č. 300/1992 Sb., o státní podpoře výzkumu a vývoje ve znění pozdějších předpisů. V rámci projektů výzkumu a vývoje pro dopravu byl za podstatné finanční podpory Ministerstva dopravy v roce 2004

dokončen v Českých Loděnicích, a.s. projekt nové motorové nákladní lodi o nosnosti 1200 až 1400 tun vyhovující výhledovým parametrům labsko-vltavské vodní cesty a návazných evropských vodních cest. Tento projekt je k dispozici provozovatelům vodní dopravy. Bohužel navržené plavidlo je pro rejdaře ekonomicky nepoužitelné a výsledek tohoto úkolu nemá praktický užitek.

Právní předpisy ČR

Jak bylo konstatováno v úvodu této kapitoly, zákon 114/95 Sb. a navazující vyhlášky je v souladu s legislativou EU a jejich praktické užití v ČR není nikterak problematické.

Při hodnocení dosavadní role státu je ale nutné konstatovat, že možnosti ostatní legislativy, která v ČR vznikala, nebyly ke škodě plavby využité.

a) zákon č. 59/2000 Sb., o veřejné podpoře, který platil do vstupu ČR do EU zakazoval poskytovat veřejnou podporu narušující hospodářskou soutěž. Na základě výjimek tento zákon umožňoval podporovat soukromé podnikání jen v případě jednotlivých – zákonem stanovených obecných výjimek podle § 4 odst.1 písm. a)- podpora malého rozsahu (podpora se nevztahovala na dopravu a stavby lodí). (Všeobecně jsou na veřejnosti známé miliardové podpory na výjimky, které byly poskytnuté např. ocelářství, železnici, zemědělství atd. Není ale známo, že by Ministerstvo dopravy žádost o takovou výjimku pro plavbu uplatnilo nebo vyvinulo v tomto směru nějakou aktivitu)., písm. b) sociálního charakteru, písm. c) k náhradě škody způsobené živelnou nebo mimořádnou událostí. Na základě zvláštní výjimky bylo možno požádat o zvláštní výjimku ze zákazu veřejné podpory podle §5 písm. a) k podpoře regionu s vysokou nezaměstnaností, písm. b) k uskutečnění významného projektu v zájmu ČR a EU, písm. c) k usnadnění rozvoje určitých hospodářských aktivit nebo oblastí pokud neměnily podmínky obchodu mezi ČR a EU.. Ani tato možnost však nebyla ze strany Ministerstva dopravy sledována

b) zákon č. 215/2004 Sb., o úpravě některých vztahů v oblasti veřejné podpory a o změně zákona o podpoře výzkumu a vývoje platí od data vstupu ČR do EU – od 1.5.2004. Tímto zákonem byl zrušen zákon č. 59/2000 Sb. Zákon č. 215/2004 Sb. upravuje součinnost ČR s EU při postupu přímo podle Nařízení Rady č. 659/1999 Sb., kterým se stanoví pravidla k článku 93 o založení ES. Podle § 4 zákona č. 215/2004 Sb. poskytovatelé veřejné podpory jednají s Komisí ES v řízeních týkajících se oznámené veřejné podpory. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže má v oblasti veřejné podpory funkci koordinační, poradenskou a monitorovací a kontrolní v rámci ČR. Podle tohoto nařízení ES stávající podpory např. podpory malého a středního podnikání nebo pro dopravu (např. železniční), nebo o podpoře vědy a výzkumu zůstávají zachovány, pakliže byly stanoveným způsobem a v termínu u EU notifikovány. Toto se netýkalo vodní dopravy, protože nebylo možné se odvolat na chybějící stávající podpory. U nových podpor je třeba postupovat v souladu s obdobnou praxí v EU týkající se poskytování podpor vodní dopravě a rozhodování Evropské komise a Evropského soudního dvora o slučitelnosti této podpory se společným trhem.

Podstatné ovšem je, že legislativa EU je zaměřena pouze na odstranění technických a administrativních bariér v dopravě. Dopravní politika a podpůrné programy jsou ponechány na rozhodnutí v jednotlivých státech. Nové podpory musí být notifikovány Evropské komisi stanoveným postupem a touto komisí schváleny.

V České republice však žádný program vypracován nebyl, tato cesta pomocí plavebním podnikatelům v nerovných podmínkách nebyla ze státní správy vůbec sledována.

Podle vyjádření Ministerstva dopravy, záměry na směřování finančních prostředků do oboru vodní opravy musí být vypracovány (a porovnávány) v rámci legislativy Evropských společenství a legislativy tuzemské o poskytování veřejné podpory /zejména nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES, zákon č. 215/2004 Sb., o úpravě některých vztahů v oblasti veřejné podpory a o změně zákona o podpoře výzkumu a vývoje/, rozhodování Evropské komise a Evropského soudního dvora o slučitelnosti státní podpory se společným trhem a s přihlédnutím k srovnatelným poskytovaným podporám vodní dopravy v EU.

S ohledem na již uvedené konstatování, poskytnuté Ministerstvem dopravy a ověřené u zahraničního zdroje, viz. kap. 6, že legislativa EU se podpůrných programů netýká a ponechává je na vůli v jednotlivých státech, nemělo by předkládání programu šitého na míru podmínkám rejdařů v ČR činit problémy.

4.3.3. Příčiny kritického stavu v podnikání ve vodní dopravě v ČR

Z výše uvedeného rozboru legislativních podmínek lze konstatovat, že současnou agonii nákladní vodní dopravy v České republice zapříčiňuje nenaplňování zásadních předpokladů týkajících se vodních cest, stanovených zákonem o vnitrozemské plavbě a uvedených výše.

Odpovědnost za tento nedostatek nese jak Ministerstvo dopravy, tak příslušný správce vodní cesty, v konkrétním případě to je podnik Povodí Labe. Vzhledem k tomu, že podniky Povodí jsou podniky státními, lze obecně označit za odpovědný subjekt stát.

5.Stav a trendy vývoje vodní dopravy v EU

5.1. Vývoj přeprav,vodních cest a lodního parku v EU

5.1.1.Perspektivy vnitrozemské plavby v rozšířené EU (PINE)

V Bílé knize „ Evropské dopravní politiky do 2010 : doba rozhodnout se „ je vnitrozemská vodní doprava označena jako nejstabilnější a nejbezpečnější typ dopravy,s výhodnou energetickou bilancí a s významným potenciálem růstu.Na druhé straně,i přes tyto silné výhody,vnitrozemská plavba byla schopna pouze v omezené míře přispět k rostoucímu dopravnímu trhu.

Proto i s ohledem na rozšíření EU v r.2004 iniciovala Evropská Komise studii na současnou a budoucí situaci v sektoru vnitrozemské plavby a na výhled v rozšířené EU.Studii v období únor 2003 až červen 2004 zpracovalo konzorcium expertních organizací ,a to Buck Consultants International (Holandsko),ProgTrans (Švýcarsko),VBD European Development Centre for Inland and Coastal Navigation (Německo) a Via Donau (Rakousko),projekt „ Prospects for Inland Navigation within the enlarged Europe (PINE).

Studie se zabývala 4 koridory vodní dopravy,a to:

- Rýn (Holandsko,střední a západní Německo,sever Belgie,Luxembursko,Francie a Švýcarsko)
- Koridor Východ-Západ (sever a východ Německa,Polsko,Čechy
- Dunajský koridor jižní.východníNěmecko,Rakousko,Slovensko,Maďarsko,Rumunsko,Bulharsko).
- Severo.jižní koridor (část Holandska,Belgie,Francie)

Studie se zmiňuje o následujících výkonech:

- v původní EU – 15 vnitrozemská vodní doprava představuje třetí typ dopravy co do přepravovaného množství i výkonů.440 mil.přepravených tun ročně představuje 3,5% veškerých přeprav a s 125 bil.tkm 6,5% podíl přepravních výkonů.Vnitrozemská vodní doprava nebyla schopná držet krok s rychle narůstajícím sektorem silniční dopravy a ztrácí nepřetržitě svůj tržní podíl na dopravním trhu od 1970,i když vlastně výkony v tkm za posledních 30 let narostly o 23 bil.tkm,což je o 20%.
- Význam vodní dopravy se v jednotlivých státech výrazně liší.Těžiště je v Rýnském koridoru a neočekává se změna ani v důsledku rozšíření EU.Holandsko,Německo a Belgie představují výkony 113 bil.tkm,což je 90 % výkonu EU-15; v Holandsku vodní doprava tvoří 40 % všech dopravních výkonů,14 % v Německu,12% v Belgii.V Holandsku a některých částech Německa je výkon dokonce větší,než železniční přepravy.Situace v těchto zemích je dána poptávkou a efektivní infrastrukturou.
- V ostatních koridorech je situace výrazně horší i když vnitrozemská plavba může významně přispět k integraci nových zemí do EU.

Studie se dále zmiňuje o výrazně rozdílné struktuře plavebních podniků ve srovnání se železnicí a částečně se silniční dopravou.Lze pozorovat,že velcí provozovatelé plavby se změnilly v poskytovatele služeb,kteří organizují přepravy,zatímco vlastní doprava je většinou realizována provozovateli s jedním plavidlem (single-vessel – operators),rodinnými podniky.které mají nedostatečný přímý kontakt s majiteli zboží a tak většinou závisejí na

přepravních, aby obdrželi zboží k přepravě. Toto je nutí provozovat plavbu s velmi nízkou marží a mnohdy dočasně i se zápornou.

Studie se zmiňuje o narůstajícím problému z hlediska pracovních sil. Uběhlá léta vykazují pokles počtu kvalifikovaných sil, což se stalo dokonce v některých západních zemích klíčovým problémem. Tento problém byl mnohdy řešen využitím pracovníků přicházejících z přístupujících zemí. S rozšířením EU se ale očekává, že náklady na tyto pracovníky porostou a řešení nedostatku pracovníků tímto způsobem nemá perspektivu. Především ve přepravách Východ-Západ narůstá další problém, a to jazykové znalosti, jejichž nedostatek zvyšuje bezpečnostní riziko.

Z hlediska flotily studie poukazuje na značnou variabilitu typů plavidel.

Samohybná plavidla představují 7,5 mil.t, z toho je 84 % registrováno na Rýně. 4 % jsou na Dunaji, zbytek v ostatních dvou koridorech. Kapacita tlačných člunů je 6,4 mil.t, z toho 44% na Dunaji, 34 % na Rýně, zbytek v ostatních koridorech.

Charakteristické je vysoké stáří plavidel, které na jedné straně umožňuje rozprostřít investici do plavidla na desetiletí, na druhé straně brání inovaci. Nevhodné velikosti, nedostatek technologických inovací představují nevýhodu pro konkurenceschopnost s ostatními typy dopravy. Inovace je navíc problematická, protože ve většině zemí není prováděn systematický výzkum a vývoj je nad finanční síly provozovatelů s jedním plavidlem. Flotily přístupujících zemí jsou označeny za nedostatečně tržně orientované. Je popsán nedostatek samohybných plavidel a přebytek tlačné tonáže, nevhodná technická úroveň z hlediska přizpůsobení infrastruktury nové vodní cesty, nevhodná velikosti plavidel a celkově z těchto pohledů, nedostatečná konkurenceschopnosti flotily nových zemí EU.

Zpráva konstatuje, že konkurenceschopnost vodní dopravy je dána infrastrukturou vodních cest, která určuje maximální velikost použitelného plavidla a tak ovlivňuje výrazně plavební náklady. Mimo vysocekapacitních vodních cest, kterými je Rýn a Dunaj s dobrou návazností na námořní přístavy, existuje celá síť méně kvalitních vodních cest, tvořících hustou síť především v Holandsku, Belgii, Německu a ve Francii. Tato síť však už nemůže být srovnávána s železniční a silniční sítí.

Zpráva se zmiňuje o tzv. "úzkých hrdlech", která vlastně určují jakost vodní cesty a omezují tak výhody plavby, které se vlastně projevují při dopravě na dlouhé vzdálenosti. Výskyt těchto úzkých hrdel je zmíněn na horním Dunaji, Odře a Labi.

EU má podle zprávy přijmout tzv. "Strategic Master Plan", na zlepšení EU-25 sítě vodních cest. O podrobnostech se však nezmiňuje.

Zpráva se zmiňuje rovněž o přístavech. Konstatuje, že v EU je okolo 300 veřejných přístavů, kdy hustota, technické vybavení, produktivita je v nových zemích značně rozdílná od Rýna. Mnoho přístavů se přetransformovalo na tří-modální překladiště a moderní logistická centra. Ve Východní Evropě však tato úroveň není a přístavy si vyžadají výrazné investice.

Zpráva se rovněž zmiňuje o projektu na informační a komunikační systém – RIS a nutnosti harmonizace ve smyslu tzv. "RIS directive".

Ze statistik zpráva uvádí, že:

-z celkového přepraveného množství vnitrozemskou dopravou v EU-25 včetně Bulharska a Rumunska, 84% je v EU-15

-vnitrozemská plavba tvoří 3,5%

-v mezinárodních přepravách ale plavba tvoří 26% přeprav v EU-15, např. železnice tvoří 14%

-z toho 90% v EU-15 tvoří přepravy Německa, Holandska, Belgie a Francie v tkm; 56% je na Rýně.

Budoucí statistiky se ale odhadují odlišně, a to:

-roční růst výkonů vodní dopravy v tkm cca 2% °u ostatních druhů doprav se uvažuje s 2,6%;mezinárodně 3,4%- zdroj PLANCO 2003-v nových zemích se předpokládá růst poněkud větší

-podle konsorcia Surviway bude růst pouze 1,4% v t,mezinárodně 2,6%

Z hlediska politiky a legislativy zpráva konstatuje,že legislativa EU vedla k liberalizaci trhu,ale ve srovnání s ostatními druhy doprav,změny byly pomalejší z důvodu existujících mezinárodních dohod a malé významnosti tohoto druhu dopravy v některých zemích.Proto země,jako Německo,Holandsko,Belgie,Francie a Rakousko přijaly vlastní národní politiky rozvoje vnitrozemské vodní dopravy.

Pouze několik zemí založilo „podpůrné a rozvojové agentury“,v dunajské oblasti tyto agentury neexistují vůbec.

Úloha podpory na přesměrování zboží na vodní dopravu je dáována místním orgánům.

Zpráva konstatuje obtížnou situaci plavby v konkurenci ostatních druhů doprav.Jednak evidentně infrastruktura je věnována větší pozornost železnici a silnici,přesto že z hlediska nákladů,vnějších ekologických nákladů,bezpečnosti by měla mít plavba přednost.Podobně i trh plavby byl k 1.1.2000 plně liberalizován,u ostatních druhů doprav tomu tak není.Především železnice v nových zemích je provozována s otevřenými,případně skrytými formami podpory.

O konkurenci rejdářů mezi EU-15 a novými zeměmi zpráva konstatuje,že rejdáři z přístupových zemí vstupují na trh se sazbami výrazně pod dnešní tržní cenou,ale na druhé straně stávající rejdáři EU mají výhodu v moderním vybavení,tržním knot-how a organizační efektivnosti.

Zpráva se zabývá rovněž postojem přepravce při rozhodování o výběru dopravce.Dochází k závěru,že výhody vodní dopravy nejsou viditelné sami od sebe,dokonce ekologická šetrnost nehraje při tomto rozhodování žádnou roli.Zde tržní síly ve prospěch vodní dopravy nepůsobí.

Zpráva jako potenciál vodní dopravy do budoucna vidí v :

-v nárůstu přeprav v koridoru Dunaje z důvodu nedostatečné železniční a silniční infrastruktury

-nárůst kontejnerových přeprav ; Rýn zůstane největší kontejnerovou tepnou v Evropě

-v případě tekutých substrátů se nepředpokládá výraznější růst

-inovačních logistických koncepcích

-koncepcích na převod přeprav na jiné druhy doprav – „ modal shift „

-menších vodních cestách

Hlavním cílem dopravní politiky u vodní dopravy musí být zastavení a naopak udržení tržního podílu přeprav .K tomu PINE sumarizuje 10 okruhů hlavních opatření.Za prioritní se ale pokládá vytvoření rovné konkurence mezi jednotlivými druhy doprav.To si vyžádá především harmonizované rámcové podmínky z hlediska legislativy a daní,ale hlavně adekvátní infrastrukturu vodních cest a přístavů.Teprve pak může vodní doprava konkurovat cenou.Tyto záležitosti jsou označeny za natolik základní a musí se jimi EU i jednotlivé členské státy vážně zabývat,že pokud nedojde k jejich realizaci,všechna ostatní opatření nemohou mít zamýšlený efekt.

Další doporučení jsou:

1. Legislativní – harmonizace právního rámce v EU,v tom zajištění podmínek rovné konkurence z hlediska rozpočtů infrastruktury,dotací na lodě,odstranění deformace tržního prostředí pro druhy doprav

2. Infrastruktura – údržby, odstranění „úzkých hrdel“, rozšíření v případě nutnosti a odůvodnění vycházející z „Master Plan“
3. Přístavy – zlepšení logistických služeb, napojení železnice a silnice
4. Uplatnění RIS
5. Lidské zdroje – vytvoření standardů znalostí a otevření pracovního trhu pro plavce mimo EU
6. Plavidla – orientace na modernizaci existujících plavidel, zvýšení bezpečnosti pomocí dvojitých těles a finanční podpora státu malým provozovatelům
7. Trh – integrace plavby do logistických řetězců
8. Sektor – zlepšení kooperace mezi inovací a podnikáním je ponecháno na samotných rejdařích
9. Image – zvýšení povědomí a přijímání vnitrozemské plavby
10. Fakta a čísla – vytvoření znalostní databáze o vnitrozemské plavbě.

Zpráva v závěru vyzývá, že k naplnění těchto záměrů je nutný koordinovaný přístup v rámci EU a ve vytvoření akčního plánu k těmto záměrům.

Hlavní zásady, uplatňované Evropskou unií v oblasti rozvoje dopravy, jsou :

- Ø Moderní dopravní systémy musí být plánovány podle hospodářského vývoje států a jejich regionů a tomu musí odpovídat i vývoj dopravního sektoru a jeho funkčnosti, optimalizace a ekonomie, avšak dnes je nutné jej utvářet i z pohledu sociálního a ekologického.
- Ø Jako součásti infrastruktury je potřebné plánovat i dopravní terminály a nové průmyslové zóny a logistická manipulačně dopravní centra v přístavech na vodních cestách, které slouží všem dopravám (železniční, silniční, i potrubní) a stávají se jejich integračními a logistickými uzly .

Současné požadavky Evropské unie na rozvoj vodní dopravy jsou formulovány se zaměřením zejména na:

- Ø tvorbu optimální integrované dopravní politiky všech dopravních systémů i v kandidátských zemích v zavedení integrace ve vazbě na železniční dopravu s využitím jejího potenciálu.
- Ø využívání doprav šetrných k přírodě a na hlediska ekonomie a ekologie.
- Ø převzetí rostoucích dopravních a přepravních výkonů integrovanou evropskou dopravou.
- Ø zlepšení parametrů vodní cesty od Rýna po Odru (Středoněmecký kanál, Labskohavolský kanál a Havolskooderský kanál) jako prioritu německého sjednocení.
- Ø zlepšení splavnosti Dunaje v úseku Straubing – Vilshofen jako prioritu na VII. transevropském koridoru.

Prosazování evropské dopravní politiky ve vodní dopravě zaměřit na dvě hlavní plavební magistrály:

- Ø Sulina – Rotterdam (Dunaj – RMD – Rýn);

Ø Paříž – Varšava (Francie - Benelux – Mittelland kanál – Labe – Havola - Odra kanál – Visla).

EU považuje přepravní trasy ve směru západ – východ za důležité přepravní trasy, které musí mít infrastrukturní provozně technické parametry pro standardní evropský lodní park.

Tyto nové záměry rozvoje evropské vodní dopravy jsou v souladu se zapojením střední Evropy do sítě evropských vodních cest průplavním propojením Dunaj – Odra – Labe, které tyto hlavní magistrály účelně propojí a zkrátí přepravní vzdálenosti sever – jih.

Dopravní politika EU i České republiky vychází z potřeby připravit uplatnění intermodálních a kombinovaných přeprav v dopravě přes ČR a zařadit zvýšené přepravní využívání železniční a vodní dopravy do programu dopravních systémů v rámci IV. A VI. transevropského koridoru.

Lomené přepravy :

Tyto lomené přepravy charakterizované ve smyslu voda-železnice a voda – silnice byly v minulosti významné, podporované a hlavně přinášely užitek hospodárnosti přeprav za podmínky co nejnižšího zatěžování životního prostředí. Je proto v zájmu státu a obyvatel příslušných regionů tyto lomené přepravy podporovat.

Intermodální dopravní systémy byly v Čechách realizovány pro svoji ekonomickou efektivnost v exportní a importní dopravě zboží již od konce 19. století a po celé 20. století a uplatňovány při přechodu zboží mezi železniční a vodní dopravou po Labi do saských (německých) i námořních přístavů.

5.2.Podnikatelské prostředí v EU

Politika EU ponechává jednotlivým státům ve tvorbě tohoto prostředí značnou volnost. Na přímý dotaz, jaká legislativa EU upravuje provozování vnitrozemské plavby, sdělila firma Euromaritime z Nizozemí, která se mimo jiné zabývá i konzultačními službami pro podnikání v plavbě, následující informaci o platnosti těch Direktiv, relevantních k plavbě:

- ◆ **87/540 z 9.listopadu 1987-** přístup k zaměstnání v dopravě zboží ve vnitrozemské národní a mezinárodní plavbě a o vzájemném uznání diplomů, certifikátů a dalšího prokázání formální kvalifikace pro toto zaměstnání
- ◆ **2919/85 z 17.října 1985-** podmínky přístupu k ustanovením podle revidované úmluvy pro plavbu na Rýně pro pravidla patřící k Rýnské plavbě
- ◆ **1356/96 – Nařízení Rady** ohledně pravidel na dopravu zboží a cestujících vnitrozemskou vodní dopravou za účelem zajistit svobodné poskytování těchto služeb
- ◆ **3921/91 z 16 prosince 1991-** podmínky, za kterých pravidla registrovaná mimo EU mohou dopravovat zboží a cestující na vodních cestách uvnitř EU (Kabotáž)
- ◆ **1321/96 z 8.července 1996-** pravidla pro dopravu zboží a cestujících vnitrozemskou plavbou mezi členskými státy z pohledu svobodného poskytování těchto služeb
- ◆ **91/672 z 16.prosince 1991-** vzájemné uznávání národních certifikátů vůdců plavidel pro dopravu zboží a cestujících vodní dopravou v EU
- ◆ **76/135 z 20.ledna 1976 a 78/1016 z 23.listopadu 1978-** vzájemné uznávání plavebních licencí pro vnitrozemská plavidla
- ◆ **82/714 z 4.října 1982-** technické požadavky na vnitrozemská plavidla
- ◆ **1101/89 z 27.dubna 1989 –** strukturální zlepšení ve vnitrozemské plavbě
- ◆ **718/99 – Nařízení Rady z 29.března.1999 –** o řízení kapacity a politiky podpory vnitrozemské vodní dopravy

- ◆ **96/50** – o harmonizaci požadavků na kvalifikaci vůdců plavidel přepravujících zboží a osoby vnitrozemskou vodní dopravou v EU
- ◆ **97/367** – návrh-přeprava nebezpečného zboží.

Z uvedeného je patrné, že legislativa EU se zaměřuje na úpravy vzájemných mezinárodních vztahu a vzájemná technická uznávání. Úpravy podnikatelského prostředí jsou ponechány na jednotlivých státech a jejich domluvě mimo oficiální struktury EU.

Ø **Mezinárodní dokumenty** ovlivňující rozvoj vnitrozemské vodní dopravy v ČR

Podmínky rozvoje vychází ze záměrů EU, uvedených zejména v těchto dokumentech:

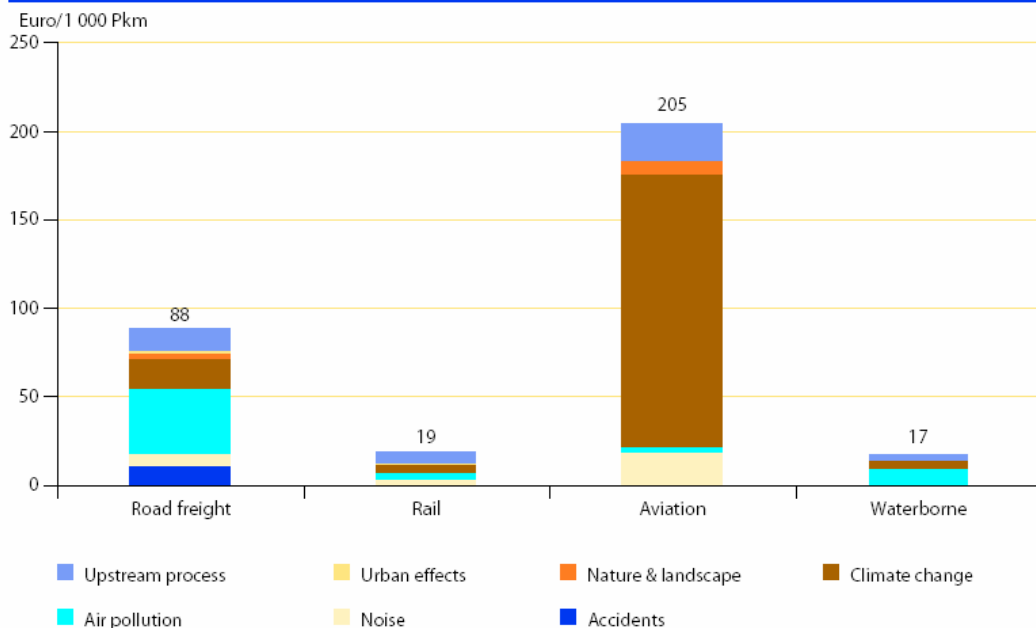
- Ø **Evropské prognózy přepravních proudů navazujících na směřování transevropských koridorů**; dopravní zatížení (zbožové proudy) je obsaženo v programu Phare (Contract č. 98-0225) organizacemi NEA, INREST, a IWW pod názvem „Traffic Forecast on the Ten Pan-European Transport Corridors of Helsinki“ v roce 1999.
- Ø **Budování transevropských dopravních koridorů a jejich vedení přes území ČR**; jedná se o Transevropský koridor č. IV (Berlín – Praha – Vídeň), a č. VI (Katovice – Ostrava – Břeclav) s technickým standardem podle Dohody AGN (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance), AGC, a AGR se zřetelem na optimalizaci a integraci dopravních systémů podle Dohody AGTC.
- Ø **Evropská dohoda o vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN)** z roku 1997, schválená v ČR Sdělením MZV ČR č. 163/1999 m.sb.z 26.7.1999.
- Ø **Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách (ADN)** z roku 2000.
- Ø **Budapešťská úmluva o smlouvě o přepravě zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI)** z roku 2000.
- Ø **Bílá kniha o dopravě, vydaná Evropskou unií**, přiznává velký význam rozvoji vnitrozemské a příbřežní vodní dopravy v jejím zapojení do pokrytí stále vzrůstající poptávky po dopravě nejen v zemích EU, ale zejména v souvislosti se vstupem zemí střední a východní Evropy do EU.
- Ø **Rozhodnutí Rady ES č. 93/628/ES z 29. 10. 1993 o vytvoření transevropské sítě kombinované dopravy** se zaměřením na sítě železniční, námořní a vnitrozemské vodní dopravy.
- Ø **Rozhodnutí Rady ES č. 93/630/ES z roku 1993 o likvidaci kritických míst na síti vodních cest v Evropě**, kde se specifikují rozvojové záměry pro likvidaci úzkých a kritických míst na síti na období 10 let a je zde uvedeno i Zlepšení splavnosti Labe mezi Magdeburgem a Českou republikou pro zajištění jeho celoroční splavnosti (345 dnů v roce) ekonomickým ponorem větším než 140 cm.
- Ø **Program 17 – Německého sjednocení**, vyhlášený Spolkovou vládou Německa na období od r.1993 do r. 2008, o výstavbě a modernizaci dopravní sítě na území býv. Východních zemí SRN, který zahrnuje i rozvoj vodních cest (MLK, EHK, HOK a Oderského kanálu) mezi Rýmem a Štětínem, včetně zlepšení splavnosti Labe od Magdeburku až po státní hranici SRN / ČR ve Hřensku (Projekt č.17). Tento záměr má jednoznačně pozitivní vliv na budoucí růst výkonů vodní dopravy na Labi a tím vytváří předpoklady pro růst přeprav na labské vodní cestě v exportních i importních relacích a ve zvýšeném využití labské a vltavské vodní cesty na území ČR.

- Ø **Panevropská deklarace o vnitrozemské vodní dopravě** (Rotterdam, září 2001) přijala program harmonizace trhu vodní dopravy do r.2002, prezentace a prosazování výhod plavby u přepravců a veřejnosti, podpory intermodální dopravy se zapojením vodní dopravy, výstavby logistických center a průmyslových zón v přístavech, rozvoje infrastruktury vodních cest v rámci transevropských koridorů a to jmenovitě dunajského koridoru č.VII a kanálu D-O-L.
- Ø **Investiční program výstavby dopravních sítí v Rakouské republice**, schválený rakouskou vládou. Tento investiční program předpokládá investice 17,3 mld.EUR před rozšířením EU na východ, a dalších 45 mld.EUR do roku 2031.
- Ø **Program Marco Polo**, vydaný DG TREN EU (Ředitelství pro dopravu a energetiku), který byl zpracován v r.2001 na podporu klíčových politických nařízení daných Bílou knihou "Evropská dopravní politika pro rok 2010".

Poznámka: Rokem zahájení tohoto programu je rok 2003, a jeho cílem je pomoci převést část neustále rostoucích objemů mezinárodní silniční dopravy na jiné druhy dopravy (železniční, vnitrozemskou a pobřežní plavbu). Program navazuje na Programy PACT I a PACT II, ukončené v roce 2001. V oblasti mezinárodní nákladní dopravy je program Marco Polo zaměřen na podporu komerčních aktivit v dopravních a přepravních službách v mezinárodní dopravě (ne jen v kombinované dopravě), a program je určen i pro kandidátské země. Španělsko jako předsednická země EU má zájem jednat jednak o podpoře vnitrozemské vodní dopravy a jednak o spolupráci s Evropskou intermodální asociací EIA, která usiluje o trvalý růst intermodální dopravy a o spolupráci operátorů, zasilatelů, a vládních i nevládních institucí. To znamená, že bude možné hledat uplatnění tohoto programu pro vodní a návaznou pozemní dopravu v rámci upraveného Labe pro intermodální dopravy ve IV. transevropském koridoru s příspěvkem 30 % nákladů a s navýšením o ekologické přínosy. Iniciativa České sekce EIA a členství odborníků vodní dopravy může připravit odpovídající „labský projekt“.

V Bílé knize, která definuje dopravní politiku EU do roku 2010 je jasně stanoveno, že vodní doprava bude mít prioritu: "In the new context of sustainable development, Community cofinancingshould be redirected to give priority to rail, sea and inland waterway transport." Toto rozhodnutí je mj. podpořeno porovnáním externích nákladů jednotlivých druhů dopravy, kde vodní doprava je jednoznačně nejlepší (viz následující graf, který je obsažen přímo v materiálu EU, nazvaném „WHITE PAPER — European transport policy for 2010: time to decide“)

Figure 3: Average external costs 1995 (EU-17) by transport mode and type of cost: freight transport (without congestion costs)



Source: Infrac, op. cit., 2000.

Pozn: Tato část byla převzata z materiálu „Návrh opatření ke zmírnění ztrát způsobených suchem“.

5.3. Role státu a společenských orgánů EU ve vnitrozemské vodní dopravě EU

Pro vytvoření pokud možno úplné představy o krocích státu při podpoře vodní dopravy byla kontaktována centrála INE (Inland Navigation Europe) s přímým dotazem. Podle vyjádření této nanejvýš k tomuto dotazu kompetentní instituce ,je politika podpor plavbě individuální podle jednotlivých zemí. Informace konkrétně uvádí :

Holandsko : Obecná politika na převod přeprav na jiné druhy doprav „ modal shift „ byla uzavřena a vyhodnocena jako úspěšná. Výsledkem je, že přechod zboží na jiné druhy dopravy se ukázal přínosný pro všechny druhy z hlediska efektivity a pozitivního vývoje v technice, logistice, ochraně prostředí a bezpečnosti. Hlavním prvkem této politiky byly státem obhospodařované podpůrné kanceláře – agentury, zaměřené na budování povědomí, image, možnosti přechodu zboží na vodní dopravu při jednání s regiony ,firmami a na zlepšování infrastruktury.

Německo :Vláda objednala u PLANCO CONSULTING GmbH,Essen studii „Potenciál a budoucnost německé vnitrozemské plavby „na prošetření,jak je možné podpořit vnitrozemskou vodní dopravu.

Spolkové ministerstvo dopravy na základě této studie přijalo filosofii,že jedině pomocí přijetí balíčku opatření může zlepšit konkurenceschopnost německé vnitrozemské plavby ve vztahu k ostatním druhům doprav a k zahraničním plavebním podnikům.Na sjednocení názorů bylo ministrem dopravy Dr.E Stolpem 6.5.2004 založeno tzv.“Forum Binnenschiffahrt und Logistik“.

Důvodem pro založení tohoto fora je úvaha,že předpokládaný nárůst přeprav v budoucnosti je možné zvládnout nejlépe pomocí intermodálních přepravních řetězců,kde vnitrozemská vodní doprava nemá dnes zdaleka vyčerpány své možnosti.

Členy tohoto fora jsou:

- Svaz německých zaměstnavatelů ve vnitrozemské plavbě (AdB)
- Svaz německé vnitrozemské plavby (BDB)
- Svaz německého průmyslu (BDI)
- Svaz nezávislých,oddělení vnitrozemské plavby (BDS)
- Svaz veřejných přístavů (BOB)
- Spolek pro ochranu životního prostředí a přírody (BUND)
- Svaz německých speditérů a logistiky (DSLV)
- Spojené odbory ve službách.

Toto Forum ve svých jednáních vychází z Planko studie, která se zaměřuje na analýzu dvou oblastí,a to :

- konkurenci mezi jednotlivými druhy doprav (jaké jsou možnosti změnit trend snižujícího se podílu přeprav vodní dopravou z celkových vnitrozemských přeprav – konkurence mezi druhy doprav)
- konkurenci mezi plavebními podniky (jaké jsou možnosti změnit trend poklesu německých plavebních podniků na celkových přepravách vodní dopravou – konkurence mezi německými a zahraničními plavebními podniky)

Doporučení pro vládu je soustředěno do balíčku 21 opatření.

Forum je zaměřeno na základní otázky :

- Jak může být posílen stav německé logistiky na regionální úrovni
- Jak je možné lépe zapojit vnitrozemskou plavbu do logistiky
- Jak je možné posílit německou logistiku a německé živnosti ve vnitrozemské plavbě.

Opatření ,přijaté tímto Forem,jsou :

Průřezové požadavky:

- využití území jako hlavní zaměření místního rozvoje přístavů na zvýšení jejich konkurenceschopnosti s ohledem na nové druhy průmyslové činnosti ; k tomu využít vhodné podpůrné prostředky,určené na hospodářský rozvoj

Modernizace flotily

- zavedení odkladu placení daní z příjmu při prodeji plavidla, jestliže jsou prostředky do plavidel re-investovány
- aby bylo možné provádět modernizaci flotily, je nutné rozšířit existující nástroje na zajištění existenčních základů pro podnikatele v plavbě
- podpora energetických úspor a zlepšení životního prostředí investicemi a nepřímými nástroji, např. odpuštěním daní z obrátu, jak je tomu v sousedních zemích
- podpora soukromému kapitálu vstupovat do plavby

Realizace těchto opatření by měla pomoci ve střednědobém horizontu zajistit 200 nových nebo modernizovaných plavidel.

Výchova lidských zdrojů

- spolkové ministerstvo dopravy vypracuje program podpory výchovy pracovních sil pro plavbu
- harmonizovat zákoník práce a sociálních aspektů s EU (zaměstnávání plavců z nových členů EU za stejných podmínek, jako mají občané starých zemí EU)
- vytváření image povolání

Rozvoj infrastruktury

- zajistit krátkodobé rozpočty na infrastrukturu s větší orientací na použití prostředků na začlenění vnitrozemské plavby do moderní logistiky
- zlepšit využití existující infrastruktury pomocí flexibilního řízení jejího využití a zlepšit koordinaci s vodní dopravou prostřednictvím nasazení moderní telematiky
- vyhodnotit ekonomické riziko z evidentních nedostatků v údržbě vodních cest a celkový rámec údržby k zajištění sítě vodních cest
- jako hlavní opatření : Překládání zprávy o stavu sítě vodních cest cestou ministerstva dopravy
- orientovat priority v ekologickém rozvoji na rozvoj vodních cest-realizace údržbových plánů
- vytvořit vlastní zákon na výstavbu vodních cest

Konkrétnější plán je na

- zlepšení napojení námořních přístavů na dopravu do vnitrozemí
- vytvoření podmínek pro ponor 2,5 m na Dunaji mezi Straubingem a Vilshofenem pomocí nových plavebních stupňů
- dokončit Projekt 17 německého sjednocení
- dokončit na Mohanu mezi Wurzburgem a Bambergem podmínky pro ponor 2,9 m
- vybudovat druhé komory na zdymadlech na Mosele

- přijmout údržbová opatření na Labi, Saale, Spree-Odra kanále, Havel-Odra kanále a Labe-Lubeck kanále.

Podrobnosti k německým iniciativám je možné nalézt na stránkách ministerstva dopravy www.bmwbw.de nebo www.binnenhafen.de.

Rakousko : Via Donau připravuje v současné době nový pracovní program s ohledem na to, že se tato organizace stala od 1.1.2005 odpovědným správcem vodní cesty Dunaj. Předpokládá se, že tento krok umožní vytvoření mnohem obsažnější politiky s ohledem na rozvoj plavby.

Via Donau zároveň nadále má za úkol podpůrné programy na intermodální dopravu.

Ministerstvo dopravy spravuje „ Pilotní program na rozvoj intermodálních přeprav a na podporu projektů v kombinované dopravě na vodní cestě Dunaj (Projekt je registrován č.219/2001).

Podstatné v projektu je, že podporuje inovované služby liniové dopravy kontejnerů a výměnných nástaveb s hlavní dopravou na lodi. Přeprava kontejneru tímto způsobem je dotována do sazeb 12 až 27 EUR podle velikosti kontejneru.

Podrobnosti k tomuto programu je možné nalézt na www.via-donau.org.

Belgie : dvě regionální agentury (region Flander a Saloon- pozn.vodní doprava v Belgii není záležitostí ministerstva dopravy, ale je v regionální kompetenci) zpracovaly vstup do dopravní politiky vlády, která obsahuje část rozvoje vnitrozemské plavby s hlavními opatřeními, které představují integrovanou podporu plavbě. Opatření jsou zaměřena na :

- vytvoření atraktivity pro majitele zboží pomocí podpůrných programů k převodu přeprav na vodní dopravu
- podpora provozovatelů plavby podpůrnými programy na modernizaci flotily (koncepce nových druhů zboží, technologie, IT, ekologie, bezpečnost), podpora výchovy plavců a upoutání mladých lidí k této profesi
- příspěvky na kontejnerové přepravy
- strategie na řešení odpadů z obytných zón
- přechod na jiný druh dopravy z pozice firem a regionů
- rozvoj infrastruktury za účelem růstu podílu vodní dopravy
- kampaň na ochranu životního prostředí, zaměřenou na zlepšení infrastruktury
- vybavení vysokých škola a výcvikových středisek didaktickými balíčky o vnitrozemské vodní dopravě

Francie : správce vodní cesty VNF uzavřel –ti letý kontrakt s vládou ohledně podpory vnitrozemské vodní dopravy se zaměřením na následující body :

- zlepšení infrastruktury a údržba veřejného vybavení
- realizace projektu kanálu Seine-Scheldt
- vytvoření atraktivity pro majitele zboží pomocí podpůrných programů na převod zboží na vodní dopravu

- podpora provozovatelů plavby podpůrnými programy na modernizaci flotily (koncepce nových druhů zboží,technologie,IT,ekologie,bezpečnost),podpora výchovy plavců a upoutání mladých lidí k této profesi

Navíc VNF uzavřela další smlouvy s dotčenými partnery :

- sektorové kontrakty na lepší využití vodních cest : obilí,stavební materiály (správce vodní cesty,majitel zboží,provozovatelé plavby a terminálu si odsouhlasili navzájem odpovědnosti za převod většího množství zmíněného zboží na vodní dopravu)
- kontrakty s přístavy Marseille,Le Havre na využití vodní cesty pro dopravy do vnitrozemí

Velká Británie : Správce „ British Waterways“ a jeho zastřešující organizace AINA se zaměřuje na oživení dopravních kanálů pro odpady,tekuté zboží,nadrozměrné zboží a hromadné substráty.Radí vládě rozšířit existující podpůrné programy a zajišťují,aby vodní doprava byla součástí plánovacího procesu.

6.Porovnání stavu oboru vodní dopravy v ČR a v EU ve vazbě na legislativu EU

Výše uvedená zjištění situace v přístupu státu v jednotlivých zemích EU vykazují následující charakteristiky :

- všechna státy si uvědomují důležitost vnitrozemské plavby jako nedílné součásti dopravního systému,zároveň ale při současném poklesu podílu vnitrozemské plavby na celkovém růstu přeprav uznávají nutnost přijmout opatření na státní úrovni tento trend změnit
- státní dopravní politiky se zaměřují na intermodální přepravy s vyšším využitím plavby a proto zajišťují vhodnou infrastrukturu
- programy podpory a usměrňování vnitrozemské plavby jsou v jednotlivých zemích silně individuální,vycházejí z dosavadního vývoje a místních podmínek
- některé státy přistupují k plavidlům vlastní vlajky z pozice vytváření pro své plavební podniky takových podmínek, které zlepšují konkurenceschopnost vůči zahraničním provozovatelům – viz.SRN

V České republice je situace poněkud odlišná.

V dopravní politice se těžce prosazují formulace, které při jejich vynechání by prakticky představovaly skrytý útlumový program vnitrozemské plavby.

Nekonečné zpracovávání rozvojových programů,přijímání vládních usnesení v situaci,kdy ani jedno ani druhé se neplní a nerealizuje,je výrazně odlišné od výše uvedených států.

Historický vývoj podnikání v plavbě je značně odlišný od podnikání v zemích EU-15 ; viz.privatizace,orientace lodního parku, výchozí finanční situace provozovatelů plavby.Tento vývoj má za následek,že všechny zjištěné podpory ,které mají efekt v EU-15 nemají praktický smysl v české republice,kde není zajištěna konkurenceschopná vodní cesta a podnikatelské prostředí je natolik tímto faktem deformováno tak,že provozovatelé plavby negenerují téměř žádný zisk a odpisy.

V kap.4 bylo doloženo,že z důvodu vodní cesty jedinou smysluplnou podporou je dočasná finanční podpora do provozu v obdobích nedostatečné dopravní cesty.

Možnost obdobná EU se nabízela ve využití Nařízení Rady 718/1999.Proto je této možnosti věnována následující kapitola.

6.1. Fond vnitrozemské vodní dopravy

Jednou z technických forem, jak zajistit cestu k financování provozovatelů plavby v době, kdy na ně plně doléhá deformace podnikatelského prostředí, je použití Fondu plavby, zřízeného podle Nařízení rady 718/1999 (NR).

Novela zákona 114/1995 Sb. ve znění 118/2004 ve své části VII „Regulace trhu vodní dopravy“ sice zřizuje tzv. účet vodní dopravy, ale ani tento účet, ani celá novela neodpovídá originálu NR.

SPD ČR, SVD byl v připomínkovém řízení opomenut.

Za hlavní nedostatek zák. 118/2004 lze označit právě ony rozdíly s NR, které dávají čs. legislativě odlišný smysl i dopad pro rejdaře, než jaký byl záměr EU při tvorbě tohoto NR 718/1999.

Především se jedná o tyto odlišnosti oproti 118/2004 Sb. a upřesnění, které SPD ČR, SV požadoval:

1. Část VII je pojmenována „Regulace trhu vodní dopravy“
Ve skutečnosti je název v NR 718/1999 následující:

„Politika Společenství týkající se kapacit lodního parku Společenství a k podporování vnitrozemské vodní dopravy“

V originále

*“Council regulation (EC) No. 718/1999 on a Community-fleet capacity policy to **promote** inland waterway transport”*

Tento název lépe vystihuje záměr EU. Ne omezovat trh, ale podporu lodní dopravy.

2. § 37a byl požadován vypustit

NR 718/1999 vůbec neobsahuje, navíc není jasné, jak může MD kontrolovat vývoj nabídky kapacity plavidel. Může kapacity pouze monitorovat, sledovat; to však nemusí být předepisováno zákonem.

Zároveň není jasné, jak MD dokáže oddělit vliv kapacity od ostatních vlivů (stavu dopravní cesty, situace v celkové poptávce, deformovaných sazeb státními zásahy atd.) na finanční situaci provozovatelů.

Výsledky hospodaření obchodních společností jsou u obchodního soudu veřejně dostupné. Neposkytují však žádné informace o nabídce a poptávce.

Uvedené ustanovení nic neřeší, pouze zatěžuje provozovatele a MD tokem a zpracováním zbytečných informací.

Byla doporučena formulace

Ministerstvo dopravy

- a) *monitoruje vývoj nabídky kapacity plavidel určených k přepravě nákladů ve vodní dopravě*
- b) *kapacitu vyhodnocuje na základě porovnání s poptávkou po přepravách při zohlednění veřejného zájmu na dělbě přeprav jednotlivými druhy doprav“*

3. § 37c byl požadován ve znění:

Porucha trhu ve vodní dopravě nastává v případě omezení použitelnosti vodní cesty vždy, když nastane odchylka od vodních stavů, stanovených pro jednotlivé vodní cesty prováděcím předpisem“

Důvodem bylo, že Směrnice 96/75/EC zní jinak, než zák. 118/2004 Sb.

Směrnice 96/75/EC

d) „vážným narušením trhu“ rozumí na trhu vnitrozemské vodní dopravy vznik problémů specifických pro tento trh, které mohou způsobit vážný a potenciálně přetrvávající převis nabídky nad poptávkou, což představuje vážné ohrožení finanční stability a přežití velkého počtu dopravců vnitrozemské vodní dopravy, pokud krátkodobé a střednědobé prognózy daného trhu nenaznačují podstatné a trvalé zlepšení.

K dikci zák. 118/2004 Sb.

V případě nespolehlivé vodní cesty v okamžiku očekávání zhoršení plavebních podmínek prudce klesá poptávka, kapacita je však rovněž pohybově omezena. Nedochozí k převisu nabídky nad poptávkou, ale k hrubému narušení trhu ve vztahu k ostatním druhům doprav. Tento problém může být specifický v ČR s ohledem na podstatně nekvalitnější vodní cestu v porovnání s EU.

Není rovněž jasné, jak MD pozná u provozovatelů tvorbu úpadku z důvodu omezené plavby, nikoliv jiných. Veřejnost se dozví o úpadku až v okamžiku konkurzu, což je pro zásah státu pozdě.

§ 37d byl požadován ve znění

- (1) *Dojde-li k přebytku lodních kapacit převyšujících poptávku z jiného důvodu, než je omezení dopravní cestou, požádá Ministerstvo*

Není možné žádat Komisi EU o rozhodnutí o regulaci kapacit vždy, když bude omezená plavba z důvodu stavu vodní cesty...

§ 37e byl požadován ve znění

- (1) *Ministerstvo dopravy zřizuje a spravuje za účasti Svazu průmyslu a dopravy Fond vnitrozemské vodní dopravy ve smyslu právních předpisů České republiky¹⁾³*
- (2) *Každý fond musí mít rezervní fond sestávající z tří oddělených účtů; jednoho pro dopravce suchých nákladů, jednoho pro tanková plavidla a jednoho pro tlačná plavidla.*
- (3) *Tento rezervní fond je financován*
- a) z rozpočtu MD ČR určených na strukturální zlepšení v rámci státní dopravní politiky*
 - b) zvláštních příspěvků podle § 37e bis*
 - c) z finančních prostředků, vyčleněných z rozpočtu MD ČR, které jsou dány k dispozici v případě narušení trhu podle § 37c*
- (4) *O použití prostředků Fondu rozhoduje ministr dopravy spolu s předsedou Svazu průmyslu a dopravy, Sekce vodní dopravy. Rozhodnutí se zveřejní ve Věstníku dopravy.*

Použití upravuje zvláštní právní předpis.

37e bis

1. *Plavidla, ať již nově postavení, dovezená z třetí země nebo chystající se opustit vodní cesty, zmíněná v § 37b, písm. a), b) nebo c), mohou být uvedena do provozu pod podmínkou (pravidlo „staré za nové“), že vlastník plavidla, které má být uvedeno do provozu :*

- buď sešrotoval nosnost v souladu s poměrem mezi starou a novou nosností stanovenou Komisí, aniž by obdržel šrotovací prémii,*
- nebo zaplatí do fondu zahrnujícího nové plavidlo nebo do fondu zvoleného vlastníkem plavidla příspěvek založený na výše uvedeném poměru nebo, jestliže vlastník sešrotuje nosnost menší než je požadováno výše uvedeným poměrem, zaplatí rozdíl mezi nosností nového plavidla a nosností sešrotovanou.*

2. *Poměr je na různých úrovních pro různé sektory trhu, tj. pro dopravce suchého nákladu, tanková plavidla a tlačná plavidla v závazných předpisech Fondu.*

3. *Vlastník plavidla má možnost volby mezi zaplacením zvláštního příspěvku a sešrotováním staré nosnosti:*

- *bud' v době, kdy je dána závazná objednávka stavby nového plavidla nebo v době podání žádosti o jeho dovoz, pokud je plavidlo uvedeno do provozu dvanáct měsíců poté,*
- *nebo v době, kdy je nové nebo dovezené plavidlo uvedeno do provozu.*

Volba doby musí být oznámena při objednávce stavby plavidla nebo podání žádosti o jeho dovoz.

Plavidlo nabídnuté ke šrotování jako kompenzující nosnost musí být sešrotováno před uvedením nového plavidla do provozu.

Vlastníci plavidel, která mají být uvedena do provozu a mají vyšší nosnost než činí nosnost nezbytně sešrotovaná, nedostanou žádnou finanční náhradu za tento přebytek.

4. *V případě tlačných plavidel je koncepce „nosnosti“ nahrazována koncepcí „pohonná síla“.*

5. *Podmínky stanovené v odstavci 1 se rovněž vztahují na nárůsty kapacity vyplývající z prodloužení plavidla nebo nahrazení motorů tlačného člunu.*

6. *Po konzultaci s členskými státy a organizacemi zastupujícími na úrovni Společenství vnitrozemskou vodní dopravu může Komise vyjmout specializovaná plavidla z působnosti odstavce 1.*

Specializovaná plavidla musí být speciálně a technicky konstruovaná k přepravě jednoho druhu zboží a technicky nevhodná k přepravě jiných věcí, musí být nemožné přepravovat tento jediný druh zboží v plavidlech bez speciálních technických zařízení a vlastníci plavidel se musí písemně zavázat, že žádné ostatní věci nebudou přepravovány jejich plavidly do té doby, dokud platí pravidlo „staré za nové“.

Důvodem požadavku bylo, že dikce zákona 118/2004 je v rozporu s NR 718/99.

Z podkladů EU je patrné, že je povinnost zřídit „Fond“ nikoliv „účet“ a že příspěvky do něj jsou i jiné, než příspěvky rejdařů při navyšování flotily, jako např. strukturální fondy.

V návrhu MD se navíc objevuje formulace, že se jedná o prostředky státu a naprosto chybí požadavek EU, že součástí správy fondu je organizace zastupující dopravce.

V návrhu MD vůbec chybí požadavek EU, jak tento fond může být použit.

Nikde není předepsáno, že o rozhodování použití může rozhodovat pouze MD.

Pokud by byly zohledněny připomínky SPD ČR, SVD, byl by v rámci zákona 114/95 Sb. technický nástroj na poskytnutí kompenzace za deformované tržní prostředí. Dnešní znění zák. 118/2004 Sb. nic neřeší, pouze jeho vymáhání bude představovat neproduktivní administrativní zátěž jak pro MD, tak hlavně pro rejdaře.

7. Návrh základních tezí rozvoje oboru vodní dopravy v ČR

7.1. Hodnocení vývoje přeprav „českého“ zboží vodní dopravou po úpravě Labe

Z uvedených údajů v 4.1.2. plyne, že reálný potenciál přepravy zboží vnitrozemskou vodní dopravou ve IV. TEK v roce 2015 je 4,5 mil.tun/rok. Proto lze souhlasit s základní úrovní prognózovaného ročního přepravního objemu zboží přes říční pohraniční přechod Hřensko v roce 2010 na 2,8 mil.tun/rok, a v roce 2015 na 3,1 mil.tun/rok, které jsou závislé na realizaci úprav Labe v SRN s reálným dokončením v r. 2006 a podmiňujícím v ČR do r. 2010. Proto podmínkou *sine qua non* je především úprava Labe v úseku Střekov – Hřensko.

Velký vliv na nárůst přeprav vodní dopravy na Labi, tj. na přepravní potenciál vnitrozemské vodní dopravy do roku 2015 (3,1 mil.tun), bude mít prodloužení labské vodní cesty do vybudovaného nového koncového přístavu Pardubice. Ten umožní zvýšit přepravní potenciál vnitrozemské vodní dopravy jak svým vybavením a polohou ve východních Čechách, tak

rozšířením výhodné přepravně-tarifní obsluhy východních a jihovýchodních oblastí ČR s velkými zdroji a cíli přeprav v západních a severozápadních regionech EU. Jedná se zejména o jižní Moravu a východní Čechy v segmentu „agrární produkty“ a severní Moravu v segmentu „železo, ocel, pevná paliva, hutní výrobky“. Z rozboru dosavadních přeprav zboží po železnici přes PPS Děčín lze odhadovat přínos přístavu Pardubice pro převod dováženého a vyváženého zboží z železniční na kombinovanou dopravu železnice/voda na nejméně 550 tis.tun/rok. Dokončení alespoň 1. etapy výstavby přístavu Pardubice je zárukou naplnění prognózovaného přepravního objemu 2,8 mil.tun/rok v roce 2010.

Podle studie pro ŘVC a MD ČR z 11..2003, která byla také podkladem pro tuto část návrhu, je nesporné, že (1) zboží pro Labe existuje v dostatečném přepravním potenciálu a (2), že současný odchod přepravců z vodní dopravy na Labi je vynucený jeho nezabezpečenou celoroční splavností. Toto plně platí dodnes od r. 1999, kdy začala dekáda hydrologicky anomálního období nízkých průtoků v Labi a tato je také podpořena globálním snížením meteorologicko-hydrologických úhrnů srážek v evropském klimatickém pásmu. Rozhodující pro další závěry jsou údaje roku 1999 (viz Tab. 1). V 1. pololetí 1999 bylo rejdařům nabídnuto k přepravě po Labi 936 tis.tun zboží. Z tohoto nabídnutého přepravního objemu bylo skutečně přepraveno (všemi rejdaři) 877 tis.tun. Nabídka pro 2. pololetí 1999 byla ještě vyšší – 992 tis.tun. Ještě v červenci 1999 umožnil průměrný ponor 186 cm přepravit v tomto měsíci 116 tis.tun zboží. Následující pokles průměrných vodních stavů v srpnu 1999 na pouhých 151 cm snížil skutečný přepravní objem měsíce srpna 1999 na 88 tis.tun. Od 16. září 1999 až do 30. ledna 2000 zastavili rejdaři (formálně) plavební provoz, a s ohledem na své stálé zákazníky přepravovali i v období nízkých vodních stavů na Labi s ponory okolo 100 cm až 100 tis.tun měsíčně. Výsledkem přeprav v roce 1999 (díky ochotě rejdařů nést ztrátu z rejdařské činnosti při ponorech kolem 100 cm jako vklad pro udržení zákazníků přepravujících po Labi i v dalších letech) bylo, že z původní nabídky k přepravě ve výši 1,9 mil.tun zboží bylo skutečně přepraveno pouze 1,3 mil.tun zboží. V následujícím roce 2000 z nabídky zboží ve výši 1,4 mil.tun bylo celkem přepraveno pouze 1,1 mil.tun i přesto, že nedostatečná splavnost ve 2. pololetí 2000 opět významně omezila přepravu po Labi. Z nabídnutého přepravního objemu po Labi na 1. pololetí 2000 ve výši 0,7 mil.tun rejdaři přepravili celý nabídnutý objem, tzn. 0,7 mil.tun. Ze stejné nabídky (0,7 mil.tun) na 2. pololetí ale rejdaři přepravili pouze 0,4 mil.tun (opět ale díky již zmíněné ochotě nést ztráty z rejdařské činnosti při ponorech kolem 100 cm). Obdobný důsledek nízkých vodních stavů na Labi a tím i snižující se objemy nasmlouvaného zboží k přepravě po vodě se opakuje i v letech 2001 až 2004, jak je zřejmé z údajů

Předpokládané zvýšení výkonů vodní dopravy do roku 2010 má vazbu na Labe a Vltavu a vyplývá z přímého kontaktu obou řek s průmyslovými závody a průmyslovými městskými aglomeracemi i s novými aktivitami všech krajů ČR a jejich regionů a vychází z jejich nových podnikatelských záměrů a uspořádání při obsluze regionů, z rozvoje přístavů Lovosice, Pardubice a přístavu Praha-Radotín, ze vzniku průmyslových zón a logistických regionálních center i nových vazeb na regionální a závodové přístavy.

V současné době je IV. transevropským koridorem přes státní hranici ČR/SRN přepravováno ročně asi 15,3 mil.tun zboží, přičemž podíly jednotlivých dopravních oborů (železnice:silnice:voda) jsou 5,6/8,4/1,3 mil.tun/rok. Předpokládaný přepravní objem exportu a importu v tomto koridoru v roce 2010 je asi 23 mil. tun s podílem železnice/silnice/voda = 9,5/11/2,8 mil.tun/rok.

Nárůst přeprav vodní dopravy do roku 2015 v exportu a importu včetně tranzitní kombinované dopravy bude generovat jen labský koridor. Předpokládaný přepravní objem vnitrozemské vodní dopravy ve IV. transevropském koridoru je až 4,5 mil.tun/rok z celkového objemu asi 28 mil.tun/rok.

Zlepšení rozvoje dopravní infrastruktury vodní dopravy ČR se proto musí v první řadě zaměřit na modernizaci a dobudování labské a vltavské vodní cesty tak, aby Labe zajišťovalo napojení levné vodní dopravy na evropské a zámořské trhy. Proto Dopravní politika ČR musí

vyvíjet tlak na zlepšení plavebních poměrů na regulovaném Labi v ČR a SRN, tj. srovnání plavebních ponorů a podmínek českých plavebních úseků a německých úseků po Magdeburg.

Předložené rozvojové záměry EU a ČR respektují potřebu modernizovat labskou vodní cestu pro bezpečnou celoroční plavbu a zvýšit přepravní využívání vodní dopravy celkovou intenzifikací a zefektivněním činnosti celého oboru. Východiskem je zásada, že dopravní politika ČR i pro období 2005 až 2015 je založena na propojení a integraci s evropskou dopravní politikou.

Pro prognózovaný přepravní objem 3,1 mil.tun/rok, což znamená zvýšení přepravních požadavků o 50%, bude třeba (za předpokladu zlepšené splavnosti Labe v Německu i na českém úseku Střekov – Hřensko) postavit kolem 75 nových MNL. Tento počet ale nezahrnuje obnovu lodního parku. Je také zřejmé, že zvýšení počtu provozovaných plavidel vyžaduje také zvýšení počtu kvalifikovaných plavců. Tento návrh předpokládá, že postupně budou vyřazována plavidla MNL 73xx, MNL Děčín i MNL Labe, a tlačné remorkéry včetně tlačných člunů. Tento návrh nezahrnuje potřeby přepravy zboží po vodě ve vnitrostátních relacích, které bude možné uspokojit vzhledem k převládající přepravě stavebních materiálů zejména staršími soupravami TR/TC.

Pro prognózovaný přepravní objem 3,1 mil.tun/rok, což znamená zvýšení přepravních požadavků o 50%, by bylo třeba (za předpokladu zlepšené splavnosti Labe v Německu i na českém úseku Střekov – Hřensko) postavit kolem 75 nových MNL. Tento počet ale nezahrnuje obnovu lodního parku. Je také zřejmé, že zvýšení počtu provozovaných plavidel vyžaduje zvýšení počtu kvalifikovaných plavců o 200 až 300.

Předložené rozvojové záměry se týkají:

- Ø potenciálního objemu přeprav v exportu a v importu;
- Ø rozvoje infrastruktury vodní dopravy (návrh vychází z dokumentu „Harmonogram a finanční zajištění realizace Návrhu rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010“);
- Ø rozvoje lodního parku;
- Ø rozvoje přístavů a překladišť;
- Ø rozvoje podnikání a potřeby pracovních sil ve vodní dopravě;
- Ø ekologických a energetických otázek.

Dopravní politika ČR stanovila hlavní směry rozvoje vodní dopravy ČR. Tento předkládaný materiál jej respektuje a rozpracovává jednotlivé oblasti rozvoje celého oboru vodní dopravy na základě prognózy nárůstu přeprav v zájmových regionech IV. a VI. transevropského koridoru .

Rozvoj oboru je zaměřen na technická a provozní hlediska, tak i o technologické a logisticko-telematické řídicí systémy, ale i na rozvoj lodního parku a odbornou přípravu pracovních sil potřebných pro zajištění rozvoje vodní dopravy.

V rámci harmonizace se zeměmi EU je potřebné realizovat všechny základní záměry dopravní politiky České republiky a to i ve vnitrozemské vodní dopravě, aby se i ona stala plnohodnotnou součástí evropského dopravního systému.

7.2.Kompenzace ztrát z nekvalitní vodní cesty

Jak bylo propočteno v 4.2.2.1 a 4.2.2.2. z přehledu EBITDA v závislosti na ponorech a z potřeby odpisů ve výši 9 130,-Kč/den jsou denní náklady 26 000 ,-Kč/den.Při uvážení ROSR 10 % bude rejdář vyžadovat min.EAT ve výši 2 500,-Kč/den,čili tržby ve výši min.28 500,-Kč/den.Toho je možné dosáhnout s ponorem v průměru 168 cm (extrapolace z výše

uvedené tabulky).Z toho vyplývá,že v případě dosažení ročního průměru ponoru 165 cm po dobu 180 dní v roce a145 cm po stejný počet dní,jako je plnosplavnost,bude provozování plavby na Labi se zahraničními přepravami dostatečně podnikatelsky atraktivní.Pokud tyto ponory dosažitelné nejsou,rejdař bude odkázán používat pouze odepsaná plavidla a v okamžiku,kdy náklady na opravy narostou do výše 4 000,-Kč/den,podnikatel v plavbě bude končit.

Do doby zajištění těchto ponorů je potřeba pro plavidla,pohybující se v zahraniční relaci nebo pouze v příhraničním kritickém úseku Labe,zajisti

Státní dotace ke zmírnění ztrát způsobených suchem (do doby výstavby plavebních stupňů) při poklesu ponorů pod 140 cm

Účelové dotace, státní podpory k obnově plavidel,resp.dotaci cca 5 000,-denně v případě zakoupení a provozování nového plavidla

7.3.Potřeba plavebních stupňů na Labi

Z výše uvedeného modelu ekonomické rentability rejdaře při provozu nákladní vodní dopravy za nepříznivých vodních stavů je zřejmý a prokazatelný vliv zajištěného „ekonomického“ ponoru výstavbou plavebních stupňů v Malém Březnu a v Prostředním Žlebu. Jejich existencí budou výrazně eliminovány klimatické faktory způsobující nevyhovující plavební podmínky v kritické části labsko-vltavské vodní cesty mezi Ústím nad Labem a státní hranicí se SRN. Jak již bylo řečeno výše, stavba plavebních stupňů má zajistit ponor 140 cm minimálně 345 dnů v roce a 165 cm po 180 dnů v roce. Přímá úměra mezi vodními stavy, ponorem plavidla a ekonomikou jeho provozu je příčinou, proč se klimatické anomálie výrazně promítají do hospodářské činnosti nejen rejdařů, ale pochopitelně i provozovatelů veřejných přístavů, realizujících spediční a překladní služby.

Neustálé odkládání rozhodnutí vlády o výstavbě a vydání územního rozhodnutí ať již z důvodů odmítavých názorů ekologických aktivistů a ministerstva životního prostředí nebo nedostatků v legislativě způsobuje mimo ztrát výrobních oborů využívajících vodní dopravu, podnikatelů ve vodní dopravě a jejich tuzemských i zahraničních zákazníků i zbytečný nárůst výdajů na průzkumové projekty, studie a další materiály a v neposlední řadě i z důvodu přesunu přeprav zboží na silnici k negativním vlivům ekologickým.

Vodní doprava má podle geografických a hydrologických podmínek jednotlivých zemí v Evropě různý význam, ale všechny hospodářsky vyspělé země, a nejen v Evropě, usilují o vyvážený rozvoj dopravní infrastruktury s ohledem na aktuální i výhledový rozvoj dopravních potřeb státu, event. EU. Česká republika jako vnitrozemský stát s plnou závislostí na vnitrozemských dopravách přes území jiných států má ještě vyšší zájem na rozvoji vnitrozemské vodní dopravy – jako cenového regulátoru dopravního pozemních doprav.

Ve své strategii EU a její jednotlivé země ve svých rozvojových plánech pak evropské země přihlížejí nejen k hospodářskému potenciálu země, přínosu každého druhu dopravy, ale i k negativním stránkám jednotlivých druhů doprav, zejména k ekologické zátěži životního prostředí silniční dopravou. Rostoucí poptávku po dopravě řeší nejen rozvojem infrastruktury, ale i optimalizací ve využívání šetrných dopravních systémů. Kladen je důraz na omezení silniční dopravy a převedení přeprav na železniční, vnitrozemskou a příbřežní vodní dopravu, t.j. na dopravní druhy, které nezatěžují životní prostředí extrémními externími náklady.(Viz.Rozhodnutí a Směrnice Rady a Parlamentu EU)

Proklamované možnosti dlouhodobého provozování našich „labských“ nákladních plavidel v zahraničí v dobách nízkých vodních stavů jsou bohužel velmi omezeny jednak nevhodností „labských“ plavidel pro velké vodní cesty (nedostatečný výkon, chybějící dokormidlovací zařízení, zastaralé vybavení plavidel, nevyhovující technický stav), dále nedostatkem kvalifikovaných kapitánů s patenty mimo tradiční oblasti nasazení (Labe, přilehlé vodní cesty, spodní Rýn). Navíc je velmi obtížné uspět na trhu v konkurenci se zahraničními rejdaři, jejichž velkokapacitní, modernější a rychlejší plavidla daleko lépe

vyžívají parametry místních vodních cest a především vydrží nasazení 24 hodin denně na rozdíl od našich plavidel, která mají i při čtrnáctihodinovém režimu mnohem vyšší správkové procento.

7.4. Možnosti podpory firem a zaměstnanosti v lodní dopravě

Vycházíme z možností, které nabízí Ministerstvo práce a sociálních věcí. Podpora je v podstatě omezena na rozvoj kvalifikačních dovedností a na podporu nových pracovních míst, popř. na zaměstnávání nezaměstnaných.

Proto je nutné zahájit řízení vedoucí k možnosti získání kvalifikace v oboru formou řádného studia. Toto studium by mělo zajistit kvalifikaci v rozsahu bývalého učebního oboru „ lodní mechanik, s doplněním o všeobecné vzdělávací předměty v rozsahu středoškolské osnovy: administrativa, právo, ekonomika a podobně. Profil absolventa by pak byl jak pro člena posádky, tak také pro kvalifikovaného kapitána, podnikatele apod.

Toto studium by bylo na státní škole příbuzného zaměření a ročně by mělo zajistit alespoň 30 absolventů.

2,1) Podpora vzniku nových pracovních míst u rejdařů přes Úřady práce

Pokud se zaměstnavatel chystá zaměstnat nového člena lodní posádky z evidence úřadu práce může získat podporu na jedno nové pracovní místo maximálně ve výši 4-6 násobek průměrné mzdy v národním hospodářství (vyšší částka je pro okresy s vyšší než průměrnou nezaměstnaností). Tato podpora může být poskytnuta i nezaměstnanému uchazeči o zaměstnání na vznik nové živnosti. Podrobněji zákon 435/2004 §113, §118, §119.

Na podporu není právní nárok. Rejdař by měl žádat o podporu příslušný okresní Úřadu práce podle trvalého bydliště zaměstnance před zahájením pracovního poměru. Doporučujeme individuální jednání na každém úřadu práce, neboť jednotlivé okresní úřady práce mají různé systémy projednávání žádostí a různě nastavené výše obvyklé podpory určené zpravidla směrnicí ředitele (Úřad práce v Děčíně poskytuje např. částku 80 000 Kč) .

2,2) Podpora rekvalifikací a zapracování nových zaměstnanců přes Úřady práce

Rozumí se tím rozšíření kvalifikace, získání nových dovedností atp. pro potenciálního zaměstnance evidovaného na Úřadě práce. Podrobněji zákon 435/2004 §108, §109, §110. Vzhledem ke kvalifikačním požadavkům a potřebě praxe je možnost rekvalifikací poměrně obtížná. Největším problémem je uznání rekvalifikačního kurzu Státní plavební správou (SPS), která pro získání potřebného osvědčení pro lodníka 1. třídy potřebuje vzdělání v patřičné škole nebo poměrně dlouhou dobu praxe, jejíž podoba není dostatečně vyjasněna. Podoba praxe k uznání kvalifikace je řešena velmi nešťastně. Teoreticky je možné vyžadovat 6 měsíců plavby v zahraniční, ale praxe na lodi může být také teoreticky v přístavu nebo na uzavřeném vodním toku. Na druhou stranu známe z praxe případy formálního potvrzení praxe známým kapitánem.

Tyto podmínky v podstatě vylučují možnosti uspořádání rekvalifikačního kurzu. Financování praxe z prostředků na rekvalifikace je vzhledem k délce pro Úřad práce finančně náročně, proto bez jasného stanovení pravidel a závazné spolupráce s SPS není v podstatě možné.

2,3) Možnost podpory z Evropské unie prostřednictvím programů ESF

V rámci cílených projektů na zvyšování kvalifikace a zaměstnanosti je možné získat podporu na zaměstnávání lodních posádek. Finančních zdrojů je dostatek je možné očekávat i zájem uchazečů o zaměstnání.

Problémem získání zdrojů je systém podání projektu. Může se do něj přihlásit pouze organizace schopná evropský grant administrovat, realizovat ale také úvěrovat. Zdroje z EU jsou totiž zpravidla poskytovány zpětně až po té, co je patřičná aktivita realizována.

Cílený projekt by umožnil financovat a řešit problém s výběrem lidí, s délkou kurzu, praxí atp. V českých podmínkách je ale otázkou, která instituce by si na sebe tuto odpovědnost byla ochotná vzít.

Návrhy možných opatření v oblasti pracovních sil vychází z možností, které je možné realizovat v Čechách. Předpokládáme s budoucím dalším otevřením trhu práce směrem k západní Evropě.

1) Vznik a rozvoj specializovaných agentur pro zaměstnávání lodních posádek v Čechách

V současné době je možné získat práci v zahraničí individuálně i prostřednictvím zaměstnavatelských agentur. Agentury umožnily rozvoj zaměstnávání českých občanů v západní Evropě. Rozšíření aktivit agentur, popř. vznik nových, s nabídkami krátkodobé práce v Čechách by pomohlo rozvoji trhu práce.

K vzniku podobných agentur se zaměřením na krátkodobé a pružné pracovní úvazky pro český pracovní trh je možné využít zdrojů Evropského sociálního fondu

2) Zavedení specializovaného rekvalifikačního či vzdělávacího programu pro lodní posádky

V případě nedostatku zaměstnanců u českých plavebních firem se nabízí možnost rekvalifikovat nezaměstnané pro plavební profese. Má smysl rozvíjet i další vzdělávání, např. pro plavbu v dalších teritoriích západní Evropy (Rýnská oblast, vodní cesty Francie, Dunaj, atp.). Systém vzdělávání zaměstnanců z lodních posádek má v Čechách velkou tradici, je velká škoda, že se v současné době dále nerozvíjí.

- K zavedení vzdělávacích a rekvalifikačních programů je možné využít zdrojů Evropského sociálního fondu. V případě podpory Svazu zaměstnavatelů v lodní dopravě je možné očekávat zájem o případný projekt na Evropský sociální fond od Strojního a dopravního učiliště v Děčíně popř. od soukromých vzdělávacích firem.

3) Změna systému zaměstnávání lodních posádek

Sezónní charakter práce lodních posádek vede k potřebě k změně systému pracovně-právních vztahů v oboru.

3,1) Rozbor zákoníku práce z pohledu zaměstnávání v lodní dopravě

Detailní právní rozbor možností, jak sezónně zaměstnávat lodní posádky dle možností, které nabízí zákon o zaměstnanosti, zákon o důchodovém zabezpečení a zákoník práce. Je vhodné mít k dispozici návrhy smluv a legálních postupů, jak řešit sezónní nerovnoměrnost ve výkonech plavby.

3,2) Návrhy nových pravidel odměňování zaměstnanců

Je třeba platové podmínky a tarify nastavit na možnost dočasné ztráty pracovního poměru, tak, aby změna byla pro zaměstnance i zaměstnavatele výhodná.

- Do budoucna je, v případě dohody zaměstnance a zaměstnavatele, možné počítat s ukončením pracovního poměru. Pro zaměstnance tím nastává možnost čerpat hmotné zabezpečení ze zdrojů státu (přes Úřady práce) ve výši 50 % čistého příjmu.

Tento systém by ale byl pro zaměstnance výhodný pouze v případě vyšších příjmů v době provozu plavby.

4) Nové posouzení kvalifikačních požadavků zaměstnanců. Jde zejména o upřesnění kvalifikačních požadavků ve vztahu k rekvalifikacím. Vyjasnění pravidel by zlepšilo možnosti a zvýšilo nabídku na trhu práce.

Vazba ke školnímu vzdělání pro nejméně kvalifikované členy posádek, pro lodníky, v podstatě znemožňuje pružné fungování trhu práce.

- Je třeba zadat studii, která by posoudila kvalifikační požadavky z pohledu možnosti rekvalifikací ve srovnatelných zemích EU. Tyto požadavky v souladu s harmonizačními pravidly EU prosadit a zavést do legislativy České republiky. Možná by dokonce stačilo přesnější pravidla zavést do praxe rozhodování Státní plavební správy.

5) Rozvoj systémů zprostředkování práce. V SRN je pro plavce zvykem hledat si práci, popř. jí nabízet na centrálním „plaveckém“ Úřadu práce v Duisburku. Má to tu výhodu, že jsou respektovány specifické požadavky oboru nezávislé na místě trvalého pobytu potenciálních zaměstnanců.

- Je možné požadovat na ministerstvu práce a sociálních věcí ČR zavedení evidence volných míst v oboru a zájemců popř. uchazečů o zaměstnání na jednom z okresních Úřadů práce. Pro tuto aktivitu je třeba na příslušném Úřadu práce vyčlenit minimálně dva zaměstnance na část úvazku s přístupem do systému Eures (Evropská databáze volných míst), popř. s vazbami na podobně zaměřené Úřady práce, popř. pracovní agentury v EU.

8. Závěry a doporučení

8.1. Závěry k úvodní části

Rozhodující ekonomický přínos zlepšené splavnosti Labe není ve zlepšení ekonomických podmínek rejdařské činnosti, ale v přínosech pro přepravce. Jestliže rejdaři dosáhnou v extrémně nepříznivém roce snížení záporného hospodářského výsledku na polovinu při zvýšení počtu plavebních dnů i přepravního objemu také o polovinu, získají přepravci (z každé tuny zboží, přepravené vnitrozemskou vodní dopravou) v průměru asi 500 Kč/tunu díky nižšímu dovoznému vodní dopravě. Úspory v uvedené výši (asi 500 Kč/tunu) již zohledňují slevy ve výši nejméně 20% z tarifní sazby, které drážní dopravci běžně poskytují svým přepravcům. Použijeme-li pro odhad přínosu přepravců údaje roku 1999, mohlo být přepraveno po vodě asi o 0,5 mil.tun/1999 více, což znamená snížení nákladů přepravců asi o 250 mil.Kč/rok. Pokud zlepšení splavnosti Labe umožní zlepšením hospodářských výsledků rejdařské činnosti další existenci české vnitrozemské plavby, sníží tím náklady přepravců při dnes poptávaném přepravním objemu asi 1,7 mil.tun/rok o celkovou částku asi 750 mil.Kč/rok. Pro základní prognózovaný přepravní objem 3,1 mil.tun/2015 dosáhne snížení nákladů přepravců asi 1,5 mld.Kč/rok.

Míra využití přepravního potenciálu 4,5 mil.tun/rok ale nezáleží jen na technických a provozních možnostech a na podmínkách provozování rejdařské činnosti, ale i na akvizičně-obchodní zdatnosti rejdařů a na tom, zdali budou schopni poskytovat zákazníkům kvalitní služby a respektovat jejich potřeby. První podmínka pro „provozování rejdařské činnosti“, zahrnující možnost volného přístupu na evropský trh, tj. získávání přeprav (i zahraničního) zboží na evropských vodních cestách, bude vyjednáváním na základě našeho členství v EU jistě splněna. Další dvě rozhodující podmínky – jednak podpora státu při revitalizaci lodního parku (např. hypotéky včetně příspěvku na úvěry), jednak podpora odborné přípravy plavců rozšířením učňovského a středního školství – na přípravu, projednávání a zavedení teprve čekají. S přihlédnutím k tomu, že splnění těchto doplňujících podmínek umožní využít uvedený přepravní potenciál v celém rozsahu, je prognózovaný přepravní objem na rok 2015 ve výši 3,1 mil.tun/rok velmi racionálním odhadem.

Protože přepravci dopravní službu přímo nakupují, projeví se nižší cena těchto nákupů přímo v jejich hospodářském výsledku a tedy i v daních jako přínos do státního rozpočtu.

8.2. Opatření k nápravě

Uplatnění vodní dopravy v České republice, odpovídající její ekonomické výhodnosti i potencionálnímu přepravnímu zájmu o ni, je závislé na zvýšení její spolehlivosti a tedy, jak vyplývá z uvedeného rozboru, na plnění podmínek týkajících se stavu vodních cest jak je stanoví zákon o vnitrozemské plavbě. Tuto povinnost má zákonem stanovenou Ministerstvo dopravy a příslušný správce vodní cesty a je třeba dosáhnout toho, aby tyto povinnosti byly plněny.

Konkrétně a bez odkladu jde o to, aby:

- Ministerstvo dopravy prosazovalo konkrétní realizaci rozvoje a modernizace vodních cest, zejména dolního Labe
- Povodí Labe,s.p. ve smyslu Dohody AGN zabezpečil na dolním Labi trvale přípustný ponor min. 140 cm a při každé říční úpravě sledoval jeho příslušné zvyšování.Vodohospodářskou manipulací průtoků na zdržích existujících kaskád je toto zabezpečení možné a také bylo v minulosti již praktikováno.

Tato opatření je nutné považovat za zcela zásadní, má-li se nákladní vodní doprava v České republice zachovat s významem, který jí doposud náležel. Jakákoli opatření charakteru ekonomické pomoci, dotace, kompenzace ztrát apod., která by měla zachraňovat plavební podniky před likvidací, budou narážet nutně na problematickou zdůvodnitelnost v situaci volného trhu .

Ekonomickou pomoc, respektive kompenzaci ztrát plavebních podniků v současné době je možné zdůvodnit právě výše uvedeným neplněním zákonných povinností ze strany státu. Je při tom možné vycházet z filosofie, že nezajištěním oprávněně předpokládaného stavu vodní cesty vznikla plavebnímu podniku škoda, kterou požaduje nahradit. Nelze ani vyloučit, že by případný soudní spor v této věci mezi rejdaři a státem dopadl ve prospěch rejdařů.

8.3. Doporučení z hlediska možných programů

Z hlediska co nejefektivnějšího využití finančních prostředků, které bude možno na podporu rozvoje v oblasti vodní dopravy v České republice získat, se jeví používání podpůrných nástrojů typu přímých dotací vhodné jen na financování menších neziskových projektů přispívajících ke zkvalitnění podnikatelského prostředí a usnadnění podnikání v oblasti vodní dopravy a oblastech bezprostředně souvisejících.

Samostatnou a specifickou oblastí zůstanou zřejmě i nadále dotace na úhradu ztrát z důvodů nízkých stavů vody nebo úhrady škod v důsledku povodní.

Pro program na podporu větších převážně investičních projektů, které by měly zásadním způsobem přispět k rozvoji a zvýšení konkurenceschopnosti odvětví, bude vhodnější volit státní nebo cenově zvýhodněné bankovní záruky za dlouhodobé úvěry (se splatností až 10 let), příp. v kombinaci s úrokovými dotacemi usnadňujícími splácení úvěru.

V zájmu dalšího rozvoje vodní dopravy je i vznik a rozvoj dalších menších podnikatelských subjektů a posilování konkurenčního prostředí uvnitř odvětví. Pro tuto oblast podpory by bylo vhodné použít zejména nástroje typu zvýhodněných nebo podřízených úvěrů, případně vytvořit pro tento účel speciální úvěrový obrátkový fond, nejlépe s vícezdrojovým systémem financování.

8.4. Doporučení k Fondu vnitrozemské plavby

Bude vhodné se k zák. 118/2004 Sb. vrátit a vytvořit legislativní rámec pro skutečný Fond vnitrozemské vodní dopravy, který bude moci být naplňován z více zdrojů a použit pro skutečnou podporu plavby.

Objevuje se však právní názor, že možnosti fondu jsou na základě NR 718/99 značně omezené a zároveň zkušenosti rejdařů z ČR jednoznačně ukazují, že legislativní omezení tohoto NR naprosto jinak dopadají na tradiční rejdaře EU, žijící v těchto podmínkách desítky let (předchozí národní podpory, jiná úroveň vodních cest, vybudované obchodní vztahy, stav plavidel), a jinak na rejdaře z nových zemí EU, např. z ČR (neexistující podpory, jiná úroveň vodních cest, plavidla stavěná max. na labskou vodní cestu, technický stav plavidel odpovídající situaci po privatizacích - nedostatek jakéhokoliv kapitálu na obnovu a modernizaci, krátkodobé cíle nových vlastníků, viz privatizace ČSPL).

Pokud by tedy úprava situace „zakotvené v 118/2004 Sb.“ narazila na legislativní omezení, bylo by vhodné nalézt přímou cestu na vytvoření takového Fondu samostatně v rámci jiné právní úpravy, nezávislé na zák. 114/95 Sb., který nemusí být v rozporu s již definovaným „Účtem“, naopak bude umožňovat rozšíření působnosti a tedy bude na rozdíl od

stávající úpravy použitelný. Právě z tohoto důvodu SPD ČR, SVD tuto druhou variantu bude upřednostňovat.

8.5. Doporučení k možnostem zdrojů MD

Nákladní vodní doprava měla v České republice vždy svoje významné místo a předpoklady pro svůj rozvoj založené na její ekologické i ekonomické výhodnosti. Lze konstatovat, že dobré podmínky pro podnikání ve vodní dopravě v České republice jsou i legislativně zakotveny. Současná krize vodní dopravy je způsobena evidentně tím, že ze strany státu nejsou zabezpečovány její zásadní předpoklady deklarované zákonem a týkající se stavu vodocestné infrastruktury.

Nedostatky v plnění zákonných povinností státu je třeba okamžitě odstranit. To je úkol především Ministerstva dopravy, které musí sehrát příslušnou roli i v donucení k řádnému plnění funkce správce vodní cesty podniku Povodí Labe.

Současnou katastrofální situaci dosud významných rejdářů je třeba v nezbytné míře kompenzovat vhodnou ekonomickou pomocí. K této kompenzaci se nabízí úspora, kterou by mohlo Ministerstvo dopravy uplatnit ve státním rozpočtu a která by se týkala výdajů souvisejících s činnostmi Státní plavební správy a organizace Ředitelství vodních cest.

Rozpočtové výdaje Státní plavební správy, přestože výkony vodní dopravy výrazným tempem klesají, rok od roku rostou a jen za posledních pět let se zdvojnásobily na celkem 82 mil.Kč v roce 2003, z toho běžné výdaje byly 54 mil. a investice 28 mil.Kč.

Účelová organizace Ředitelství vodních cest, zřízená v roce 1998, vykazuje v posledních pěti letech neinvestiční výdaje v objemu 6 až 9 mil.Kč, přičemž svojí činností pouze bezdůvodně dubluje působnost správců vodních cest.

Lze předpokládat, že odpovědným vyhodnocením činnosti zmíněných dvou organizací a její racionalizací by mohl státní rozpočet ušetřit řádově desítky mil.Kč ročně.

Nabízí se možnost zjištění rezerv v těchto institucích pomocí tzv.auditů na zjištění „Hodnoty za peníze „ – (VFM – value for money),jak jsou praktikovány v zemích EU i mimo Evropu .Tyto audity od r.1992 narůstají na významu a jejich výskyt se lavinovitě šíří.V některých státech k tomu již vznikly specializované organizace,např.ve Velké Británii NAO – National Audit Office,,ve Švédsku National Audit Bureau,někde se tímto úkolem pověřují nestátní renomované ratingové firmy.

Obsahem těchto auditů je ,jak definuje organizace INTOSAI,patřící do struktur OSN,je zjištění,jak v auditované instituci její výkon je :

- hospodárný – jak jsou opatřovány zdroje pro činnost za minimální náklady
- účinný – jak maximální výkon je dosažen při daných nákladech,resp.jak je dosažena minimální spotřeba zdrojů pro danou úroveň výkonu („ Zda jsou činnosti vykonávány správně“)
- efektivní – jaký mají vykonávané činnosti dopad,dostatečnou působnost: zda jsou dosahovány cíle organizace („ Zda jsou vykonávány správné činnosti“)

Audit se odehrává zpravidla v 6 krocích,kdy se zajišťuje :

1. Přezkoumání systému řízení,řád a postupy – auditor identifikuje příklady poskytované nízké hodnoty za vynaložené finanční prostředky a navrhuje doporučení na zlepšení
2. Procesní audit – zda organizace stanovila cíle a jaký má systém na měření vlastního výkonu

3. Audit politiky organizace – zda politika a programy jsou efektivní, mají očekávaný výsledek a zda jsou přitom hospodárné a účinné
4. Verifikaci zveřejňovaných informací – co je předkládáno veřejnosti ve formě výročních zpráv
5. Porovnání mezi podobnými organizacemi – nalezení tzv. "nejlepší praxe"
6. Audit jakosti – zjišťují se názory a doporučení zákazníků.

Nejenom z Velké Británie, kde má tento typ auditů původ, ale i z ostatních zemí se ukazuje k jak výrazným úsporám a zvýšení efektivity tyto audity vedou.

V ČR se tyto audity již uplatňují ve veřejném sektoru rovněž. Jako příklad může sloužit samotné Ministerstvo financí. K tomuto auditu byla vybrána firma Deloitte Touche, která má za úkol zmapovat současnou situaci na ministerstvu a navrhnout do léta příštího roku změny, které povedou k vyšší efektivitě a účinnosti práce. Podobný audit již proběhl na Slovenském ministerstvu financí, kde bylo zjištěno 20 % nákladů vynaložených neefektivně a rovněž každý pátý člověk byl propuštěn vyřazením nic nepřinášející práce.

Mezi firmy, které zajišťují tyto audity patří poradenské a certifikační firmy mezinárodního charakteru, mimo již zmíněné např. BDO-SKMS, Price WaterhouseCoopers, Logica CMG a i v lodním oboru působící GL-Company Rating. Pokud by platily výsledky z ostatních institucí státní správy, nechala by se očekávat rezerva u SPS a ŘVC ve výši celkem min. 20 až 38 mil. Kč podle posouzení současné investiční vybavenosti.

8.6. Doporučení v oblasti pracovních sil

V oblasti lidských zdrojů je Česká republika zdrojovou zemí pro rejdářské firmy v západní Evropě. Nabídka práce v zahraničí vytváří konkurenci českému trhu práce. Jde o proces, který se nedá administrativně omezit, zaměstnavatelé s touto možností musí ve svých strategiích počítat.

Je poměrně obtížné hledat dostatečné zdroje na podporu mezd u plavebních firem, pokud se cena práce postupně přibližuje úrovni hodnoty v EU.

Je možné očekávat, že kvalifikovaní zaměstnanci s praxí budou i nadále směřovat za prací do západní Evropy. Bez provedení potřebných změn v odměňování posádek bude kvalita zaměstnanců na českých plavidlech výrazně horší než u konkurence, což přirozeně nese s sebou důsledky v kvalitě dopravního procesu a v péči o lodě.

Český trh práce lodní dopravě je v porovnání se zahraničím málo pružný, což je v přímém rozporu s nevyrovnaností výkonů, vodních stavů a vytížení posádek plavidel. Už v současnosti vede tato disproporce k nižší sociální stabilizaci v oboru.

Kvalifikační předpoklady pro práci v oboru výrazně omezují používání rekvalifikačních pro získávání nových zaměstnanců

Navržená opatření jsou směřována k přiblížení pracovního trhu v České republice situaci v západní Evropě. Zaměstnavatelům můžeme pomoci pouze tehdy pokud bude nabídka na českém trhu práce dostatečná. Je třeba se smířit s tím, že jejich rolí je ve velké míře příprava zaměstnanců na možnost pracovat za lepších podmínek u konkurenčních zaměstnavatelů v západní Evropě.

Očekáváme, že zájem o práci v lodní dopravě vzhledem k nabídce v zahraničí bude dlouhodobý. Naší snahou by mělo být ho uspokojovat zjednodušením přístupu na trh práce v oboru.

8.7. Doporučení k ostatním podporám podnikání v plavbě

Jednou z cest, jak přispět ke zvyšování přepravovaného množství v plavbě, především ve vnitrostátních relacích, je fungování státní agentury, zřízené za účelem „Zvyšovat využití vnitrozemských vodních cest a přechod přepravovaného zboží na vodní cestu“.

O existenci těchto kanceláří zřízených státem téměř v každé zemi EU a o jejich pracovní náplni přednášeli zástupci těchto kanceláří na semináři 14.11.2003 v Praze, který pořádala kancelář technické pomoci EU (TALEX) pod názvem „ Podpora vnitrozemské vodní dopravy“.

Tyto agentury mají min. počet zaměstnanců, cca 3 v každé zemi, kteří jsou především odborníky v marketingu. Jejich úkolem především je :

- navrhovat marketingová opatření , zvyšování a popularizace atraktivnosti vnitrozemské plavby pro průmysl
- tvorba dopravní politiky
- rozvoj tržních příležitostí
- navrhovat programy investiční podpory
- navrhovat programy na rozvoj lidských zdrojů a podnikatelských činností
- navrhovat finanční iniciativy na podporu intermodálních přeprav
- projednávání dostupnosti překladních kapacit
- navrhovat opatření na spolehlivost a flexibilitu plavby
- navrhovat inovace ve smyslu intermodality, informačních technologií a efektivnosti k nákladům
- reklamní a propagační akce
- zajišťování programu na budování přístavních zdí – 80 % dotace státu.

Podle zkušenosti ze zemí, kde tyto agentury působí se ukazuje, jak silný vliv může mít stát jejich prostřednictvím na realizaci politiky v dělbě přepravní práce mezi jednotlivými druhy doprav. Navíc jsou tyto kanceláře jednotlivých zemí sdružené do organizace INE (Inland Navigation Europe), kde je možné jednotlivé akce a postupy koordinovat na mezinárodní úrovni.

V ČR takováto agentura zřízena není a INE nemá v ČR partnera pro koordinaci politiky, která by byla v zájmu čs. rejdářů. SPD ČR SVD se již dříve vyslovil k potřebě takovouto agenturu zřídit.

8.8.Celkový návrh realizace záměru na změnu prostředí podnikání v plavbě

Závěry zprávy lze shrnout do dalšího postupu zajištění revitalizace, na které se musí podílet a v dalších akcích angažovat Ministerstvo dopravy. Řešitelé doporučují, aby MD zpracovalo a zajistilo projednání v rámci porady ministra dopravy návrh na usnesení vlády ČR v následující podobě:

VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY

Návrh

USNESENÍ

Vlády české republiky

Ze dneč.....

k revitalizaci vnitrozemské plavby v České republice

V l á d a

I. bere na vědomí

a) materiál „Revitalizační program vnitrozemské plavby v České republice“

b) situaci ve vnitrozemské vodní dopravě jako důsledek neplnění úlohy státu v poskytnutí srovnatelného podnikatelského prostředí k ostatním druhům doprav, a to dopravní cesty

II. ukládá

1. ministru dopravy ve spolupráci s ministrem životního prostředí a ministrem zemědělství

a) urychlit realizaci staveb ke zlepšení plavebních podmínek na „ dolním Labi“ a vládu pravidelně informovat o stavu prací, vždy ke konci kalendářního pololetí.

b) dokončit přípravu a realizovat stavby v úseku vodní cesty Chvaletice – Pardubice a dokončit tak splavnění Labe do Pardubic, zajistit parametry kanalisované vodní cesty labsko – vltavské na ponor 2,20 m , odstranit plavebně obtížná místa na Vltavě (úžina Chvatěruby, úžina Ouholice, úžina Strnady- Vrané) a zajistit tak bezpečnou a plynulou plavbu na vltavské vodní cestě.

2. ministru dopravy

a) do doby zprovoznění labské vodní cesty na parametry podle smlouvy AGN

- ve smyslu usnesení vlády č....i nadále kompenzovat ztráty z provozu plavidel projíždějících ve svých relacích kritický úsek labské vodní cesty z důvodu nezajištění konkurence schopné dopravní cesty v případě ponorů pod 140 cm

- provozovatelům nových a modernizovaných plavidel pod vlajkou ČR, projíždějících ve svých relacích kritický úsek labské vodní cesty, poskytovat příspěvek na den a plavidlo na částečné krytí odpisů těchto plavidel z Fondu vnitrozemské plavby

- kompenzovat ztráty výrobcům lodí při nemožnosti transportu a předání hotových lodí zákazníkům, z důvodu plavební nedostatečnosti

b) ve spolupráci s ministrem průmyslu a obchodu a ČMZRB navrhnout a vyhlásit systém podpory podnikání v plavbě, zaměřený na státní a cenově zvýhodněné záruky za dlouhodobé

úvěry v kombinaci s úrokovými dotacemi a pro podporu podnikatelů v plavbě vytvořit speciální úvěrový obrátkový fond

c) **upravit** zákon 118/2004 Sb. V Části VII **nebo jinou legislativní úpravou** zřídit Fond vnitrozemské plavby na kompenzaci ztrát z nejakostní vodní cesty, modernizaci stávajících plavidel a podporu financování nákladů provozování nových plavidel a pro financování Fondu zajistit zdroje z rozpočtu MD ČR, případně ostatních

d) zajistit Personální audit účinnosti vynakládaných prostředků na státní správu v oboru plavby za účelem nalezení úspor v rozpočtu MD k použití na podporu plavby

e) zřídit agenturu na podporu zvyšování využití vnitrozemských vodních cest a přechod přepravovaného zboží na vodní cestu a zajistit tuto činnost z rozpočtu MD

3. ministru dopravy a ministru práce a sociálních věcí

a) navrhnout a realizovat program na rekvalifikaci a vzdělávání lodních posádek, úpravu systému zaměstnávání v plavbě a rozvoj agentur pro zaměstnávání lodních posádek

b) Úřad práce v Děčíně vybavit jako centrální úřad práce ČR pro zaměstnávání v plavbě

Toto navržené usnesení vlády představuje základní podmínku pro zachování vnitrozemské plavby jako nedílnou součást dopravního systému.

Odmítání nebo odsouvání řešení těchto podmínek bude situací a hlavně nejistotou o budoucnosti, zda podnikání ve vnitrozemské plavbě bude mít v ČR vůbec smysl, zhoršovat. Je jenom logické, že SPD ČR, SVD požaduje jednoznačné stanovisko na úrovni politického rozhodnutí, zda bude stát vnitrozemskou plavbu chápat jako nezastupitelný druh dopravy a vytvářením srovnatelných podmínek s EU a ostatními druhy dopravy podporovat, či ne. V negativním případě musí MD ČR vypracovat a SPD ČR předložit útlumový program na zmírnění dopadu útlumu odvětví včetně potřebné státní správy.

Žádné rozhodnutí, či vyhýbání se tomuto rozhodnutí, je pro podnikatele v plavbě nepřijatelné a povede ke zbytečnému rozkolu státní správy a podnikatelské sféry.

6. Reference

- (1) Dopravní ročenka ČR 2003;
- (2) ČPVŠ, Program podpory rozvoje vodní dopravy v České republice do roku 2010 (květen 2002);
- (3) Ptáček, Aktualisace prognosy vývoje přepravy zboží vnitrozemskou vodní dopravou (listopad 2003);
- (4) Ptáček, Vývoj přepravy zboží vnitrozemskou vodní dopravou (říjen 2004);
- (5) Ptáček, Hodnocení provozních a ekonomických výsledků přepravy zboží v dovozu a vývozu po Labi v roce 1999 (březen 2003);
- (6) Horyna, Možnosti financování obnovy lodního parku na Labi (duben 2002);
- (7) Zlepšování splavnosti Labe v úseku Střeliv – st. hranice (práce 1994 -2004);
- (8) Modelový výzkum plavebních stupňů P. Žleb a M. Březno, plavební podmínky (spolupráce 1999-2003)
- (9) plavební ročenky
- (10) www.spspraha.cz
- (11) Bílá kniha – Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout, Nadatour 2001
- (12) databáze firem a uchazečů o zaměstnání Úřadu práce Děčín
- (13) zákon o zaměstnanosti 435/2004 Sb.
- (14) Učební texty pro MBA- Internal and External Finance ,Open University v Milton Keynes, UK
- (15) Článek „Sobotka vybral poradce pro audit na úřadě“, Hospodářské noviny 12.- 14.11.2004
- (16) E-mail od INE - Karin De Schepper
- (17) PINE Prospekt of inland navigation within the Enlarged Europe