

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE

FAKULTA MEZINÁRODNÍCH VZTAHŮ

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2012

Bc. Martin Sekan

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE

Fakulta mezinárodních vztahů

Hlavní specializace: Mezinárodní obchod

Současné trendy multimodální dopravy se zaměřením na EU

Diplomová práce

Vypracoval: Bc. Martin Sekan

Vedoucí diplomové práce: doc. PaedDr. Milan Vošta, Ph.D.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Současné trendy multimodální dopravy se zaměřením na EU“ vypracoval samostatně. Veškerou použitou literaturu a podkladové materiály uvádím v příloženém seznamu literatury.

V Praze dne 14. prosince 2012

Podpis

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucímu své diplomové práce panu doc. PaedDr. Milanu Voštovi, Ph.D. za vedení mé diplomové práce, vstřícný přístup, podporu během konzultací a za cenné připomínky k práci.

Obsah

Obsah	i
Seznam grafů, tabulek a obrázků	iii
Seznam zkratk	iv
Úvod.....	1
1. Teoretické vymezení dopravy, multimodální a kombinovaná doprava.....	4
1.1. Teoretické vymezení dopravy	4
1.2. Multimodální a kombinovaná doprava	5
1.2.1. Články multimodálního přepravního systému	7
1.2.2. Multimodal Transport Operators	7
1.2.3. Intermodální přepravní jednotky.....	8
1.2.4. Evropské přístavy.....	12
1.2.5. Vnitrozemské terminály	13
2. Evropská unie a multimodální doprava	14
2.1. Společná dopravní politika.....	14
2.2. Transevropská dopravní síť	18
2.2.1. Financování transevropské dopravní sítě.....	25
3. Vybrané TEN-T prioritní projekty	38
3.1. Prioritní projekt č. 23	38
3.2. Prioritní projekt č. 16	40
3.3. Prioritní projekty č. 18 a č. 30.....	44
3.4. Prioritní projekt č. 21	47
3.5. Prioritní projekt č.27	50
3.6. Překážky v plné realizaci projektů	52
4. Perspektivy kontinentální kombinované dopravy.....	53

4.1. Benefity kontinentální kombinované dopravy	53
4.2. Multimodální operátoři ve střední a východní Evropě	55
4.2.1. Bohemiakombi	57
4.2.2. Evropská kontinentální kombinovaná doprava.....	61
Závěr	64
Seznam použité literatury.....	68
Seznam článků a elektronických zdrojů.....	68
Přílohy	73

Seznam grafů, tabulek a obrázků

GRAF 1 – ROZDĚLENÍ PRIORITYNÍCH PROJEKTŮ PODLE DOPRAVNÍCH OBORŮ	22
GRAF 2 - FINANČNÍ PROSTŘEDKY PŘIDĚLENÉ NA JEDNOTLIVÉ DOPRAVNÍ OBORY (V MIL. EUR)	28
GRAF 3 – PODÍL JEDNOTLIVÝCH DOPRAVNÍCH OBORŮ NA VŠECH TEN-T PROJEKTECH	29
GRAF 4 – PODÍL PRIORITYNÍCH PROJEKTŮ NA ROZPOČTU TEN-T	30
GRAF 6 – POMĚR TUZEMSKÝCH DOPRAVCŮ NA PŘEPRAVĚ NÁVĚSŮ MEZI ČR A NĚMECKEM.....	59
TABULKA 1 – NEJVĚTŠÍ KONTEJNEROVÉ PŘÍSTAVY SVĚTA (2012).....	13
TABULKA 2 – ROZDĚLENÍ PRÁVOMOCÍ MEZI EVROPSKOU KOMISÍ A VÝKONNOU AGENTUROU TRANSEVROPSKÉ DOPRAVNÍ SÍTĚ	21
TABULKA 3 - PŘEHLED VÝDAJŮ NA TRANSEVROPSKÉ DOPRAVNÍ SÍTĚ V OBDOBÍ 1996 – 2013 (V MLD. EUR)	26
TABULKA 4 – PŘEHLED NÁKLADŮ NA PRIORITYNÍ PROJEKTY VYJMA PROJEKTU GALILEO (V MLD. EUR)	26
OBRÁZEK 2 –MAPA PRIORITYNÍHO PROJEKTU Č. 16	43
OBRÁZEK 3 – MAPA PRIORITYNÍHO PROJEKTU Č. 18	45
OBRÁZEK 4 – MAPA PRIORITYNÍHO PROJEKTU Č. 27	51
OBRÁZEK 5 – TŘÍÚROVNĚVÝ PŘEPRAVNÍ SYSTÉM SPOLEČNOSTI BOHEMIAKOMBI.....	61

Seznam zkratek

AETR	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě; Accord européen sûr les transports routiers
DG MOVE	Generální ředitelství Mobilita a doprava; Directorate-General Mobility and Transport
EBRD	Evropská banka pro obnovu a rozvoj; European Bank for Reconstruction and Development
EHS	Evropské hospodářské společenství
EIB	Evropská investiční banka; European Investment Bank
ERDF	Evropský fond regionálního rozvoje; European Regional Development Fund
ERTMS	Evropský systém řízení železničního provozu; European Railway Traffic Management System
EU	Evropská unie; European Union
HDP	Hrubý domácí produkt
IATA	Mezinárodní asociace leteckých dopravců; International Air Transport Association
ICC	Mezinárodní obchodní komora; International Chamber of Commerce
ISO	Mezinárodní organizace pro standardizaci; International Organization for Standardization
JASPERS	Společná pomoc při podpoře projektů v evropských regionech; Joint Assistance to Support Projects in European Regions
LGTT	Instrument bankovní záruky pro TEN-T projekty; Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network projects
MTO	Multimodal Transport Operator
OSN	Organizace spojených národů
PP	Prioritní projekt
PPP	Partnerství veřejného a soukromého sektoru; Public Private Partnership
RIS	Říční informační služby; River Information System
SDP	Společná dopravní politika
SESAR	Výzkum řízení letového provozu Jednotného evropského nebe; Single European Sky ATM Research

SFF	Nástroj strukturovaného financování; Structured Finance Facility
TEN	Transevropské síť; Trans-European Network
TEN-T	Transevropská dopravní síť; Trans-European Transport Network
TEN-T EA	Výkonná agentura transevropské dopravní sítě; Trans-European Transport Network Executive Agency
TEU	Twenty-foot equivalent unit
UIC	Mezinárodní železniční unie; International Union of Railways
UIRR	Mezinárodní unie společností kombinované dopravy železnice-silnice, Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route
UNCTAD	Komise OSN o obchodu a rozvoji; United Nations Conference on Trade and Development

Úvod

Význam dopravy pro rozvoj světové ekonomiky je jednoznačně neoddiskutovatelný. Dopravní služby tvoří nedílnou součást stále rostoucího mezinárodního obchodu mezi největšími aktéry světové ekonomiky. Se zvyšujícími se objemy mezinárodního obchodu dochází v globální ekonomice k tlaku na zvýšení kapacit jednotlivých dopravních oborů, zkvalitnění jejich služeb, zrychlení přepravních dob, či zkrácení přepravních vzdáleností. Ačkoli největší část obchodovaného zboží je z globálního hlediska přepravena pomocí námořní dopravy, která bezesporu tvoří páteř většiny přepravních řetězců, rostou i nároky na dopravu vnitrozemskou, která je však často realizovaná pomocí nákladní silniční dopravy, která díky své finanční nenáročnosti a flexibilitě, umožňuje uspokojit požadavky konečných zákazníků.

Objemy nákladní silniční dopravy neustále stoupají nejen v ČR, ale také v ostatních státech Evropské unie. Bohužel tento fakt s sebou nese značné ekologické důsledky, které se znatelně promítají do našeho životního prostředí. Alternativní metodou k silniční nákladní dopravě, je doprava multimodální respektive doprava kombinovaná, která přeložením části nákladu z přetížené silniční sítě ať už na železnici či vnitrozemské vodní cesty, značně této silniční síti ulehčuje její provozuschopnost, a redukuje tak negativní ekologické dopady.

Evropská unie již řadu let klade důraz na rozvoj kvalitní dopravní sítě, která je důležitá jak pro hospodářský rozvoj členských států, tak pro zvýšení jejich vzájemné soudružnosti. Proto již od římských smluv je vytvářena Společná dopravní politika Společenství, jejímž hlavním posláním je přispění k dokončení jednotného vnitřního trhu. Pro naplnění tohoto cíle, byl v roce 1993 zakotven v Maastrichtské smlouvě zakotven i projekt jednotné transevropské dopravní sítě.

Projekt transevropských dopravních sítí představuje komplexní řešení vytvoření kvalitní dopravní infrastruktury napříč evropským kontinentem s preferencí využití ekologicky přívětivějších dopravních oborů, a to zejména železnice a vnitrozemských vodních cest. A právě tyto projekty slouží k rozvoji multimodální dopravy v Evropské unii. Rozvoj multimodální dopravy a využívání dopravních oborů šetrných k životnímu prostředí patří mezi současné priority Společné dopravní politiky, jenž je definována v Bílé knize.

Cílem této diplomové práce je analyzovat současný stav multimodální dopravy se zaměřením na Evropskou unii, přiblížit čtenáři aktuální koncept Společné dopravní politiky EU, její hlavní cíle a priority budoucího vývoje. Dále analyzovat vývoj realizace projektu jednotné transevropské dopravní sítě se zaměřením na prioritní projekty podporující rozvoj multimodální dopravy v EU. V závěru práce nastínit potenciál kontinentální kombinované dopravy jako alternativy k multimodální dopravě, vytyčit její aktuální problémy brzdící budoucí rozkvět tohoto nového dopravního oboru.

Práce je rozdělena do čtyř hlavních kapitol. V první kapitole je teoreticky vymezen koncept multimodální a kombinované dopravy, jsou zde popsány jednotlivé články multimodálního přepravního řetězce, problematika kontejnerizace a intermodálních přepravních jednotek, a je zde i zmíněn význam evropských přístavů, jako vstupních do oboru multimodální dopravy.

Ve druhé kapitole je analyzován vývoj Společné dopravní politiky EU, aktuální priority a cíle Evropské komise v oblasti dopravní politiky. Zároveň je zde popsán vývoj projektu TEN-T, jeho současný stav, průběh a stav realizace tohoto komplexního projektu, a dále jsou zde zmíněny hlavní překážky k jeho dokončení. Součástí této kapitoly je detailní přiblížení způsobu alokace prostředků k financování výstavby těchto projektů, podpora ze strany Evropské unie, strukturálních evropských fondů, či jiných alternativních zdrojů financování.

Třetí část této práce se zaměřuje na vybrané prioritní projekty podporující rozvoj multimodální dopravy v EU. Jednotlivé projekty jsou detailně analyzovány, jak z pohledu fáze jejich realizace, jejich hlavních překážek k úplnému dokončení, tak i z pohledu struktury jejich financování. Vybrané projekty se jednak zaměřují na rozvoj železničních koridorů, vnitrozemských vodních cest, či projektu námořních dálnic. Při selekci těchto projektů byl zohledněn jejich impakt jednak na region střední a východní Evropy, jehož je ČR součástí, jednak na nově přistoupivší členské státy EU.

Ve čtvrté kapitole je nastíněn princip kontinentální kombinované dopravy, tzn. dopravy speciálních silničních návěsů po železnici a vzájemné spolupráci silničních a železničních dopravců. Tato alternativní a poměrně nová metoda dopravy zaznamenává v posledních letech značného vzestupu zejména v zemích západní Evropy. V podkapitole je poté detailněji popsána činnost společnosti Bohemiakombi, která doposud jako jediný operátor kontinentální kombinované dopravy působí na území ČR,

a která i přes nedostatečnou infrastrukturu k dynamičtějšímu rozvoji tohoto dopravního oboru zaznamenává rostoucí trend v počtu zapojených silničních dopravců a přepravených intermodálních návěsů.

Chtěl bych poznamenat, že kromě níže uvedené literatury, značná část této práce byla tvořena na základě rozhovoru s jednatelem společnosti Bohemiakombi Vladimírem Fišerem, při exkurzi do Lovosického terminálu, a také jsem čerpal z poznámek z logistické konference Speedchain 2011, na které vystoupili hlavní aktéři spojení s kombinovanou dopravou.

1. Teoretické vymezení dopravy, multimodální a kombinovaná doprava

1.1. Teoretické vymezení dopravy

Terciální sektor globální ekonomiky, jenž je charakterizován vysokou přidanou hodnotou svých výstupů, stále zvyšuje svůj podíl na celkovém světovém hospodářství, a právě doprava a přepravní služby tvoří nedílnou a podstatnou součást tohoto sektoru ekonomiky.

„Doprava je charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií.“¹

Ekonomická dimenze dopravy by se dala charakterizovat jako souhrn faktorů vedoucích k optimálnímu uspořádání prvků dopravy, kdy dochází k uspokojení přepravních nároků a potřeb s optimální spotřebou zdrojů.²

Historický rozvoj dopravy lze rozdělit do čtyř fází, tzv. logistických revolucí, které byly zaznamenány v Evropě od počátku 11. století.

První logistická revoluce zahrnuje časový úsek mezi 11. - 16. stoletím, kdy došlo k rozvoji říční a pobřežní infrastruktury, což umožnilo propojení severní Evropy se středozemní oblastí a to jednak za pomoci řek, tak i příbřežní plavbou po moři. Janov, Benátky či Bergen zaznamenaly v tomto období veliký rozvoj a staly se hospodářskými centry.

Období mezi 16. – 18. stoletím je spojeno s rozvojem námořní plavby, a umožňovalo spojení Evropy s pobřežními oblastmi Afriky, Indie a jihovýchodní Asie. Hospodářská centra se přesunula na pobřeží oceánu, do Londýna, Lisabonu či Antverp.

Třetí období se nachází v úseku mezi pol. 19. století a polovinou 20. století. Nejvýznamnější roli zde hraje železnice, která zaznamenává obrovský rozvoj

¹ NOVÁK, Radek, PERNICA, Petr, SVOBODA, Vladimír, ZELENÝ, Lubomír. *Nákladní doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI, a. s., 2005, s. 25

² NOVÁK, Radek, PERNICA, Petr, SVOBODA, Vladimír, ZELENÝ, Lubomír. *Nákladní doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI, a. s., 2005, s. 26

v infrastruktuře. Zároveň dochází k propojení námořní, říční a železniční infrastruktury jak na evropském území, tak i k napojení severní Ameriky a Evropy. Průmyslová centra byla vzájemně napojena na dlouhé vzdálenosti, což postupně vedlo k úsporám z rozsahu.

Poslední logistickou revoluci zaznamenáváme zhruba od 2. poloviny 20. století, a v podstatě představuje v hrubých rysech současný stav, kdy dopravní infrastruktura je tvořena z více oborů a představuje tak ucelený dopravní komplex. Dominanci v dopravních oborech zaznamenává letecká a silniční doprava, což je způsobeno rostoucími požadavky společnosti na individuální mobilitu.

1.2. Multimodální a kombinovaná doprava

Multimodální dopravou se rozumí přeprava zboží a nákladu využívající alespoň dva dopravní obory.³ Kombinovaná doprava je spojením několika oborů doprav. Nejedná se tudíž o žádný nový dopravní obor, jde pouze o využití stávajících dopravních oborů. Jedná se o druh intermodální dopravy, kde podstatnou část přepravní vzdálenosti připadá dopravě železniční, námořní, říční či letecké, a počáteční svoz a závěrečný rozvoz v místě nakládky popř. vykládky provádí doprava silniční, která je zpravidla nejkratší. Z výše uvedeného je patrné, že multimodální doprava je oborem nadřazeným, který do sebe zahrnuje i kombinovanou dopravu.

Pro správné pochopení této problematiky multimodální dopravy je potřeba si vysvětlit několik základních pojmů:

- Intermodální dopravou se rozumí přeprava jedné přepravní jednotky pomocí několika dopravních oborů, aniž by došlo k manipulaci s jejím obsahem.
- Bimodální doprava se používá jako termín pro intermodální dopravu za použití dvou druhů dopravy, zpravidla dopravy železniční a silniční.⁴

Pro úplnost, či přesnější vymezení kombinované dopravy uvádím příklad definice pojmu kombinovaná doprava. Jedná se o Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, § 2: „*Kombinovaná doprava je systém přepravy*

³ NOVÁK, Radek, PERNICA, Petr, SVOBODA, Vladimír, ZELENÝ, Lubomír. *Nákladní doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI, a. s., 2005, s. 261

⁴ PERNICA, Petr. *Logistika pro 21. století : Supply chain management*. první. Praha : Radix, s. r. o., 2005. s. 889

zboží v jedné a téže přepravní jednotce (ve velkém kontejneru, výměnné nástavbě, odvalovacím kontejneru) nebo silničním vozidle, která při jedné jízdě využije též železniční nebo vodní dopravu.“⁵

Zde je pro zajímavost definice multimodální a kombinované dopravy podle Evropské hospodářské komise OSN: „*Carriage of goods by two or more modes of transport.*” „*Intermodal transport where the major part of the European journey is by rail, inland waterways or sea and any initial/or final legs carried out by road are as short as possible.*”⁶

Multimodální doprava s sebou nese řadu výhod. Jednoznačně hlavním přínosem multimodální dopravy, který zasahuje všechny zúčastněné i nezúčastněné strany, je ekologický aspekt, a tudíž snížení nepříznivého vlivu silniční dopravy na životní prostředí. Podíl silniční dopravy na celkové nákladní dopravě neustále roste, a s tím i spojený nárůst skleníkových plynů. Mezi priority Evropské unie patří právě snížení skleníkových plynů v oblasti dopravy, a to podle tzv. Bílé knihy Komise o 60 % do roku 2050 v porovnání s rokem 1990.⁷

Mezi klíčové výhody multimodální dopravy patří:

- vyšší bezpečnost a ochrana přepravovaného zboží
- vyšší efektivnost a rychlost manipulace
- optimální využití obalů jednotlivých přepravovaných zásilek
- mezinárodní standardizace a unifikace technického vybavení
- snížení přepravních nákladů
- snížení nepříznivých ekologických dopadů dopravy
- snížení kongescí a zvýšení průjezdnosti silniční sítě

⁵ Dostupný z:

http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/_s.155/701?PC_8411_number1=111/1994&PC_8411_p=2&PC_8411_l=111/1994&PC_8411_ps=10#10821

⁶ UN/ECE: Terminology on combined transport. New York, Geneve. 2001. [online]. [cit. 2012-10-05]. Dostupné z: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/term.pdf>

⁷ Bílá kniha : Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje . Brusel : EK, 2011. 31 s. Dostupné z WWW: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:PDF>>

1.2.1. Články multimodálního přepravního systému

Jelikož se jedná o propojení několika dopravních oborů, nezbytnou součástí multimodálního přepravního systému jsou překládková místa neboli terminály, ve kterých dochází k přeložení intermodální přepravní jednotky z jednoho dopravního prostředku na druhý. Tyto terminály jsou situovány především v námořních přístavech, které díky své velikosti a objemy přepraveného zboží představují jakési vstupní brány multimodální dopravy. Ovšem nemenší důležitost představují i vnitrozemské terminály, které zajišťují nejčastěji přechod nákladu ze silnice na železnici, časté jsou také překladiště říční s přechodem na silnici či železnici, nebo nelze zapomínat na typ překlady z dopravy letecké na silniční. Tento poslední typ překlady zásilek zaznamenává v posledních letech značný nárůst díky kompatibilitě leteckých kontejnerů se silničními nákladními prostředky, a umožňuje tak i u tohoto druhu propojení dopravních oborů přepravu na bázi z domu do domu. Funkce terminálů však není omezena pouze jako překládkové místo. Terminály mohou dále sloužit jako skladovací prostory pro přepravní jednotky či místo kompletace a dekompletace zásilek. V terminálech je často také zřízen celní sklad, a tak je zde možno provádět celní řízení a zajišťování celního dluhu. Kompletace a dekompletace zásilek je pak úzce spjata s logistickou technologií hub and spokes, kde logistické centrum v rámci terminálu představuje takzvaný hub, do kterého se svážejí zásilky z celého atrakčního obvodu, dochází k jejich konsolidaci a následné přepravě železniční či leteckou dopravou do dalšího hubu, kde dojde k dekonsolidaci a rozvozu jednotlivých zásilek svým majitelům až do domu.

1.2.2. Multimodal Transport Operators

Každý obor nákladní dopravy má svůj přepravní dokument, jenž slouží jako doklad přepravní smlouvy, na jejímž základě je provedena samotná přeprava nákladu. U silniční nákladní dopravy je to nákladní list CMR, u železniční nákladní dopravy je to nákladní list CIM, u letecké je to IATA air waybill, u námořní dopravy jsou vystavovány konosamenty, které navíc plní funkci cenného papíru a jsou většinou volně obchodovatelné.

Z výše vedeného je patrné, že propojení více oborů nákladní dopravy může být značně komplikované z důvodů odlišnosti přepravních dokumentů a z nich vyplývajících přechodů práv a povinností dopravců a přepraveců.

Proto v multimodální dopravě vystupují ať už zasílatelé, nebo samotní dopravci, jako tzv. MTO - Multimodal Transport Operator, kdy tedy nesou odpovědnost podobu celé přepravy. Jejich význam je zde tedy zcela odlišný od tradičních zasílatelů, kteří, pokud jsou to tzv. čistí zasílatelé, neuplatňující právo vlastního vstupu, nesou odpovědnost pouze za řádné obstarání přepravy, nikoli za její provedení.⁸ Tuto celou přepravu je poté možné provést na jediný přepravní doklad, a tím je FIATA FBL konosament, který je obchodovatelným cenným papírem.⁹ Dochází tak k značnému urychlení celé přepravy a hlavně k jasnému určení odpovědnosti za případně vzniklé škody během přepravy. FIATA FBL představuje významný přepravní dokument v rámci multimodální dopravy. Tento náložný list pro multimodální dopravu byl vypracován Mezinárodní obchodní komorou – ICC ve spolupráci s Komisí OSN pro obchod a rozvoj – UNCTAD a s FIATA.

1.2.3. Intermodální přepravní jednotky

S multimodální a kombinovanou dopravou souvisejí i intermodální přepravní jednotky, ve kterých jsou zboží respektive náklad či zásilky loženy během celé přepravní vzdálenosti. Mezi takovéto intermodální jednotky patří tzv. velké kontejnery, výměnné nástavby a silniční návěsy. V krajním případě doprovázené kombinované dopravy, která se ovšem nyní z ekonomických důvodů téměř nikde v Evropě nevyužívá, lze za intermodální přepravní jednotku označit i celé nákladní automobily či soupravy.

Kontejnery

Přeprava zboží v unifikovaných a standardizovaných kontejnerech představují základní předpoklad pro multimodální dopravu. Historie kontejnerů zasahuje již do počátku 20. století, kdy se první standardizované kontejnery objevily ve Velké Británii.

⁸ NOVÁK, Radek, PERNICA, Petr, SVOBODA, Vladimír, ZELENÝ, Lubomír. *Nákladní doprava a zasílatelství*. Praha: ASPI, a. s., 2005, s. 283

⁹ FIATA – Mezinárodní federace (asociace) zasílatelských svazů

Nicméně k masivnímu rozvoji kontejnerizace přispěla až 2. světová válka, kdy tohoto způsobu přepravy využívala americká armáda k přesunu zbraní z USA do Tichomoří. Mezinárodní organizace pro standardizaci¹⁰ poté na základě rozměrů stanovených americkou armádou pro kontejnery pro vojenské účely stanovila v letech 1968 parametry současných ISO kontejnerů.¹¹

Kontejner tedy představuje přepravní a manipulační jednotku se standardizovanými rozměry, což umožňuje jednodušší a rychlejší překládku mezi odlišnými dopravními prostředky za pomoci unifikované manipulační techniky.

Přeprava pomocí velkých kontejnerů vykazuje úspory v ekonomické oblasti a to díky snížení nákladů na manipulaci, snížení nákladů na obalové materiály, zrychlení přepravy, snížení rizika poškození zásilky a v neposlední řadě v možnosti stohování kontejnerů a to až v 6 vrstvách.

Typy kontejnerů:

Kontejnery řady ISO 1:

ISO 1 D (délka cca 10' - tj. cca 3m)

ISO 1 C (délka cca 20' - tj. cca 6m)

ISO 1 B (délka cca 30' - tj. cca 9m)

ISO 1 A (délka cca 40' - tj. cca 12m)¹²

Nejčastěji používané kontejnery jsou 20' a 40' kontejnery, tedy ISO 1 C a ISO 1 A, které jsou používány jak v kontinentálních, tak i v námořních přepravách. U obou verzí je možno využít i jejich vyšší modifikace, tzv. kontejnery HC – High Cube, které se značí ISO 1 AAA a ISO 1 CCC. Kontejner 1 ISO C odpovídá ve vyjádření objemu přepravy jedné jednotce TEU, tudíž kontejner 1 ISO A odpovídá 2 TEU.¹³

¹⁰ International Organization for Standardization

¹¹ *Shipping Container Housing Guide* [online]. [cit. 2012-10-7]. Standardized Shipping Containers History.

Dostupné z <http://www.shipping-container-housing.com/standardized-shipping-containers.html>.

¹² ČVUT, Fakulta dopravní: Multimodální přepravní systémy. [online]. [cit. 2012-10-05]. Dostupné na: <http://www.fd.cvut.cz/projects/k612x1mp/kps.html>.

¹³ TEU – twenty foot equivalent unit

Druhy kontejnerů:

- universální - kontejner pro všeobecné použití - nejrozšířenější typ, kontejner ISO 1, plně uzavřený kontejner splňující požadavky na vodotěsnost (použití na koberce, oděvy, prádlo, nábytek, dřevo, cukr, konzervy, nápoje, el. zařízení, jízdním kola, automobily)
- kontejner s otevřeným vrchem – opentop – pro skladování sypkých nákladů, kusového zboží, zboží, jež pro svou hmotnost je nutno nakládat vrchem pomocí jeřábů (motory, transformátory)
- plošinový kontejner se sklopnými čely (určen pro skladování tyčoviny, panelů, automobily, zboží nepodléhající povětrnostním vlivům)
- nádržkový kontejner - rozsah pracovní teploty od -30°C do +70°C, objem 20 m³ (pro volně ložený sypký materiál jako je cement, mletý vápenec, vápno, kaolín, kapaliny - oleje, kosmetické přípravky, chemické látky, alkohol)
- chladicí kontejner - určen pro skladování předem zchlazeného nebo zmrazeného zboží podléhající zkáze (potraviny, nápoje, ovoce), používá se buď rozpínací médium, led, suchý led, zkapalněné plyny, mechanické chlazení pomocí kompresoru a absorpční jednotky
- kontejner pro suchý sypký náklad tzv. bulk - určen pro sypké materiály, jež je nutno chránit proti povětrnostním vlivům
- uhelný kontejner pro krátkodobé skladování zrnitých substrátů (uhlí, koks, škvára, písek)

Výměnné nástavby

Další velmi používanou intermodální přepravní jednotkou jsou výměnné nástavby. Obdobně jako u kontejnerů, mají i výměnné nástavby některé prvky a rozměry unifikované. Na rozdíl od kontejnerů jsou určeny hlavně pro vnitrozemskou dopravu a používají se ve více modifikacích. Jde o systém rozšířený pouze v Evropě, především v západní. Uvádí se, že asi 70 % všech silničních prostředků kombinované dopravy zde tvoří právě výměnné nástavby. Hlavní výhodou výměnných nástaveb oproti kontejnerům je jejich větší ložná míra a menší hmotnost při stejných vnějších rozměrech. To je ovšem vykoupeno tím, že je ve většině případů nelze stohovat.

Důležitou vlastností je i možnost manipulovat s nástavbou na silničním nosiči bez potřeby dalších prostředků. Pro tento účel jsou všechny výměnné nástavby vybaveny čtyřmi výsuvnými nohami. Silniční nosič nástaveb nemusí tedy čekat, až dojde k vyložení nebo naložení výměnné nástavby. Tím se dosahuje lepší využití jednotlivých silničních nosičů. Odstavená výměnná nástavba může sloužit i jako určitý vyrovnávací sklad.

Druhy výměnných nástaveb:

- uzavřené – pro všeobecné použití
- nádržkové
- termické
- otevřené (valníkové provedení)¹⁴

Intermodální návěsy

V současnosti nejméně využívanou formou intermodální přepravní jednotky jsou intermodální návěsy. Po kolejích je tak možné přepravovat speciální kamionové návěsy s pevnější konstrukcí i plachtou.¹⁵ Tento způsob kombinované přepravy je však možný pouze v rámci jednoho kontinentu, nicméně jejich význam postupně roste. Je to v podstatě jediný způsob, jak zapojit větší počet silničních dopravců do kombinované dopravy a přesunout tak část své přepravy na železnici. Velkou výhodou intermodálních návěsů je především jejich úzké psychologické napojení na silniční dopravce a tudíž vyššího zapojení silničních dopravců do kombinované dopravy. Rychlost pověšení a odvěšení návěsu díky středovému adaptéru, který zajišťuje rychlou a snadnou manipulaci s návěsy patří mezi hlavní pozitiva těchto intermodálních přepravních jednotek. Další výhodou je manipulovatelných návěsů je vysoká variabilita možností nakládek a typů návěsů, i nižší terminálové náklady než u výměnné nástavby. Velká význam hraje i politická podpora těchto intermodálních návěsů v možnosti vyšší maximální užitné hmotnosti jednoho návěsu provozující kombinovanou dopravu.

¹⁴ PERNICA, Petr. Logistika pro 21. století : Supply chain management. první. Praha : Radix, s. r. o., 2005. s. 877

¹⁵ FIŠER, Vladimír. Přeprava kamionových návěsů po kolejích prudce roste. E15 [online]. 30.09.2011, 1, [cit. 2012-10-05]. Dostupný z WWW: <<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/preprava-kamionovych-navesu-po-kolejich-prudce-roste-704637>>.

V Německu je to například možnost zvýšení celkové hmotnosti jedné soupravy až na 44 tun. Očekávaná je tak expanze těchto návěsů, zejména v Evropě.

Jistým negativem intermodálních návěsů, které by mohlo silniční dopravce rozhodnuvši se pro zapojení do tohoto typu přepravy a přesunutí části své přepravy na železnici, je vyšší cena těchto intermodálních návěsů oproti návěsům klasickým pro silniční dopravu. Tyto intermodální návěsy jsou v průměru o 20 % dražší.

1.2.4. Evropské přístavy

Jak již bylo zmíněno, nejdůležitějším prvkem pro interkontinentální multimodální dopravu jsou bezpochyby evropské přístavy, které vytvářejí jak vstupní bránu pro zboží plovoucí do Evropy, tak bránu výstupní pro zboží určené pro zaoceánské destinace. Přístavy tak představují klíčové logistické uzly. Dlouhodobě se objem přeloženého zboží v evropských přístav neustále zvyšuje, tudíž i nároky na jejich technicko-technologické zapojení do multimodální přepravní sítě.

V rámci přístavů či v jejich bezprostřední blízkosti jsou budovány veřejná logistická centra a překládková místa, která zajišťují propojení odlišných dopravních oborů do komplexu multimodální dopravy. Přístav neboli přístavní terminál tedy představuje ucelený komplex spojující různé ekonomicky samostatné jednotky, ve kterých se spojují i distribuční a logistická centra, dopravní infrastruktura vnitrozemských dopravních oborů, průmyslové zóny a parky. Rychlost a ekonomičnost propojení různých dopravních oborů je založena na vzájemné interoperabilitě mezi nimi.

Mezi největší evropské kontejnerové přístavy patří severomořské přístavy Rotterdam, Hamburk, Antverpy a přístav v Brémách. Následující tabulka slouží k představě, jak velkou úlohu hrají přístavní terminály v Evropě v celosvětovém měřítku. Z tabulky je patrná dominance čínských přístavů, což jen dokazuje celosvětovou poptávku po čínských produktech.

Zajímavostí z evropského pohledu na přepravu kontejnerizovaného zboží je, že v roce 2010 se stalo Španělsko evropskou dominantou v objemu zboží přepraveného za pomoci kontejnerů před Německem, s celkovým objemem 112 mil. tun přepraveného

zboží. Polsko oproti tomu zaznamenalo největší nárůst v objemu přepraveného zboží v kontejnerech díky zvýšenému importu z Číny a exportu zboží do Ruska.¹⁶

Důležitost přístavů, nejen jako jedné z článků multimodálního přepravního řetězce, ale i jako propojených komplexů samostatně fungujících ekonomických jednotek s různými oblastmi ekonomické aktivity dokazuje fakt, že objemy naloženého a vyloženého zboží v přístavech má vliv např. na míru zaměstnanosti v daných regionech přístavů. Jako příklad můžeme uvést přístav v Hamburku, kde je na jeho aktivity navázáno až 150 tisíc pracovních míst v blízkých regionech.¹⁷

Tabulka 1 – Největší kontejnérové přístavy světa (2012)

poradí	název	objem (mil. TEU)	poradí	název	objem (mil. TEU)
1.	Šanghaj	31,74	10.	Rotterdam	11,88
2.	Singapur	29,94	14.	Hamburk	9,04
3.	Hong Kong	24,38	15.	Antverpy	8,66
4.	Shenzhen	22,57	22.	Brémy/Bremerhaven	5,92
5.	Busan	16,17	31.	Valencie	4,3

Zdroj: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>

1.2.5. Vnitrozemské terminály

Nedílnou součástí efektivně fungující multimodální dopravy jsou i vnitrozemské terminály neboli překládková místa. Jak již bylo zmíněno, v těchto terminálech dochází nejčastěji k přeložení zboží ze silnice na železnici, ze silnice na říční dopravu, či ze železnice a říční dopravu. Nedostatek překládkových míst a nedostatečná efektivní vnitrozemská infrastruktura multimodální dopravy představuje v současnosti největší překážku dynamického rozvoje multimodální dopravy. Ovšem řada těchto překládkových míst je zabudována do jednotlivých projektů budujících transevropskou dopravní síť, tzv. TEN-T projektů. Proto o těchto terminálech bude více pojednáno v dalších kapitolách této práce.

¹⁶ *The Netherlands emerged as the largest maritime freight country in the EU* [online]. 2012. [cit. 2012-10-07]. ISBN 1977-0316. Dostupné z: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-12-012/EN/KS-SF-12-012-EN.PDF

¹⁷ Přístav Hamburk se po krizi vrací k růstu. *Dopravní noviny* [online]. 2011, roč. 2011, č. 8 [cit. 2012-10-09]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/namorni-doprava/pristav-hamburk-se-po-krizi-vraci-k-rustu>

2. Evropská unie a multimodální doprava

2.1. Společná dopravní politika

Ekonomický rozvoj Evropské unie je zcela spjat s dopravou a s ní spojenými službami. Pro plně fungující a dynamicky se rozvíjející dopravní trh je potřeba kvalitní infrastruktura napříč celým kontinentem bez úzkých a problémových míst tzv. hrdel dopravní sítě, která jsou způsobena nedostatkem harmonizace a roztržitostí jednotlivých dopravních infrastruktur členských států. Evropská unie pro eliminaci těchto překážek dlouhodobě používá Společnou dopravní politiku EU.

Kořeny SDP byly již zakotveny v Římských smlouvách, které vstoupily v platnost v roce 1958.¹⁸ Od původního konceptu zavádění společných pravidel pro mezinárodní dopravu, zákazu diskriminace přístupu k poskytování služeb spojených s dopravou, či jednotlivých dopravních odvětví, přes liberalizaci dopravních služeb a harmonizaci standardů v dopravě, až k vytvoření komplexního dopravního systému napříč územím Evropského hospodářského prostoru. Bohužel zpočátku tyto koncepty zůstaly pouze v teoretické rovině, a docházelo naopak k upřednostňování národních zájmů států EHS, kdy rozdělovaly prostředky na podporu jednotlivých dopravních oborů, zejména železnice a letecké dopravy.¹⁹

Otevření cesty k přijetí právních předpisů na úrovni Společenství se podařilo až poté, co Evropský parlament podal na Radu žalobu pro nečinnost. Ve svém rozhodnutí ve věci 13/83 ze dne 22. května 1985 Soudní dvůr uložil Radě povinnost jednat v oblasti dopravní politiky. Teprve poté začala evropská dopravní politika opět kráčet vpřed.²⁰ Později Maastrichtská smlouva posílila institucionální, rozpočtové a politické základy pro dopravní politiku Společenství. Již však v roce 1990 přijala Evropská

¹⁸ Smlouva o založení Evropského hospodářského společenství (EHS) a Smlouva o založení Evropského společenství pro atomovou energii (Euratom)

¹⁹ Společná dopravní politika EU. *Bussinesinfo.cz*. [online]. 2011. [cit. 2012-10-22]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/spolecna-dopravni-politika-eu-5163.html#vyvoj>

²⁰ SOAVE, Piero. Dopravní politika: Obecné zásady. In: *Evropský parlament* [online]. 2011. [cit. 2012-10-22]. Dostupné z: http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/cs/FTU_4.6.1.pdf

komise 1. plán rozvoje transevropských dopravních sítí – tzv. TEN-T.²¹ Tento projekt byl poté zakotven v roce 1993 v již zmíněné Maastrichtské smlouvě. Na konferenci v Essenu v roce 1994 bylo určeno prioritních 14 projektů. Tyto projekty byly později prozkoumány z hlediska jejich proveditelnosti a dle rozhodnutí Evropské komise v roce 1996 bylo stanoveno jako datum dokončení všech 14 prioritních projektů rok 2010. V roce 1997 se konala Evropská konference ministrů dopravy v Helsinkách, kde byly navrženy nové panevropské multimodální koridory na územích nových států EU a došlo tak k rozšíření sítě TEN-T. V roce 2004 dochází ke generální revizi seznamu předchozích projektů a zásad financování projektů a původní seznam je rozšířen na nových 30 projektů. K této revizi došlo na základě tzv. Van Miertovy zprávy.²² Expertní skupina představitelů z 15 zemí EU, 12 přistupujících zemí a Evropské investiční banky posoudila přes 100 projektů prosazovaných jednotlivými státy a z nich vybrala 30 nejvíce odpovídajících společné dopravní politice EU navržené v Bílé knize.

Již v roce 1998 byla vydána první Bílá kniha Evropské komise o budoucím vývoji společné dopravní politiky. Klíčovou zásadou tohoto dokumentu bylo otevření dopravního trhu prostřednictvím společného rámce pro zpoplatnění dopravní infrastruktury. V principu šlo o zavedení systému, kdy poplatky za použití dopravní infrastruktury by měly odpovídat nákladům na stupeň znečištění a dalších negativních externalit spojených se všemi druhy dopravy. Toto zpoplatnění mělo zrovnoprávnit dopravní obory a zefektivnit využití dopravní infrastruktury.²³

²¹ Trans-European Network - Transport

²² Van Miertova zpráva: Transevropská síť v roce 2020. [online].[cit. 2012-04-24]. Dostupné na: http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd20_03/miert.pdf

²³ MOCKOVÁ, Denisa. Společná dopravní politika ES a Bílá kniha. In: *Logistickymonitor.sk* [online]. 2008. [cit. 2012-10-22]. ISSN 1336-5851. Dostupné z: <http://www.logistickymonitor.sk/en/images/prispevky/mockova.pdf>

V roce 2001 byl vydán další dokument týkající se společné dopravní politiky, tentokrát Bílá kniha „*Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout*“.²⁴ Jako stěžejné body směřování dopravní politiky byly v této publikaci Evropské komise určeny:

- převedení části přepravovaného zboží ze silnice na žel., námořní a říční dopravu, tedy na dopravní obory s nižším negativním dopadem na životní prostředí
- propojenost národních dopravních systémů
- technické inovace
- podpora stávajících TEN-T projektů

Vedle samotné podpory železniční nákladní dopravy je zde zmíněna i podpora a rozvoj kombinované dopravy, zejména kombinace silniční a železniční dopravy. I další cíle zmíněné v této Bílé knize, a to podpora vnitrozemské vodní dopravy a krátké námořní dopravy, kladou důraz na zintenzivnění využívání multimodální dopravy. Tento program na podporu intermodality mezi dopravními obory byl nazván Marco Polo, jehož roční rozpočet dosahoval výše 30 milionů EUR a jeho časová působnost byla rozprostřena po dobu 4 let.²⁵

Další bílá kniha týkající se dopravní politiky byla vydána v roce 2011, byla to Bílá kniha „*Plán jednotného evropského dopravního prostoru - vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*“.²⁶ V úvodu této knihy je stručně shrnuto doposud zaznamenaného pokroku v oblasti dopravní politiky od vydání poslední bílé knihy. Došlo k značnému otevření trhů v oblasti letecké, silniční a částečně i železniční dopravy. Iniciativa jednotné evropské nebe byla úspěšně zahájena. Transevropské dopravní sítě přispěly k územní celistvosti a výstavbě

²⁴ EVROPSKÁ KOMISE. *Bílá kniha: Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout* [online]. 2001 [cit. 2012-10-22]. ISBN 80-7270-015-4. Dostupné z: <http://edice.cd.cz/edice/DOKES/DOKES01/BILAKNIH.pdf>

²⁵ EVROPSKÁ KOMISE. *Bílá kniha: Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout* [online]. Brusel. 2001. Str. 39. [cit. 2012-10-22]. ISBN 80-7270-015-4. Dostupné z: <http://edice.cd.cz/edice/DOKES/DOKES01/BILAKNIH.pdf>

²⁶ EVROPSKÁ KOMISE. *Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*. [online]. Brusel. 2011. [cit. 2012-10-22]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:PDF>

vysokorychlostních železničních tratí. Mezinárodní vazby byly posíleny a zintenzivnila se spolupráce se subjekty z vně Unie.²⁷

Komise však nadále považuje dopravní systém za neudržitelný, a je třeba pokračovat v nastaveném plánu z předchozích let a zároveň přistoupit k novým opatřením vedoucím k udržitelnosti a harmonizaci dopravy v EU.

Opět je zde zmíněn jako jeden z hlavních problémů, kterými by se dopravní politika EU měla zabývat, sjednocení jednotlivých národních systémů za účelem vybudování jednotného vnitřního trhu. Dalším hlavním bodem dopravní politiky zůstává snížení negativních dopadů dopravy na životní prostředí. To se týká jednak zefektivnění využití dopravní infrastruktury za použití ekologicky méně náročnějších dopravních oborů, ale i technologickým pokrokem a využitím tak čistějších zdrojů energie zejména v silniční dopravě, což přispěje ke snížení závislosti celé EU na ropě. (V roce 2010 dosáhly náklady na dovoz ropy v EU přibližně 210 miliard EUR).²⁸ Dále je zde zmíněna podpora multimodální dopravy, a to nejen v rámci logistických řetězců na dlouhé a střední vzdálenosti, ale v rámci meziměstské a příměstské dopravy. Vše z výše uvedeného by mělo vést k cíli, který Komise v knize vytyčila jako nejstěžejnější a to redukce emisí skleníkových plynů o 60 % do roku 2050.

Následující body by tedy měly tvořit opěrné body pro budoucí vývoj dopravy v EU: zlepšení energetické účinnosti vozidel u všech druhů dopravy, vývoj a využívání udržitelných paliv a pohonných systémů, optimalizace výkonu multimodálních systémů, využívání zdokonalených systémů řízení dopravy a informačních systémů, moderní logistiky a tržních opatření jako např. celkového rozvoje integrovaného evropského železničního trhu, zrušení omezení kaboťáže, odstranění překážek v námořní dopravě na krátké vzdálenosti, nezkreslené stanovování cen atd.²⁹

²⁷ EVROPSKÁ KOMISE. *Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*. [online]. Brusel. 2011. Str. 4. [cit. 2012-10-22]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:PDF>

²⁸ EVROPSKÁ KOMISE. *Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*. [online]. Brusel. 2011. Str. 3. [cit. 2012-10-22]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:PDF>

²⁹ EVROPSKÁ KOMISE. *Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*. [online]. Brusel. 2011. Str. 6. [cit. 2012-10-22]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:PDF>

Co se týče dopravy na střední a krátké vzdálenosti, Komise navrhuje vyšší integraci modálních sítí, vyšší propojení letišť a nádraží a vytvoření tak multimodálních uzlů, vytvoření speciálně vyvinutých nákladních koridorů, optimalizované z hlediska využívání energie a z hlediska emisí, které by minimalizovaly dopad na životní prostředí, účinné propojení mořských přístavů s vnitrozemím za pomoci nevyužívaných vnitrozemských vodních cest.³⁰

Komise taky zmiňuje nutnost změny řešení meziměstské a městské dopravy. Vedle plynulého odstupu od užívání konvenčně poháněných vozidel Komise podporuje vyšší podíl využívání hromadných dopravních prostředků, výstavbu infrastruktury pro jízdu na kole či pěší chůzi. Z hlediska závěrečného rozvozu zásilek přepravovaných na delší vzdálenosti je potřeba lepšího logistického plánování a konsolidace zásilek a omezení tak nejnehospodárnějšího úseku celé přepravy. Dále např. využívání elektrických, vodíkových a hybridních technologií by snížilo emise do ovzduší, ale i hluk a díky těmto technologiím by bylo možné přepravovat značné množství nákladu v městských oblastech v noci. To by vedlo ke snížení ranních a odpoledních dopravních špiček.³¹

2.2. Transevropská dopravní síť

V roce 1990 přijala Evropská komise 1. plán rozvoje transevropské dopravní sítě, který byl poté zakotven v roce 1993 v Maastrichtské smlouvě. Vedle dopravní sítě byly zakotveny projekty i transevropské telekomunikační a energetické sítě. Tyto projekty mají přispět k dovršení hlavního cíle SDP, a tedy k vytvoření společného vnitřního trhu a usnadnění propojení různých částí Unie. Vedle toho si projekt transevropských sítí vytyčil i další úkoly jako zvýšení sociální a ekonomické soudružnosti mezi rozdílně vyspělými regiony Unie, stanovení priorit rozvoje

³⁰ EVROPSKÁ KOMISE. *Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního system účinně využívajícího zdroje*. [online]. Brusel. 2011. Str. 7. [cit. 2012-10-22]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:PDF>

³¹ EVROPSKÁ KOMISE. *Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního system účinně využívajícího zdroje*. [online]. Brusel. 2011. Str. 8 - 9. [cit. 2012-10-22]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:PDF>

infrastruktury, vytvoření nových trhů a nových pracovních příležitostí a tím podpořit konkurenceschopnost EU, či zlepšení spojení s přidruženými státy Unie.³²

Projekt transevropské dopravní sítě (TEN-T) jako celek se skládá z více než stovky studií a prací, které jsou zakomponovány do třicítky prioritních projektů. Jejich hlavním úkolem je posílení koheze, dosažení propojenosti a interoperability v dopravě. Do tohoto komplexu projektů jsou zapojeny všechny členské státy EU a zahrnují všechny dopravní obory – silniční, železniční, námořní, vnitrozemskou vodní a leteckou dopravu. Zároveň podporují inovace ve všech těchto oborech, logistický přístup a vzájemnou propojenost těchto oborů.

Integrací sítí pozemní, letecké a námořní dopravní infrastruktury by tak měla vzniknout komplexní transevropská dopravní síť, která by měla zajišťovat udržitelnou mobilitu osobo a zboží uvnitř Unie za nejlepších možných sociálních a bezpečnostních podmínek a současně dosahovat plnění cílů EU, zejména v oblasti snížení negativních dopadů na životní prostředí, otevřené hospodářské soutěže a upevňování ekonomické a sociální soudružnosti. Síť by měla nabízet uživatelům vysoce kvalitní infrastrukturu za ekonomicky přijatelných podmínek, zahrnovat všechny druhy dopravy a umožňovat optimální využívání stávajících cest. Dále by měla být interoperabilní v rámci jednotlivých druhů dopravy a podporovat intermobilitu mezi jejími jednotlivými druhy, a to tak, aby bylo ekonomicky životaschopná. Členské státy by měly být pokryty touto sítí po celém jejich územím, aby se usnadnil přístup obecně, propojily se ostrovní, uzavřené a okrajové regiony s centrálními regiony, a propojily se vzájemně bez míst s nedostatečnou propustností. Zároveň by tato dopravní síť měla být schopna napojení na síť států Evropského sdružení volného obchodu, zemí střední a východní Evropy a středomořských zemí, a zároveň podporovat interoperabilitu a přístup k těmto sítím. Tohoto všeho má být dosaženo na základě Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU do roku 2020.³³

³² Společná dopravní politika EU. *Bussinesinfo.cz* [online]. 2011 [cit. 2012-10-22]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/spolecna-dopravni-politika-eu-5163.html#vyvoj>

³³ Úřední věstník Evropské unie. *Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě.* [online]. Brusel. 2010. Čl. 2(2). [cit. 2012-10-22]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32010D0661:CS:HTML>

V Evropské unii se v současné době využívá přes 5 milionů km silnic, z nichž 65 100 km tvoří dálnice, 212 800 km železnic, z nichž je 110 458 km elektrifikováno, a 42 709 km splavných vnitrozemských vodních cest.³⁴

Transevropská dopravní síť by se měla skládat z „95 700 km silnic, 106 tis. km železnic, 13 tis. km vnitrozemských vodních cest, 411 letišť a 404 námořních přístavů. V současnosti nicméně chybí vybudovat či zrekonstruovat zhruba 20 tis. km silnic a 600 km vnitrozemských vodních cest.“³⁵

Vedle výše zmíněné dopravní infrastruktury vyvíjí Evropská unie v souladu s SDP také vlastní inteligentní informační systémy pro jednotlivé druhy dopravy a jejich vzájemnou interoperabilitu. Evropská unie vyvíjí vlastní navigační systém Galileo, který by měl být nezávislou alternativou k americkému systému Navstar GPS, a který představuje také jeden samotný prioritní projekt TEN-T.³⁶ V oblasti železniční dopravy EU zavádí jednotný zabezpečovací systém řízení provozu ERMTS, ve vnitrozemské říční dopravě zavádí harmonizovaný informační systém RIS a v letecké dopravě probíhá implementace nového systému řízení letového provozu SESAR.³⁷

Vývoj projektů transevropské dopravní sítě zaznamenal od svého vzniku značných změn. Z důvodu nedostatečného financování, nejasnosti způsobu získávání finančních prostředků na rozvoj dopravních sítí, nekoordinovanosti mezi jednotlivými státy a také zvyšování počtu členských zemí, došlo v roce 2004 ke generální revizi seznamu předchozích projektů a zásad financování projektů a původní seznam je rozšířen na nových 30 prioritních projektů. K této revizi došlo na základě tzv. Van Miertovy zprávy.³⁸ S přihlédnutím k vzrůstající diferenciaci mezi náklady na infrastrukturu, nezbytných pro provoz velkých tras dopravní sítě, a mezi disponibilními zdroji, musela být stanovena priorita. Expertní skupina představitelů 15 zemí EU, 12

³⁴ Transport infrastructures - TEN-T. *Evropská komise* [online]. 2012 [cit. 2012-10-31]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm

³⁵ Projekt transevropských sítí TEN. *Business.info* [online]. 2012 [cit. 2012-10-31]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/spolecna-dopravni-politika-eu-5163.html#vyvoj>

³⁶ Galileo. *Evropská komise* [online]. 2012 [cit. 2012-10-31]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/ten-t_projects_by_transport_mode/galileo.htm

³⁷ Traffic management systems. *Evropská komise* [online]. 2012 [cit. 2012-10-31]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/ten-t_projects_by_transport_mode/traffic_management_systems_tms.htm

³⁸ Van Miertova zpráva: Transevropská síť v roce 2020. [online]. [cit. 2012-10-31]. Dostupné na: http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd20_03/miert.pdf

přístupujících zemí a Evropské investiční banky posoudila přes sto projektů prosazovaných jednotlivými státy a z nich vybrala nejvíce odpovídajících společné dopravní politice EU navržené v Bílé knize.

Za účelem vyšší efektivity, lepší kontroly, dohledu správného financování a hlavně podpoře výstavby zmíněných projektů byla v roce 2006 zřízena Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť.³⁹ Tato agentura byla zřízena Evropskou komisí, které je také plně zodpovědná a podléhá její kontrole. Ačkoli je tato agentura plně samostatná ve své činnosti, je úzce spjata s ostatními orgány komise, a to zejména s Generálním ředitelstvím Mobilita a Doprava,⁴⁰ které řídí všechny projekty transevropských sítí od počátečního strategického plánování po závěrečné finanční rozhodování o jednotlivých projektech. Zjednodušeně by se dalo říct, že to, co Evropská komise navrhne pro rozvoj transevropské dopravní sítě, se Výkonná komise snaží převést v akci.

Tabulka 2 – Rozdělení pravomocí mezi Evropskou komisí a Výkonnou agenturou transevropské dopravní sítě

Definice politiky Evropskou komisí	Převedení Výkonou agenturou do praxe
politická rozhodnutí v rámci TEN-T	implementace programu
definice strategie, cílů a prioritních oblastí činnosti	realizace projektů počas celého životního cyklu včetně organizace výzev a jejich následného vyhodnocování, a poskytnutí podpory jednotlivým zemím
dělání závěrečných finančních rozhodnutí	příprava finančních rozhodnutí
kontrola činnosti Agentury	poskytování informací a podkladů Komisi

Zdroj: TEN-T EA, Mission and introduction. *Evropská komise* [online]. 2012 [cit. 2012-10-31]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/en/about_us/mission__introduction/mission__introduction.htm

Vedle výše zmíněného rozdělení pravomocí mezi Evropskou komisí a Výkonnou agenturou, je důležité zmínit i další úkoly, které má Agentura na starosti, a to například zjednodušení administrativních procesů, snížení zpoždění plateb, zavádění nových technik projektového managementu za pomoci inovativních informačních technologií, rozšíření nabídky poskytovaných služeb, jako například expertní pomoc při finančním inženýrství či při budování logisticky náročných komplexů. Dále by se měla zaměřit na spolupráci se soukromým sektorem v rámci PPP projektů. V neposlední řadě by Agentura měla vyvíjet snahu o zvýšení povědomí občanů EU o činnosti Komise

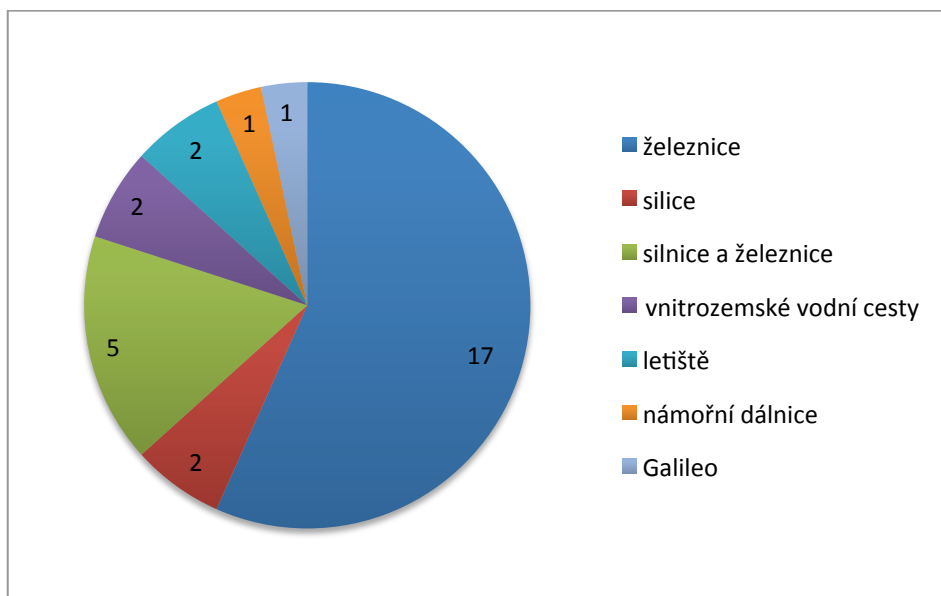
³⁹ TEN-T Executive Agency, TEN-T EA

⁴⁰ Directorate General for Mobility and Transport, DG MOVE

v rámci TEN-T programu a hrát roli prostředníka mezi Komisí a veřejností.⁴¹ Působnost Agentury byla stanovena do konce 2015.

Jak již bylo zmíněno, na základě Van Miertovy komise bylo v roce 2004 určeno 30 prioritních projektů,⁴² které v sobě zahrnují řadu dílčích projektů. Tyto projekty byly odsouhlaseny Evropskou komisí, resp. DG MOVE, a Výkonnou agenturou do transevropské dopravní sítě, po jejich vypracování a navržení jednotlivými členskými státy. V současné době se Agentura zabývá v rámci rozvoje celé transevropské dopravní sítě 327 projekty, z nichž 268 projektů je ve fázi realizace a 59 dalších již bylo dokončeno.⁴³ Z těchto všech 327 projektů spadá 153 do 30 prioritních projektů. Z tohoto je jasné zřejmé, jak jsou prioritní projekty rozsáhlé a náročné na realizaci. Ve většině případů se jedná o podporu ekologicky šetrných způsobech dopravy, zejména železnice.

Graf 1 – Rozdělení prioritních projektů podle dopravních oborů



Zdroj: Progress Report 2010. In: *Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť* [online]. 2011. [cit. 2012-10-31]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/download/publications/progress_report_superfinal_web.pdf

Pět prioritních projektů již bylo zcela dokončeno, ostatní jsou v různých stádiích realizace. Mezi dokončené projekty patří milánské letiště Malpensa – PP 10, Betuwe

⁴¹ TEN-T EA, Mission and introduction. *Evropská komise* [online]. 2012 [cit. 2012-10-31]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/en/about_us/mission__introduction/mission__introduction.htm

⁴² Priority projects, PP

⁴³ TEN-T projects in figures. In: *Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť* [online]. 2012 [cit. 2012-10-31]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/download/publications/tenea_numbers_web.pdf

Line – železniční spoj mezi Rotterdamem a hranicí Německa – PP 05, železniční koridor propojující 3 největší irská města – PP 09, most Øresund tvořící pevný spoj mezi Dánskem a Švédskem – PP 11, a West Coast Main Line –komplexní železniční systém spojující Londýn s největšími aglomeracemi na západním pobřeží Velké Británie.⁴⁴

Jak vyplývá z poslední zprávy Evropské komise a Výkonné agentury pro transevropskou dopravní síť o pokroku v implementaci TEN-T prioritních projektů, řada z těchto projektů se nachází v určitých stádiích implementace. I přes jistý pokrok v budování jednotlivých částí prioritních projektů, Komise důrazně upozorňuje na nedostatečnou realizaci projektů v přeshraničních místech. K těmto nedostatkům docházelo z důvodu rozdílných přístupů jednotlivých států k realizaci projektů. Státy se soustředily na dokončování a zprovoznění vnitrostátních projektů z důvodu kladných ekonomických externalit souvisejících s výstavbou těchto sítí, jako je zvýšení počtu pracovních míst, rozvoji obchodu, či zlepšení životní úrovně obyvatelstva.

Právě přeshraniční místa představují nejdůležitější článek plně fungující transevropské dopravní sítě, a jejich nedostatečná výstavba představuje značné překážky k dosažení cílů stanovených ve Společné dopravní politice EU. Proto Komise zdůrazňuje, že je třeba tyto přeshraniční úseky musí být vyřešeny efektivním způsobem, který se značně liší od současné podoby, která vede ke zdržení a neefektivnosti. Komise z tohoto důvodu vytyčila nejdůležitější problémy, které je třeba vyřešit k překonání stávající situace:⁴⁵

- nedostatek společných dopravních prognóz vedoucích k různým investičním plánům
- nedostatek koordinace plánování investic vedoucí k různým či dokonce protichůdným časovým harmonogramům, technické nekompatibilitosti znemožňující interoperabilitu, či nesprávné hodnocení dopadů na životní prostředí

⁴⁴ Progress Report 2010. In: *Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť* [online]. 2011. Str. 8. [cit. 2012-10-31]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/download/publications/progress_report_superfinal_web.pdf

⁴⁵ Progress Report 2010. In: *Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť* [online]. 2011. Str. 126. [cit. 2012-10-31]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/download/publications/progress_report_superfinal_web.pdf

- potřeba kontroly funkčnosti (např. technických podmínek) celého projektu v rámci jeho celé délky
- nedostatek společných investičních výpočtů vedoucích k významným rozdílům v implementaci investic, které jsou způsobeny rozdílnými nastaveními priorit jednotlivých států zapojených do přeshraničních projektů
- následné nedostatky společných finančních struktur potřebných pro projekty
- nedostatečné řízení výstavby přeshraničních projektů a nedostatečné řízení propojení již hotových infrastruktur
- potřeba vymezení společných provozních pravidel

Po odstranění těchto překážek je možné dosáhnout plného fungování trvale efektivních modálních řetězců. Zároveň vedle výše zmíněného hodnocení stupně implementace jednotlivých prioritních projektů vydala Evropská komise v roce 2009 Zelenou knihu – „TEN-T: Přezkum politiky. Směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky“,⁴⁶ která naznačuje možnosti propojení stávajících projektů transevropských sítí s ohledem na problematiku negativních dopadů dopravy na životní prostředí, boje proti klimatickým změnám a zabývá se také otázkou posílení vazeb na sousední státy EU. Stejně jako ostatní dokumenty popisující situaci a nedostatky transevropské dopravní sítě, i tento dokument zdůrazňuje potřebu využití inteligentních systémů v řízení dopravního provozu, důležitost vzájemného propojení všech dopravních oborů, intermodalitu přepravy a posílení železniční nákladní dopravy.⁴⁷

Izolovanost některých úseků, i přes fakt, že dosáhly fáze plného dokončení, způsobuje, že v současné době nezle považovat transevropskou dopravní síť za kompletní, ale jde spíše o necelou třicítku samostatných dopravních projektů postrádajících vzájemného propojení. Chybí také v některých případech návaznost jednotlivých národních sítí. Investice do míst, kde se střetávají různé dopravní obory,

⁴⁶ TEN-T: Přezkum politiky. Směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky. In: *Evropská komise* [online]. 2009 [cit. 2012-10-31]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/download/publications/progress_report_superfinal_web.pdf

⁴⁷ Projekt transevropských sítí TEN. *Business.info* [online]. 2012 [cit. 2012-10-31]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/spolecna-dopravni-politika-eu-5163.html#vyvoj>

jako jsou přístavy či letiště, nejsou doprovázeny výstavbou přilehlé infrastruktury. Funkční využití intermodality a interoperability, jejich ekonomické a ekologické dopady na celkovou dopravu v rámci Unie bohužel představuje pouze teoretický koncept ve většině případů, jelikož dochází k nekoordinovanosti v plánování a alokaci investic na jednotlivé projekty ze stran jednotlivých členských zemí.

V budoucnosti je tedy potřebná spolupráce mezi Evropskou komisí a členských států na vyšší úrovni, zejména v oblastech společného výzkumu, vzájemné výměny informací a souladu při definování jednotlivých projektů a jejich realizace. Bez tohoto nebude transevropská dopravní síť schopna dosáhnout svých cílů, a bude docházet nadále ke zbytečným časovým prodlevám a k nim navazujícím navyšováním finančních nákladů na realizaci projektů. S ohledem na náročnost financování transevropské dopravní sítě a dopady na ekonomický vývoj Unie způsobenými plně nefunkční dopravní sítí, nelze odkládat zefektivnění přístupu ze strany Evropské komise a členských států.⁴⁸

2.2.1. Financování transevropské dopravní sítě

Celkové náklady na výstavbu transevropské dopravní sítě byly odhadnuty přibližně na 900 mld. EUR v období od roku 1996 do roku 2020, kdy má být projekt TEN-T síť ukončen. Z této částky 900 mld. EUR bylo již použito okolo 400 mld. EUR, a zbývajících 500 mld. EUR by mělo být vynaloženo v období 2007 – 2020. Co se týče prioritních projektů samotných, odhadované náklady na celé období od roku 1996 – 2020 má být vynaloženo necelých 400 mld. EUR, z kterých již bylo použito do roku 2007 okolo 130 mld. EUR.⁴⁹

Doposud byly vypracovány 3 rozpočtová období transevropské dopravní sítě, a to na období od roku 1996 do roku 1999, dále od roku 2000 do roku 2006, a aktuální období 2007 – 2013. Následující tabulka přináší komplexní přehled o výdajích na transevropské dopravní síť v jednotlivých rozpočtových obdobích, jsou v ní uvedeny jak náklady členských států, tak jsou zde uvedeny i jednotlivé složky financování.

⁴⁸ TEN-T: Přezkum politiky. Směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky. In: *Evropská komise* [online]. 2009. Str. 3. [cit. 2012-10-31]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/download/publications/progress_report_superfinal_web.pdf

⁴⁹ EIB financing of the Trans-European Networks. In: *EIB* [online]. 2009. Str. 6. [cit. 2012-11-02]. Dostupné z: http://www.eib.org/attachments/thematic/tens_2009_en.pdf

Z tabulky je možné pozorovat celkový podíl komunitárního financování a finančních zdrojů z rozpočtů členských států Unie.

Tabulka 3 - Přehled výdajů na transevropské dopravní síť v období 1996 – 2013 (v mld. EUR)

TEN-T	1996-1999	2000-2006	2007-2013
Náklady			
Základní síť TEN-T	106	302	390
Nové státy EU (EU 12)	5	27	72
Staré státy EU (EU 15)	101	275	318
Příspěvek Společenství			
Program TEN-T	2,23	4,43	8,01
Kohezní fond	8,23	16,5	34,8
ERDF	7,51	8,6	9,4
Úvěry a záruky EIB	26,5	41,4	53
Celkový příspěvek Společenství			
Granty	18,06	29,53	52,5
Granty a úvěry	44,56 (41 %)	70,93 (22,5 %)	105 (27 %)
Ostatní zdroje (národní)	63,4 (59 %)	231,1 (77,5 %)	285 (73 %)

Zdroj: TEN-T Fundings in Figures. In: *Evropská komise* [online]. 2009. Str. 1. [cit. 2012-11-03]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-funding-and-financing/doc/funding_figs.pdf

Následující tabulka podává stejný přehled jako tabulka předchozí s tím, že se zaměřuje na prioritní TEN-T projekty vyjma projektu Galileo. Opět jsou zde celkové náklady rozděleny do jednotlivých rozpočtových období, a opět jde zde uveden podíl financování ze strany Společenství a ze strany členských států.

Tabulka 4 – Přehled nákladů na prioritní projekty vyjma projektu Galileo (v mld. EUR)

TEN-T Prioritní projekty	1996-1999	2000-2006	2007-2013
Náklady			
TEN-T 30 (bez Galileo)	32,65	93,7	154
Nové státy EU (EU 12)			16
Staré státy EU (EU 15)			138
Příspěvek Společenství			
Program TEN-T	1,35	2,8	5,4
Kohezní fond	3,83	7	12,3
ERDF	1,46	4,81	4,7
Úvěry a záruky EIB	9,78	16,1	25
Celkový příspěvek Společenství			
Granty	6,64	14,61	22,4
Granty a úvěry	16,42 (50,3 %)	30,71 (32,8 %)	47,4 (30,8 %)
Ostatní zdroje (národní)	16,23 (49,7 %)	63 (67,2 %)	106,6 (69,2 %)

Zdroj: TEN-T Fundings in Figures. In: *Evropská komise* [online]. 2009. Str. 1. [cit. 2012-11-03]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-funding-and-financing/doc/funding_figs.pdf

Z obou tabulek je možné vypočítat rostoucí trend objemu vynaložených finančních prostředků na výstavbu jak celkové transevropské dopravní sítě, tak na 29 prioritních projektů tvořících kostru celé sítě. V obou tabulkách je patrný vyšší nárůst objemu finančních prostředků ve druhém rozpočtovém období oproti období předchozímu, tedy po přelomu tisíciletí. I při zohlednění různé délky sledovaných období, je nárůst výdajů ve druhém období dvojnásobný. Stejný jev je možné pozorovat i u prioritních projektů, kde dochází ve druhém období také ke dvojnásobnému růstu výdajů, při zohlednění různých délek jednotlivých období. Ve třetím období je však možné pozorovat změnu orientace dopravní politiky ze strany Evropské komise, resp. Evropské unie, kdy dochází k jasnému zaměření se na prioritní projekty a tudíž i k značnému růstu potřebných výdajů na výstavbu prioritních projektů. Je zde možné zaznamenat více než dvojnásobné zvýšení tempa růstu na výdaje na prioritní projekty oproti tempu růstu prostředků na celkovou transevropskou dopravní síť.

Co se týče struktury financování transevropské dopravní sítě, z předchozích tabulek je patrné, že se ze strany Společenství celkový příspěvek dělí na 4 hlavní zdroje financování, a to na rozpočet v rámci programu TEN-T, příspěvky z Kohezního fondu, příspěvky z Evropského fondu regionálního rozvoje⁵⁰, a poskytnutých půjček a záruk od Evropské investiční banky⁵¹. Jejich celkový objem roste jak pro celkovou transevropskou dopravní síť, tak i pro prioritní projekty, ovšem co se týče podílu na celkových výdajích, zde roste podíl financování ze strany členských států Evropské unie v obou případech.

Kvůli náročnosti a komplexnosti projektu transevropské dopravní sítě není možné pokrýt její financování pouze z jednoho zdroje. Proto Evropská unie využívá výše uvedených zdrojů k získání většího objemu prostředků k financování rozvoje dopravní sítě, zároveň ale využívá nástroje, které usnadňují realizaci projektů v praxi. Mezi takovéto nástroje patří činnost Výkonné agentury pro transevropskou dopravní síť – TEN-T EA a Iniciativy Jaspers,⁵² která poskytuje bezplatnou pomoc při přípravě

⁵⁰ European Regional Development Fund, ERDF

⁵¹ European Investment Bank, EIB

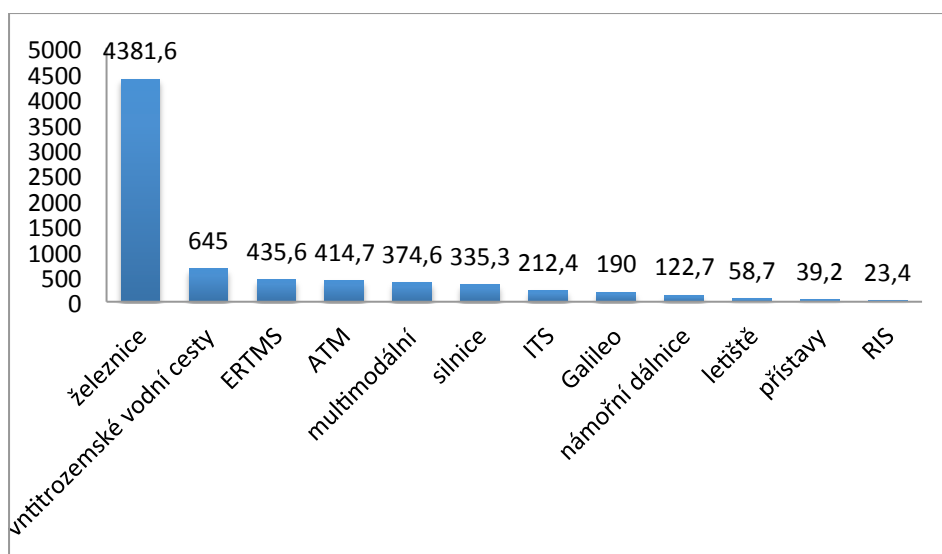
⁵² Joint Assistance to Support Projects in European Regions, Společná pomoc při podpoře projektů v evropských regionech

velkých projektů, které žádají o finanční podporu z Kohezního fondu či z Evropského fondu pro regionální rozvoj. Jedná se o společnou iniciativu Evropské komise, Evropské investiční banky a Evropské banky pro obnovu a rozvoj.⁵³

Rozpočet Evropské komise pro TEN-T

Generální ředitelství pro energetiku a dopravu⁵⁴ má v aktuálním rozpočtovém období 2007 – 2013 schválený rozpočet pro výstavbu TEN-T sítě ve výši 8 mld. EUR. Zde je možné pozorovat téměř dvojnásobný nárůst objemu uvolněných finančních prostředků ze strany Společenství oproti předchozímu rozpočtovému období. Tento rozpočet je k dispozici pouze pro projekty, kterým se nedostává pomoci ve formě dotací z Kohezního fondu nebo ze strukturálních fondů. Jelikož mnoho členů z nově přistoupivších zemí dostává podporu ze strukturálních fondů a Fondu soudružnosti, většina z rozpočtu TEN-T jde na výstavbu TEN-T projektů ve starých členských zemích Společenství. Kromě toho, 85 % z tohoto rozpočtu jde na prioritní projekty.⁵⁵

Graf 2 - Finanční prostředky přidělené na jednotlivé dopravní obory (v mil. EUR)



Vysvětlivky: ERTMS – evropský systém řízení železničního provozu, ATM – systémy řízení letecké dopravy, ITS - inteligentní systémy v dopravě, RIS – říční informační systémy

Zdroj: TEN-T Projects in FIGURES. In: *Výkonná agentura transevropské dopravní sítě* [online]. 2012 [cit. 2012-11-04]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/download/publications/agency_in_numbers_0112_superfinal.pdf

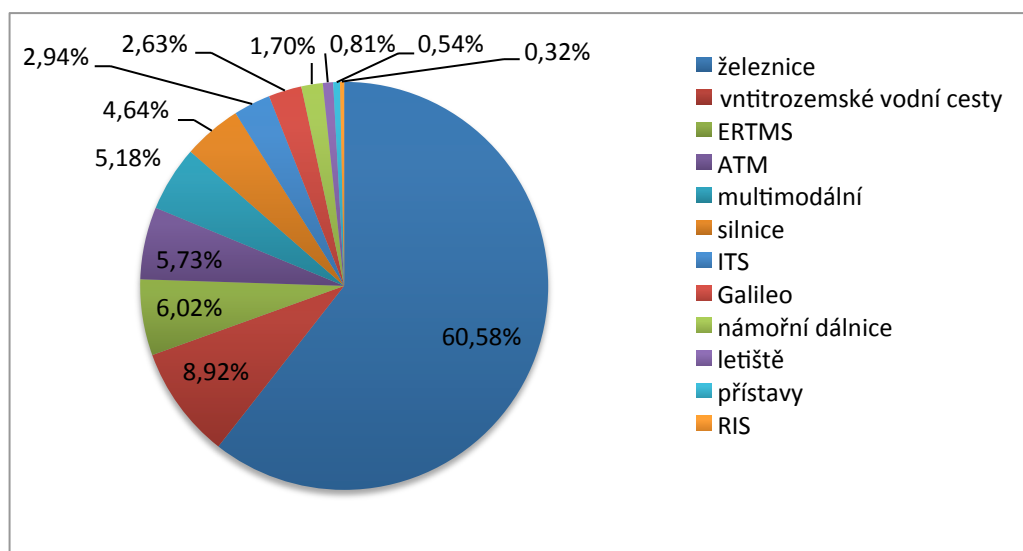
⁵³ European Bank for Reconstruction and Development, EBRD

⁵⁴ Directorate General for Energy and Transport, DG TREN

⁵⁵ NEW FINANCIAL INSTRUMENTS FOR EUROPEAN TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND SERVICES: TEN-Budget, loans, loan guarantee fund, PPP: how shall they be applied and combined to achieve an optimal result?. In: *Evropský parlament* [online]. 2007. Str. 5. [cit. 2012-11-03]. Dostupné z: http://edz.bib.uni-mannheim.de/daten/edz-ma/ep/07/pe379.207_en.pdf

Ze současného rozpočtu je financováno 328 projektů, z nichž 280 je ve fázi realizace a 48 je již dokončeno. Na tyto projekty bylo doposud vynaloženo 7,23 mld. EUR z celkového fondu ve výši 8 mld. EUR. Z předchozího grafu lze podrobně vyčíst objemy finanční prostředky vynaložené na jednotlivé dopravní obory. Následující graf navíc ukazuje podíl jednotlivých dopravních oborů na všech TEN-T projektech.

Graf 3 – Podíl jednotlivých dopravních oborů na všech TEN-T projektech



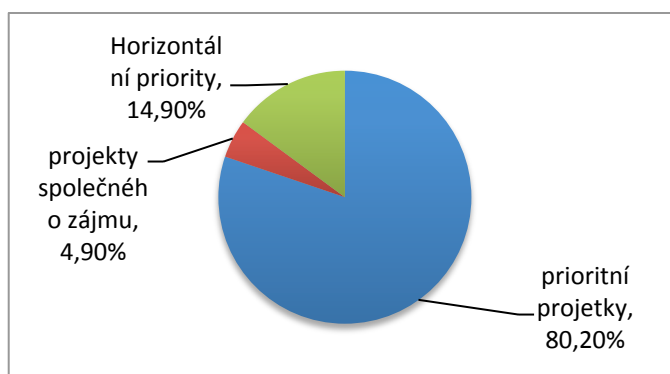
Vysvětlivky: ERTMS – evropský systém řízení železničního provozu, ATM – systémy řízení letecké dopravy, ITS – inteligentní systémy v dopravě, RIS – říční informační systémy

Zdroj: TEN-T Projects in FIGURES. In: *Výkonná agentura transevropské dopravní sítě* [online]. 2012 [cit. 2012-11-04]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/download/publications/agency_in_numbers_0112_superfinal.pdf

Následující graf pouze dokazuje zvýšení intenzity zaměření se na realizaci prioritních projektů. Nastavená hranice 85 % finančních prostředků z celkového rozpočtu Společenství pro TEN-T na realizaci prioritních projektů není dosažena, nicméně velká část z tzv. horizontálních priorit přímo či nepřímo zasahuje do jednotlivých prioritních projektů a přispívá k jejich finální realizaci. Mezi tzv. horizontální priority patří inteligentní informační systémy, které napomáhají k harmonizovanému provozu jednotlivých druhů dopravy. Jsou to systémy řízení letecké dopravy ATM, evropský systém řízení železničního provozu ERTMS, inteligentní systémy v dopravě ITS a říční informační systémy RIS.⁵⁶

⁵⁶ TEN-T Projects in FIGURES. In: *Výkonná agentura transevropské dopravní sítě* [online]. 2012 [cit. 2012-11-04]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/download/publications/agency_in_numbers_0112_superfinal.pdf

Graf 4 – Podíl prioritních projektů na rozpočtu TEN-T



Zdroj: TEN-T Projects in FIGURES. In: *Výkonná agentura transevropské dopravní sítě* [online]. 2012 [cit. 2012-11-04]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/download/publications/agency_in_numbers_0112_superfinal.pdf

Kohezní fond

Kohezní fond umožňuje poskytování subvencí členským státům Evropské unie za účelem zvýšit jejich ekonomickou a sociální úroveň a stabilizovat jejich hospodářství. Aby členským zemím bylo umožněno čerpání této podpory, musí jejich hrubý národní důchod na obyvatele nižší než 90 % průměru Evropské unie.

Kohezní fond financuje činnosti členských států v těchto oblastech:

- transevropské dopravní sítě, zejména prioritní projekty evropského zájmu určené Evropskou unií
- životní prostředí. Na tomto základě může Kohezní fond podporovat též projekty v oblasti energetiky a dopravy, jestliže se sebou přináší zjevný ekologický přínos jako je např. energetická účinnost, využívání energie z obnovitelných zdrojů, rozvoj železniční dopravy, podpora intermodální či veřejné dopravy⁵⁷

Z Kohezního fondu bylo přispíváno v minulých letech opět s rostoucím trendem. Objem finančních prostředků na rozvoj transevropské dopravní sítě je v rozpočtovém období 2007 – 2013 odhadován na 34,8 mld. EUR, z čehož bude vynaloženo 12,3 mld. EUR na prioritní projekty.

⁵⁷ Fond soudružnosti. *Evropská komise. Regionální politika* [online]. 2012 [cit. 2012-11-03]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/regional_policy/thefunds/cohesion/index_cs.cfm

Evropský fond pro regionální rozvoj

Cílem Evropského fondu pro regionální rozvoj je posilovat hospodářskou a sociální soudržnost v rámci Evropské unie vyrovnáváním rozdílů mezi regiony. Evropský fond pro regionální rozvoj financuje:⁵⁸

- přímé podpory na investice do malých a středních podniků s úkolem vytvořit udržitelná pracovní místa
- infrastruktury související zejména s výzkumem a inovacemi, telekomunikacemi, životním prostředím, energetikou a dopravou
- finanční nástroje (fondy rizikového kapitálu, fondy místního rozvoje apod.) na podporu regionálního a místního rozvoje a spolupráce měst a regionů
- opatření technické pomoci

Evropský fond pro regionální rozvoj se snaží zaměřovat na ekonomické, environmentální a sociální problémy ve velkých metropolích. Zabývá se však také na regiony s geografickými nebo přírodními znevýhodněními, mezi které patří ostrovní, horské či řídce osídlené oblasti.⁵⁹

Co se týče příspěvků z Evropského fondu pro regionální rozvoj do transevropské dopravní sítě, tak i zde byl zaznamenáno zvýšení celkového objemu finanční pomoci, ovšem co se týče prioritních projektů, zde byl zaznamenán nepatrný pokles oproti poslednímu rozpočtovému období. Tento jev pouze dokazuje zaměření tohoto fondu, který poskytuje podporu zejména nejvzdálenějším regionům. Konkrétně jde o částku 9,4 mld. EUR na rozvoj transevropské dopravní sítě a 4,7 mld. EUR na realizaci prioritních projektů.

Evropská investiční banka

Evropská investiční banka je hlavním zdrojem bankovního financování pro transevropské sítě v Unii a pro přistupující země. Činnosti banky obecně podporují

⁵⁸ Evropský fond pro regionální rozvoj. *Evropská komise. Regionální politika* [online]. 2012 [cit. 2012-11-03]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/regional_policy/thefunds/regional/index_cs.cfm#3

⁵⁹ Evropský fond pro regionální rozvoj. *Evropská komise. Regionální politika* [online]. 2012 [cit. 2012-11-03]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/regional_policy/thefunds/regional/index_cs.cfm#3

rozvoj transevropské dopravní sítě, navíc kladně přispívají k další společným cílům Evropské unie, zejména k usnadnění sociální a ekonomické integrace, jakož i rozvoji méně rozvinutých regionů v rámci EU. Poskytnuté úvěry s sebou kromě přímých efektů z výstavby transevropské dopravní sítě v rozvíjejících regionech nesou i dlouhodobé nepřímé výhody vyplývající z vytvořených synergií.⁶⁰

Podpora čisté a energeticky nenáročné dopravy také přispívá k dlouhodobým cílům Evropské investiční banky jako jsou udržitelná, konkurenceschopná a bezpečná doprava, stejně jako ochrana životního prostředí. Upřednostňování železniční a multimodální dopravy nad dopravou silniční potvrzuje závazek banky k evropské politice v oblasti ochrany životního prostředí a zlepšení situace v městských a příměstských částí evropských měst.⁶¹

Od roku 1993 rozšířila Evropská investiční banka svou škálu finančních produktů pro rozvoj transevropských sítí. Kromě samotného poskytování úvěrů, jejichž výše dosahuje pro aktuální období 53 mld. EUR pro transevropskou dopravní síť, resp. 25 mld. EUR pro prioritní projekty, poskytuje EIB i jiné instrumenty. Mezi tyto instrumenty patří nástroje strukturovaného financování a instrumenty bankovní záruky pro TEN-T projekty.

Instrument bankovní záruky pro TEN-T projekty⁶² je inovativní finanční nástroj vytvořený a vyvinutý Evropskou investiční bankou ve spojení s Evropskou komisí, který je navržen tak, aby usnadnil větší účast soukromého sektoru ve financování projektů transevropských dopravních sítí. Tyto projekty s sebou kvůli své komplexnosti a rozsahu nesou značná příjmová rizika ve svých počátečních fázích. Tento instrument bankovní záruky má tato rizika pokrýt a zvýšit tak finanční proveditelnost projektu. Takovéto pokrytí rizik by mělo vést k zapojení většího počtu soukromých investorů do zapojení se do těchto projektů.

LGTT bude poskytovat významnou podporu pro projekty, které jsou založeny na příjmech souvisejících s provozem projektů, a to zejména za současných tržních

⁶⁰ EIB financing of the Trans-European Networks. In: *EIB* [online]. 2009. Str. 2. [cit. 2012-11-02]. Dostupné z: http://www.eib.org/attachments/thematic/tens_2009_en.pdf

⁶¹ EIB financing of the Trans-European Networks. In: *EIB* [online]. 2009. Str. 2. [cit. 2012-11-02]. Dostupné z: http://www.eib.org/attachments/thematic/tens_2009_en.pdf

⁶² Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network projects, LGTT

podmínek. LGTT bude financován s vkladem ve výši 1mld. EUR, po 500 mil. EUR jak ze strany Evropské komise, tak i ze strany EIB. Tato výše vkladu bude schopná zajistit díky pákovému efektu úvěry ve výši až 20 mld. EUR.⁶³

Dalším instrumentem, kterým podporuje EIB rozvoj TEN-T sítě, je Nástroj strukturovaného financování⁶⁴, jenž byl zaveden v roce 2001. Tento nástroj je určen na podporu prioritních projektů, jejichž míra rizikovosti je vyšší než obvykle akceptovatelná míra rizikovosti pro Evropskou investiční banku. Pro každou operaci je v rezervním fondu SFF zajištěn potřebný kapitál, což umožňuje financovat i rizikové projekty s nižší mírou úvěrové kvality. Cílem SSF je poskytnout přidanou hodnotu pro prioritní projekty a to doplněním financování těchto projektů ze stran obchodních bank a kapitálových trhů. Tyto činnosti jsou prováděny především v zemích Evropské unie, ale také v nečlenských zemích.

V rámci SFF bylo v tříletém horizontu vyčleněno 750 mil. EUR za úkolem generovat operace ve výši 1,5 až 2,5 mld. EUR při nabídce široké škály finančních produktů:

- seniorní úvěry a záruky zahrnující riziko před dokončením a provozní riziko
- podřízené úvěry a záruky řazené před akcionáře podřízeného dluhu
- mezaninové financování včetně dluhů s vysokou výtežností pro průmyslové firmy v přechodu z úrovně malého nebo středního podniku nebo ve fázi restrukturalizace
- deriváty, které se vztahují k prioritním projektům transevropské dopravní sítě⁶⁵

⁶³ EIB financing of the Trans-European Networks. In: *EIB* [online]. 2009. Str. 4. [cit. 2012-11-02]. Dostupné z: http://www.eib.org/attachments/thematic/tens_2009_en.pdf

⁶⁴ Structured Finance Facility, SSF

⁶⁵ NEW FINANCIAL INSTRUMENTS FOR EUROPEAN TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND SERVICES: TEN-Budget, loans, loan guarantee fund, PPP: how shall they be applied and combined to achieve an optimal result?. In: *Evropský parlament* [online]. 2007. Str. 26. [cit. 2012-11-03]. Dostupné z: http://edz.bib.uni-mannheim.de/daten/edz-ma/ep/07/pe379.207_en.pdf

Evropská banka pro obnovu a rozvoj

Finanční pomoc pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze strany Evropské banky pro obnovu a rozvoj⁶⁶ nepatří mezi typy financování z vnitřních zdrojů Společenství. EBRD byla založena v roce 1991 a od tohoto roku se postupně stala největším investorem v regionu od střední Evropy a západního Balkánu k centrální Asii. EBRD se snaží pomáhat těmto zemím k přechodu na otevřené tržní ekonomiky. EBRD nabízí financování pro banky, podniky, ať už jako pomoc při zakládání nových společností, tak i investic do stávajících podniků. Evropská banka pro obnovu a rozvoj je vlastněna 63 zeměmi, Evropskou unií a Evropskou investiční bankou.⁶⁷

Co se týče podpory EBRD vzhledem k TEN-T síti, EBRD se podílela na financování projektů zaměřených na snížení počtů úzkých míst a přeshraničních přechodů za účelem snížení doby překračování hranic. Zároveň také podporuje institucionální rozvoj tzv. měkkých opatření v podobě financování prostředků pomocí technické spolupráce. EBRD se aktivně zapojuje do financování konkrétních projektů podél hlavních nadnárodních os v Bělorusku, Ukrajině, Chorvatsku, Srbsku, Černé Hoře, Makedonii, Bosně a Hercegovině a Albánii. EBRD trvá na vysoce kvalitě projektů, a pravidelně vybírá nové projekty podle jejich stupně proveditelnosti a schopnosti zajištění přidané hodnoty pro vybrané státy.⁶⁸

Společná pomoc při podpoře projektů v evropských regionech

Společná pomoc při podpoře projektů v evropských regionech⁶⁹, představuje vedle výše zmíněných organizací a fondů zcela odlišnou formu spolupráce. JASPERS poskytuje poradenství 12 členským zemím EU ze střední a východní Evropy a Chorvatsku při přípravě projektů, aby pomohla zlepšit kvalitu hlavních projektů, které budou předloženy ke grantového financování v rámci strukturálních fondů a Fondu

⁶⁶ European Bank for Reconstruction and Development, EBRD

⁶⁷ What is EBRD?. *Evropská banka pro obnovu a rozvoj* [online]. 2012 [cit. 2012-11-03]. Dostupné z: <http://www.ebrd.com/pages/about.shtml>

⁶⁸ NEW FINANCIAL INSTRUMENTS FOR EUROPEAN TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND SERVICES: TEN-Budget, loans, loan guarantee fund, PPP: how shall they be applied and combined to achieve an optimal result?. In: *Evropský parlament* [online]. 2007. Str. 29. [cit. 2012-11-03]. Dostupné z: http://edz.bib.uni-mannheim.de/daten/edz-ma/ep/07/pe379.207_en.pdf

⁶⁹ Joint Assistance to Support Projects in European Regions, JASPERS

soudržnosti. Pomoc je poskytována zdarma a je zaměřena na urychlení čerpání dostupných finančních prostředků.⁷⁰ JASPERS je řízen Evropskou investiční bankou ve spolupráci s Evropskou komisí, Evropskou bankou pro obnovu a rozvoj a KfW Bankengruppe. Příjemci technické pomoci při přípravě projektů jsou tyto státy: Bulharsko, Chorvatsko, Česká republika, Kypr, Estonsko, Maďarsko, Lotyšsko, Litva, Malta, Polsko, Rumunsko, Slovensko a Slovinsko.

Odborníci JASPERS poskytují pomoc v jakékoliv fázi projektového cyklu, od raných fází projektové koncepce až po konečné žádosti o unijní financování z rozpočtu strukturálních fondů. Zároveň jsou pracovníci JASPERS schopni pomoci při přípravě dlouhodobých projektů přesahujících realizační schopnosti jednoho státu. V takovýchto případech pomáhá JASPERS při strategickém plánování za použití horizontálních opatření. Takováto opatření poté mohou pomoci odblokovat problémy v celém odvětví nebo v sérii projektů (např. státní podpora, otázky životního prostředí, atd.).

Členské státy

Příspěvky z jednotlivých členských vždy představovaly nejpodstatnější položku v objemu finančních prostředků na realizace transevropské dopravní sítě, a ani v současném rozpočtovém období tomu není jinak. Tyto výdaje se v absolutních hodnotách neustále zvyšují. Značně k tomu přispělo doposud největší rozšíření EU o 10 nových členských zemí v roce 2004 a následné rozšíření v roce 2007 o Rumunsko a Bulharsko. V nových členských zemích došlo ke zvýšení poptávky po dopravních službách způsobené otevřením nových trhů a zintenzivněním obchodních vztahů mezi starými členskými státy a nově přistoupivšími zeměmi.

Jelikož dopravní infrastruktura byla v nových členských státech v mnoha případech značně nedostatečná a nekvalitní, mohly nové státy využít podpory ve formě příspěvků ze strukturálních fondů a nastartovat tak proces opravy a výstavby nové dopravní infrastruktury. V zemích střední a východní Evropy se investice do výstavby infrastruktury pohybovaly do roku 2002 kolem 1 % jejich HDP. Po tomto docházelo k výraznému nárůstu těchto investic a v roce 2009 dosáhly dvojnásobné hodnoty oproti

⁷⁰ JASPERS' role. *JASPERS* [online]. 2012 [cit. 2012-11-03]. Dostupné z: <http://www.jaspers-europa-info.org/index.php/about-us.html>

roku 2002, a to 2 % HDP.⁷¹ Dynamika růstu investic do dopravní infrastruktury v nových členských zemích zaznamenala tak oproti zemím EU 15⁷² mnohonásobně vyšší nárůst, v zemích přistoupivších po velkém východním rozšíření EU došlo ke 400 % nárůstu investic do dopravní infrastruktury, zatímco v EU 15 došlo pouze ke zvýšení o 50 %. V absolutních číslech však tyto investice v nově přistoupivších zemích dosahuje pouze 10 % objemu investic do dopravní infrastruktury v EU 15.⁷³

Alokace těchto investic do dopravní infrastruktury se však výrazně liší v nových a starých členských státech EU. Zatímco v nových členských státech se investuje především do silniční infrastruktury, v zemích západní Evropy se klade důraz na posílení železniční dopravní sítě. V nově přistoupivších zemích byl v roce 2009 podíl investic do železniční sítě pouze 14 % z celkových investic do dopravy, zatímco v zemích západní Evropy si výdaje do železniční infrastruktury drží dlouhodobý trend ve výši kolem 33 % všech výdajů do dopravní sítě.⁷⁴

Příspěvky na výstavbu dopravní infrastruktury ze státních rozpočtů jednotlivých zemí EU ve výši 285 mld. EUR v aktuálním rozpočtovém období představují téměř tři čtvrtiny všech použitelných zdrojů na výstavbu transevropské dopravní sítě, a dotace od členských států ve výši téměř 107 mld. EUR představují téměř 70 % všech disponibilních zdrojů na dokončení prioritních projektů. Členské státy hrají ovšem daleko důležitější roli než jen jako poskytovatelé finančních prostředků pro výstavbu transevropské dopravní infrastruktury. Členské státy jsou také zodpovědné za vytváření institucionálního a regulačního rámce pro výstavbu jednotlivých projektů, který jednoznačně ovlivňuje, zda a za jakých podmínek mohou být investice do evropské dopravní infrastruktury uskutečněny. Tyto podmínky ovlivňují plynulost, délku či

⁷¹ OECD Countries Spend 1% of GDP on Road and Rail Infrastructure on Average. In: *International Transport Forum* [online]. 2012. Str. 2. [cit. 2012-11-05]. Dostupné z: <http://www.internationaltransportforum.org/statistics/StatBrief/2012-06.pdf>

⁷² EU 15 – země EU před velkým rozšířením EU v roce 2004; Belgie, Dánsko, Finsko, Francie, Německo, Irsko, Itálie, Lucembursko, Nizozemsko, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Španělsko, Švédsko, Velká Británie.

⁷³ Trends in Transport Infrastructure Investment 1995-2009. In: *International Transport Forum* [online]. 2012. Str. 2. [cit. 2012-11-05]. Dostupné z: <http://www.internationaltransportforum.org/statistics/StatBrief/2011-07.pdf>

⁷⁴ Trends in Transport Infrastructure Investment 1995-2009. In: *International Transport Forum* [online]. 2012. Str. 4. [cit. 2012-11-05]. Dostupné z: <http://www.internationaltransportforum.org/statistics/StatBrief/2011-07.pdf>

úroveň realizace jednotlivých projektů, stejně jako schopnost přilákání spolufinancování těchto projektů ze strany soukromého sektoru.

Důležitost spolufinancování z privátního sektoru TEN-T projektů nabývá v posledních letech na významu. Jak již bylo zmíněno, členské státy vidí často pouze omezený přínos pro svoji zemi v přeshraničních TEN-T projektech, proto dochází k špatné propojenosti sítí, a zaměření se pouze na vnitrostátní části jednotlivých projektů, které ovšem s sebou nenesou synergický efekt plynoucí z plně propojené a plně funkční transevropské dopravní sítě. Navíc v současné době, kdy se státy EU pořád ještě potýkají z následky ekonomické krize a státní rozpočty jednotlivých států jsou značně deficitní, dochází ke škrtnům na straně veřejných výdajů. Z tohoto důvodu vyplývá obava o dalším financování transevropské dopravní sítě ze strany členských států, jelikož je pravděpodobné, že může dojít ke škrtnům ve vládních výdajích na dopravní infrastrukturu, a tím pádem i zpoždění dokončení transevropských projektů. Na druhou stranu je pro ekonomické oživení EU potřeba plně funkční dopravní síť. Účast soukromého sektoru na realizaci projektů v dopravě představuje možnou volbu, kterou by se měly transevropské dopravní projekty ubírat. Forma partnerství veřejného a soukromého kapitálu je proto podporována i ze strany Evropské komise, která vidí značný potenciál ve financování těchto PPP⁷⁵ projektů.⁷⁶

⁷⁵ Partnerství veřejného a soukromého sektoru, Public Private Partnership

⁷⁶ EVROPSKÁ KOMISE. *Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního system účinně využívajícího zdroje*. [online]. Brusel. 2011. Str. 29. [cit. 2012-10-22]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:PDF>

3. Vybrané TEN-T prioritní projekty

V předchozí kapitole byl nastíněn postoj Evropské unie k budoucímu vývoji společné dopravní politiky EU. Dochází k zaměření se v první fázi na dokončení prioritních projektů transevropské dopravní sítě, a alokaci tak všech disponibilních finančních prostředků jak ze strany Společenství, tak ze stran členských zemí a soukromých investorů právě na tyto prioritní projekty. Jak již bylo popsáno, velká část těchto projektů se zabývá železniční dopravou, konkrétně se jedná o 17 z 30 prioritních projektů. Železniční doprava tvoří ve většině případů základ dopravy multimodální, kdy podstatná část přepravního úseku je vykonávána právě dopravou železniční.

V následující kapitole se zaměříme na některé projekty, které přispívají k rozvoji multimodální dopravy v Evropské unii. Jsou to zejména projekty podporující rozvoj jak železniční, tak i vnitrozemské vodní dopravy v regionu střední Evropy, či v jeho blízkosti. Dále potom železniční projekt spojující španělské a portugalské námořní přístavy, jejichž význam pro Evropskou unii v poslední době roste, se zbytkem transevropské železniční sítě za použití standardního rozchodu kolejí, umožňující eliminaci časově i ekonomicky náročné překládky nákladu z kolejí s iberským rozchodem.

Námořní doprava představuje v celosvětovém mezinárodním obchodě nejvyužívanější druh dopravy, EU však vidí i potenciál tohoto druhu dopravy i v rámci vnitro unijního obchodu, proto bude zaměřeno i na projekt tzv. námořních dálnic, které jednak mají zvýšit poměr vnitro unijního obchodu realizovaného pomocí námořní dopravy, a jednak ulehčit v současné době přetíženým hlavním evropským přístavům.

3.1. Prioritní projekt č. 23

Tento projekt má vytvořit komplexní multimodální systém pro zboží a cestující spojující přístav Gdaňsk s železnicemi a silnicemi ve střední Evropě. Jeho východní větev prochází městem Žilina, jenž se stalo v minulých letech centrem automobilového průmyslu na Slovensku. Západní větev na druhou stranu prochází druhým největším městem v ČR a směřuje do rakouské metropole. Projekt má být dokončen do roku 2016,

v současnosti je dokončeno necelých 85% celého projektu a právě zbylých 15 % má být dokončeno do roku 2016.⁷⁷

Prioritní projekt č. 23 v podstatě kopíruje Panevropský dopravní koridor VI, který byl již definován v roce 1994 na dopravní konferenci na Krétě, a poté v roce 1997 na konferenci v Helsinkách upřesněn společně s dalšími devíti dalšími dopravními koridory, jako tzv. Panevropské dopravní koridory, které měly vytvořit pátevní síť evropské dopravy. Tento koridor byl určen jako multimodální tepna, zahrnující v sobě silniční a železniční dopravní infrastrukturu.

Důležitým místem na tomto projektu je multimodální překladiště v polském Slavkově, které jednak tvoří důležité veřejné logistické centrum se všemi jeho náležitostmi, a jednak otevírá bránu evropské multimodální dopravě do Asie, neboť zde dochází k propojení standardního evropského rozchodu kolejí o rozchodu 1435 mm s východoevropským a asijským širokým rozchodem 1520 mm.

Tento terminál byl dokončen v roce 2010 v rámci tohoto TEN-T projektu, a již ve Van Miertově zprávě bylo zmíněno jeho dokončení do roku 2010 jako klíčový prvek pro rozvoj multimodální dopravy. Tento vnitrozemský terminál umožňuje propojení transevropské dopravní sítě s nejdelší železniční tratí na světě – Transsibiřskou magistrálou a tzv. Novou hedvábnou stezkou, které umožňuje přepravu kontejnerových vlaků z Číny přes Kazachstán až do polského Slavkova, a redukuje přepravní čas o polovinu oproti námořní dopravě.⁷⁸ Následující obrázek ukazuje, jak tento terminál propojuje Evropu s východní Asií díky železnici.

⁷⁷ Priority Projects 2010 A Detailed Analysis. In: *Výkonná agentura transevropské dopravní sítě* [online]. 2012. Str. 214. [cit. 2012-11-04]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/european-coordinators/doc/progress_report_longer_version_18jan2011_final2.pdf

⁷⁸ Priority Projects 2010 A Detailed Analysis. In: *Výkonná agentura transevropské dopravní sítě* [online]. 2012. Str. 216. [cit. 2012-11-04]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/european-coordinators/doc/progress_report_longer_version_18jan2011_final2.pdf

Obrázek 1 – Propojení s východní Asií



Zdroj: http://www.euterminal.pl/pub/Images/Mapy/EuroAzja_eng%20mapa%201.jpg

Rostoucí význam tohoto prioritního projektu podporuje i výstavba dalšího veřejného logistického centra, tentokrát v těsné blízkosti gdaňského kontejnerového terminálu a společně tak budou představovat největší logistický uzel v Polsku.⁷⁹ Tento terminál má být dokončen do konce března roku 2013, a má pomoci městu Gdaňsk se stát vstupní bránou do zemí střední a východní Evropy. Po vzoru velkých evropských přístavů, jako jsou Hamburk či Rotterdam, i přístav v Gdaňsku se snaží stát ekonomickým centrem v zemi nesoucí s sebou značné benefity pro místní samosprávy i pro celou domácí ekonomiku.

Z hlediska financování projektu se odhadují celkové investiční náklady na 4,45 mld. EUR, přičemž doposud již bylo profinancováno necelých 3,83 mld. EUR. Evropská investiční banka doposud přispěla ve výši 239 mil. EUR, z rozpočtu TEN-T se Evropská komise podílela ve výši 111,6 mil. EUR, a ze strukturálních fondů a Kohezního fondu byla financována podstatná část projektu ve výši 2048 mil. EUR. Zbytek finančních prostředků pocházelo ze stran členských států.⁸⁰

3.2. Prioritní projekt č. 16

Tento prioritní projekt se zaměřuje na rozvoj nákladní železniční dopravy mezi dvěma důležitými přístavy na pobřeží Atlantského oceánu, Algericas v jižním

⁷⁹ Pomoranské logistické centrum v Gdaňsku. *Logistika.ihned.cz* [online]. 2012 [cit. 2012-11-07]. Dostupné z: <http://logistika.ihned.cz/c1-58098760-pomoranske-logisticke-centrum-v-gdansk>

⁸⁰ Progress Report 2010. In: *Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť* [online]. 2011. Str. 93. [cit. 2012-11-14]. Dostupné z: http://tentec.europa.eu/download/publications/progress_report_superfinal_web.pdf

Španělsku, a Sines v jihozápadním Portugalsku, a zbytkem Evropské unie. Strategická poloha těchto dvou přístavů nabyde na důležitosti po plánovaném rozšíření Panamského průplavu, které je plánováno v roce 2014, přesně sto let poté, co byl průplav slavnostně otevřen v roce 1914.⁸¹ Navíc se přístav Algericas nachází přesně na námořní trase spojující Suezský průplav a Gibraltarský průliv, kudy se v současné době přepravuje většina nákladu mezi Evropou a Asií.

Doposud sloužily tyto dva přístavy jako překladiště nákladu na silniční dopravu, po dokončení projektu však přejde všechn náklad na ekologicky šetrnější způsob dopravy, a to na železnici. Tyto železniční tratě budou vystavěny se standardním evropským rozchodem 1435 mm, tudíž nebudou používat široký iberský rozchod 1668 mm, využívaný v současné době na většině území Španělska a Portugalska. Zprovozněním této tratě dojde k výraznému zrychlení celé přepravy nákladu směřujícího z Asie do ekonomických center uvnitř Unie, jelikož dojde ke zkrácení celé přepravní trasy, a k zapojení rychlejší železniční dopravy.

Plánované dokončení celého projektu je stanoveno na rok 2020, a přestože již bylo dokončeno 75 % délky celkových tratí tohoto projektu, představuje zbylých 25 % nejnáročnější projekty z jak z technického tak z finančního hlediska. Mezi nejnáročnější části projektu patří výstavba železničního tunelu napříč Pyrenejemi umožňující propojení španělské a francouzské železniční sítě, a umožnění projektu se zapojit do celé transevropské dopravní sítě. Mezi další náročné části projektu, jejichž hlavní část výstavby nastane v letech 2014 – 2020, je přeshraniční část mezi portugalským městem Elvas a španělským městem Badajoz, a část mezi španělskými Algericas a Bobadilla,⁸² které vyžadují společnou koordinaci projektů ze stran zúčastněných zemí. Velice důležitou část tohoto projektu, jak ekonomicky tak i z hlediska dopravy, představuje napojení tohoto projektu na největší logistický park v Evropě PLAZA, který se nachází nedaleko španělské Zaragozy.⁸³

⁸¹ Expansion Program. *Canal de Panamá* [online]. 2012 [cit. 2012-11-14]. Dostupné z: <http://www.pancanal.com/eng/expansion/index.html>

⁸² Priority Projects 2010 A Detailed Analysis. In: *Výkonná agentura transevropské dopravní sítě* [online]. 2012. Str. 202. [cit. 2012-11-04]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/european-coordinators/doc/progress_report_longer_version_18jan2011_final2.pdf

⁸³ Priority Projects 2010 A Detailed Analysis. In: *Výkonná agentura transevropské dopravní sítě* [online]. 2012. Str. 202. [cit. 2012-11-04]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t->

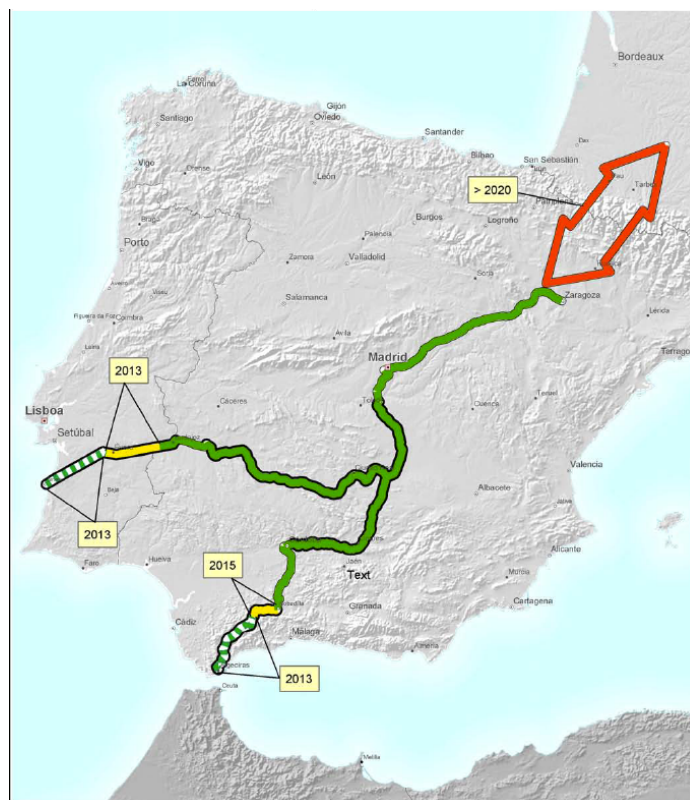
Prioritní projekt č. 16 jako celek je rozfázován do tří částí z časového hlediska. V krátkém období se jedná o zprovoznění železničního spojení mezi přístavy Sines a Algericas do španělské metropole Madridu, včetně přilehlých důležitých logistických center, jako je např. PLAZA v okolí Zaragozy. V krátkém až středním časovém horizontu propojit ekonomické centrum Pyrenejského poloostrova se zbytkem Evropské unie pomocí železnice splňující standardní podmínky Mezinárodní unie železnic,⁸⁴ co se týče rozchodu kolejí a trakční soustavy. A v dlouhém časovém období zajistit plně fungující vysokokapacitní nákladní železniční dopravu z přístavů, přes Madrid, do zbytku Evropské unie napříč Pyrenejemi. Splnění těchto podmínek by v budoucnosti silně přispělo k rozložení přepravovaného nákladu mezi jednotlivé dopravní obory, a k posílení železniční dopravy napříč Pyrenejským poloostrovem, kdy by železnice měla přepravovat přibližně 30 % veškerého nákladu, na rozdíl od současných pouhých 5 %.⁸⁵

implementation/priority-projects/european-coordinators/doc/progress_report_longer_version_18jan2011_final2.pdf

⁸⁴ International Union of Railways, UIC

⁸⁵ Priority Projects 2010 A Detailed Analysis. In: *Výkonná agentura transevropské dopravní sítě* [online]. 2012. Str. 203. [cit. 2012-11-04]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/european-coordinators/doc/progress_report_longer_version_18jan2011_final2.pdf

Obrázek 2 – Mapa prioritního projektu č. 16



Zdroj: Progress Report 2010. In: *Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť* [online]. 2011. Str. 65. [cit. 2012-11-14]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/download/publications/progress_report_superfinal_web.pdf

Z hlediska financování projektu, jsou celkové investice na výstavbu tohoto prioritního projektu odhadovány na 8, 696 mld. EUR. Doposud bylo na realizaci použito celkem 849,2 mil. EUR. Z tohoto je patrné, že i přes 75 % dokončených prací co se týče délky železničních tratí, zbylých 25 % nejnáročnějších částí představuje zbylých 90 % potřebných investic na celkové dokončení tohoto projektu. Doposud bylo vynaloženo z prostředků Evropské komise v rámci programu TEN-T sítě 5 mil. EUR, ze strukturálních fondů a Fondu soudružnosti bylo investováno 253 mil. EUR. Zbytek byl financován z prostředků zúčastněných zemí.⁸⁶ Z tohoto hlediska lze považovat budoucnost tohoto projektu za velmi diskutabilní, vezmeme-li v úvahu současnou ekonomickou situaci Portugalska a Španělska, které se potýkají s vysokým zadlužením a vysokými mírami nezaměstnanosti, a v současné době jsou nuceny ze strany Evropské unie k četným úsporným opatřením.

⁸⁶ Progress Report 2010. In: *Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť* [online]. 2011. Str. 65. [cit. 2012-11-14]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/download/publications/progress_report_superfinal_web.pdf

3.3. Prioritní projekty č. 18 a č. 30

Tyto dva prioritní projekty reflektují záměry Evropské komise k podpoře vnitrozemské vodní dopravy. Tyto projekty byly navrženy s jasným cílem propojení stávajících povodích evropských řek a na nich ležících přístavech pomocí vnitrozemských vodních cest. Záměrem projektů je propojení velkých námořních přístavů Le Havre, Antverp, Rotterdamu či Hamburku s černomořskými přístavy Constanța a Tulcea, případně s dalším napojením na ukrajinské či bulharské přístavy.

Od počáteční fáze plánování výstavby projektů bylo zřejmé, že technická náročnost těchto projektů nebude jedinou překážkou v jejich realizaci. Velkou roli zde hrají i politické a historické odlišnosti jednotlivých zemí, s důrazem na ochranu životní prostředí jednotlivých krajín. Pro vytvoření evropského vodního dopravního systému je potřeba souladu mezi všemi aktéry – politickými stranami, ekologickými sdruženími, provozovateli vodní dopravy a místními či centrálními vládami.

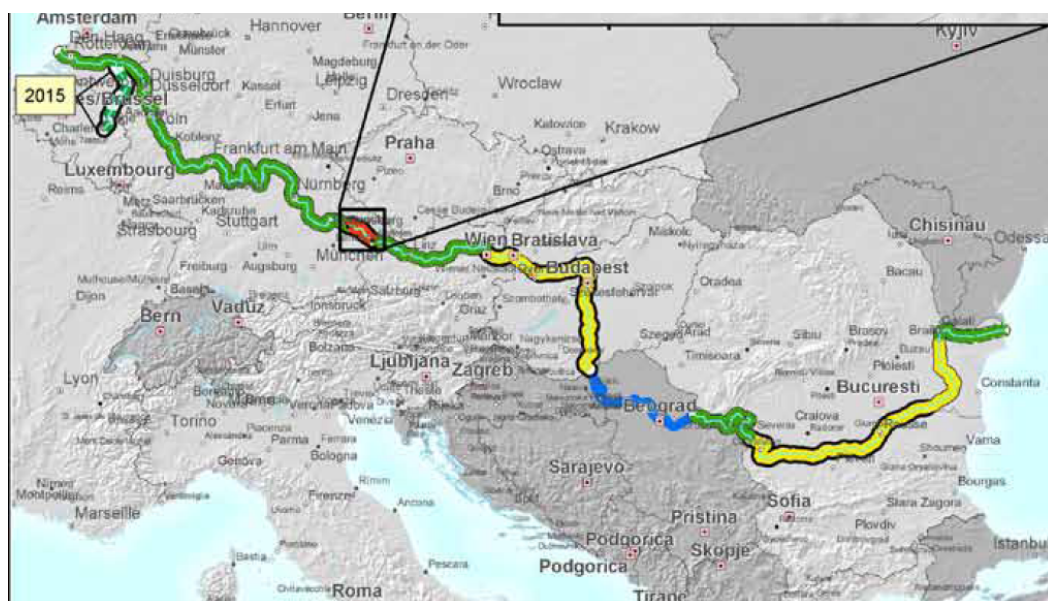
Prioritní projekt č. 18 – vnitrozemská vodní osa Rýn/Máza – Mohan – Dunaj představuje jeden z nejdelších koridorů v rámci TEN-T, prochází napříč Evropou od Severního moře v Rotterdamu až do Černého moře v Rumunsku. Původní fáze projektu se zaměřuje na zvýšení kapacity provozu větších nákladních lodí, aby byl zajištěn plynulý a životaschopný provoz nákladní říční dopravy. V současné době se tak děje zejména na Rýnu v oblasti města Duisburg, kde se výše zmíněné aktivity provozují v souladu se zachováním přírodního rázu okolní krajiny. Tento stav pozitivně signalizuje možnost plně funkční nákladní říční dopravy v harmonii se životním prostředím.⁸⁷ Daleko více potřebné zásahy v oblasti infrastruktury jsou potřebné na řece Dunaj. Investice do výstavby nové vodní infrastruktury jsou potřebné ve většině zemích, kterými Dunaj protéká, a tak komplexní řešení, které by tyto nedostatky odstranilo, se potýká s řadou překážek, od politických aspektů, environmentalistických opatření až po nesoulad mezi jednotlivými státy.

Mezi největší technické překážky patří „úzké místo“ na Dunaji mezi městy Straubing a Vilshofen, kde se jedná o 70 km dlouhé pásmo, kde hladina řeky

⁸⁷ Priority Projects 2010 A Detailed Analysis. In: *Výkonná agentura transevropské dopravní sítě* [online]. 2012. Str. 66. [cit. 2012-11-04]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/european-coordinators/doc/progress_report_longer_version_18jan2011_final2.pdf

nedosahuje minima 2 metrů po většinu roku. Snahou Evropské komise je zajistit pomocí stavebních prací a technických inovací minimální hladinu o výšce 2,5 m v tomto úseku, jako tomu všech ostatních částech kanálů na Rýnu a Mohanu a zbylé německé části Dunaje až po rakouskou hranici. Další kritické místo se nachází na východní straně Vídně až po hranice se Slovenskem, kde se hladina Dunaje není celoročně stabilní, ovšem jakékoliv stavební zásahy jsou velice ztíženy z důvodu umístění úseku v srdci Národního parku Donau-Auen. Jako další příklad překážky v rozvoji plynulé a plně funkční nákladní říční dopravy po Dunaji můžeme uvést zvýšení Starého mostu v Bratislavě. Tento projekt také vyžaduje řadu ekologických povolení, na kterých se neustále pracuje. Od původního zvednutí mostu a současného přesunutí pilířů na větší rozpětí, aby bylo dosaženo potřebné šířky pro proplutí širších nákladních lodí, došlo ke změně, a slovenská vláda se rozhodla pouze o navýšení mostu a jeho rekonstrukci, přičemž dojde k zvýšení průjezdné výšky pod mostem, ovšem šířka mezi pilíři zůstane stejná, a to 86 m, resp. 67 m.⁸⁸

Obrázek 3 – Mapa prioritního projektu č. 18



Zdroj: Progress Report 2010. In: *Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť* [online]. 2011. Str. 72. [cit. 2012-11-14]. Dostupné z: http://tentec.europa.eu/download/publications/progress_report_superfinal_web.pdf

⁸⁸ Priority Projects 2010 A Detailed Analysis. In: *Výkonná agentura transevropské dopravní sítě* [online]. 2012. Str. 68. [cit. 2012-11-04]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/european-coordinators/doc/progress_report_longer_version_18jan2011_final2.pdf

S přihlédnutím k výše zmíněným překážkám bylo datum dokončení celého prioritního projektu přesunuto na rok 2021.⁸⁹ Co se týče financování projektu, finanční náročnost tohoto projektu, i přes jeho délku, nedosahuje takových nároků jako např. železniční projekty. Celková výše pro úplnou realizaci celého projektu do roku 2021 by neměla přesáhnout 2,62 mld. EUR, doposud již bylo investováno 1,21 mld. EUR. Evropská investiční banka doposud na tento projekt přispěla ve výši 37,6 mil. EUR, ze strukturálních fondů EU a Kohezního fondu bylo přispěno ve výši 334,2 mil. EUR a z rozpočtu TEN-T programu bylo doposud financováno 200,2 mil. EUR. Zbylé finanční prostředky pocházely ze členských států podílejících se na tomto prioritním projektu.⁹⁰

Prioritní projekt č. 30 – vnitrozemská vodní cesta Sény – Šelda, byl navržen k propojení francouzské říční sítě s belgickými, holandskými a německými vnitrozemskými přístavy, stejně jako s hlavními námořními přístavy jako Le Havre, Rouen, Dunkerque, Bruggy, Antverpy či Rotterdam. Prioritním záměrem tohoto projektu je propojení průmyslové oblasti severní Francie s průmyslovými centry v Belgii a Holandsku, a zároveň jejich napojení na atlantské a severomořské přístavy, a tím ulehčení přetížené kamionové dopravě mezi zmíněnými oblastmi. Oproti prioritnímu projektu č. 18, tento projekt se nepotýká s tolika četnými překážkami. Za zmínku stojí pouze úzké místo u mostu Pont-des-Trous, jehož odstraněním a vylepšením splavnosti v oblasti by bylo možné zajistit provoz říčních lodí s nosností až 3000 tun nákladu.⁹¹

Finanční náročnost projektu má do jeho plánovaného dokončení dosáhnout výše 4,54 mld. EUR, přičemž doposud již bylo využito 4,15 mld. EUR. Jelikož obě země, jichž se tento projekt aktivně týká, čili Francie a Belgie, nesplňují podmínky pro čerpání finančních dotací ze strukturálních či Kohezního fondu, ani od Evropské investiční

⁸⁹ Priority Projects 2010 A Detailed Analysis. In: *Výkonná agentura transevropské dopravní sítě* [online]. 2012. Str. 66. [cit. 2012-11-04]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/european-coordinators/doc/progress_report_longer_version_18jan2011_final2.pdf

⁹⁰ Progress Report 2010. In: *Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť* [online]. 2011. Str. 73. [cit. 2012-11-14]. Dostupné z: http://tentec.europa.eu/download/publications/progress_report_superfinal_web.pdf

⁹¹ Priority Projects 2010 A Detailed Analysis. In: *Výkonná agentura transevropské dopravní sítě* [online]. 2012. Str. 69. [cit. 2012-11-04]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/european-coordinators/doc/progress_report_longer_version_18jan2011_final2.pdf

banky, většina tohoto projektu byla a bude nadále financována ze stran obou zemí. V rámci rozpočtu Evropské komise pro program TEN-T bylo doposud vynaloženo 403,24 mil. EUR.⁹²

Smysluplná integrace vnitrozemských vodních cest do komplexní dopravní sítě, která bude disponovat moderními přístavy umístěnými v uzlových bodech, a zajišťujících interoperabilitu mezi různými dopravními obory, a to vodní, železniční a silniční dopravou, povede k vytvoření spolehlivé sítě, která bude umožňovat přepravcům a zasílatelům k výběru nejvýhodnějšího způsobu přepravy jejich nákladu. Použitím technologického vývoje, který může poskytnout řešení pro zelenější způsob dopravy, lze dosáhnout vyšší atraktivnosti pro provozovatele a investory do vnitrozemské říční dopravy.

3.4. Prioritní projekt č. 21

Projekt námořních dálnic má za úkol vytvořit síť námořních koridorů, které budou zapojeny do transevropské dopravní sítě, a budou poskytovat výkonnou a bezpečnou námořní dopravu, která je zároveň šetrná k životnímu prostředí, a která může být plně integrována do logisticko-dopravního řetězce fungujícího na bázi přeprav „z domu do domu“. Prioritní projekt má za prioritní úkol odlehčit a poskytnout vhodnou alternativní možnost dopravy přesycené dopravě vnitrozemské, zejména silniční. Jelikož námořní doprava tvoří páteř celého mezinárodní obchodu, a její kapacity nebyly doposud v Evropě plně využity, evropské námořní dálnice se zaměřují na krátké přepravní vzdálenosti, aby bylo možné odklonit část nákladu z destinací, kde se potýkají s častým výskytem kongescí a kapacity přístavů jsou často překročeny, do míst, která poskytují určité množství volných přepravních kapacit, a kudy neprocházejí hlavní přepravní tahy.

Námořní dálnice taktéž mají za úkol vytvořit nové pravidelné dopravní linky mezi přístavy, jenž se nacházejí na okrajových oblastech Unie. Toho je však možné dosáhnout pouze za předpokladu celoroční splavnosti daných tras napříč celým evropským prostorem, ke které je potřeba dostatečného množství ledoborců zejména

⁹² Progress Report 2010. In: *Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť* [online]. 2011. Str. 121. [cit. 2012-11-14]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/download/publications/progress_report_superfinal_web.pdf

v zimním období. Pro zapojení námořní dopravy do logistického konceptu přepravy zboží na bázi „z domu do domu“ je potřeba kvalitního logistického vybavení v klíčových uzlech této přepravy, což jsou právě námořní přístavy. Komise vyzdvihla 5 klíčových elementů, které bude podporovat k zlepšení současné situace v evropských přístavech. Mezi ně patří dobrá infrastruktura v rámci přístavů, spolehlivé napojení o ostatní dopravní obory, kvalitní postupy v rámci operací uvnitř přístavů, perfektní integrace informačních systémů a kvalitní a vyškolený personál.⁹³

Prioritní projekt č. 21 byl rozdělen do čtyř hlavních námořních dálnic a to:

- dálnice Baltského moře spojující členské státy u Baltského moře s členskými státy střední a západní Evropy včetně trasy přes Severní moře/Baltské moře (Kielský kanál)
- západoevropská námořní dálnice vedoucí z Portugalska a Španělska přes Atlantský oblouk do Severního moře a Irského moře
- námořní dálnice jihovýchodní Evropy spojující Jaderské moře s Jónským mořem a východním Středomořím včetně Kypru
- námořní dálnice jihozápadní Evropy (západní Středomoří), spojující Španělsko, Francii a Itálii včetně Malty, a napojující se na námořní dálnici jihovýchodní Evropy⁹⁴

Některé části tohoto projektu již byly řádně dokončeny a jsou nyní v provozu. Mezi takovéto patří například námořní spojení mezi dánským přístavem Esbjerg a belgickými Bruggami. Toto spojení je v plně funkční od roku 2005, a poskytuje multimodální alternativu k nákladní silniční dopravě mezi Dánskem a zeměmi Beneluxu.

Dalším dokončeným dílčím projektem je fungující železniční trajekt mezi švédským Trelleborgem a německým přístavem Sassnitz. Díky zvýšení kapacity terminálu v německém přístavu a zrychlení odbavení a handlingových služeb, poskytuje

⁹³ Priority Projects 2010 A Detailed Analysis. In: *Výkonná agentura transevropské dopravní sítě* [online]. 2012. Str. 80. [cit. 2012-11-19]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/european-coordinators/doc/progress_report_longer_version_18jan2011_final2.pdf

⁹⁴ Progress Report 2010. In: *Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť* [online]. 2011. Str. 86. [cit. 2012-11-19]. Dostupné z: http://tentec.europa.eu/download/publications/progress_report_superfinal_web.pdf

toto spojení významnou alternativu k méně udržitelným způsobům dopravy na této trase. Velice zajímavým a aktuálním faktem týkajícího se přístavu Sassnitz je, že v tomto roce byla zavedena pravidelná linka takovýchto železničních trajektů mezi tímto přístavem a ruským přístavem Ust-Luga. Přístav Sassnitz disponuje speciálním železničním trajektem, který je schopný operovat jak se standardním rozchodem kolejí, tak i s širokým východoevropským a asijským rozchodem kolejí. Toto spojení bylo v minulosti využíváno pouze příležitostně, jednalo se například o přepravu vysokorychlostních vlaků Sapsan společnosti Siemens, které nyní operují mezi Moskvou a Petrohradem. V letošním roce bylo touto linkou přepraveno prvních 38 vlaků Desire také od společnosti Siemens, které jsou určeny pro zimní olympijské hry v Soči v roce 2014.⁹⁵

Spojení švédského přístavu Karlshamn a lotyšské Klaipedy, má za úkol zvýšit podíl intermodální přepravy v jihovýchodní a jihozápadní části námořních dálnic v Baltském moři. V současné době představuje podíl intermodální přepravy v tomto koridoru 18 %, s cílem dosáhnout podílu 56 % v roce 2015 a následně podílu 71 % v roce 2025.

Podobným projektem, jako byl výše zmíněný, je projekt propojení švédského přístavu Karlskrona a polského přístavu v Gdyni, který má za úkol přesunout značnou část nákladu z přetížených silničních sítí v severní Evropě na kombinaci námořní a železniční dopravy, a zmírnit tak výskyt velice častých kongescí v tomto regionu. Přístav Gdyně se nachází v těsné blízkosti přístavů Gdaňsk a Sopoty, kde se v současné době buduje pomořanské logistické centrum, které vedle jiných logistických aktivit bude i poskytovat napojení na další prioritní projekt v rámci TEN-T programu a zajišťovat tak železniční spojení do zemí střední a východní Evropy.

Co se týče financování projektu, to je zcela v kompetenci členských států, ve kterých se evropské přístavy nachází. Z programu TEN-T bylo přispěno na vypracování prvotních studií pro jednotlivé námořní dálnice ve výši 37,8 mil. EUR, zároveň byly tyto projekty podporovány ze strany Evropské investiční banky, regionálních fondů, či

⁹⁵ SHIRRES, David. German – Russian Rail Ferry launched. *Rail.co* [online]. 2012 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z: <http://www.rail.co/2012/06/11/german-russian-rail-ferry-launched/>

operačního programu Marco Polo.⁹⁶ Většina investic však pochází z rozpočtů členských států, a také zde dochází k významnému zapojení soukromého sektoru, kdy se podílový vlastníci či přístavní autority podílejí na financování těchto projektů z vlastních zdrojů za účelem vyššího zapojení jednotlivých přístavů do evropské námořní dopravy, a za účelem vzniku důležitých uzlových bodů v rámci komplexních logistických řetězců právě v těchto přístavech.

3.5. Prioritní projekt č.27

Baltická železnice mezi spojující čtyři nové členské státy EU (Polsko, Litvu, Lotyšsko a Estonsko) a Finsko se má stát strategickým projektem železniční nákladní dopravy v daném pobaltském regionu. Jedná se o jediné železniční napojení zmíněných 3 pobaltských zemí přes Polsko se zbytkem Evropské unie. Napojení do Helsinek a dále do severských zemí je zajištěno pomocí železničního trajektu přes finský záliv z Tallinnu do Helsinek, díky němuž dochází k napojení k dalšímu prioritnímu projektu, a to k takzvanému severskému trojúhelníku, představující silniční a železniční osu napříč severskými zeměmi.

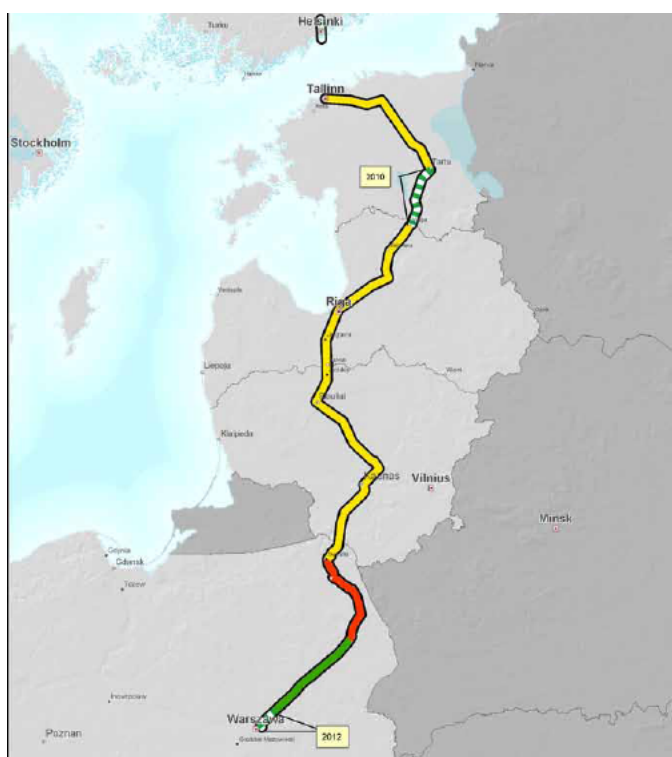
Jelikož se nově přistoupivší pobaltské země doposud používají širokorozchodnou železniční síť, představuje právě přechod ze jednoho systému na druhý největší problém v realizaci plně funkční dopravní osy mezi Tallinnem a Varšavou. Ke konkrétnímu střetu jiných rozchodů kolejí dochází v jižní Litvě, kdy je do města Mockava zavedena železnice z Polska se standardním evropským rozchodem. Zde však doposud dochází k manuální překládce nákladu z vagónů operujících na jednom rozchodu železnic na vagóny operující na druhém, odlišném rozchodu kolejí. A jelikož většinu přeloženého nákladu představuje dřevo, tato překládka představuje velice podstatnou část celé přepravní doby. Proto je potřeba zavedení moderního, plně automatizovaného systému překládky v jižní Litvě, který by umožnil nákladově efektivního přesunu zboží na této trati. Moderní systém překládky by měl být schopen zkrátit celkovou přepravní dobu až o dva dny na trati z Tallinnu do Varšavy. Z dlouhodobého hlediska si ovšem Evropská komise dává za cíl propojení všech tří

⁹⁶ Progress Report 2010. In: *Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť* [online]. 2011. Str. 85. [cit. 2012-11-19]. Dostupné z: http://tentec.europa.eu/download/publications/progress_report_superfinal_web.pdf

nových pobaltských zemí EU s zbytkem Unie pomocí vysokorychlostní železnice se standardním evropským rozchodem kolejí.

Propojení hlavních baltských přístavů Helsinek, Tallinnu, Rigy touto železniční osou, s ohledem na blízké napojení hlavního litevského přístavu Klaipeda, v sobě představuje vysoký potenciál pro multimodální dopravu. Proto i tento projekt se zabývá zlepšením interoperability ve výše zmíněných přístavech, zavedení moderních přepravních systému, informačních systémů podporující interoperabilitu mezi jednotlivými dopravními obory bez výskytu úzkých míst po celou dobu přepravního řetězce.

Obrázek 4 – Mapa prioritního projektu č. 27



Zdroj: Progress Report 2010. In: *Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť* [online]. 2011. Str. 108. [cit. 2012-11-14]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/download/publications/progress_report_superfinal_web.pdf

Doposud bylo investováno, z celkového výše 2,59 mld. EUR potřebných finančních prostředků, 998,4 mil. EUR. Z rozpočtu Evropské komise v rámci programu TEN-T bylo dotováno 169,5 mil. EUR a ze strukturálních a Kohezního fondu bylo přispěno 304 mil. EUR. V rámci rozpočtového období 2007-2013 se Polsko rozhodlo nevyužívat podporu ze strany TEN-T programu, jelikož se rozhodlo nadále čerpat prostředku z Fondu soudružnosti. Naopak Litva i Lotyšsko využívají financování ze

strany TEN-T na odstranění úzkého přeshraničního úseku mezi zeměmi, a navíc využívají dotací z Kohezního fondu pro jiné úseky této prioritní osy.⁹⁷

3.6. Překážky v plné realizaci projektů

Jak již bylo zmíněno ve 2. kapitole této práce týkající se financování transevropské dopravní sítě, vybudování takovéto kvalitní infrastruktury s sebou nese značnou finanční náročnost. Často však dochází k nedostatku zdrojů k zajištění plné realizace jednotlivých projektů. I přes značnou finanční podporu z evropských institucí, jako jsou Evropská investiční banka, Evropská banka pro obnovu a rozvoj, prostředků ze strukturálních či Kohezního fondu EU, či z rozpočtu Evropské komise pro program TEN-T, podstatná část financování projektů pochází z rozpočtů jednotlivých členských států. Vzhledem k tomu, že členské země se v současné době nacházejí v otázce financování pod značným tlakem z důvodu deficitních rozpočtů značné většiny všech evropských zemí, a rostoucím veřejným dluhům těchto států, je otázkou, zda budou státy schopny dodržet původní plány financování těchto projektů, nebo zda se nezaměří na zmírňování důsledků jiných, v současné době palčivějších problémů jednotlivých ekonomik.

Druhým velkým problémem je vzájemná disharmonie jednotlivých států v realizaci přeshraničních projektů, kdy se státy zaměřují na domácí části přeshraničních projektů, a postrádají společný přístup ke způsobu realizace přeshraniční části, což vede k rozlišným interpretacím v predikci budoucího vývoje dopravy v určitých částech projektů. Dokončené části jsou tak často izolované, a postrádají napojení na další transevropské dopravní sítě, a tudíž dochází k časovým a finančním ztrátám. V současnosti i přes určité množství dokončených úseků se nedá hovořit i jednotné transevropské síti, jedná se spíše o 27 samostatných dopravních sítí, jenž postrádají vzájemné napojení.

⁹⁷ Progress Report 2010. In: *Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť* [online]. 2011. Str. 111. [cit. 2012-11-19]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/download/publications/progress_report_superfinal_web.pdf

4. Perspektivy kontinentální kombinované dopravy

V předchozích kapitolách byl popsán princip fungování multimodální dopravy a zároveň její podpora jak ze strany Evropské unie, tak i důležitých evropských institucí či samotných členských států EU. V této kapitole bude analyzován postavení kombinované dopravy v rámci středoevropského regionu a představen relativně nový druh kombinované dopravy, a to kontinentální kombinovaná doprava.

4.1. Benefity kontinentální kombinované dopravy

Kontinentální kombinovaná doprava s sebou nese řadu výhod. Jednoznačně hlavním přínosem kombinované dopravy, který zasahuje všechny zúčastněné i nezúčastněné strany, je ekologický aspekt, a tudíž snížení nepříznivého vlivu silniční dopravy na životní prostředí. Podíl silniční dopravy na celkové nákladní dopravě neustále roste, a s tím i spojený nárůst skleníkových plynů. Mezi priority Evropské unie patří právě snížení skleníkových plynů v oblasti dopravy, a to podle Bílé knihy Komise z roku 2011 o 60 % do roku 2050 v porovnání s rokem 1990.⁹⁸

Ekologický aspekt tedy hraje stále významnější roli, ovšem pro zapojení co nejvíce subjektů do kombinované dopravy, je potřeba vysvětlit všem nově zapojeným stranám nejen benefity ekologické, či politické, nýbrž i ekonomické výhody, které se budou týkat jednotlivých subjektů a budou vytvářet synergický efekt celé kombinované dopravy. Jako další všeobecnou výhodu pro všechny zúčastněné strany je určitá redukce kongescí neboli dopravních zácp a neprůjezdnosti některých silničních tahů.

Konkrétní výhody pro dopravce a jejich zákazníky:

- Snížení nároků na počet tahačů a řidičů – díky snížení vozového parku je možné zvýšit finanční prostředky z prodeje stávajícího kapitálu, nebo je naopak možné zvýšit rozsah silniční přepravy se stávajícím vozovým parkem. Redukcí velkých přepravních vzdáleností je docíleno i nižší spotřeby PHM či opotřebení pneumatik.

⁹⁸ EVROPSKÁ KOMISE. *Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního system účinně využívajícího zdroje*. [online]. Brusel. 2011. Str. 3. [cit. 2012-10-22]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:PDF>

- Výjimka ze zákazu jízd – silniční vozidla provádějící svoz či rozvoz v rámci kombinované přepravy od zasílatele k nejbližšímu překladišti kombinované dopravy nebo z nejbližšího překladiště kombinované dopravy k příjemci nepodléhají zákazu jízd na dálnicích a na silnicích I. třídy v době zákazu jízd podle příslušného ustanovení⁹⁹
- Osvobození od silniční daně
- Snazší naplnění předpisů AETR¹⁰⁰
- Mýto pouze na svozy a rozvozy
- Možnost přepravy 44 tun v Německu a Rakousku

Konkrétní výhody pro zasílatele:

Pro zasílatele představuje kombinovaná doprava zkvalitnění jejich služeb jako zprostředkovatele přepravy. Díky pravidelnosti vlakových linek může ve spojení s kvalitními dopravci nabídnout svým zákazníkům – přepravníkům, kvalitnější a rychlejší způsob přepravy jejich nákladu za nižší cenu. I přes nižší cenu celé přepravy je při správném vedení jejich zasílatelských služeb možno zvýšení zasílatelských odměn.

Výhody pro železniční dopravce:

Železniční dopravci mohou díky zapojení se do kombinované dopravy rozšířit portfolio svých služeb, a zaplnit tak jistý nový segment na přepravním trhu. Tím by docházelo ke zvyšování přepravních výkonů realizovaných po železničních kolejích. Velká perspektiva je v tzv. nočních skocích, čili využití železnice v nočních hodinách. Odpadá překládka a nakládka vozů, o kterou se starají operátoři multimodálních terminálů. Díky kombinované dopravě dochází k eliminaci složité, časově náročné a drahé vlakotvorby. Zastávky vlaků v cílových terminálech se výrazně zkracují díky rychlé překládce za pomoci přepravních prostředků operujících na těchto terminálech.

⁹⁹ Ustanovení § 43 odst. 1 a 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

¹⁰⁰ Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě, Accord européen sur les transports routiers, AETR

Výhody pro operátory terminálů:

Provozovatelé překladišť jako poslední zúčastnění kombinované dopravy si taky přijdou na své, a to díky jejich samotné existenci na přepravním trhu. Samotné terminály se poté dají využít jako skladovací a logistické centrum pro své zákazníky. Lze zde konsolidovat jednotlivé zásilky a poté využít terminál jako tzv. hub pro technologii Hub and spokes, kde závěrečný rozvoz zásilek bude prováděn silničními dopravci, či naopak dojde ke konsolidaci zásilek v místě terminálu a následně budou vyslány hromadně na delší přepravní úsek za použití železnice. Zároveň je možno v rámci terminálu zřídit např. celní sklad či dočasný celní sklad a obstarávat tak ve spolupráci s celní správou celní řízení pro své zákazníky.

4.2. Multimodální operátoři ve střední a východní Evropě

Největším operátorem kombinované dopravy ve střední a východní Evropě je společnost **Metrans**, a patří i mezi největší operátory v celosvětovém měřítku. Vloni měla tato firma obrát zhruba 200 milionů €, přepravila po železnici 669 tisíc kontejnerů a přeložila 1 355 212 kontejnerů (měřeno v jednotkách TEU).¹⁰¹ Společnost Metrans vlastní největší překladiště ve střední Evropě a to v Praze – Uhřetěvsi, které má kapacitu 15 000 TEU. Metrans provozuje ještě další terminály v ČR, a to v Nýřanech u Plzně, v Želechovicích nad Dřevnicí nedaleko Zlína a zcela nový terminál, který je v provozu od 1. června letošního roku v Šenově u Ostravy.

Metrans provozuje pravidelné linky ucelených vlaků z Prahy do Hamburku a zpět, do Bremenhavenu a zpět a do Rotterdamu a zpět. Dále potom linky do Nýřan, do Šenova a do Želechovic, všechny v obou směrech. Metrans také provozuje terminály v Dunajské Středě a v Košicích. Velmi důležitý je terminál v Dunajské Středě, jelikož odtud jsou vysílány pravidelně ucelené vlaky do Slovinského přístavu Koper.

Jedním z prvních operátorů kombinované přepravy působící na území České republiky je společnost ČSKD – Intrans, která byla založena už v roce 1976. Její

¹⁰¹ Operátor kombinované dopravy METRANS slaví 20. výročí. *Dopravní noviny* [online]. 2011, 38, [cit. 2012-11-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.dnoviny.cz/kombinovana-doprava/operator-kombinovane-dopravy-metrans-slavi-20-vyroci>>

nejznámější terminál, na kterém provozuje své služby je terminál v Praze na Žižkově, další terminál má poté v Přerově a nově i terminál v Brně, který provozuje ve spolupráci s ČD Cargo. Její nejvýznamnější linkou, kterou provozuje, je linka ucelených přímých vlaků z Prahy do německého Hamburku, druhou velice významnou je poté linka Praha – Rotterdam.

Mezi další významné multimodální operátory v regionu střední a východní Evropy patří na Slovensku Metrans Danubia, či ZSSK Cargo. V Polsku jsou to společnosti CargoSped, PCC Intermodal, PKP Cargo, Polzug Intermodal či SpedCont a v Maďarsku Hungaria Intermodal, Navismart a Rail Cargo, na Ukrajině Liski Ukrainian State Center of Transport Service.¹⁰²

Všichni výše zmínění operátoři kombinované přepravy disponují vlastním železničním vozovým parkem a flotilou smluvních autodopravců, a zajišťují tedy celou přepravu jako celek včetně počáteční svozu a závěrečné rozvozu nákladu a nakládky či překládky na terminálech. Tyto terminály jsou navíc ve většině případů ve vlastnictví výše zmíněných operátorů, nebo je přístup na tyto terminály striktně omezen pro určité železniční dopravce, a tudíž není možný volný a veřejný přístup všech potencionálních účastníků přepravního trhu. Tito operátoři zde vystupují jako tzv. MTO – Multimodal Transport Operator, kdy tedy nesou odpovědnost podobu celé přepravy. Jejich význam je zde tedy zcela odlišný od tradičních zasílatelů, kteří, pokud jsou to tzv. čistí zasílatelé, neuplatňující právo vlastního vstupu, nesou odpovědnost pouze za řádné obstarání přepravy, nikoli za její provedení.¹⁰³ Tuto celou přepravu je poté možné provést na jediný přepravní doklad, a tím je FIATA FBL konosament, který je obchodovatelným cenným papírem.

Dalším operátorem kombinované přepravy je společnost Bohemiakombi, která ovšem nevystupuje na trhu jako MTO, nýbrž jako operátor UIRR.¹⁰⁴ Bohemiakombi je jediným UIRR operátorem v České republice. UIRR operátoři zajišťují pouze železniční úsek přepravy společně s jejich nakládkou či překládkou v terminálech.

¹⁰² UIC: 2010 Report on Combined transport in Europe. [online]. 2010. Str. 62. [cit. 2012-11-22]. Dostupný z WWW: <http://www.uic.org/IMG/pdf/2010_report_on_combined_transport_in_europe.pdf>

¹⁰³ NOVÁK, Radek, PERNICA, Petr, SVOBODA, Vladimír, ZELENÝ, Lubomír. *Nákladní doprava a zasílatelství*. Praha: ASPI, a. s., 2005, s. 283

¹⁰⁴ Mezinárodní unie společností kombinované dopravy železnice-silnice, Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route

Společnosti Bohemiakombi bude věnována následující podkapitola, jelikož jako jediná v České republice zajišťuje přepravu výměnných nástaveb, tankových kontejnerů a silničních návěsů umožňujících vertikální překládku, a tak ulehčuje silniční dopravě a převádí část jejího nákladu právě na železnici. A právě v této formě kombinované přepravy, tedy v kontinentální kombinované dopravě realizované jinými systémy, nikoli kontejnery ISO, je možno vidět jistý potenciál do budoucnosti.¹⁰⁵

4.2.1. Bohemiakombi

Jak již bylo zmíněno, jediným UIRR operátorem na českém trhu je společnost Bohemiakombi s. r. o. Ve společnosti Bohemiakombi mají v současné době podíl tři společnosti:¹⁰⁶

- ČD CARGO, a.s. - 30%,
- Sdružení mezinárodních automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA - 40%¹⁰⁷,
- Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & CO KG - 30%,

Z vlastnické struktury je patrné poslání Bohemiakombi, jelikož spojuje železničního dopravce, sdružení integrující silniční dopravce a zahraničního operátora kontinentální kombinované dopravy. Tímto posláním je tedy poskytnout silničním dopravcům výhody železnice, a tak jim poskytnout lepší služby pro jejich přepravce. Nejedná se tedy o konkurenční boj mezi přepravou po silnici a železnici, ale o vzájemnou spolupráci těchto dvou různých oborů dopravy.

Zaměříme se však trochu na vývoj společnosti. Společnost byla založena v roce 1992 pod názvem Kombiverkehr-CS jako stoprocentní dceřiná společnost německého operátora kombinované přepravy, společnosti Kombiverkehr. V roce 1995 vstoupili do

¹⁰⁵ NOVÁK, Ivan. Vývoj kombinované přepravy. *Logistika.ihned.cz* [online]. 2011 [cit. 2012-11-22]. Dostupné z: <http://logistika.ihned.cz/c1-53611170-vyvoj-kombinovane-prepravy>

¹⁰⁶ Dostupné z: <http://www.bohemiakombi.cz/o-spolecnosti/spolecnici>

¹⁰⁷ Česmad Bohemia zvyšuje podíl v Bohemiakombi. *Logistika.ihned.cz* [online]. 2012 [cit. 2012-11-22]. Dostupné z: <http://logistika.ihned.cz/c1-57705710-cesmad-bohemia-zvysuje-podil-v-bohemiakombi>

společnosti noví společníci, a to České dráhy, a.s., ČESMAD Bohemia, Svaz spedice a skladování České republiky a Ökombi Wien.

Od svého vzniku byla společnost vznikla byla společnost spojována především s provozováním kontejnerových vlaků a také obou linek doprovázené kombinované dopravy na území ČR z Českých Budějovic do Villachu a z Lovosic do Drážďan. Doprovázená kombinovaná doprava se vyznačuje tím, že zjednodušeně řečeno řidič tahače i s návěsem nebo nákladního vozidla, které je naloženo na vlak, je po celou dobu přepravy po železnici přítomen, a to ve speciálním lůžkovém voze, který je připojen k vlakové soupravě. Řidič tak doprovází jak náklad, tak i silniční vozidlo po celém železničním úseku. Hlavní negativum tohoto druhu přepravy je patrné na první pohled, a je tím tzv. mrtvá hmotnost. Kvůli přepravě jak nákladu, tak i tahače dochází k výraznému snížení podílu hmotnosti přepravovaného nákladu ku celkové přepravované hmotnosti. Dalším negativem jsou vyšší náklady na údržbu a provoz speciálních železničních vozů s menším průměrem kol, které se pro takovýto druh přepravy používají. Ekonomická náročnost tohoto druhu přepravy je příliš velká v porovnání s jejím ekonomickým přínosem. Z dlouhodobého hlediska je tedy tento druh dopravy ekonomicky nerentabilní. *„Doprovázená forma kombinované dopravy má opodstatnění ekologické a politické, nikoli ekonomické“* (Pernica, 2005).¹⁰⁸

Tyto linky v systému doprovázené kombinované dopravy byly však ekonomicky nerentabilní a vyžadovaly značné dotace z zúčastnivších se států. V roce 2004 byl po vstupu ČR do EU a otevření se dopravního trhu systém vlaků Ro-La¹⁰⁹ zcela na území ČR ukončen.

V roce 2005 začala tedy společnost provozovat jiný systém kombinované dopravy, a to kontinentální nedoprovázenou kombinovanou dopravu silničních návěsů, výměnných nástaveb a tankových kontejnerů. Nedoprovázená kombinovaná doprava značně eliminuje hlavní negativa přepravy doprovázené, a tedy poměr mezi užitnou hmotností a celkovou hmotností se výrazně zlepšil díky eliminaci samotných tahačů či jiných nákladních automobilů při samotné železniční přepravě. Kapacitní využití vlaku provozující nedoprovázenou přepravu je také vyšší než u vlaku provozujícího

¹⁰⁸ PERNICA, Petr. *Logistika pro 21. století : Supply chain management*. první. Praha : Radix, s. r. o., 2005. s. 899

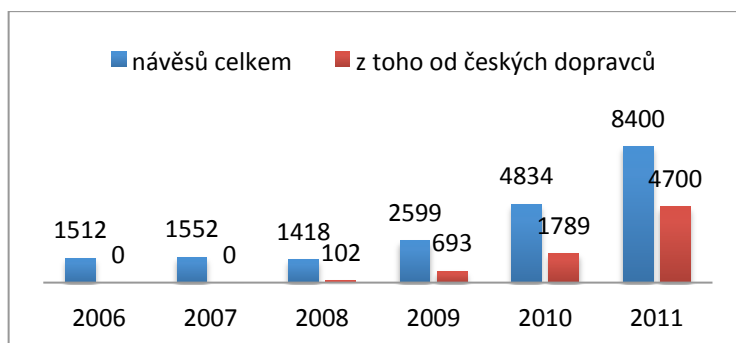
¹⁰⁹ zkratka z něm. Rollende Landstrasse

kombinovanou dopravu doprovázenou. V souvislosti s kvalitní sítí překládkových terminálů po celém kontinentu lze díky snadnému překonání větších vzdáleností realizovat za pomoci železnice přepravu v režimu Just-in-Time, nebo realizovat přepravu „z domu do domu“.

Hlavním úkolem společnosti Bohemiakombi je přesvědčit silniční dopravce o ekonomické efektivnosti tohoto typu přepravy. Ta však závisí na každém dopravci individuálně na struktuře jeho přepravního parku, na povaze jeho zásilek, na objemu jeho zásilek, na jeho vozovém parku, na relacích, které chce kombinovanou přepravou nahradit, a zda má možnost využití v obou směrech přepravy, na investičních nákladech spojených s kombinovanou přepravou, na vzdálenosti terminálů od jeho přepravního atd. Silniční dopravce si toto všechno musí řádně zodpovědět a pokud mu tyto otázky budou uspokojivě zodpovězeny, může se zapojit do systému nedoprovázené kombinované dopravy.

Společnosti Bohemiakombi se v počátku provozu jejich linek Bohemia Express z Lovosic do Duisburgu a z Lovosic do Hamburгу nepodařilo přesvědčit české dopravce k zapojení se do kombinované přepravy, a tak první tři roky tato linka sloužila pouze pro zahraniční dopravce, kteří již disponovali silničními návěsy či nástavbami, které lze snadno přeložit na vlak. Po třech letech se do projektu zapojili i tuzemští dopravci a jejich poměr rok co rok roste a v roce 2011 se stal poprvé nadpoloviční.

Graf 5 – Poměr tuzemských dopravců na přepravě návěsů mezi ČR a Německem



Zdroj: Přeprava kamionových návěsů po kolejích prudce roste. *E15* [online]. 2011 [cit. 2012-11-27]. Dostupné z: <http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/preprava-kamionovych-navesu-po-kolejich-prudce-rost-704637>

Z grafu je dobře vidět rostoucí trend zájmu českých dopravců o využití kombinované dopravy, díky tomu společnost Bohemiakombi mohla po 5 letech od zavedení linek Bohemia Express poprvé v roce 2010 vykázat zisk. Do té doby společnost nedokázala pokrývat náklady z výnosu z přeprav. Tento fakt nám dokazuje,

že systém nedoprovázené kombinované dopravy je z dlouhodobého hlediska ekonomicky rentabilní a je schopen provozu i bez finanční podpory z veřejného sektoru. Je třeba však dodat, že zajisté každá finanční podpora je bezesporu kladně vnímána, bohužel jsme se s ní v České republice setkali pouze sporadicky. Takovouto výjimkou byla jednorázová finanční podpora až do výše 30% investičních nákladů na nákup intermodálních návěsů v roce 2009, za doby tzv. úřednické vlády.

V únoru loňského roku začala společnost využívat i druhý, nově otevřený, veřejný terminál kombinované dopravy, a to v Ostravě-Paskově, který provozuje společnost AWT. Propojila tak linku z Duisburgu až do Ostravy. Veliký zájem a rentabilnost tohoto spojení dokazuje fakt, že již v říjnu loňského roku, tedy po 8 měsících provozu byl odbaven tisící návěs ve směru Ostrava – Duisburg.¹¹⁰ Letos v lednu navíc společnost zavedla novou linku kombinované dopravy, a to právě z nově otevřeného terminálu v Paskově do italské Verony. I tato nově otevřená linka kombinované dopravy dokazuje, že kontinentální kombinovaná doprava nachází své uplatnění na přepravním trhu, a dokáže přilákat silniční dopravce k přechodu na tento typ dopravy. V současné době tuto linku využívá už 15 silničních dopravců a speditérů, a 7. listopadu tohoto roku byl odbaven jubilejní stý vlak na této lince.¹¹¹

Duisburg, Hamburk a Verona patří mezi nejvýznamnější evropské uzly na síti dálkových linek vlaků kombinované dopravy silnice-železnice. Samotná přeprava ložných jednotek však není omezena pouze na výše zmíněné relace z ČR do Duisburgu, Hamburku, či Verony, ale již dnes je možné uspokojit potřebu přepravců a dovézt jejich zásilky např. ze Slovenska nejen do severoněmeckých přístavů, ale i Skandinávie, Dánska, Beneluxu a Francie. Otevřením těchto 3 linek došlo k napojení železniční sítě ČR na více než 40 klíčových terminálů kombinované dopravy v desíctce hospodářsky nejrozvinutějších zemích Evropy. To je zabezpečeno tříúrovňovým přepravním systémem, jež se skládá z těchto fragmentů:

- přímé ucelené vlaky Bohemia Express

¹¹⁰ Z Ostravy odjel tisící návěs Ewals Cargo. *Dopravní noviny* [online]. 2011, č. 43 [cit. 2012-11-26]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/kombinovana-doprava/z-ostravy-odjel-tisici-naves-ewals-cargo>

¹¹¹ Z Ostravy do Verony odjel jubilejní stý vlak. *Dopravní noviny* [online]. 2012, č. 60 [cit. 2012-11-26]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/kombinovana-doprava/z-ostravy-do-verony-odjel-jubilejni-sty-vlak>

- návazné ucelené vlaky partnerských operátorů kombinované přepravy
- tzv. antény, jimiž chápeme rozvoz jednotlivých zásilek až do nejbližšího terminál přepravce

Jedná se o tzv. tříúrovňový přepravní systém. V praxi to vypadá tak, že ložná jednotka nekončí v konečné stanici vlaků Bohemiakombi, ale je přeložena na jiný vlak smluvního partnera a pokračuje do cílové destinace. Nespornou výhodou těchto linek jsou večerní odjezdy vlaků a přeprava nočním skokem. V současné době tak společnost na všech svých linkách nabízí 22 vlaků, které v průměru přepravují 500 až 600 kamionových zásilek týdně.¹¹²

Obrázek 5 – Tříúrovňový přepravní systém společnosti Bohemiakombi



Zdroj: www.bohemiakombi.cz

4.2.2. Evropská kontinentální kombinovaná doprava

Ve zvyšování počtu přepravených intermodálních návěsů a výměnných nástaveb společností Bohemiakombi, a také v rozšíření jejího portfolia poskytovaných služeb se odráží celoevropský trend zvyšování objemu nedoprovázené kombinované dopravy. Ta

¹¹² Operátor kombinované dopravy BOHEMIAKOMBI slavil 20. narozeniny. *Dopravní noviny* [online]. 2012, č. 60 [cit. 2012-11-26]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/kombinovana-doprava/operator-kombinovane-dopravy-bohemiakombi-slavil-20-narozeniny>

v celkovém měřítku dosáhla meziročního růstu 8%, přičemž přepravila náklad v objemech odpovídajících 5 575 688 TEU.¹¹³ Mezi největší evropské operátory kontinentální kombinované dopravy patří německá společnost Kombiverkehr, která loni přepravila 429 475 silničních návěsů, a která je zároveň třicetiprocentním vlastníkem společnosti Bohemiakombi. Druhým největším operátorem je švýcarská společnost Hupac, která loni přepravila 406 587 silničních návěsů, následována italským operátorem Cemat s 213 292 přepravenými návěsy.¹¹⁴ Seznam všech UIRR operátorů je uveden v příloze této práce.

Objemy přepravených silničních návěsů největších evropských operátorů kombinované dopravy v porovnání s počtem návěsů přepravených společností Bohemiakombi nastiňují skutečnost, že nedoprovázení kombinovaná doprava v se zemích západní Evropy začala rozvíjet daleko dříve, než v ČR. Počátky kontinentální kombinované dopravy sahají již do 70. let, kdy byly silniční přepravy silně omezovány restrikcemi v podobě povolenek či licencí. To západoevropské silniční dopravce motivovalo k využívání železnice jako svého partnera. Toto spojení následně vedlo k vzniku poměrně husté sítě linek nedoprovázené kombinované dopravy s dostatečným množstvím překládkových míst.

Tento fakt dokazují i údaje o přepravených silničních návěsech pomocí železnice uvnitř jednotlivých států. Díky kvalitní síti překládkových míst jsou západoevropští silniční dopravci schopni převést na železnici i značnou část svého nákladu určeného k přepravě pouze v rámci jednoho státu. Společnost Kombiverkehr takto přepravila 262 950 silničních návěsů uvnitř německého trhu, francouzský operátor Novatrans 129 456 silničních návěsů, a italský Cemat 76 045.¹¹⁵ Zde je však nutné připomenout, že pro ekonomickou rentabilitu takovéto přepravy je potřeba dostatečná délka železničního úseku přepravy, a to nejméně 500 km, kterého není možné dosáhnout ve všech zemích, nebo k překonání horských přechodů pomocí železnice.

¹¹³ Statistics 2011. In: *UIRR* [online]. 2012. Str. 3 [cit. 2012-11-27]. Dostupné z: <http://www.uirr.com/en/component/downloads/downloads/891.html>

¹¹⁴ Statistics 2011. In: *UIRR* [online]. 2012. Str. 6 [cit. 2012-11-27]. Dostupné z: <http://www.uirr.com/en/component/downloads/downloads/891.html>

¹¹⁵ Statistics 2011. In: *UIRR* [online]. 2012. Str. 8 [cit. 2012-11-27]. Dostupné z: <http://www.uirr.com/en/component/downloads/downloads/891.html>

Obecně lze však konstatovat, že koncept kontinentální kombinované dopravy v sobě nese určitý potenciál do budoucna, jakožto jediný reálný způsob přenesení značné části nákladu silničních dopravců na železnici za pomoci operátorů kontinentální kombinované dopravy. Statistiky z minulých let jasně dokazují rostoucí trend tohoto dopravního oboru. Jeho další rozvoj však závisí na kvalitní železniční infrastruktuře a zejména na kvalitní a husté síti překládkových míst, která by umožňovala co největší zkrácení posledního úseku přepravního řetězce realizovaného po silnici.

Závěr

Doprava jednoznačně patří mezi jedna z nejdynamičtější se rozvíjejících se sektorů globální ekonomiky. Vývoj celosvětového mezinárodního obchodu je úzce spjat právě s rozvojem tohoto odvětví. S nárůstem objemů dopravních služeb však zákonitě dochází ke zvýšení značně negativních dopadů na životní prostředí. A právě kombinovaná doprava představuje ucelený komplex ekologicky šetrného způsobu přepravy, jenž spojuje různé dopravní obory, a na základě vzájemné interoperability umožňuje snižování těchto negativních důsledků při současném zvyšování kvality přepravních služeb.

Evropská unie si je vědoma potenciálu, který v sobě multimodální doprava skrývá, a proti jí věnuje náležitou pozornost. V rámci Společné dopravní politiky, která byla zakotvena již v římských smlouvách, se klade důraz na podporu ekologicky šetrnějších oborů dopravy, zejména železniční a vnitrozemské vodní dopravy, na úkor dopravy silniční, která se potýká s přetíženou a neostatečnou dopravní infrastrukturou a s ní spojenými kongescemi. Právě environmentální aspekt patří k hlavním prioritám současné dopravní strategie Evropské unie.

Pro efektivní a dynamický rozvoj evropské dopravy s ohledem na životní prostředí je potřeba vytvoření celoevropské dopravní sítě, jenž bude přispívat k vytvoření jednotného vnitřního trhu a zároveň vzájemné soudružnosti jednotlivých členských států. V rámci této vize jsou ze strany EU podporovány moderní logistická řešení využívající inovativních technologií a moderních technických prostředků s důrazem na vzájemnou komodalitu dopravních oborů.

S ohledem na výše zmíněné priority EU v oblasti dopravní politiky byl v roce 1993 představen projekt transevropské dopravní sítě. Tato síť skládající se ze stovek dílčích projektů předpokládá pokrytí všech členských států se zahrnutím všech dopravních oborů a jejich vzájemnou provázaností. Pro lepší koordinaci realizace těchto projektů ze strany EU byla v roce 2006 zřízena speciální Výkonná agentura transevropské dopravní sítě, jejímž hlavním úkolem je zefektivnění realizace výstavby projektů, a dokončení tak celé transevropské dopravní sítě do roku 2020. V rámci zefektivnění realizace tohoto ambiciózního projektu bylo postupně vybráno 30 prioritních projektů, které tvoří jakousi páteř dopravní infrastruktury v rámci Evropy.

I přes plné dokončení některých z těchto prioritních projektů, podstatná část jich je plně nerealizována, a dochází tak k nepropojenosti evropské dopravní sítě. V řadě případů jsou dokončeny pouze části v rámci jednotlivých států, tyto části jsou od sebe izolovány a způsobují tak v podstatě zachování původního stavu, kdy je evropská dopravní síť tvořena sumou dopravních infrastruktur členských zemí a není tak docíleno synergie původně zamýšleného projektu.

Absence jednotné vize a vzájemné koordinace ze strany zúčastnivších se států způsobuje prodlužování a podražování realizace přeshraničních projektů, jenž tvoří nejdůležitější části celé transevropské sítě, jelikož spojují různé systémy řízení a přístupy k dopravní infrastruktuře. S prodražováním výstavby transevropské dopravní sítě je spojen i druhý největší problém v její plné realizaci, a to její vysoká finanční náročnost. I přes finanční dotace ze strany Evropské komise z rozpočtu TEN-T, možnostech čerpání finančních prostředků z Fondu soudružnosti a Fondu regionálního rozvoje, či využití speciálních finančních instrumentů poskytovaných Evropskou investiční bankou, podstatná část financování pochází z veřejných rozpočtů jednotlivých členských států. Ovšem členské země se v současné době nacházejí v otázce financování pod značným talkem z důvodu deficitních rozpočtů většiny všech evropských zemí, a rostoucím veřejným dluhům těchto států. Proto je otázkou, zda budou státy schopny dodržet původní plány financování těchto projektů, nebo zda se nezaměří na zmírňování důsledků jiných, v současné době palčivějších problémů jednotlivých ekonomik. Potenciál lze však spatřit v propojení veřejného a soukromého sektoru.

Z důvodu dosavadního nenaplnění nastoleného cíle vytvoření plně fungující transevropské dopravní sítě, nelze předpokládat zlepšení podmínek pro rozvoj evropské multimodální dopravy. Jak železniční, tak vnitrozemské vodní projekty nejsou plně dokončeny, a jejich data finálního dokončení se neustále odsunují. Potenciál pro rozvoj multimodální dopravy lze však najít v relativně novém segmentu dopravy, a tím je kontinentální kombinovaná doprava.

Tento druh dopravy představuje vzájemnou spolupráci silničních a železničních dopravců. Za pomoci speciálních intermodálních návěsů je tak přeložen náklad ze silnice na železnici, kde absolvuje podstatnou část přepravní vzdálenosti, a silniční doprava tak zajišťuje pouze počáteční svoz a rozvoz ke konečnému zákazníkovi.

Nejedná se o nový způsob přepravy námořních kontejnerů z a do evropských přístavů, která představuje podstatnou část multimodálního trhu, představuje však možnost ulehčení vnitrouniní nákladní silniční dopravě.

Evropská kontinentální kombinovaná doprava zaznamenává v poslední dekádě značně rostoucí trend, a v posledním roce zvýšila objem přepravených návesů o 8 %. K tomuto přispívá kvalitní infrastruktura překládkových míst ze silnice na železnici a dostatečné množství linek kontinentální kombinované dopravy. Bohužel kvůli 20-ti letému zpoždění způsobeném izolací zemí střední a východní Evropy toto nelze konstatovat v daném regionu. Avšak i zde lze přes počáteční pomalý nástup pozorovat rostoucí trend tohoto oboru.

Česká republika má díky společnosti Bohemiakombi zkušenost jak s doprovázenou, tak i s nedoprovázenou kontinentální kombinovanou dopravou. Zatímco první zmíněná potvrdila svoji ekonomickou nerentabilitu a neschopnost provozu bez finanční podpory ze strany státu, doprovázená kombinovaná doprava potvrzuje svůj potenciál a po počátečních fázích červených čísel z důvodů vysokých investičních nákladů a prvotního nezájmu autodopravců, po několika letech provozu dokazuje svoje ekonomické opodstatnění i bez přispění veřejných prostředků.

Pro rozkvět kontinentální kombinované dopravy je zapotřebí vybudovat kvalitní infrastrukturu překládkových. S budováním nových veřejných terminálů je spojena i výstavba veřejných logistických center v jejich těsné blízkosti. Tyto logistická centra s sebou přinášejí obrovský logistický potenciál, jelikož mohou sloužit jako konsolidační a dekonsolidační střediska pro drobné dopravce, kteří nemají dostatečné prostředky na nákup intermodálních návesů, nebo nemají dostatečně velké náklady pro přepravu celého návesu. Tímto by jim byla umožněna logistická technologie hub and spokes, která snižuje náklady na straně dopravců i přepravců, a vede k ekologické šetrnosti.

V úvodu práce byl nastolen cíl práce, a to analyzovat multimodální dopravu v rámci Evropské unie. I přes rostoucí trend tohoto oboru, nelze z důvodu dosavadního nedokončení vytvoření jednotné transevropské dopravní sítě, a značným finančním a technickým problémům v její budoucí realizaci, způsobeným disharmonií v koordinaci jednotlivých projektů ze strany členských států, očekávat dynamický rozkvět tohoto oboru v následujících letech. Potenciál lze nalézat v kontinentální kombinované dopravě, které se postupně daří zapojovat větší počet silničních dopravců do tohoto

projektu a přepravovat tak stále větší objemy nákladu převedeného ze silnice na železnici, a tak naplňovat priority Evropské unie na snížení negativních ekologických dopadů na životní prostředí.

Seznam použité literatury

1. DICKEN, Peter. *Global shift: mapping the changing contours of the world economy*. 6. vyd. Los Angeles: Sage Publications, 2011. ISBN 978-1-84920-767-6.
2. NOVÁK, J. *Kombinovaná přeprava*. Pardubice: Institut Jana Pernera, o.p.s., 2006. ISBN 80-86530-32-9.
3. NOVÁK, Radek, PERNICA, Petr, SVOBODA, Vladimír, ZELENÝ, Lubomír. *Nákladní doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI, a. s., 2005. ISBN 80-7357-086-6.
4. NOVÁK, Radek. *Námořní přeprava*. 2. přeprac. vyd. Praha : ASPI, 2005. ISBN 80-7357-070-X.
5. PERNICA, Petr. *Logistika pro 21. století : Supply chain management*. první. Praha : Radix, s. r. o., 2005. ISBN 80-86031-59-4.
6. ZELENÝ, Lubomír. *Rozvoj dopravy ve světě*. 1. vyd. Praha : Oeconomica, 2004. ISBN 80-245-0671.

Seznam článků a elektronických zdrojů

1. Česmad Bohemia zvyšuje podíl v Bohemiakombi. *Logistika.ihned.cz* [online]. 2012 [cit. 2012-11-22]. Dostupné z: <http://logistika.ihned.cz/c1-57705710-cesmad-bohemia-zvysuje-podil-v-bohemiakombi>
2. ČVUT, Fakulta dopravní: Multimodální přepravní systémy. [online].[cit. 2012-10-05]. Dostupné na: <http://www.fd.cvut.cz/projects/k612x1mp/kps.html>.
3. Dostupné z <http://www.shipping-container-housing.com/standardized-shipping-containers.html>.
4. EIB financing of the Trans-European Networks. In: *EIB* [online]. 2009. [cit. 2012-11-02]. Dostupné z: http://www.eib.org/attachments/thematic/tens_2009_en.pdf
5. EVROPSKÁ KOMISE. *Bílá kniha: Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout* [online]. 2001 [cit. 2012-10-22]. ISBN 80-7270-015-4. Dostupné z: <http://edice.cd.cz/edice/DOKES/DOKES01/BILAKNIH.pdf>
6. EVROPSKÁ KOMISE. *Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního system účinně využívajícího zdroje*. [online]. Brusel. 2011. [cit. 2012-10-22]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:PDF>

7. Evropský fond pro regionální rozvoj. *Evropská komise. Regionální politika* [online]. 2012 [cit. 2012-11-03]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/regional_policy/thefunds/regional/index_cs.cfm#3
8. Expansion Program. *Canal de Panamá* [online]. 2012 [cit. 2012-11-14]. Dostupné z: <http://www.pancanal.com/eng/expansion/index.html>
9. FIŠER, Vladimír. Přeprava kamionových návěsů po kolejích prudce roste. E15 [online]. 30.09.2011, 1, [cit. 2012-10-05]. Dostupný z WWW: <<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/preprava-kamionovych-navesu-po-kolejich-prudce-roste-704637>>
10. Foud soudružnosti. *Evropská komise. Regionální politika* [online]. 2012 [cit. 2012-11-03]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/regional_policy/thefunds/cohesion/index_cs.cfm
11. Galileo. *Evropská komise* [online]. 2012 [cit. 2012-10-31]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/ten-t_projects_by_transport_mode/galileo.htm
12. JASPERS' role. *JASPERS* [online]. 2012 [cit. 2012-11-03]. Dostupné z: <http://www.jaspers-europa-info.org/index.php/about-us.html>
13. MOCKOVÁ, Denisa. Společná dopravní politika ES a Bílá kniha. In: *Logistickymonitor.sk* [online]. 2008. [cit. 2012-10-22]. ISSN 1336-5851. Dostupné z: <http://www.logistickymonitor.sk/en/images/prispevky/mockova.pdf>
14. NEW FINANCIAL INSTRUMENTS FOR EUROPEAN TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND SERVICES: TEN-Budget, loans, loan guarantee fund, PPP: how shall they be applied and combined to achieve an optimal result?. In: *Evropský parlament* [online]. 2007. [cit. 2012-11-03]. Dostupné z: http://edz.bib.uni-mannheim.de/daten/edz-ma/ep/07/pe379.207_en.pdf
15. NOVÁK, Ivan. Vývoj kombinované přepravy. *Logistika.ihned.cz* [online]. 2011 [cit. 2012-11-22]. Dostupné z: <http://logistika.ihned.cz/c1-53611170-vyvoj-kombinovane-prepravy>
16. OECD Countries Spend 1% of GDP on Road and Rail Infrastructure on Average. In: *International Transport Forum* [online]. 2012. [cit. 2012-11-05]. Dostupné z: <http://www.internationaltransportforum.org/statistics/StatBrief/2012-06.pdf>
17. Operátor kombinované dopravy BOHEMIAKOMBI slavil 20. narozeniny. *Dopravní noviny* [online]. 2012, č. 60 [cit. 2012-11-26]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/kombinovana-doprava/operator-kombinovane-dopravy-bohemiakombi-slavil-20-narozeniny>
18. Operátor kombinované dopravy METRANS slaví 20. výročí. *Dopravní noviny* [online]. 2011, 38, [cit. 2012-11-20]. Dostupný z WWW:

- <<http://www.dnoviny.cz/kombinovana-doprava/operator-kombinovane-dopravy-metrans-slavi-20-vyroci>>
19. Pomořanské logistické centrum v Gdaňsku. *Logistika.ihned.cz* [online]. 2012 [cit. 2012-11-07]. Dostupné z: <http://logistika.ihned.cz/c1-58098760-pomoranske-logisticke-centrum-v-gdansk>
 20. Priority Projects 2010 A Detailed Analysis. In: *Výkonná agentura transevropské dopravní sítě* [online]. 2012. [cit. 2012-11-04]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/european-coordinators/doc/progress_report_longer_version_18jan2011_final2.pdf
 21. Přístav Hamburk se po krizi vrací k růstu. *Dopravní noviny* [online]. 2011, roč. 2011, č. 8 [cit. 2012-10-09]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/namorni-doprava/pristav-hamburk-se-po-krizi-vraci-k-rustu>
 22. Progress Report 2010. In: *Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť* [online]. 2011. [cit. 2012-10-31]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/download/publications/progress_report_superfinal_web.pdf
 23. Projekt transevropských sítí TEN. *Business.info* [online]. 2012 [cit. 2012-10-31]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/spolecna-dopravni-politika-eu-5163.html#vyvoj>
 24. *Shipping Container Housing Guide* [online]. [cit. 2012-10-7]. Standardized Shipping Containers History.
 25. SHIRRES, David. German – Russian Rail Ferry launched. *Rail.co* [online]. 2012 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z: <http://www.rail.co/2012/06/11/german-russian-rail-ferry-launched/>
 26. SOAVE, Piero. Dopravní politika: Obecné zásady. In: *Evropský parlament* [online]. 2011. [cit. 2012-10-22]. Dostupné z: http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/cs/FTU_4.6.1.pdf
 27. Společná dopravní politika EU. *Businessinfo.cz*. [online]. 2011. [cit. 2012-10-22]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/spolecna-dopravni-politika-eu-5163.html#vyvoj>
 28. Statistics 2011. In: *UIRR* [online]. 2012. [cit. 2012-11-27]. Dostupné z: <http://www.uirr.com/en/component/downloads/downloads/891.html>
 29. TEN-T EA, Mission and introduction. *Evropská komise* [online]. 2012 [cit. 2012-10-31]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/en/about_us/mission__introduction/mission__introduction.htm

30. TEN-T Fundings in Figures. In: *Evropská komise* [online]. 2009. [cit. 2012-11-03]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-funding-and-financing/doc/funding_figs.pdf
31. TEN-T projects in figures. In: *Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť* [online]. 2012 [cit. 2012-10-31]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/download/publications/tenea_numbers_web.pdf
32. TEN-T: Přezkum politiky. Směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky. In: *Evropská komise* [online]. 2009 [cit. 2012-10-31]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/download/publications/progress_report_superfinal_web.pdf
33. *The Netherlands emerged as the largest maritime freight country in the EU* [online]. 2012. [cit. 2012-10-07]. ISBN 1977-0316. Dostupné z: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-12-012/EN/KS-SF-12-012-EN.PDF
34. Traffic management systems. *Evropská komise* [online]. 2012 [cit. 2012-10-31]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/ten-t_projects_by_transport_mode/traffic_management_systems_tms.htm
35. Transport infrastructures - TEN-T. *Evropská komise* [online]. 2012 [cit. 2012-10-31]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm
36. Trends in Transport Infrastructure Investment 1995-2009. In: *International Transport Forum* [online]. 2012. [cit. 2012-11-05]. Dostupné z: <http://www.internationaltransportforum.org/statistics/StatBrief/2011-07.pdf>
37. UIC: 2010 Report on Combined transport in Europe. [online]. 2010. Str. 62. [cit. 2012-11-22]. Dostupný z WWW:
<http://www.uic.org/IMG/pdf/2010_report_on_combined_transport_in_europe.pdf>
38. UN/ECE: Terminology on combined transport. New York, Geneve. 2001. [online]. [cit. 2012-10-05]. Dostupné z: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/term.pdf>
39. Úřední věstník Evropské unie. *Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě*. [online]. Brusel. 2010. Čl. 2(2). [cit. 2012-10-22]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32010D0661:CS:HTML>
40. Van Miertova zpráva: Transevropská síť v roce 2020. [online]. [cit. 2012-04-24]. Dostupné na: http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd20_03/miert.pdf

41. What is EBRD?. *Evropská banka pro obnovu a rozvoj* [online]. 2012 [cit. 2012-11-03]. Dostupné z: <http://www.ebrd.com/pages/about.shtml>
42. Z Ostravy do Verony odjel jubilejní stý vlak. *Dopravní noviny* [online]. 2012, č. 60 [cit. 2012-11-26]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/kombinovana-doprava/z-ostravy-do-verony-odjel-jubilejni-sty-vlak>
43. Z Ostravy odjel tisící návěs Ewals Cargo. *Dopravní noviny* [online]. 2011, č. 43 [cit. 2012-11-26]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/kombinovana-doprava/z-ostravy-odjel-tisici-naves-ewals-cargo>

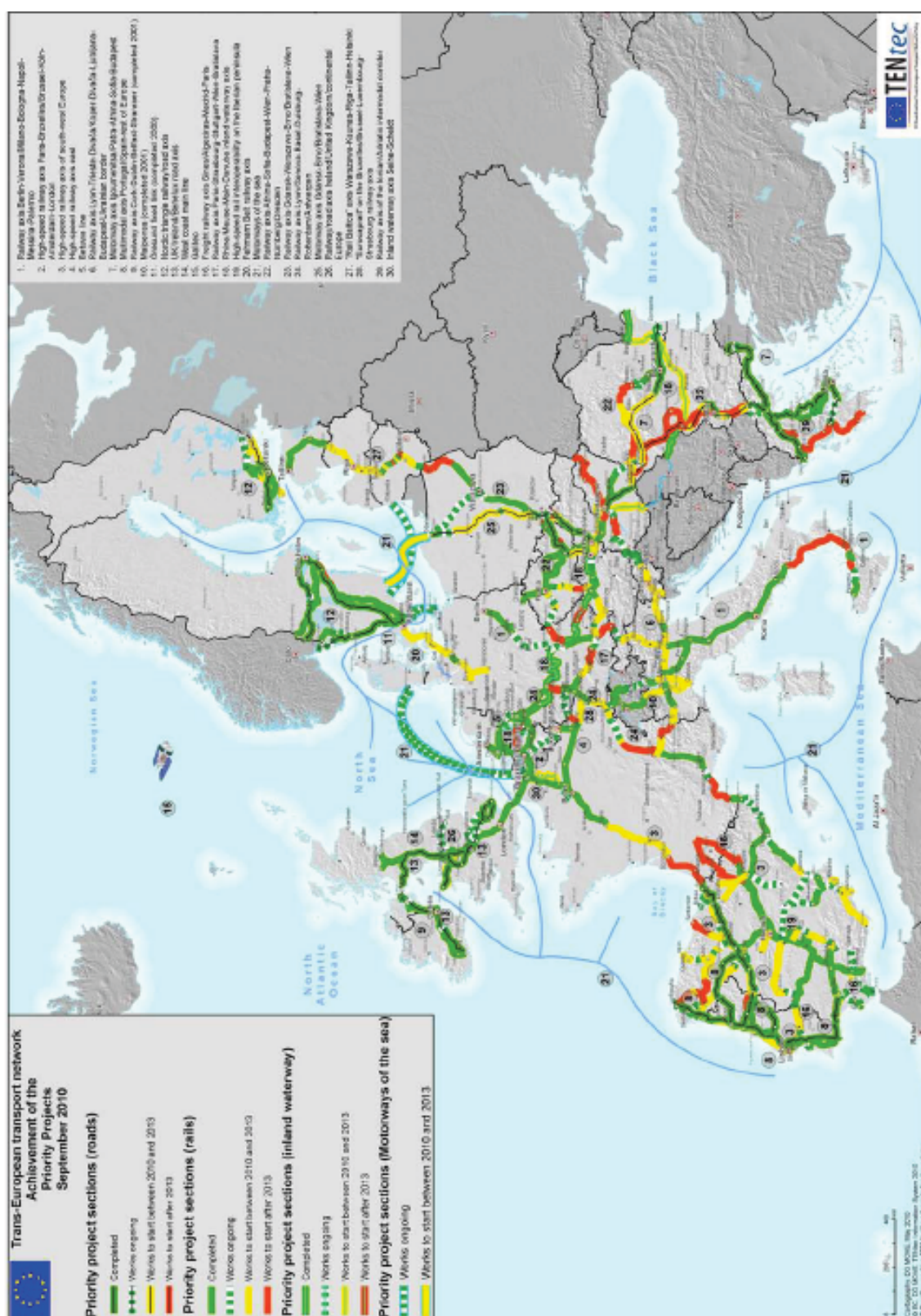
Přílohy

Příloha 1: Seznam prioritních TEN-T projektů

1. Železniční osa Berlín – Verona/Milán – Boloňa – Neapol – Messina – Palermo
2. Vysokorychlostní železniční osa Paříž – Brusel – Köln – Amsterdam – Londýn (PBKAL)
3. Vysokorychlostní železniční osa jihozápadní Evropy
4. Vysokorychlostní železniční osa východ
5. Trať Betuwe: DOKONČENA v roce 2007
6. Železniční osa Lyon — Terst — Divača/Koper — Divača — Lublaň — Budapešť — ukrajinská hranice
7. Dálniční osa Igumenitsa/Patras — Atény — Sofia — Budapešť
8. Multimodální osa Portugalsko/Španělsko — ostatní Evropa
9. Železniční osa Cork–Dublin–Belfast–Stranraer: DOKONČENA v roce 2001
10. Letiště Malpensa: DOKONČENO v roce 2001
11. Most Øresund: DOKONČEN v roce 2000
12. Severský trojúhelník, železniční/silniční osa
13. Silniční osa Spojené království/Irsko/Benelux
14. Západopobřežní hlavní trať: DOKONČENA v roce 2009
15. Galileo
16. Nákladní železniční osa Sines/Algeciras — Madrid — Paříž
17. Železniční osa Paříž – Štrasburk – Stuttgart – Vídeň – Bratislava
18. Vodní cesta Rýn/Máza – Mohan – Dunaj
19. Vysokorychlostní železniční interoperabilita na Iberském poloostrově
20. Železniční osa Fehmarn Belt
21. Mořské dálnice
22. Železniční osa Athény–Sofie–Budapešť–Vídeň–Praha–Norimberk/Drážďany
23. Železniční osa Gdaňsk – Varšava – Brno/Bratislava – Vídeň
24. Železniční osa Lyon/Ženeva–Basilej–Duisburg–Rotterdam/Antverpy
25. Dálniční osa Gdaňsk - Brno/Bratislava - Vídeň
26. Železniční/silniční osa Irsko/Spojené království/kontinentální Evropa
27. „Baltická železnice“ osa Varšava–Kaunas–Riga–Tallinn–Helsinky
28. „Eurocaprail“ na železniční ose Brusel — Lucemburk — Štrasburk
29. Železniční osa íonského/jaderského intermodálního koridoru
30. Vnitrozemská vodní cesta Seina — Šelda

Zdroj: Progress Report 2010. In: *Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť* [online]. 2011. [cit. 2012-12-05]. Dostupné z: http://tentea.ec.europa.eu/download/publications/progress_report_superfinal_web.pdf

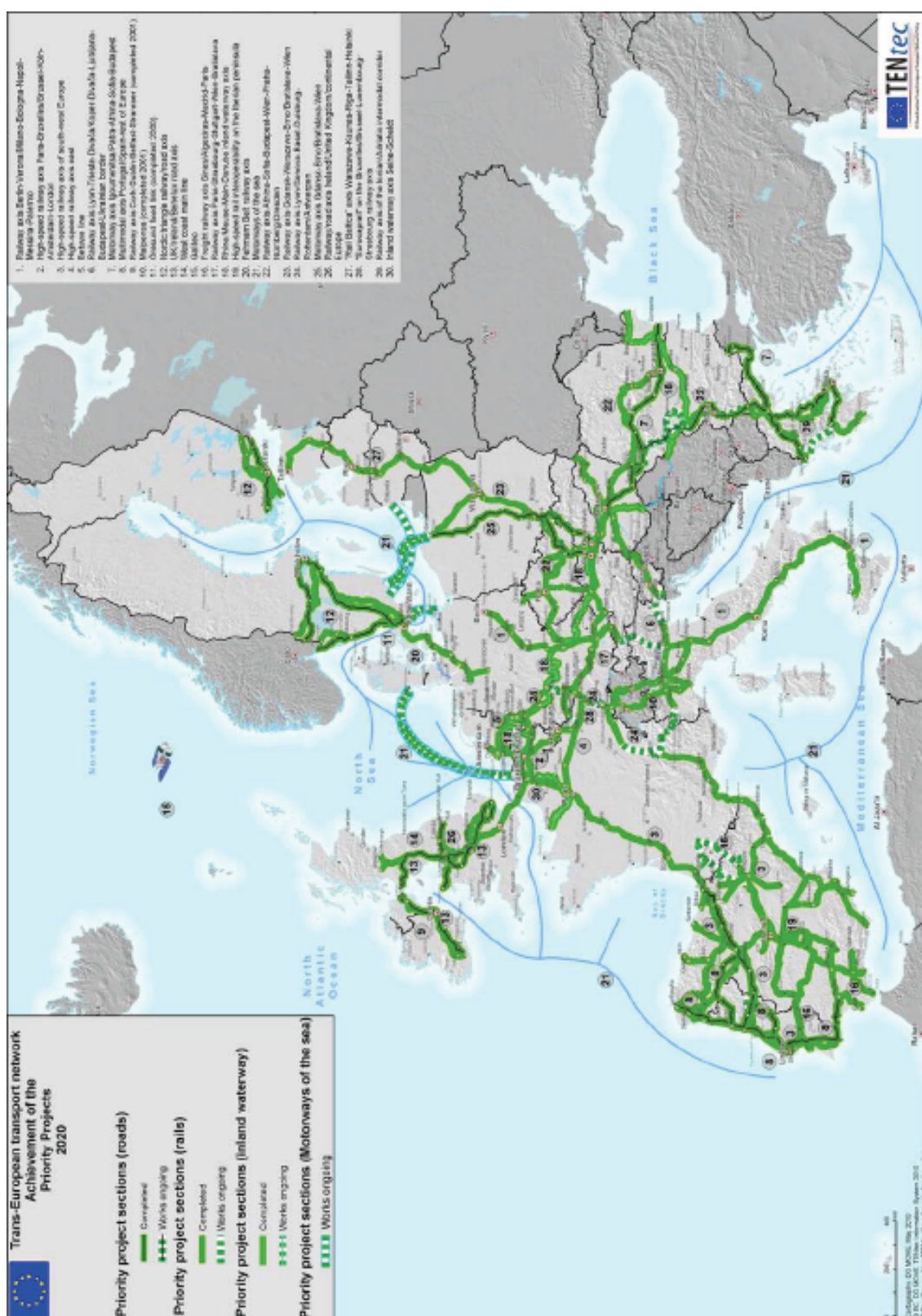
Příloha 2: Mapa prioritních projektů TEN-T v září 2010



Zdroj: Progress Report 2010. In: *Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť* [online]. 2011. [cit. 2012-12-05]. Dostupné z:

http://tentec.europa.eu/download/publications/progress_report_superfinal_web.pdf

Příloha 3: Plánovaný stav transevropské dopravní sítě v roce 2020



Zdroj: Progress Report 2010. In: *Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť* [online]. 2011. [cit. 2012-12-05]. Dostupné z:

http://tentec.europa.eu/download/publications/progress_report_superfinal_web.pdf

Příloha 4: Seznam UIRR operátorů kontinentální kombinované dopravy

Adria Kombi – Slovinsko

Alpe Adria – Itálie

Bohemiakombi – Česká republika

Cemat – Itálie

Combiberia – Španělsko

Crokombi – Chorvatsko

Hungarokombi – Maďarsko

Hupac – Švýcarsko

Hupac NV – Nizozemsko

IFB – Belgie

Kombiverker – Německo

Naviland Cargo – Francie

Novatrans – Francie

Ökombi – Rakousko

Polzug – Německo

RAlpin – Švýcarsko

Rocombi - Rumunsko

Zdroj: Members. *UIRR.com* [online]. 2012 [cit. 2012-12-05]. Dostupné z: <http://www.uirr.com/en/our-members/members.html>