HN, pondělí 11.6.2012

Vodní doprava opět stojí. Rejdaři se ptají, kde jsou jezy na Labi

Zájem o vodní dopravu dál klesá, nedá se na ni spolehnout

Počet nákladních lodí za dvacet let klesl z tisícovky na 64

Roman Šitner
roman.sitner@economia.cz

Už měli zakázky, ale zboží nemohou přepravit. Čeští rejdaři kvůli nízké hladině Labe oznámili minulý týden svým zákazníkům, že se musí poohlédnout po jiné formě dopravy.

Nespolehlivost je pro vodní dopravu v Česku příznačná. O zákazníky bojuje jen s obtížemi a v souboji zatím jednoznačně vítězí kamiony a železnice.

Důvod současných problémů podle rejdařů měří čtyřicet kilometrů a leží u Děčína. Tam podle slibů politiků mělo už řadu let stát vodní dílo, které by usnadnilo plavbu i v sušším období.

„Kvůli nedobudování tohoto úseku dochází k maření doposud realizovaných investic na labskovltavské vodní cestě v délce zhruba 270 kilometrů s 22 vodními díly v hodnotě 160 miliard korun," píše se ve výroční zprávě Svazu vodní dopravy.

„Přestože ještě nikdy nebyly podmínky pro dobudování infrastruktury tak příznivé jako v současnosti, vodní doprava v České republice jako obor spěje k zániku," popisuje šéf Svazu vodní dopravy Milan Raba.

Podle dopravců vše blokuje ministerstvo životního prostředí, které podle nich rozhoduje ve prospěch „tendenčních a diletantských názorů organizovaných aktivistů".

Ekologické organizace se obávají znehodnocení chráněného ekosystému v okolí toku, kde se vyskytuje řada vzácných organismů. Vodní doprava jim přijde nevýznamná v poměru k tomu, o jak velký a nákladný zásah do přírody by šlo.

Neexistující jez už stál 360 milionů korun, aniž by se začalo stavět. Pokud se nedostaví, mohou se stát zbytečnými i další stavby na českých řekách. Jen zvedání mostů na Labi vyšlo na půl druhé miliardy korun. Hrozí ale, že pod nimi nebudou žádné větší lodě jezdit. Všechny dosud investované prostředky by se tak staly zbytečnými. Ohroženo je také dva tisíce pracovních míst.

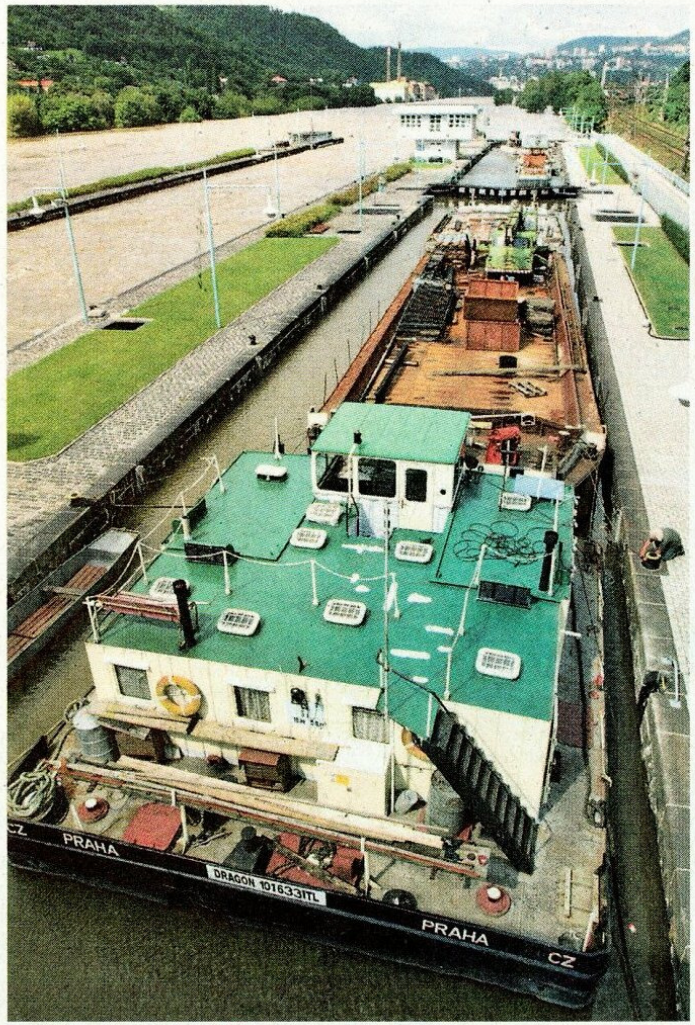
Vláda na výtky dopravců slyší a na svém březnovém zasedání uložila ministerstvu dopravy, aby vodní dopravu podporovalo. U deklarace ale opět jen zůstalo.

Statistika je neúprosná. Počet lodí vytrvale klesá. Na mezinárodních trasách jich bylo v loňském roce v provozu 64, rejdaři očekávají, že letos odstaví dalších sedm a příští rok číslo možná dosáhne padesátky. Alarmující je i fakt, že za posledních dvacet let nespustili čeští rejdaři na řeky žádnou novou nákladní loď. A ty stávající prodávají do šrotu, aby umořili ztráty z provozu.

> Vodní doprava v České republice jako obor spěje k zániku.
>
> **Milan Raba**
> šéf Svazu vodní dopravy

Přitom Evropská unie nabízí na pořízení nových a ekologičtějších lodí dotace, žádný z dopravců na ně ale kvůli své nejisté finanční situaci nedosáhne. Dokonce i na modernizaci plavidel dokázali vyčerpat pouze 16 milionů korun z alokovaných čtyř set.

Objemy v oboru v současné době drží vnitrostátní přeprava. Zájem o přepravu písků či asistenci při čištění koryt řek či opravách mostů roste. V loňském roce byla přeprava nejvyšší za poslední čtyři roky, když došlo k meziročnímu růstu o 37 procent. Naopak využití lodí při exportu citelně klesá, loni se směrem z Česka přepravilo o čtvrtinu méně zboží než v roce 2010. Problémem byla opět horší splavnost.



U DĚČÍNA NA MĚLČINĚ Vodní doprava do Německa se každý rok potýká s nízkým stavem řeky. Situaci by měl změnit odkládaný jez. FOTO: ARCHIV HN

Vodní doprava

Evropská unie i česká vláda vyjadřují vodní dopravě podporu. Stále se ale čeká na jediný jez.

Historie
V osmdesátých letech byla Československá plavba největším středoevropským rejdařstvím a zaměstnávala tři tisíce lidí. Jen mezi Děčínem a Hamburkem plul 700 československých lodí.

Jez u Děčína
Dílo, jehož náklady se odhadují na pět miliard korun, se připravuje od začátku devadesátých let. Žádná z variant ale dosud nezískala souhlas ekologů. Ti tvrdí, že vodní doprava s dieselovým pohonem není ekologická a přednost má dostat elektrifikovaná železnice.

209
DNÍ

byly v loňském roce české řeky splavné bez omezení. Provoz byl zastaven 44 dní. V roce 2010 byla přitom splavnost bez omezení 330 dní.

-22
PROCENT

O tolik se snížil počet lodí používaných k mezinárodní dopravě za posledních pět let.