# Česká republika a lodní doprava v novém tisíciletí

# Bílá kniha lodní dopravy

Lodní doprava znamenala pro české země vždy cestu k vyspělejšímu "západnímu světu". Tradice oboru je ve velké míře založena na přejímání principů a pravidel z této světové strany a na navazování kontaktů nejen se západoevropským materiálním, ale i kulturním a duchovním pojetím života.

V současné době je možné účinně rozvíjet obor lodní dopravy, který je pro Českou republiku (ČR) velmi výhodný. V posledních deseti letech pomáhají česká plavidla vytvářet hospodářské vazby s nejvyspělejšími evropskými oblastmi. Podmínkou dalšího rozvoje disciplíny jsou ovšem srovnatelná pravidla hry v plavebním podnikání, plavebním provozu, při vytváření lodního parku, provozování vodních cest apod. - zájem státu o tuto oblast je určitě jedním z nejdůležitějších předpokladů vzniku takových pravidel.

Bílá kniha lodní dopravy usiluje o shrnutí námětů, které je potřeba v nejbližší době dořešit. Státem deklarované přibližování ČR Evropské unii by nemělo být zaměřeno pouze na prostý překlad předpisů a zákonů, ale také na zavádění srovnatelných pravidel chování státu k soukromému podnikání v každém podnikatelském oboru - lodní dopravu nevyjímaje.

**1) Význam lodní dopravy pro ČR**

**1.1 Význam plavby v zahraničním obchodu**

Lodní doprava má význam především pro zahraniční obchod. Zajišťuje cca. 2-5 % objemu vývozů a dovozů ČR. Významně slouží v obchodní výměně se Spolkovou republikou Německo (cca. 5-10 %) s tím, že její působnost je omezena zejména na Sasko, Hamburk a Brémy, severovýchodem Německa, částí Porýní. Lodní doprava pomáhá obchodu také s Holandskem (dovoz 10-20 %, vývoz cca. 10 %) a Belgií (dovoz cca. 10 %, vývoz cca. 15 %). Potenciálně se její dosah může rozšířit i na Švýcarsko, část Francie a Polska.

Na lodní dopravě je výrazně závislý prodej a vývoz mnoha zemědělských produktů, také existence části chemického průmyslu. Plavba současně podporuje efektivní rozvoj vývozu a dovozu investičních celků a nadrozměrných strojírenských výrobků - v této oblasti je téměř nezastupitelná. Je zřejmé, že podpora plavby umožňuje v celém světě rozvoj mnoha průmyslových oborů - umožní totiž rozvoj přeprav s nízkými dopravními náklady. Proto má i pro naši zemi strategický význam.

Lodní doprava je oborem, který umožňuje získávat výnosy z přeprav na zahraničních trzích i mimo naše území. To je přirozeně výhodné pro rozvoj daňových příjmů České republiky. Po vstupu do Evropské unie (EU) a po odstranění souvisejících administrativních bariér může mít lodní doprava pro ČR velký význam při vývozu služeb. V zahraničních přepravách podporuje existence české plavby slevy například v paralelních relacích v síti německých železnic.

Také České dráhy (ČD) patří k významným klientům lodních rejdařů. Na spolupráci obou dopravních oborů v minulosti vznikaly projekty schopné konkurence např. v problematice železničních tranzitů. Dnes je, bohužel, podobná spolupráce minimální a ztrácí tím zejména železnice (např. cca. půl milionu tun zboží v tranzitech na Slovensko a Balkán, které dříve využívaly překladiště v Děčíně - Loubí).

Lodní doprava může být dokonce velmi užitečným partnerem železnice. V současné době chybí ČD dostatek vagónů pro zahraniční dopravu a díky tomu od ní přebírají zakázky jak jiné evropské železniční společnosti, tak i silniční doprava. Přitom u leckterého druhu zboží se naší železnici nabízí možnost zajistit zahraniční přepravy ve spolupráci s lodní dopravou - s tím, že vnitrostátní část může zajišťovat právě dráha.

**1.2 Význam plavby ve vnitrostátní přepravě**

Není zanedbatelná ani vnitrozemská lodní doprava. Její význam roste i přes nedávné období stagnace a útlumu zaviněného zrušením přeprav energetického uhlí do Chvaletic. V nedávné době se po vnitrozemských vodních cestách vozily dokonce miliony tun uhlí, stavebních hmot a sutě.

Ve vnitrozemské přepravě není plavba konkurentem ČD (v rozporu se zavedenými představami) - ve většině přeprav nahrazuje naopak silniční dopravu (písky, stavební hmoty, sutě, železný šrot atp.) a přispívá tak ke snížení zatížení silniční sítě.

Její význam roste v oblasti přímé obsluhy klientů, disponujících vlastními firemními překladišti. Prodloužení přístupu zahraničních zákazníků a partnerů až k tuzemským firemním překladištím výrazně zvyšuje úspory českých importérů a exportérů (odpadá jeden překlad a relativně vysoké náklady na předchozí a následnou přepravu) a zlepšuje jejich pozice na trhu.

Na vodních cestách ČR přináší zajímavé efekty i osobní lodní doprava v oblasti cestovního ruchu. Její existence zvyšuje atraktivnost Prahy a dalších turisticky zajímavých míst. Rozvoj tohoto druhu služeb má pozitivní efekty i ve sféře návazných služeb (hotely, kulturní zařízení, památky). Výnosy z osobní lodní dopravy dosahují v devizových příjmech řádově 50-100 milionů korun ročně.

**2) Překážky efektivního rozvoje plavby**

Rozvoj oboru závisí na mnoha změnách. Dodnes ho v řadě oblastí ovlivňuje tradice, kterou v praktickém životě nezměnila ani nová dopravní a hospodářské orientace země v posledních deseti letech. Česká lodní doprava patří už dnes neodmyslitelně do hospodářského prostoru západní Evropy, praxe oboru v ČR je ovšem tomuto prostoru stále vzdálena. Většina českých nákladních plavidel totiž působí delší dobu svého provozu v západní Evropě - v Čechách je provozována nákladní plavba pouze na několika stech kilometrů vodních cest. Právě zde se přitom provozovatelé setkávají s největšími problémy.

Provoz lodní dopravy dnes vychází z prostých počtů - každý den zdržení plavidla stojí dopravce řádově 10-15 tisíc korun (dle typu lodi). V prostoru českých vodních cest je každá loď nucena stát několik desítek dnů ročně jen díky stávajícím pravidlům platným v plavebním oboru. A to i v době, kdy je dostatek zboží či dostatek cestujících (v osobní lodní dopravě). Současný systém navíc velmi často počítá s omezováním ponorů lodí, s omezováním doby využívání lodí atp. - to se významně odráží v účinnosti provozu lodí. To vše navíc v prostředí, kdy je česká lodní doprava vystavena výrazné konkurenci zahraničních rejdařů, železnic a silničních dopravců, které jejich "mateřské" státy podporují mnoha způsoby.

V dalších kapitolách budou specifikovány hlavní překážky rozvoje celého oboru české lodní dopravy, a to zvláště pro oblast plavebního provozu, rekreační plavby, oblast plavidel a stavby lodí a provozu vodních cest. Jiným typem písma budou navržena možná opatření, potřebná podle nás k odstranění nastolených problémů, případně instituce, které tyto problémy mohou vyřešit: MDS - Ministerstvo dopravy a spojů, SPS - Státní plavební správa, ŘVC - Ředitelství vodních cest, Povodí - Povodí Vltavy a Povodí Labe, MF - Ministerstvo financí, MŽP - Ministerstvo životního prostředí, MMR - Ministerstvo pro místní rozvoj, MPO - Ministerstvo průmyslu a obchodu, MZe - Ministerstvo zemědělství, MZ - Ministerstvo zahraničních věcí.

**3) Plavební provoz**

Dále uvedené podněty vyplývají především ze zkušeností českých plavců při styku s příslušnými autoritami SRN a ČR, které provádějí dohled nad vlastní vnitrozemskou plavbou. (Pozn.: povšimněme si, že většina překážek má administrativní charakter.)

**3,1) Důraznější podpora rozvoje kabotážní plavby**

ČR se obtížně prosazuje při vyjednávání s EU o možnosti alespoň částečného zapojení českých podnikatelů do přeprav na teritoriu unie (tzv. kabotáže) v obdobích dlouhotrvajícího omezení nebo zastavení plavby v hraničním úseku Labe. Pro české podnikatelské subjekty může být rozvoj kabotážní plavby záchranou v době, kdy jsou plavebními podmínkami odříznuti od ČR. Při vstupních jednáních do EU je třeba na tento problém neustále upozorňovat.

***Námět - v jednáních smíšeného výboru (k řešení mezistátních problémů v lodní dopravě mezi ČR a SRN)******vázat dodatečná povolení kabotáže na období nižších vodních stavů a na nedostatečné plavební podmínky na německém Labi (MDS), o problému jednat při vstupních jednáních do EU (MZ).***

**3.2) Průkaz způsobilosti kapitána dálkové plavby**

Poslední forma získání průkazu způsobilosti je sice uznávána WSA (německým plavebním úřadem), ale při namátkových kontrolách WSP (německé říční policie*)* je napadána. Policie vyžaduje přesné vymezení úseků vodních cest, na kterých je průkaz platný. Česká stylizace oprávnění by měla být v souladu s článkem č. 7 - Dohody č. 330/1990 Sb. mezi vládami ČSSR a SRN.

***Námět - je nutné dořešit formu průkazu tak, aby byla užitečná plavebním firmám (MDS, SPS).***

**3,3) Průkaz zdravotní způsobilosti člena lodní posádky**

Český člen plavební posádky přistupující ke složení zkoušky k vedení plavidla i na vodních cestách SRN mimo výše jmenované Dohody č. 330/1990 (tj. např. Rýn, Mohan) se musí prokázat lékařským osvědčením od německého lékaře. Německé plavební úřady v tomto případě neuznávají lékařská osvědčení od českých lékařů, ani českými úřady navrženouformulaci zdravotních průkazů.

Námět - bylo by vhodné porovnat a případně sjednotit požadavky na zdravotní způsobilost členů posádek pro celou síť vodních cest v západní Evropě a následně je uznávat na základě vzájemnosti.

Očekáváme korekci podle posledního jednání smíšeného výboru

**3.4) Smluvní lékaři plavebních společností**

Jedním ze zřejmě nerozumných nařízení bylo určení smluvních lékařů pro každou plavební společnost. Šlo i o jisté nepochopení problému, díky kterému německé úřady dále neuznávají prohlídky českých lékařů - plavci z ČR musí tak jako tak navštívit i německého smluvního lékaře. V SRN jsou totiž pro obor plavby určení smluvní lékaři státem a k  nim chodí plavci, v ČR se určují smluvní lékaři smlouvou mezi plavebním podnikem a lékařem, což je zjevný rozdíl

***Námět - znovu posoudit příslušné nařízení vzhledem k praxi v EU (MDS a Ministerstvo zdravotnictví).***

**3.5) Průkaz pro radarovou navigaci a průkaz dle ADNR**

Dosud není dořešena problematika vystavování průkazů způsobilosti pro radarovou navigaci na vnitrozemských vodních cestách ČR a průkazů ADNR (osvědčení radarové navigace) , zatím platí pouze pro SRN. (viz Příloha č. 1 Vyhlášky MDS č. 224/1995 Sb. - osnovy zkoušek.) Uvedené průkazy jsou plavci nuceni získávat v SRN, neboť v ČR se nedají získat. Česká norma totiž neplatí na Rýnu v Holandsku a v ostatních zemích. Cílem by mělo být, aby česká firma podobně jako např. belgická či rakouská získala certifikát ve vlastní zemi s platností v celé EU.

***Námět – dořešit (MDS, SPS).***

**3.6) Uznávání praxe českých plavců ze zahraničí**

Řada českých členů posádek německých a holandských plavidel, kteří nejsou držiteli českých lodnických průkazů, prokazují svou odbornou způsobilost a praxi cizí plaveckou služební knížkou. V případě, že však žádají o zkoušku kvůli získání průkazu kapitána 1. třídy v ČR, praxi prokázanou v cizině náš stát neuznává. Není dnes dost důvodů, proč by neměl uznávat např. německé a holandské plavecké knížky a praxe zde získané.

***Námět – dořešit (MDS, SPS).***

**3.7) Plavidla a posádky**

Nikomu u nás nepomáhá, když české předpisy určují pro stejné typy plavidel zpravidla vyšší počet členů posádek, než v EU - dopravcům to snižuje konkurenceschopnost na evropském trhu. Některá ustanovení například německých předpisů umožňují v tomto případě tzv. "následné úpravy počtu lodních posádek na plavidlech." Příklad: osobní loď typu Bifa III z bývalé NDR potřebuje v ČR 3 a v SRN 2 členy posádky. Rozdíly jsou i v předepsaném počtu členů posádek na nákladních plavidlech a tlačných remorkérech.

***Námět - sjednotit počty členů posádek na plavidlech s německými předpisy (MDS, SPS).***

**3.8) Antidumpingová řízení v dopravě**

V případě cenových nabídek zahraničních železnic, které nabízejí služby na českém území za nižší ceny, než jsou jejich náklady, je třeba zavést antidumpingové řízení vůči těmto železnicím. V ČR jde zejména o vývozy a dovozy zemědělských výrobků.

***Námět - nad konkrétními případy nahlášenými rejdaři vyvolat jednání mezi MDS, MPO a Úřadem pro hospodářskou soutěž.***

**3.9) Způsobilost k vedení živnosti rejdaře**

Podle schválené vyhlášky MDS č. 84/2000 vznikl nový systém vykonávání koncesované živnosti v lodní dopravě. Vyhláška vychází bohužel z plošném přístupu k provozovatelům – neodlišuje například převozníka od rejdaře vlastnícího větší množství plavidel. Za chybu vyhlášky lze rovněž považovat to, že omezuje přístup k živnostem zpětně - to znamená, že stávající provozovatelé jsou přezkušováni ze svých vědomostí. V případě, že by neuspěli, přijdou o svou živnost. Tento přístup jednoznačně poškozuje menší provozovatele a vytváří novou administrativní bariéru.

Zkoušky odborné způsobilosti pro provoz lodní dopravy je možné nahradit studiem na vysokých školách dopravních v několika oborech, popř. úspěšnou maturitou na Střední průmyslové škole dopravní v Děčíně v oborech zaměřených na plavbu. Prostý výčet škol nepočítá s možností studia v zahraničí a neřeší ani kvalitu výuky předmětů na jednotlivých školách. Zapomnělo se i na maturity z Dopravního učiliště v Děčíně, které nejlépe vychovává v praktických dovednostech. Nejsou respektovány ani kapitánské patenty atp. Výsledkem zavedení vyhlášky může být pokles počtu registrovaných rejdařů v Čechách. V budoucnu bude možné registrovat živnost v jiných zemích, což nebude pro český stát výhodné.

***Námět - přehodnotit novelu zákona z pohledu praxe západní Evropy (kde jsou pravidla volnější) a se kterou by měl být předpis srovnatelný (MDS).***

**3,10) Testy k způsobilosti vedení živnosti rejdaře.**

Tyto testy jsou navrženy bez znalosti praktických problémů lodní dopravy. Nebyly konzultovány s nikým, kdo provozuje živnost v oboru lodní dopravy v ČR, vznikly „od stolu“ pouze z  teoretických předpokladů. Vedou ke zbytečnému obtěžování provozovatelů plavby (daňových poplatníků) a podporují růst administrativy v oblasti lodní dopravy. Je otázkou, jak by zavedené přezkoušení dopadlo, pokud by mu byli podrobeni i hodnotitelé testů a všichni odpovědní úředníci, kteří se na jejich tvorbě a realizaci podílí.

***Námět - Testy minimálně konzultovat se Svazem dopravy a průmyslu a přehodnotit. (SPS)***

**3,11) Podpora v případě extrémních vodních stavů**

Rok 1999 a počátek roku 2000 ukázaly obtížnou situaci českých rejdařů v případě extrémních výkyvů vodních stavů. Od 27. července do 31. ledna byla plavba pro nízké vodní stavy na českém území zastavena.

Taková situace nastala 2x za dobu posledních 40 let a lze ji označit za přírodní katastrofu. Svými důsledky vedla k silnému narušení ekonomické a finanční stability všech českých subjektů v oboru, k nárůstu zadluženosti, k omezení platební schopnosti či nemožnosti získání překlenovacích úvěrů "na přežití". Odhadovaná ztráta tržeb českých plavebních společností v období od srpna 1999 do ledna 2000 se pohybuje v rozsahu 150 - 200 mil. korun.

Z dané situace zákonitě těží německá železnice, která svými "zvýhodněnými tarify" ve vazbě na objem přepravy láká české dopravce k odchodu z "vody", což logicky vede k ztrátě trhu a ohrožuje budoucí postavení lodní dopravy v ČR.

V sousedních státech EU byly v minulosti řešeny podobné situace výpomocí od státu (např. v případě zastavení dopravy z důvodu zámrazy v roce 1996 obdrželo v Německu každé provozní plavidlo po čtrnácti dnech nevratnou podporu cca 200 DEM za každý den). V ČR se čeká, jak si každý pomůže sám. Potřebujeme urychlené řešení systému a stanovení pravidel pro dočasnou výpomoc českým rejdařům v podobných nouzových případech, např. návratnou formou překlenovacích půjček nebo poskytnutím garancí při řešení žádostí o bankovní úvěr. Uvědomujeme si, že obdobné krizové stavy se budou opakovat a české subjekty nemusí mít ve všech případech rezervy pro přežití.

***Námět - vytvořit provozní fond na podporu lodní dopravy, který by řešil alespoň minimální míru podpory v případech dlouhodobého zastavení plavby (např. 3 týdny.) - MDS.***

**3.12) Spotřební daň z nafty pro plavidla**

V EU ( také např. v Polsku i dalších zemích) nejsou plavební firmy povinné hradit spotřební daň z nafty. Palivo tak stojí řádově 5-10 Kč/litr (je tak oceněna velmi nízká ekologická zátěž tohoto druhu dopravy). Plavební firmy podnikající na území České republiky platí v současné době cca. 17 Kč/litr, přitom bez spotřební daně by to bylo cca. 9,40 Kč/ litr. **(upravit aktuálně podle doby vydání)**

Změna by vedla k výraznému zvýšení konkurence ve vnitrostátní dopravě. Plavcům by tato úspora pomohla především v soutěži se silniční dopravou, která představuje daleko vyšší ekologickou zátěž, zejména při dopravě stavebních hmot, sutě nebo druhotných surovin. V osobní lodní dopravě by úspora přinesla další rozvoj turistických služeb a celospolečensky větší příjmy z cestovního ruchu.

Otázka odstranění spotřební daně z pohonných hmot v lodní dopravě bude v budoucnosti ještě významnější, neboť zákonodárci připravují další zvýšení této daně podle představ EU.

Předpokládaný vývoj spotřební daně (Kč/1000 l)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Sazba v ČR | Min. sazba v EU | Min. sazba v EU od r. 2002 |
| Nafta | 8 150 | 8 829 | 14 162 |
| Nafta pro lodní dopravu | 8 150 | 0 | 0 |

Státní rozpočet by tímto postupem přišel řádově o několik desítek milionů Kč ročně, což je částka zcela nesrovnatelná s pozitivními efekty, které by rozvoj levnější ekologické dopravy přinesl.

Námět - vyvolat jednání MDS a MF, jehož tématem by bylo posouzení zavedené praxe v západní Evropě.

**3.13) Liberalizace ponorů**

V SRN je běžnou praxí vyhlašovat úřední vodní stav, podle kterého si každý provozovatel zvolí ponor pro svá plavidla. V ČR je ponor předepsán. Stírá se tím rozdíl mezi schopnostmi jednotlivých posádek a kvalitou různých typů lodí. Provozovatelé dobře znají své možnosti, kvalitu tratě i plavidel a jsou schopni zvážit míru rizika, kterou při plavbě podstupují. Není důvod, proč by míru jejich rizika měla řídit plavební správa. Přesun zodpovědnosti na posádky zjednoduší řízení v případě havárie a současně umožní schopnějším provozovatelů zvýšit využití jejich plavidel (u běžného typu lodě může znamenat 10 cm ponoru až 50-100 tun zboží). Změna systému zlepší současně i orientaci zahraničních provozovatelů v plavebních podmínkách na českém Labi.

Jednáním se SPS je možné už dnes snížit odpočet 15 cm, který platí pro samostatně plující vrtulové motorové lodě především za středních a nižších vodních stavů.

***Námět - úprava vyhlášek a předpisů podle vzoru SRN (SPS).***

**3.14) Podpora veřejné osobní lodní dopravy**

Osobní lodní doprava je v EU jednou z mála oblastí, kde stát či obce dotují provoz lodí. Důvodem je přínos turistů takto přepravených - využitelný díky návazným službám. V ČR tento způsob podpory nikdo (kromě některých obcí - např. Děčín) nenabízí a stát pro něj nemá pravidla. Jeho zavedení by bylo vhodné zejména při vzniku nových linek pravidelné osobní dopravy.

***Námět –Stanovit podmínky podpory (MMR, MDS).***

**3.15) Řízení na hraničním přechodu Hřensko**

Bezplatné odbavování plavidel od 7 do 20 hodin je na hraničním přechodu zavedeno v současné době díky iniciativě ČSPL. Ve výjimečných případech (nahlášených předem) by měli mít všichni rejdaři možnost odbavit plavidlo i později.

***Námět - (MDS, MF).***

**3.16) Plavební pomůcky a mapy**

Současný systém plavebních map vznikl koncem 70. let. Už tehdy neuváděly řadu údajů kvůli utajení. Dnes jsou z velké části vyprodány a neobsahují už téměř žádný list, který by nepotřeboval změny. Chybí zobrazení několika mostů, uvádějí špatné parametry, plavební znaky atp.

Nová edice by neměla obsahovat pouze stejný systém aktualizovaných map, ale především nový systém digitálních map. Plavební mapy by časem měly umožnit získávat informace o poloze plavidla pomocí systému GPS.

***Námět - urychleně připravit k vydání novou plavební mapu a vydat ji (SPS).***

**4) Rekreační plavba**

Legislativní omezení rekreační plavby v 70. letech zlikvidovalo v ČR zejména motorová rekreační plavidla na uzavřených vodních plochách. Rozvíjel se proto spíše klasický jachting. Situace trvá dodnes, a tak zájemci o vodní rekreační turistiku přesunuli své aktivity mimo území republiky.

Na jejím území není k dispozici základní nabídka služeb pro rekreační plavidla, není tedy ani možné nabízet regiony se splavnými toky zájemcům o tento druh turistiky. Je třeba si uvědomit, že rekreační plavbu provozují často bohatí klienti, kteří mohou ovlivnit rozvoj místní ekonomiky nejen jako turisté, ale potenciálně především jako investoři.

**4.17**)**Administrativní omezení**

Je třeba vytvořit legislativní podmínky pro rozvoj rekreační a sportovní plavby na vodních cestách ČR urychleným zrušením vyhlášky ML VHZč. 82/1976. To umožní existenci rekreační plavby i v regionech, kde nebyla dosud nabízena.

***Námět - zrušit vyhlášku a nahradit ji jiným vhodnějším předpisem (MDS).***

**4.18) Správci vodních cest a malá plavidla**

Menší rekreační plavidla nemají ve vztahu k provozovatelům a správcům vodních cest jasně vymezená práva. Například: u plavebních komor pro ně nejsou většinou vybudována ani provizorní čekací stanoviště, problematický je i vlastní přístup obsluh plavebních zařízení k tomuto druhu plavidel.

***Námět - upravit podmínky provozu malých plavidel ve vztahu k provozovatelům vodních cest jednáním SPS a podniků Povodí.***

**4.19) Infrastruktura pro rekreační plavidla**

Nejsou k dispozici kvalitní a vybavená přístaviště pro rekreační plavidla, zajišťující alespoň minimální technické a sociální zázemí. V celé naší síti vodních cest není žádné stanoviště pro zásobování malých plavidel pohonnými hmotami či pro odběr kalů.

Do budoucna bude vhodné společným postupem Povodí Vltavy, Povodí Labe, Státní plavební správy, Ministerstva dopravy a spojů, Ředitelství vodních cest, dotčených obcí a měst vybudovat síť kotvišť se základním servisem pro vodní turistiku.

Námět - systém, kterým ČR podporuje rozvoj infrastruktury lodní dopravy rozšířit i na oblast rekreační plavby (MDS, ŘVC).

**4.20) Informační servis o rekreační plavbě**

Není zpracována turistická plavební mapa pro malá plavidla se seznamem kotvišť, nákupních míst, servisních opraven atp. Řešením by mohlo být, kdyby stát prostřednictvím ŘVC, SPS či MDS a ve spolupráci se sportovními a turistickými kluby podpořil vydání plavební mapy pro rekreační plavbu na splavných tocích a přehradách.

***Námět - podpořit vydání turistické plavební mapy a popř. i průvodce pro malá plavidla v ČR (SPS).***

**5) Plavidla a stavba lodí**

Základem budoucí možné prosperity lodní dopravy v ČR je vyhovující lodní park. V posledních deseti letech byla obnova plavidel velmi zanedbána - poslední nákladní loď pro českého rejdaře byla v Čechách dostavěnav roce 1992. Od té doby se pořizují pouze starší plavidla z ciziny, česká plavidla jsou ve větší míře prodávána nebo šrotována.

EU bude brát v době našeho přijímání v úvahu aktuální české provozní kapacity při stanovování kvót velikosti budoucího českého lodního parku. Hrozí, že ČR bude mít v té době pod svou vlajkou pouze minimum plavidel - čím méně jich bude, tím těžší bude postavení rejdařů v budoucnosti. Tedy v době, kdy by se mohly ekonomické, plavební a provozní podmínky měnit.

**5.21) Lodní registr**

V ČR je zaveden monopolní systém postupu Československého lodního a průmyslového registru s.r.o. (ČLPR) při provádění klasifikačních prohlídek lodí. (Ceny jeho služeb dosahují úrovně 1000 Kč/hod. a jsou spojené s placením dalších nákladů a cestovného.) Cenově je ČLPR výrazně dražší než např. srovnatelný Germanische Lloyd v SRN. Domníváme se, že by bylo žádoucí vytvoření podmínek ke vzniku konkurenčního lodního registru popř. zavedení výraznější státní kontroly stávajícího lodního registru.

Námět - je třeba zavést státní dozor nad chováním ČLPR a vytvořit podmínky pro vznik konkurence popř. zavedení cenového dohledu (MDS).

**5.22) Klasifikace plavidel a státní dozor nad plavidly**

Při dopravě do EU nestačí rejdařům posouzení českým lodním registrem. Potřebují získat státní osvědčení SUK (obdoba technického osvědčení automobilu), které ČR není schopna ve srovnatelné kvalitě zajistit. Uznání českého státního dozoru nad plavidly ve vodách EU by pomohlo zjednodušit provoz lodní dopravy. V SRN nejsou na rozdíl od ČR klasifikována např. běžná nákladní plavidla - je zde povinnost zajistit klasifikaci pouze u osobních a tankových lodí.

***Námět - přehodnotit pravidla státního dozoru nad plavidly a jednat o jejich uznání v zahraničí. Zavést případně pro ČR systém osvědčení SUK. Rozhodně je nutné přehodnotit české doklady k plavidlům tak, aby byly využitelné v zemích EU a v zemích asociovaných (MDS).***

**5.23) Podpora obnovy lodního parku**

Při stávajících plavebních podmínkách je v Čechách téměř nemožné najít investora pro koupi nebo modernizaci plavidel (s ohledem na současnou výšku jejich cen). Neexistuje zde systém podpory investic do lodní dopravy jako v EU, rejdaři proto nemohou uvažovat o komerčních úvěrech. Např. v SRN stačí ke koupi lodě nebo k její modernizaci pouhých 15 % vlastního kapitálu, zbylá část investice může být podpořena půjčkami se státní podporou.S ohledem na konkurenční prostředí v EU by měl stát rozhodně podpořit modernizaci a stavbu nových plavidel, neboť se mu to vyplatí v daňových příjmech.

***Námět - zajistit pro české rejdaře srovnatelné podmínky státní podpory úvěrů jako v zahraničí (MDS, MF).***

**5.24) Sjednocení praxe námořního a říčního lodní rejstříku**

V Evropě běžně existují lodní rejstříky pro námořní i říční lodě, které plní stejnou funkci jako katastrální knihy. Jejich smyslem je kromě evidence vlastnických vztahů i získání hypotéčního úvěru na plavidlo. Je zde umožněno zapsat loď do rejstříku už v době výstavby a tak je možné čerpat úvěry i na novostavby popř. i na opravy či rekonstrukce lodí. Tento systém je třeba v ČR dotvořit, neboť by umožnil rychlejší obnovu lodního parku. V ČR je lodní rejstřík s nepoměrně menší právní váhou na Státní plavební správě.

***Námět – Dopracovat pravidla lodního rejstříku Státní plavební správy do podobné podoby, jako je zvykem v západní Evropě. (MDS, SPS).***

**5.25) Ekologická podpora**

V EU je běžné, že stát podporuje ekologizaci plavidel (např. postupnou výměnu motorů za ekologicky šetrnější). Možnost získání takové podpory čeští plavci postrádají. Bylo by asi vhodné zřídit k tomuto účelu zvláštní fond,popř. tuto podporu vázat na existující fondy MDS nebo MŽP.

***Námět – Je vhodné dořešit v rámci MDS, MŽP.***

**5.26) Podpora exportu lodí**

České loděnice mají problémy s financováním zejména exportní výroby. EGAP (Exportní a garanční pojišťovna) nepojišťuje české produkty s podílem zahraniční výroby a subdodávek vyšším než 60%. Je velkým problémem vyjít vstříc takové podmínce - jak u námořních, tak i říčních lodí - protože mnoho subdodávek naše firmy neprodukují (elektronika, motory, některé lodní soustavy apod.). Východiskem pro výrobce je kontraktace zamířená namísto hotových výrobků pouze na polotovary, t.j. dodávky ocelových trupů.

***Námět – Pro stavbu lodí vytvořit poněkud jiný systém podpory vývozu (MDS, MPO, MF).***

**6) Provoz vodních cest**

Jak se vyvíjejí nároky na vodní dopravu, tak roste důraz na její spolehlivost, pohotovost, přesnost funkce ("just in time") a rychlost. Tyto požadavky vyplývají jak z konkurenčního tlaku ostatních druhů dopravy, tak i ze změn struktury přepravovaných substrátů, tj. z růstu podílu přepravy náročnějších komodit v kontejnerech.

Pro uspokojení takových požadavků je nezbytné zásadně zlepšit provozní podmínky na labsko-vltavské vodní cestě, a to zejména pokud jde o:

- přípustné ponory na regulované trati Labe;

- délky plavebních odstávek;

- denní dobu provozu plavebních komor;

- informační systém o vývoji provozních podmínek a stavu plavební dráhy;

- spolupráci orgánů a organizací, kterým přísluší péče o stav a rozvoj vodní cesty, resp. o bezpečnost provozu.

Pokud nebude v uvedených oblastech urychleně zjednána náprava, bude docházet nejen k hospodářským ztrátám dopravců (rejdařů) i jejich klientů, ale i k postupné ztrátě konkurenceschopnosti vodní dopravy.

**6.27) Přípustné ponory na regulované trati Labe (Střekov - Hřensko)**

Dostatečné plavební hloubky jsou na vodních cestách ČR zajištěny pouze na kanalizované trati od Slap na Vltavě a Chvaletic na Labi až po Střekov. Na této trase jsou plavební podmínky srovnatelné s evropskými zvyklostmi. Problematický je regulovaný úsek řeky Labe mezi Střekovem a státní hranicí.

Na německém Labi jsou v současné době lepší plavební podmínky než regulovaném Labi v Čechách, kde je tomto směru nejhorší v situace na prvním úsekumezi Střekovem a Děčínem. Rozdíl v možnosti naložení lodi - tedy hloubce ponoru - je zde i proti úseku Děčín - Hřensko cca. 10-20 cm. Pokud budou dotaženy regulační projekty na německém Labi, tak rozdíl v ponorech mezi ním a zmíněným prvním úsekem dosáhne neúnosné výše (cca. 40-50 cm). Rovnocenných plavebních podmínek lze na českém a německém toku řeky dosáhnout pouze v případě výstavby plavebních stupňů mezi Střekovem a Hřenskem.

***Námět - je nutné co nejdříve zahájit výstavbu plavebních stupňů (MDS, ŘVC)***

**6.28) Podpora plavby změnou hospodaření s vodou**

Hospodaření s říční vodou s v existujících nádržích v povodí Labe a Vltavy z není dnes dostatečně koordinováno z pohledu plavby (hlavně v nádržích vltavské kaskády a v nádržích Jesenice a Nechranice v povodí Ohře). Tato koordinace by měla zahrnovat jednak systém řízení odtoků z nádrží - zabezpečující alespoň částečné zvýšení přípustných ponorů na regulovaném Labi v obdobích kritických pro lodní dopravu, jednak spolehlivost a stabilitu prognóz těchto ponorů.

Výsledkem zlepšeného hospodaření s říční vodou musí být zajištění stejného garantovaného ponoru v delších souvislých obdobích - to by umožnilo maximální naložení zejména protiproudním plavidlům plujícím z Magdeburku do Střekova, bez nebezpečí, že budou muset být před Střekovem odlehčována. V minulosti(tzn. před rokem 1989) byla garantována dokonce pětidenní předpověď vodních stavů.

***Námět - MDS by měla iniciovat vznik koordinovaného systému řízení odtoků za účasti podniků Povodí*** ***a zástupců rejdařů (MDS, Povodí, možné i SPS).***

**6.29) Plavba a rozvojové vodohospodářské plány**

Nebyly brány v úvahu a zpracovány - dosud ani studijně - možnosti získání nových nádržních prostorů, schopných zajistit zlepšení kritických ponorů na české i německé části regulovaného Labe. A to včetně nekonvenčních (např. využití povrchových dolů v severočeských pánvích po ukončení těžby v nich nebo výstavba energetických přečerpávacích nádrží).

***Námět - je třeba zjistit možnosti takových řešení (MDS).***

**6.30) Plavební odstávky**

Plavební odstávky jsou na labsko-vltavské vodní cestě podstatně delší než v zahraničí. Hlavní příčinou jsou každoroční plavební výluky způsobené údržbou a opravami plavebních komor, které u nás trvají běžně 14 až 28 dní. V zahraničí vyžadují správci vodní cesty v podobných podmínkách pouze 10 dnů - např. na řece Mohanu v úsecích s jednoduchými plavebními komorami - a jsou nuceni díky tlaku plavebních podnikatelů tuto dobu ještě zkracovat. Na úsecích s dvojitými plavebními komorami se obejdou zcela bez výluky. Nepřikračují také k vpouštění zdrží během plavebních odstávek.

Ke zbytečným odstávkám dochází v některých úsecích i v důsledku překročení tzv. "nejvyššího plavebního stavu", který určuje Státní plavební správa. Ta totiž při tomto rozhodování nepřihlíží k manévrovacím vlastnostem moderních plavidel, které jsou schopny bezpečného provozu i při vyšších vodních stavech, překračujících současné plavební limity. Jejich provoz by proto měl být tolerován na základě průkazu o manévrovací schopnosti (uvádějícího např. dostatečný poměr mezi výkonem a okamžitým výtlakem, funkčnost propulsně-manévrovacího systému i při zpětném chodu, výkon aktivního dokormidlovacího zařízení apod.)

Omezování plavby na libovolném úseku vodní cesty nemá v České republice výrazně stanovená pravidla ani hranice. Nejsou zde např. stanoveny omezení a pravidla, na jak dlouho a za jakých podmínek je možné lodní dopravu blokovat. Na Rýně - kupříkladu - jsou povolovány odstávky provozu plavby v podstatě pouze na hodiny. I to organizace zastupující plavbu (např. průmyslové svazy, zájmových sdružení atp.) výrazně odmítají. Váha organizací zastupujících zájmy plavby je zde také nepoměrně větší neboť jsou účastníkem povolovacího procesu.

***Námět - přešetřit manévrovatelnost při vyšších vodních stavech pro různé typy plavidel, stanovit pravidla pro plavební odstávky s vymezením účasti rejdařů v procesu, lépe připravovat jednání o odstávkách (MDS, Povodí, SPS).***

**6.31) Rekonstrukce plavebních objektů**

Státní investice do oprav plavebních objektů nejsou dostatečně soustředěny, tak aby bylo možné opravit jeden objekt během jednoho roku. Kumulace zdrojů může vést k urychlení rekonstrukcí a oprav s tím, že i použití finančních zdrojů v jednom roce je efektivnější.Není vhodné rekonstruovat plavební objekty delší dobu (několik let po sobě), neboť to je v přímém rozporu s jejich použitím pro plavbu. Důležitým kritériem při výběrových řízení s dodavateli by měla být délka oprav.

***Námět - týká se Povodí, MZe.***

**6.32) Denní doba provozu plavebních komor**

Podle mezinárodních zvyklostí by měla být Labsko-vltavská vodní cesta (ta je z převážné části klasifikována jako mezinárodní vodní cesta) využitelná nejméně 14, 16 až 18hodin (dle využitelnosti pracovní dobu posádek lodí) denně, a to v souvislosti s ekonomikou provozu plavidel. Na našich vodních cestách ale existuje povinnost: nahlašovat v předstihu proplavovánílodí plavebními komorami už po 17.00 hod. odpoledne. To lze považovat v evropském kontextu za unikátní - z té povinnosti totiž není zřejmé, komu má provoz na plavebních objektech sloužit, zda mají plavební objekty sloužit plavbě nebo zda mají sloužit vůbec někomu.

Příklad: 31.prosince 1999 byla zastavena plavba ve Smíchovské komoře (22.00 hodin), a to přesto, že právě plavby kolem Nového roku patří ke komerčně nejzajímavějším pro provozovatele osobních lodí v Praze. Existuje dokonce jiný provozní režim mezi Povodím Vltavy a Povodím Labe - zejména Povodí Vltavy výrazně omezuje provoz plavby krátkou pracovní dobou na svých plavebních zařízeních.Přitom zaměstnanci této instituce zde zůstávají i po skončení pracovní doby v režimu "pohotovosti" až do rána druhého dne. Těžko se tedy hledá logický důvod, proč nelze obecně zavést prodloužení doby proplouvání plavidel. Vzhledem k současným evropským trendům je nutné očekávat a prosazovat i rychlé zavedení automatických systémů, umožňujících nepřetržitý provoz vodních cest.

***Námět - upřesnit pravidla provozu plavebních zařízení cestou mezioborového jednání (MDS, MZe, SPS, Povodí)***

**7) Rozvoj přístavů a infrastruktury**

V západní Evropě je infrastruktura přístavů zajišťována z veřejných prostředků. Jejich technické vybavení je financováno z veřejných a soukromých zdrojů. Veřejné přístavy jsou zpravidla vlastněné samosprávnými celky (obcemi, zeměmi atd.), které v nich podporují investice a často dotují i jejich provoz.

**7.33) Provozování veřejných přístavů**

ČR definuje nedostatečně rozsah prací a služeb spojených s funkcí "veřejného přístavu", na jejichž zajišťování by se stát finančně podílel. Minimálním standardem by mělo být zajištění "komunikačního systému veřejného přístavu", vody a elektřiny, popř. možnosti tankování nafty a odčerpávání fekálních a nádních vodz plavidel. Stát by měl podporovat i ochrannou funkci přístavů.

Současně by měly ve veřejném přístavu platit rovné podmínky pro všechny subjekty, které podnikají v jeho areálu. Není možné např. upřednostňovat při nakládce některého rejdaře proti jiným. V přístavu zařízeném podle mezinárodní dohody o vnitrozemských cestách AGN, ke které ČR přistoupila, by měly být postupně splněny podmínky této dohody.

***Námět - je vhodné přesněji definovat funkce státu ve vztahu k veřejným přístavům (MDS).***

**7.34) Podpora investic v přístavech**

Investice do přístavů jsou vždy značně vysoké a mají dlouhodobou návratnost. Přitom modernizace a rozvoj přístavních zařízení umožňuje rychlejší překládku, tím i větší obrat přepravovaného zboží apod. Výrazně dotovat investice do přístavů poměrnou částkou z veřejných rozpočtů je v západní Evropě zvykem. K dobrému zvyku zde patří i podpora firemních překladišť.

***Námět - nutné je počítat s vyšší dotační podporou přístavů. (MDS, ŘVC)***

**7.35) Podpora kombinované dopravě**

Lodní přístavy mají omezený přístup k investičním dotacím MDS určeným pro rozvoj kombinované dopravy. Pokud se chtějí zúčastnit výběrových řízení, narážejí na to, že v nich nejsou zohledněny vlastnosti, výhody a nevýhody lodní dopravy. Pojem "kombinovaná doprava" je v ČR nevhodně zúžen na problematiku přepravy kontejnerů, kamionů či sestav výměnných nástaveb přepravovaných po železnici v návaznosti na silniční přepravu. Přitom v Porýní lodě přepravují 2-3 x tolik kontejnerů než železnice.

***Námět - je nutné rozdělovat dotace podle efektu, který obecně kombinované dopravě přinesou (MDS).***

**8) Rozvojové priority oboru**

Lodní doprava dnes existuje v Českých zemích v prostředí, ve kterém musí neustále zdůvodňovat a obhajovat svou existenci. Tím spíše je nutné, aby byl její rozvoj postaven na věrohodných informacích, solidních podkladech a účelných plánech.

**8.36 Informační technologie a jejich uplatnění v plavbě**

Celá společnost zažívá v současné době velký rozmach informačních technologií a jejich průnik do všech sfér obchodního i soukromého života. Vodní doprava není výjimkou. Finanční řízení, elektronická výměna obchodních dokumentů, smluv apod., to vše se začíná prosazovat i v oboru plavby. Některé specifické oblasti vodní dopravy však zůstávají tímto trendem nedotčeny - i přesto, že nabízí šanci přímých finančních úspor a nepřímé efekty plynoucí ze zkvalitnění dopravního procesu,které může zvýšit atraktivnost plavby jako celku.

**8. 37 Přístupnost informací**

Lze konstatovat naprostý nedostatek informací o oboru jako celku - tedy ani žádné zlepšování obecného povědomí o plavbě. Nejen potencionální klienti, ale i odborní pracovníci jsou nuceni opatřovat si informace velmi komplikovaným způsobem přes osobní kontakty apod. Je přitom jednou ze základních povinností státu informovat o nabídce infrastruktury, kterou sám provozuje, a všemi cestami propagovat rozvoj ekologické dopravy.

Nedostatečná je i informovanost výkonných pracovníků v plavbě o aktuálních limitech a omezeních. Jediným současným informačním médiem pro tuto jsou Plavební listy (vydává SPS), které zajišťují publikaci potřebných údajů se značným zpožděním. Naléhavá opatření nejsou k dispozici vůbec. Informace o vodních stavech a zastaveních plavby jsou dostupné přes telefonní linku Povodí - to omezuje operativnost v době, kdy existují interaktivnější a především levnější způsoby.

***Námět - vhodná je podpora zpřístupňování informací na internetu (SPS).***

**8.36) Využití internetu**

Jedinečnou šancí, jak zlepšit informovanost, je využití internetu. Toto medium prožívá dynamický rozvoj nesrovnatelný s jakýmikoliv jinými informačními technologiemi. Plavba však není na internetu výrazně propagována, nejsou zde ani větší databáze tohoto oboru. Možnosti, které dává služba www a e-mail jsou velmi široké a přitom málo nákladné. Za průkopníka lze na českém trhu považovat komerční server www.plavba.cz, který nabízí velmi rozsáhlou bázi informací. Její plné rozvinutí je ale možné až po aktivním připojení státní správy. Obdobné příklady lze nalézt v zahraničí.

***Námět - mnoho zemí využívá veřejnou databázi plavebního oboru na internetu (SPS).***

**8.37) Informační otevřenost ve vztahu k dotacím**

Mezi veřejné a běžně dostupné informace by měly patřit pravidla o poskytování dotací a informace o dotacích a investicích pro oblast plavební dopravy, přístavů a vodních cest. Zprůhlednění přístupu ke státním dotacím je vhodné také z pohledu potenciálních investorů, kteří by mohli další rozvoj plavby podnítit.

***Námět - týká se MDS.***

**8.38) Vztahy k ekologům a k veřejnosti**

Prosazování infrastrukturních staveb prospěšných pro českou lodní dopravu narazilo v posledních letechtéměř vždy na odpor ekologických odborníků a aktivistů. Role státu v těchto sporech je často omezena pouze na administrativní řešení projektů - zapomíná na práci s veřejností. Ve vyspělých západních zemích bývá určeno cca. 1-2 % finančních prostředků z celkového investičního rozpočtu na propagaci záměru stavby mezi veřejností, na komunikaci s ekologickými a občanskými iniciativami. Je dnes už zvyklostí, že veřejnost je o každém investičnímu záměru informována co nejpodrobněji publikacemi, plakáty, propagačními materiály, dokonce i natáčením filmů a stálou možností prezentace záměru i v průběhu realizace stavby. Spolkové ministerstvo dopravy SRN má dokonce svůj vlastní odbor zaměřený na ekologické aspekty dopravy, který tvoří do jisté míry odbornou protiváhu ekologům.

***Námět - týká se MDS, ŘVC.***

**8.39) Kvalita statistických dat o lodní dopravě**

V oficiálních statistikách MDS chybí množství informací, které by mohly lépe přiblížit problematiku lodní dopravy. Často jde pouze o to, že informace nejsou veřejně přístupné, popř. je ze státních orgánů nikdo nesleduje. V oficiálních statistikách nejsou uvedeny přepravy lodí s cizí vlajkou, přestože většinu těchto plavidel provozují rejdaři registrovaní v Čechách. Není zde podchycena evidence osobních lodí a rekreačních plavidel při překračování hranic. Výkony zahraniční lodní dopravy jsou posuzovány spolu se silniční a železniční dopravou a jsou v nich zahrnuty i tranzity (na čistém vývozu a dovozu ČR bez tranzitů se lodní doprava podílí téměř 5 %). V žádném případě není zajištěna kompatibilita našich statistických údajů s údaji EU.

***Námět - týká se Českého statistického úřadu, GŘ cel, MDS.***

**8.40) Dlouhodobé výzkumné projekty**

Praxe zadávání a řešení výzkumných projektů v oblasti plavby nevychází vždy z potřeb plavebních firem a státu. Bylo by vhodné poněkud přehodnotit současný systém zejména z pohledu dlouhodobých úkolů a zadání. Pokud je přerušována jejich kontinuita, ČR obtížně udržuje strukturu odborníků, použitelných pro budoucí rozvoj oboru.

***Námět - týká se MDS, ŘVC.***

**8.41) Podpora rozvoje oborového školství**

Stát by měl podporovat zachování učebních oborů zaměřených na lodní dopravu a současně by měl podporovat výuku oboru na středních a vysokých školách. Výhodou plavců je, že mohou být zaměstnáváni na plavidlech v celé západní Evropě. Problém je zejména v kontinuitě vydávání učebnic a studijních textů.

***Námět - podpora ze strany SPS, MDS a Ministerstva školství.***

**9) Priority výstavby vodních cest**

Rozvoj vodních cest je omezován množstvím investičních finančních prostředků. Rozdělování stávajících není vždy jednoznačně vázáno na efekty, které daná investice přinese provozu lodní dopravy. Bez modernizace a výstavby vodních cest nemá lodní doprava perspektivu a obor by v tom případě čekal postupný útlum. Ve srovnání s jinými dopravními obory i ve srovnání se zvyklostmi v západní Evropě vodní cesty v ČR dostaly v posledních několika desítkách let minimum investičních prostředků. Význam lodní dopravy je přitom i v naší zemi poměrně značný, rozhodně daleko výraznější, než je veřejnosti známo.

**9,42) Aktuální potřeby**

Priority rozvoje vodních cest byly v zásadě stanoveny usnesením vlády č. 635/1996, které předpokládá tyto stěžejní akce - zlepšení plavebních podmínek na Labi pod Střekovem a dokončení splavnění Labe do Pardubic.

Rezervuje i investiční prostředky na menší akce modernizačního charakteru a ukládá ministru dopravy jednat se sousedními státy (Polsko, Rakousko, Slovensko) o splavnění Odry do Ostravy a napojení ČR na Dunaj. Zcela v něm však chybí podrobná koncepce modernizačních akcí.

V poslední době se navíc ukazuje, že v zájmu perspektivního rozvoje osobní a nákladní plavby v Praze je nutné vyřešit uzlové úzké místo - plavební komoru Praha Smíchov - jeho rekonstrukcí a modernizací.

***Námět – konečně pokročit k vlastní realizaci. (MDS, MMR)***

**9.43) Realizace stěžejních akcí na Labi**

Konkrétní realizace stěžejních akcí na Labi se zpožďuje již po několik let - z velké části proto, že investiční prostředky nejsou ani zdaleka uvolněny ve výši, kterou předpokládalo vládní usnesení.

Námět - je nutné opravdu začít plnit vládou schválené dlouhodobé plány rozvoje vodních cest (MDS).

**9.44) Zlepšení plavební podmínek na dolním Labi**

Je naprosto nutné zlepšit plavební podmínky na dolním Labi, pokud chceme zvýšit spolehlivost provozu lodní dopravy v Čechách a zachovat existenci plavebních firem. Neřešením tohoto stavu se rejdaři, jejich klienti i stát každoročně připravují o stovky milionů korun.

**10) Koncepční představy**

Červencová povodeň v roce 1997 způsobila, že do popředí zájmu státní správy se dostávají protipovodňové akce, mimo jiné na českém a polském úseku Odry. Tyto zásahy nabízejí možnost výhodné kombinace se splavňováním - existuje zde tedy neopakovatelně příznivá situace pro rychlé napojení Ostravska na splavnou část Odry. Z české strany není tato příznivá situace dostatečně rychle využívána.