



Ekonomická
fakulta
Faculty
of Economics

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta

Katedra ekonomiky

Bakalářská práce

Možnosti financování rozvoje kombinované dopravy

Vypracovala: Michaela Závodná

Vedoucí práce: Ing. Jiří Alina, Ph.D.

České Budějovice 2018

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Fakulta ekonomická
Akademický rok: 2015/2016

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Michaela ZÁVODNÁ**
Osobní číslo: **E14600**
Studijní program: **B6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Strukturální politika EU pro veřejnou správu**
Název tématu: **Možnosti financování rozvoje kombinované dopravy**
Zadávající katedra: **Katedra ekonomiky**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Hlavní cíl bakalářské práce je analýza financování kombinované dopravy v kontextu jejího rozvoje. Dílčí cíl práce je návrh, vedoucí k rozvoji kombinované dopravy.

Teoretická část

1. Význam a postavení kombinované dopravy
2. Financování kombinované dopravy

Praktická část

3. Analýza financování kombinované dopravy v ČR
4. Vyhodnocení možností financování kombinované dopravy
5. Návrh vedoucí k rozvoji kombinované dopravy

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:


- Daňek, J. a kol. (2003). Kombinovaná přeprava II. Ostrava: Vysoká škola báňská, Technická univerzita Ostrava.
- Chmelík, J. (2015) Assessments of Modal Split in Long - distance Passenger Transport. Review of Economic Perspectives.
- Marada, M. (2010). Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. Praha: Česká geografická společnost.
- Novák, J. (2006). Kombinovaná přeprava. Pardubice: Institut Jana Pernera.
- Pastor, O. (2007). Teorie dopravních systémů. Praha: ASPI.
- Široký, J. (2010). Progresivní systémy v kombinované dopravě. Pardubice: Institut Jana Pernera.
- Špalek, J. (2011). Veřejné statky. teorie a experiment. Praha: Beck, C.H., Beckova edice ekonomie.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jiří ALINA, Ph.D.**


Katedra ekonomiky

Datum zadání bakalářské práce: **16. ledna 2016**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2017**


doc. Ing. Ladislav Rolínek, Ph.D.
děkan

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studentská 13 (25)
370 05 České Budějovice


doc. Ing. Ivana Faltová Leitmanová, CSc.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 22. března 2016

PROHLÁŠENÍ:

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejich internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne 3. 2. 2018

Michaela Závodná

Poděkování

Ráda bych poděkovala vedoucímu bakalářské práce Ing. Jiřímu Alinovi, Ph.D. za odborné vedení, cenné rady, věcné připomínky, vstřícnost při konzultacích a pomoc při zpracování mé bakalářské práce.

Obsah

1. ÚVOD.....	2
1.1 Cíl.....	2
2. PŘEHLED ŘEŠENÉ PROBLEMATIKY.....	4
2.1 CHARAKTERISTIKA KOMBINOVANÉ DOPRAVY	5
2.1.1 Členění kombinované dopravy	6
2.2 VÝZNAM A POSTAVENÍ KOMBINOVANÉ DOPRAVY	9
2.2.1 Faktory ovlivňující budoucí vývoj dopravy.....	10
2.3 FINANCOVÁNÍ KOMBINOVANÉ DOPRAVY	11
2.3.1 Ekonomická analýza dopravy.....	13
2.3.2 Rozpočty Ministerstva dopravy	14
2.3.3 Státní fond dopravní infrastruktury	17
2.3.4 Operační program Doprava	19
3. METODIKA.....	24
4. ŘEŠENÍ A VÝSLEDKY	25
4.1 PŘEPRAVA VĚCÍ NA ÚZEMÍ ČR – SOUHRN	25
4.2 VÝDAJE KOMBINOVANÉ DOPRAVY	31
4.3 FINANCOVÁNÍ DOPRAVY	35
4.3.1 Ministerstvo dopravy	35
4.3.2 Státní fond dopravní infrastruktury	37
4.3.3 Operační program Doprava	40
4.4 KOMPARACE INTENZITY PŘEPRAVY VĚCÍ A VYNALOŽENÝCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ ZE ZDROJŮ	42
5. NÁVRH VEDOUCÍ K ROZVOJI KOMBINOVANÉ PŘEPRAVY.....	47
5.1 PŘEHLED PROVOZOVANÝCH PŘEKLADIŠŤ NA ÚZEMÍ ČR	47
6. ZÁVĚR.....	50
7. SUMMARY.....	51
8. SEZNAM LITERATURY.....	52
9. SEZNAMU GRAFŮ	55
10. SEZNAM TABULEK.....	56

1. Úvod

Doprava má v hospodářství specifické postavení a představuje jednu z nejrozsáhlejších sfér ekonomiky přispívající k jejímu rozvoji. Ačkoliv i doprava, stejně jako jiné obory, má své kladné a záporné stránky. Jedním ze způsobů jak snížit či potlačit negativní dopady dopravy je využití kombinované přepravy, která je schopná využívat kladné stránky. Jednou z výhod kombinované přepravy je šetrnost k životnímu prostředí prostřednictvím kombinace vodní a železniční dopravy.

Dopravní systém zahrnuje dopravní síť a dopravní prostředky. Česká republika má dopravní systém odpovídající vyspělosti národního hospodářství s velkým důrazem na mimořádné nároky, jež jsou kladeny na dopravu, vyplývající z nerovnoměrného rozmístění některých surovinových zdrojů. Nepříznivé pro rozvoj dopravy jsou také určité složky přírodního prostředí, jako je například nedostatek velkých řek. Naopak velmi výhodná je ekonomicko-geografická poloha České republiky, jež leží na křižovatce transevropských cest a sousedí s vyspělými západoevropskými státy. Základ dopravní soustavy ČR tvoří především automobilová a železniční doprava. Avšak v posledních letech přešla značná část železniční dopravy na automobilovou dopravu. Rychle se tak rozvinula jak osobní, tak nákladní automobilová doprava. Značně omezena je v ČR i vnitrozemská vodní doprava, která je omezena pouze na splavné úseky Labe a Vltavy (Brinke, 1999).

S rozvojem dopravy, jejím neustálým zrychlováním a zvětšováním hustoty dopravní sítě, dochází stále častěji k nárůstu přetížení komunikací a zvyšování počtu nehod.

1.1 Cíl

Hlavním cílem práce je analýza financování kombinované dopravy v kontextu jejího rozvoje. V rámci analýzy bude provedena komparace zdrojů financování a rozvoj infrastruktury. Kde největší snaha v rámci kombinované dopravy představuje přesun ze silniční přepravy na přepravu železniční, kdy na tuto by měly být především směřovány i finanční prostředky, což je potřeba ověřit. Na základě analýzy bude součástí práce

dílčí cíl a to návrh vedoucí k rozvoji kombinované dopravy. Jelikož je zde narůstající trend přepravy zboží, bude dílčí cíl zaměřen v tomto směru.

2. Přehled řešené problematiky

Celkově je doprava považována za nedílnou součást ekonomiky, a proto je také velmi často diskutovaným tématem.

Rahimdel MJ a Bagherpour R. (2018) jsou přesvědčeni, že náklady na nákladní dopravu, především v oblasti těžby, jsou zvyšovány s nárůstem cen ropy. Je zde tedy snaha o nahrazení silniční kamionové dopravy za jiné alternativní způsoby. Mezi tyto způsoby by dle MJ Rahimdela a R. Bagherpoura mohly být zařazeny mobilní či polo pohybové nákladní systémy.

Analýzou konkurence v intermodálních sítích nákladní dopravy se zabývají autoři H. Saeedi, B. Wiegmans, B. Behdani a R. Zuidwijk (2017), kteří tvrdí, že jsou stále více používány obchodní praktiky, do kterých je zahrnována horizontální a vertikální obchodní integrace. Do obsahů těchto integrací jsou zahrnovány cíle v podobě snížení provozních nákladů, zvýšení ziskové marže a zlepšení konkurenčního postavení na trhu. Úroveň hospodářské soutěže na institutu pro finanční trh by tak byla ovlivněna a dopady by byly promítnuty i na dílčích trzích, jako například na trhu překládky a především na nákladní dopravě.

Další podstatnou částí je analýza trhu a opatření koncentrace pro trh s nákladní intermodální dopravou. Tato analýza by se měla podílet na zabránění selhání trhu a vytváření politik a oblastí podpory. Analýza je vytvářena pro oddělené trhy jako například trh s překládkovými službami nebo trh s pozemní dopravou. Analýzou je prokázáno, že většina trhů překládky nákladní dopravy jsou vysoce koncentrované trhy. Avšak nekonsolidované trhy zahrnují řetězce institutu pro finanční trh, jež jsou součástí trhů s koridory (Saeedi, Wiegmans, Behdani, Zuidwijk, 2017).

Na rozvoj integrované nákladní dopravy je zaměřen koncept Evropské unie z roku 2007 pod názvem „zelené koridory“. Ty jsou zaměřeny na efektivnost a šetrnost k životnímu prostředí stejně jako projekt SuperGreen dle autorů HN. Psaraftis a G. Panagakose (2012). Projekt SuperGreen je spolufinancován Evropskou unií a dále rozvíjí a napomáhá k definování „zelených koridorů“.

V první polovině teoretické části je vysvětlena a zpracována charakteristika kombinované dopravy, její členění, význam a postavení. Nejdůležitějším pojmem se zde

stává kombinovaná přeprava. Ministerstvo dopravy definuje kombinovanou přepravu jako určitý systém přepravy zboží v jedné konkrétní přepravní jednotce, za kterou se považuje kontejner, odvalovací kontejner či výměnná nástavba. Dále také silniční vozidlo, které dokáže při jedné cestě využít též železniční nebo vodní dopravu. Jedná se tedy o využití několika druhů přepravy, při přepravě určitého nákladu v jedné a té samé dopravní jednotce, kde se překládá pouze nákladová jednotka kombinované dopravy, nikoliv zboží samotné (Ministerstvo dopravy ČR, c2018).

Druhá polovina teoretické části se zabývá financováním kombinované dopravy, což je vysvětlováno jako způsob, prostřednictvím kterého jsou poskytnuty finanční prostředky na konkrétní účel. Podrobněji jsou zde rozebrány rozpočty Ministerstva dopravy, Státního fondu dopravní infrastruktury a Operačních programů Dopravy.

2.1 Charakteristika kombinované dopravy

První část literární rešerše se věnuje definici kombinované dopravy, dále jejímu následnému členění, významu a postavení.

Kombinovaná přeprava se řadí mezi rozvíjející se a pokrokové dopravní systémy. Mezi základní složky dopravy patří dopravní infrastruktura, cesty a dopravní prostředky. Díky spojení těchto složek za pomoci výhod jednotlivých druhů dopravy a ve vztahu k životnímu prostředí, vznikly ucelené systémy přepravy, jež mají za cíl přepravit zboží z místa poptávky do místa spotřeby (Novák, 2008).

Nejdůležitějším pojmem se zde stává kombinovaná přeprava, se kterou jsou spojeny termíny jako intermodální a multimodální dopravní systém. Kde intermodální přepravní systém je představován jako druh kombinované dopravy, jež při přepravě nákladu využívá více druhů dopravy a při které se přepravní jednotky nijak nemění. Mění se zde pouze přepravní doklady, kdy je na každý druh dopravy vystavován jiný. Oproti multimodální přepravě, kde je využíváno také více oborů dopravy, avšak jsou jimi přepravovány nesjednocené jednotky a je na ně vystavován pouze jeden přepravní doklad, který je vystavován na celou délku přepravy (Ministerstvo dopravy ČR, c2018).

2.1.1 Členění kombinované dopravy

Dělení kombinované dopravy je rozlišováno dle různých hledisek a to:

- geografického,
- druhu použité přepravní jednotky,
- kombinace v závislosti na druhu dopravy,
- doprovodu,
- zapojení silniční přepravy.

Členění dle geografického hlediska

Základní podmínkou realizace dopravy je dopravní dostupnost výchozího i cílového místa. Při realizaci kombinované přepravy mezi kontinenty je zásadní přeprava po moři respektive přes oceán. Proto se tato přeprava nazývá mezikontinentální či maritimní. Dalším druhem přepravy je přeprava kontinentální. Ta je uskutečňována v rozmezí jednoho kontinentu a aplikována především po železnicích nebo po vnitrozemských vodních cestách (Novák, 2008).

Členění dle druhu použité přepravní jednotky

Za druh přepravní jednotky se rozumí specifický druh obalu, jenž většinou obsahuje manipulační jednotky, ale také sypké materiály, nebalené materiály, nebo dokonce může zahrnovat i stroje a dopravní prostředky. Mezi základní a hlavní funkce přepravních jednotek je považována ochrana před poškozením nebo ztrátou. Dále je velmi důležitá rychlá nakládka, překládka a vykládka mezi dopravními prostředky (Institut dopravy, c2018).

Druhy těchto obalů slouží hlavně pro dálkovou vnější přepravu a to:

- ✓ v kontejnerech,
- ✓ na paletách,
- ✓ ve výměnných nástavbách,
- ✓ v silničních vozidlech a na železničních vozech (tzv. systém RoLa),
- ✓ v podvojných návěsích a na železničních vozech,
- ✓ za pomoci podvojných návěsů (Široký, 2014).

Kontejner není vázán na určitý druh dopravního prostředku, proto se při změně druhu dopravy kontejnery nepřekládají. Překládka se tedy uskutečňuje pomocí překládacích mechanismů. Za velkou výhodu je možno považovat snadné plnění a vyprazdňování kontejneru. V neposlední řadě také možnost využití mechanizace především u velkých kontejnerů (s obsahem od 14 m³). Mezi další výhody se řadí stohování do několika vrstev a v mnohonásobné možnosti použití přepravní jednotky a možností zvednutí. Nevýhodou je, že přepravní jednotka není vybavena zařízením, jež by umožňovalo samostatný pohyb.

Přepravní systém zboží na paletách nabízí celou řadu výhod, mezi které nepochybně patří například nízká pořizovací cena palety, hmotnost palety a snadná dostupnost. Na druhou stranu i tento systém vlastní určité nevýhody, mezi které se řadí nemožnost stohování naložených palet. Další nevýhodou je časová náročnost překládky a poměrně malé množství zboží, které lze na palety naložit. Vzhledem k tomu, že palety nejsou kryté, vyžadují při uskladnění kryté prostory. Mezi nejčastější druhy palet patří palety podle normy ISO (Mojžíš, Cempírek, 1999).

Při přepravě výměnných nástaveb jsou některé prvky a rozměry unifikované. Používají se především pro vnitrozemskou přepravu a to v různých variantách, což je velký rozdíl oproti přepravě pomocí kontejnerů. Nejvíce uplatňován je tento systém přepravy především v západní Evropě. Za hlavní výhodu lze považovat jejich větší ložná míra a menší hmotnost, oproti kontejnerům při stejných vnějších rozměrech. Nemožnost stohování je opět nevýhodou přepravy výměnných nástaveb. Avšak důležitou vlastností je bezpochyby možnost manipulace s nástavbou na silničním nosiči bez potřeby dalších prostředků. Proto je každá výměnná nástavba opatřena čtyřmi výsuvnými nohami, díky čemuž nemusí čekat silniční nosič na vyložení a naložení a nosiče jsou tak lépe využívány. Výměnná nástavba je tedy v určitých případech považována za vyrovnávací sklad (ČVUT Fakulta dopravní, c2015).

Systém RoLa neboli zvláštní druh kombinované nákladní přepravy, představuje přepravu pomocí silničních vozidel a jízdních souprav na železničních vozech. Jedná se tedy o kamiony jedoucí na vagonech po železnici. Nejvýznamnější výhodou této přepravy je bezpochyby odlehčení provozu na hraničních přechodech. Mezi další výhody lze zařadit i rychlejší celní odbavení, odpočinek řidiče, jistotu přepravy v kalamitním počasí a zároveň velmi přesné příjezdy a odjezdy. Na přepravu kamionů

jsou speciálně využívány nízkopodlažní vozy typu Saadkms a řidiči tak mají možnost cestovat v lehátkových železničních vozech. Dříve byl v České republice využíván tento systém přepravy v úseku Česká republika – Villach a zejména v úseku Lovosice – Drážďany. Ovšem z důvodu přepravy tzv. „mrtvé“ váhy, která zahrnuje nákladní automobil a řidiče, se jedná o neefektivní způsob přepravy. Efektivita tohoto systému se odráží pouze v šetrnosti k životnímu prostředí. Avšak na našem území z důvodů vysoké finanční náročnosti a nutnosti vysokých dotací tento systém přepravy není možný (ČVUT Fakulta dopravní, c2015).

Přeprava pomocí podvojných neboli bimodálních návěsů je postavena na zesílené konstrukci speciálních železničních podvozků, které tvoří sestavené vlakové soupravy (Mojžíš, Cempírek, 1999).

Členění podle doprovodu

Kombinovaná přeprava dle doprovodu je členěna na doprovázenou a nedoprovázenou. K doprovázeným kombinovaným přepravám se řadí přeprava osádky silničních vozidel a jízdních souprav přepravovaných pomocí osobního železničního vozu zařazeného ve vlaku, což je představováno systémem RoLa. Všechny ostatní přepravní systémy, u kterých nejsou přepravovány osádky silničních vozidel a jízdních souprav představují nedoprovázenou přepravu (Novák, 2008).

Členění podle použitého druhu přepravy

Toto členění zahrnuje základní kombinace dopravy a to především kombinace:

- ✓ silnice – železnice a naopak,
- ✓ železnice – voda a naopak,
- ✓ silnice – voda a naopak,
- ✓ voda – železnice – silnice a naopak,

Zapojení letecké dopravy je v některých případech také možné (Novák, 2008).

Členění podle zapojení silniční přepravy

Tento druh přepravy zahrnuje dvě kritéria, která jsou nejvíce využívána při kombinaci dopravy silniční a železniční. Prvním kritériem je jednostrannost a druhým oboustrannost. Za jednostrannou kombinaci je považována přeprava po železnici, která předcházela silniční dopravě nebo naopak po ní bude následovat (varianta silnice –

železnice a naopak z předchozího členění podle použitého druhu přepravy). Zatímco oboustranná kombinace dopravy znamená, že železniční přepravě předchází a zároveň po ní i následuje přeprava silniční (silnice - železnice - silnice) (Novák, 2008).

2.2 Význam a postavení kombinované dopravy

Následující kapitola se zabývá významem a postavením kombinované dopravy. Díky šetrnosti k ekologii přikládají vyspělé státy velký význam kombinované dopravě. Evropská unie ve svém rámci jako celek podporuje ekologizaci dopravy. Velmi negativní dopady jsou zaznamenány především v silniční dopravě, a proto je v posledních letech rostoucí snaha o regulaci neúměrného růstu silniční dopravy. Nejedná se ale pouze jen o zhoršující se životní prostředí, ale velký negativní vliv je zaznamenáván i ve zvyšující se četnosti dopravní nehodovosti, zhoršujícímu se stavu komunikací a rostoucí kongesci ve městech, kde dochází k většímu záboru půdy. Proto je kladen velký důraz a význam na kombinovanou dopravu a její rozvoj (INTER EXPRES servis, c2017).

Mezi stěžejní důvody zavedení kombinované dopravy lze zařadit:

- ✓ trvale rostoucí objem nákladní přepravy,
- ✓ neustále se zvyšující podíl na celkovém objemu přeprav a to především konvenční nákladní silniční přepravy,
- ✓ snížení rizika poškození zboží a jeho urychlení překládky,
- ✓ přetíženost pozemních komunikací a vyčerpání kapacity a propustnosti určitých míst – hrdel, jež tvoří hraniční přechody, průjezdy hustě obydlenými územími a důležité komunikace nebo jejich části, které jsou či nejsou víceproudé, které představují velké dopravní komplikace,
- ✓ zhoršující se a neuspokojivý stav životního prostředí,
- ✓ snaha snižování energetické náročnosti dopravy,
- ✓ zkrácení doby přepravy využitím možnosti soustředění zásilek a vytvoření tak ucelených vlaků,
- ✓ komplexnost poskytovaných služeb souvisejících s přepravou,
- ✓ požadavky trhu na zvyšování kvality přepravy,
- ✓ logistika (Novák, 2008).

2.2.1 Faktory ovlivňující budoucí vývoj dopravy

Za nejvýznamnější aspekty faktorů ovlivňující budoucí vývoj dopravy jsou považovány: politické, ekonomické, technické, sociální a ekologické aspekty. Dále lze mezi nejvýznamnější aspekty zařadit migraci, vývoj měst, problémy meziměstské dopravy, problémy dopravy ve městech, plánování, automobilizaci a především financování investic do dopravy.

Mezi klíčové problémy se řadí geografické disparity, jež se nachází v pozadí konfliktů a etnických srážek, vystupující do popředí po překonání ideologického rozkolu ve světě na konci 80. let. Proto má na uspořádání a rozvoj dopravy velký vliv způsob prosazování tzv. nového světového řádu. Od rozvoje dopravy je očekávána větší dostupnost k místům a zdrojům ekonomického růstu, neboť je předpokládán růst. Velmi očekávaná je i expanze dopravního sektoru v rámci rozvoje dopravy. Tato expanze může být ovlivněna mnoha okolnostmi, jako jsou například: přepravní náklady, omezená kapacita dopravní infrastruktury a v neposlední řadě i ohled na životní prostředí. Významnou roli tak přestává hrát vzdálenost.

Stejně jako ekonomický faktor blahobytu jsou ekologické faktory považovány za primární a rozhodující. Dopravní sektor je ekologickými aspekty ovlivňován především v oblastech stavebních nákladů a prodlužování dopravních tras, kam patří vyhnutí se citlivým oblastem a to zejména v důsledku nákladnějších projektových řešení, mezi které patří zejména tunely a protihlukové stěny (Pernica, 2001).

Z vývoje dopravy je patrné, že konkurence stávajících a nově vznikajících druhů dopravy směřuje k vývoji technologie, technické základny a zkvalitnění dopravy. Regulace konkurence je v režii státu, kde je uplatňována řada dopravně-politických opatření. Mezi tato opatření lze zahrnout zejména omezování a to jak vzniku dopravních podniků při koncesních řízeních, ale také omezování podniků při stanovení cen v dopravě. Dále jsou regulovány a omezovány činnosti těchto dopravních podniků a to jak na konkrétním území, tak i dle množství a druhu nákladu. Jsou zde požadavky vůči dopravcům na daňovou politiku a ekologii dopravy. A v neposlední řadě je zde snaha o budování dopravní infrastruktury z finančních prostředků veřejných rozpočtů (Žemlička, Lukšů, 1999).

Je uplatňován tvrdý regulační režim v rámci dopravního sektoru a to jak ve státech postkomunistických, tak i liberálních. Většina problémů v dopravním sektoru je

vyvolána nedostatečným nebo neúčinným plánováním. Za základní chybu v plánovací proceduře je považován způsob, pomocí kterého se plánovači vyrovnávají s ekonomickými cykly. Kdy jsou v období růstu upřednostňovány a prosazovány ambiciózní plány investic, avšak s nástupem recese jsou tyto plány zavrženy a nahrazeny jinými, které jsou přizpůsobeny útlumu nebo poklesu v hospodářství. Důsledkem toho dochází k výraznému poklesu investic a jsou využívány rezervní kapacity. Což způsobuje zásadní vyčerpání rezerv, které způsobují kapacitní problémy v následném vzestupu. Proto je zde potřeba kontinuálního plánování rozvoje dopravního sektoru, kde je zahrnuto na jedné straně hodnocení stavu a podmínek rozvoje dopravy a na straně druhé příslušná publicita a společenská informovanost.

Mezi investicemi do dopravního sektoru je zaznamenán růst. Před deseti lety byly investice téměř o dvojnásobek nižší. Problém však není zaznamenán v nedostatku prostředků, mezi které patří příjmy ze sektoru dopravy ve formě daní z pohonných hmot, z vozidel a z dalších poplatků, kdy z těchto poplatků je vráceno do dopravy pouze asi kolem jedné třetiny, nýbrž převážně nevyváženost dopravního sektoru a chování uživatelů dopravní infrastruktury, které je vzdalováno od ekonomického optima. K rovnováze není vedena ani bilanční vyváženost mezi příjmy a výdaji finančních prostředků. V rámci zachování ekonomické racionality je vnášena do dopravního sektoru trvalá praxe kvantifikace vlivů a to jak kladných, tak i záporných, ale i účinků. S nimiž jsou spjaté zásady redistribuce mezi různé uživatele, ale i neuživatele. Hlavním smyslem by mělo být, aby narůstající náklady hradili ti, kteří je vyvolávají (Svoboda, 2001).

2.3 Financování kombinované dopravy

Nejvýznamnější částí literární rešerše je následující kapitola zabývající se financováním kombinované dopravy. Financováním dopravy jsou nejvíce zatěžovány veřejné rozpočty. Na prvním místě musí být zajištěna dopravní obslužnost pro blahobyt obyvatelstva. Zároveň ale musí být řešeny opravy, údržba stávajících dopravních infrastruktur či výstavba nových, proto lze chápat zdroje financování jako financování dopravních cest a dopravní obslužnosti z určitých možných zdrojů.

Investice jsou považovány za efektivní způsob jak ovlivnit ekonomiku státu a tím i financování dopravní infrastruktury. Investice do dopravní infrastruktury jsou hlavním cílem státu za účelem úspory času a redukce dopravních nákladů. Za opravy a údržbu dopravní infrastruktury je odpovědný právě stát, proto jsou způsoby financování dopravní infrastruktury nedílnou součástí ekonomiky dopravy a dotační politiky. Hlavním úkolem státu je tedy nalézt zdroje peněžních prostředků, neboli dostupný kapitál, za účelem financování dopravní infrastruktury a možných investic do oprav a výstavby dopravní infrastruktury. Finanční prostředky lze získat z interního a externího financování.

Zdroje financování lze rozdělit na dva celky a to interní zdroje financování a externí zdroje financování. Za interní zdroje financování lze považovat získávání prostředků z výnosů, jako je například prodej majetku, nerozdělený zisk či pomocí odpisů. Za externí zdroje financování je považován státní rozpočet, kapitálový trh nebo způsob získávání prostředků v privátní sféře. V České republice jsou upřednostňovány a využívány veřejné rozpočtové a mimorozpočtové zdroje. Mezi rozpočtové zdroje patří státní rozpočet a rozpočty krajů a obcí. Zatímco do státního rozpočtu nejvíce přispívají daňové příjmy, jež tvoří téměř 90 % z celkových příjmů, do veřejných rozpočtů přispívají i výnosy z poplatků. Mezi mimorozpočtové zdroje lze zařadit získané jednorázové dotace z veřejných dotačních titulů či prostřednictvím privatizace.

Mezi velkou nevýhodu či problém financování dopravní infrastruktury je nutno zahrnout především samotnou výstavbu, opravy a udržování, které vyžadují určitý čas, ale také zároveň vázání investičních prostředků z dlouhodobého pohledu.

Hlavní principy financování dopravní infrastruktury lze rozdělit na dvě základní části, a to tedy na infrastrukturu a provoz. Dopravní infrastruktura je záležitostí státu, kde stát je vlastníkem, což znamená, že je zodpovědný za stav, výstavbu, rozvoj a provozování neboli funkčnost dopravní infrastruktury. Dále se stará o objednávání a hrazení dopravních výkonů ve veřejném zájmu. Na druhou stranu provoz dopravní infrastruktury je založen na podnikatelské činnosti. A je tudíž chápán jako činnosti všech druhů dopravy, jež v podnikatelské sféře využívají dopravní infrastrukturu (Sláma, 2014).

2.3.1 Ekonomická analýza dopravy

Význam ekonomické analýzy se zakládá z obecných ekonomických zásad a principů, ale také ze specifických potřeb. Řada jevů, které se vyskytují v dopravě, jsou mnohdy v rozporu s ekonomikou. Lze do nich zahrnout technický pokrok ve výrobě dopravních prostředků, ekonomický růst, způsob života lidí, jež vede k plýtvání zdroji. Což má za následek nárůst vedlejších účinků. Avšak tento vývoj a stav není možné tržním mechanismem zbrzdit ani racionálně usměrňovat.

Smysl ekonomické analýzy je zcela jednoznačně založen na cílovosti a účelovosti, nikoliv na tom, komu analýza slouží. Tržní prostředí je ovlivňováno především trhem dopravních prostředků v dopravě, dále trhem pohonných hmot a trhem doplňkových služeb. Proto nastává jisté omezení a deformovanost v intenzitě a síle projevu tržního mechanismu v oblasti dopravy.

Ekonomická analýza je mnohdy kryta sledem prvků tvořících ekonomickou dimenzi dopravy, jež zahrnuje: faktory → uspořádání dopravy → optimální uspokojování potřeb. Rozhodujícím prvkem se stává identifikace a ocenění faktorů, pomocí kterých je dopravou ovlivňována ekonomie využívaných a spotřebovávaných zdrojů.

Vývoj dopravy a její ekonomiky je ovlivňován technickými, technologickými, geografickými, sociálními a politickými faktory. Tyto faktory jsou reprezentovány pomocí ekonomického chování vybraných skupin subjektů. Dopravní infrastruktura tedy nahrazuje uspořádání dopravy jakožto rozsáhlého a členitého celku. Kritérii výkonnosti, efektivnosti a společenské prospěšnosti je utvářena a sledována problematika optimální spotřeby zdrojů v dopravě (Zelený, 2001).

Předmět ekonomické analýzy lze definovat:

- a) všeobecně přijímaný krok zobrazující podmínky a stav rozvoje dopravy, který neomezuje hodnocení jednotlivých faktorů, jejichž význam setrvává ve srovnávací analýze dopravy a nadále i používaných metodách prognózy vývoje dopravy.
- b) Hlavními subjekty ekonomické analýzy jsou infrastrukturní agentury a vláda, operátoři dopravy a uživatelé dopravy.

- c) Prvek, jehož pomocí je charakterizována ekonomická dimenze dopravy a uspořádání dopravy. Složitost a problematika tohoto prvku je posuzována a analyzována pomocí kategorie dopravní infrastruktury, která je klíčová. Na dopravní infrastrukturu lze nahlížet jako na soubor dopravních sítí, které jsou vybavené zařízeními, stavbami a dopravními prostředky, které se po ní pohybují. *Dopravní infrastruktura* je tedy chápána jako soubor dopravních cest, které jsou vybavené s velmi stabilním a pevným charakterem těchto prvků.
- d) Pomocí analýzy určených kritérií, které mohou zároveň vystupovat jako dlouhodobé cíle rozvoje dopravy, lze hodnotit optimalitu dopravy jako celku. Tato kritéria jsou stanovena na základě hlavních problémů rozvoje dopravy, které jsou promítány do spotřeby zdrojů dopravy. Řadí se mezi ně:
- ✓ výkonnost – velmi úzce spojena s utvářením disponibilních kapacit a odstraňováním úzkých míst v dopravní infrastruktuře;
 - ✓ ekonomická efektivnost – spjata zejména s podmínkami vyváženého rozvoje dopravy. Vyskytuje se zejména v rámci odbourávání finančních ztrát a restrukturalizací rozvoje dopravy.
 - ✓ společenská prospěšnost – spjata zejména s měnícím se charakterem dopravy. Zde hraje velkou roli ekonomický blahobyt, který je spojován s moderní dopravou.
- e) Za hlavní objekt ekonomické analýzy je považována dopravní infrastruktura. Dopravní infrastruktura se tak v určitém smyslu stává těžištěm ekonomického zájmu (Pernica, 2001).

2.3.2 Rozpočty Ministerstva dopravy

Rozpočet Ministerstva dopravy neboli rozpočet kapitoly 327, je součástí státního rozpočtu ČR. Ministerstvo dopravy odpovídá za tvorbu a uskutečňování státní politiky v oblasti dopravy v rozsahu své působnosti, a proto je tedy v záležitostech dopravy ústředním orgánem státní správy. Hlavní výdajové priority vyplývají ze zásadních činností Ministerstva dopravy. Odvíjejí se od úkolů stanovených příslušnými požadavky

vlády ČR a zákonnými normami, především zákonem č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. Dále i soubor zákonů, jež souvisí se zajištěním činností spojených s dopravně správními agendami.

Hlavní výdajové priority schválených rozpočtů za roky 2009 – 2017

a) Pro rok 2009 byly mezi hlavní výdajové priority schváleného rozpočtu kapitoly MD zařazeny:

- ✓ Výdaje na financování společných programů EU a ČR;
- ✓ Dotace do Státního fondu dopravní infrastruktury;
- ✓ Příspěvek na ztrátu dopravce z provozu veřejné osobní drážní dopravy včetně příspěvku na ztrátu dopravce z poskytování žakovského jízdného;
- ✓ Výdaje na financování programů reprodukce majetku;
- ✓ Výdaje na výzkum a vývoj;
- ✓ Výdaje na zabezpečení činností orgánů státní správy;
- ✓ Doprovodný sociální program pro ČD;
- ✓ Příspěvek na dopravní cestu nehrazený ze SFDI.

b) Pro rok 2010 byly mezi hlavní výdajové priority schváleného rozpočtu kapitoly MD zařazeny:

- ✓ Výdaje na financování společných programů EU a ČR;
- ✓ Dotace Státnímu fondu dopravní infrastruktury;
- ✓ Úhrada ztráty ze závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě;
- ✓ Výdaje na financování programů reprodukce majetku;
- ✓ Výdaje na výzkum a vývoj;
- ✓ Výdaje na zabezpečení činností orgánů státní správy;
- ✓ Doprovodný sociální program;
- ✓ Příspěvek a dopravní cestu nehrazený ze SFDI.

c) Pro rok 2011 byly mezi hlavní výdajové priority rozpočtu kapitoly MD zařazeny:

- ✓ Výdaje na financování společných programů EU a ČR;

- ✓ Dotace Státnímu fondu dopravní infrastruktury;
- ✓ Úhrada ztráty ze závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě;
- ✓ Výdaje na zabezpečení činností orgánů státní správy;
- ✓ Příspěvek na dopravní cestu nehrazený ze SFDI.

d) Pro rok 2012 byly mezi hlavní výdajové priority rozpočtu kapitoly MD zařazeny:

- ✓ Výdaje na financování společných programů EU a ČR;
- ✓ Dotace Státnímu fondu dopravní infrastruktury;
- ✓ Úhrada ztráty ze závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě;
- ✓ Výdaje na zabezpečení činností orgánů státní správy;
- ✓ Příspěvek na dopravní cestu nehrazený ze SFDI.

e) Pro rok 2013 byly mezi hlavní výdajové priority rozpočtu kapitoly MD zařazeny:

- ✓ Výdaje na financování společných programů EU a ČR;
- ✓ Dotace Státnímu fondu dopravní infrastruktury;
- ✓ Úhrada ztráty ze závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě;
- ✓ Výdaje na zabezpečení činností orgánů státní správy;
- ✓ Příspěvek na dopravní cestu nehrazený ze SFDI.

f) Pro rok 2014 byly mezi hlavní výdajové priority rozpočtu kapitoly MD zařazeny:

- ✓ Výdaje na financování společných programů EU a ČR;
- ✓ Dotace Státnímu fondu dopravní infrastruktury;
- ✓ Úhrada ztráty ze závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě;
- ✓ Výdaje na zabezpečení činností orgánů státní správy;
- ✓ Příspěvek na dopravní cestu nehrazený ze SFDI.

g) Pro rok 2015 byly mezi hlavní výdajové priority rozpočtu kapitoly MD zařazeny:

- ✓ Výdaje na financování společných programů EU a ČR;
- ✓ Dotace Státnímu fondu dopravní infrastruktury;

- ✓ Úhrada ztráty ze závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě;
- ✓ Výdaje na zabezpečení činností orgánů státní správy;
- ✓ Příspěvek na dopravní cestu nehrazený ze SFDI.

h) Pro rok 2016 byly mezi hlavní výdajové priority rozpočtu kapitoly MD zařazeny:

- ✓ Výdaje na financování společných programů EU a ČR;
- ✓ Dotace Státnímu fondu dopravní infrastruktury;
- ✓ Úhrada ztráty ze závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě;
- ✓ Výdaje na zabezpečení činností orgánů státní správy;
- ✓ Příspěvek na dopravní cestu nehrazený ze SFDI.

i) Pro rok 2017 byly mezi hlavní výdajové priority rozpočtu kapitoly MD zařazeny:

- ✓ Výdaje na financování společných programů EU a ČR;
- ✓ Dotace Státnímu fondu dopravní infrastruktury;
- ✓ Úhrada ztráty ze závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě;
- ✓ Výdaje na zabezpečení činností orgánů státní správy;
- ✓ Příspěvek na dopravní cestu nehrazený ze SFDI;
- ✓ Příspěvky na volitelné programy ESA (Ministerstvo dopravy ČR, c2018).

2.3.3 Státní fond dopravní infrastruktury

V České republice je považován za jeden z nástrojů, který financuje a buduje dopravní infrastrukturu. Řídí se zákonem č. 104/2000 Sb., o státním fondu dopravní infrastruktury, dále jen „SFDI“. SFDI je právnická osoba, zřízena Parlamentem České republiky se sídlem v Praze, jež hospodaří s finančními prostředky, které jsou používány na předfinancování či financování:

- ✓ výstavby, opravy, údržby, modernizace nebo na správu silnic a dálnic.

- ✓ Výstavby a modernizace drah, mezi které se počítají i celostátní nebo regionální dráhy. Nepočítají se zde lanové dráhy, které neslouží k zajištění dopravní obslužnosti.
- ✓ Výstavby, opravy, údržby a modernizace významných vnitrozemských vodních cest.
- ✓ Opatření, jež vedou ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy.
- ✓ Výstavby a opravy cyklistických stezek a dále zřízení jízdních pruhů pro cyklisty.
- ✓ Zavedení a provozování systému elektronického mýta.
- ✓ Výstavby multimodálních překladišť.
- ✓ Výstavby, opravy a modernizace místních komunikací.
- ✓ V neposlední řadě i náklady spojené s vybavením letišť a to jak technickými tak i obdobnými prostředky, jež slouží k ochraně civilního letectví před protiprávními činy.

SFDI nemůže vydat poskytnuté finance příjemci na jiný účel, než je uvedeno v zákoně, a proto jsou efektivně využívány pouze dle schváleného rozpočtu. Při poskytování finančních prostředků některému příjemci je uzavírána smlouva, která musí obsahovat:

- ✓ výši určených poskytovaných peněžních prostředků,
- ✓ specifikovaný účel, na který jsou peněžní prostředky poskytovány,
- ✓ přesně definované podmínky, za kterých jsou peněžní prostředky poskytovány.

Rozpočet SFDI schvaluje Parlament České republiky vždy pro každý „rozpočtový“ rok a to vždy nejdéle do 30. září. Rozpočet Fondu je předkládán prostřednictvím ministerstva vládě. Státní fond dopravní infrastruktury je tvořen výborem Fondu, dozorčí radou Fondu a ředitelem Fondu. Předsedou Fondu je ministr a samotný výbor je složen z devíti členů. Kontrolním orgánem Fondu je dozorčí rada, která se skládá z pěti členů. Členové dozorčí rady jsou voleni Poslaneckou sněmovnou Parlamentu České republiky. Dozorčí rada kontroluje činnost a dohlíží na hospodaření Fondu, projednává návrh výroční zprávy a roční účetní závěrku, než je předložena vládě. Funkční období tvoří čtyři roky a ředitel fondu je statutárním orgánem (Telecký, 2016).

Příjmy Státního fondu dopravní infrastruktury na základě zákona č. 104/2000

Sb. tvoří:

- ✓ převedené výnosy silniční daně,
- ✓ převedené podíly z výnosů spotřební daně z uhlovodíkových paliv,
- ✓ příjmy z poplatků za využití dálnic, jež tvoří dálniční známky a vybraných druhů rychlostních silnic, u kterých je zavedeno elektronické mýto,
- ✓ převedené výnosy mýtného,
- ✓ přijaté bankovní půjčky,
- ✓ dotace na pokrytí deficitu, přijaté ze státního rozpočtu,
- ✓ dotace a příspěvky poskytované Evropskou komisí prostřednictvím příslušných Evropských fondů,
- ✓ úvěry, úroky z vkladů a půjček, penále, pojistná plnění a další jiné platby od fyzických či právnických osob (Stejskal, 2013).

2.3.4 Operační program Doprava

Největší operační program v České republice. Pomocí Operačního programu Doprava (dále jen „OP Doprava“) byla v období 2007 – 2013 pro sektor dopravy v České republice poskytována finanční podpora z fondů Evropské unie. Role Řídícího orgánu pro tento operační program je dána Ministerstvu dopravy, které jej vykonává prostřednictvím Odboru fondů EU. Pro období 2007 – 2013 byl OP Doprava tvořen zhruba 22 % ze všech prostředků pro ČR z fondů EU, což představovalo 5, 821 mld. EUR.

Dopravní aspekty stěžejních strategických cílů Národního rozvojového plánu jsou také realizovány prostřednictvím OP Doprava. Hlavní pozornost OP Doprava je zaměřována na priority evropského a nadregionálního významu. Avšak v rámci plnění těchto priorit je dbáno na snahu doplnění s dopravními intervencemi v působnosti Regionálních operačních programů. V rámci OP Doprava je zahrnováno zaměření na uskutečňování priorit a cílů, které stanovila Dopravní politika České republiky a jiné strategické dokumenty na roky 2005 – 2013. K dosažení všech stanovených priorit a cílů jsou využívány a respektovány cíle udržitelného rozvoje.

Mezi hlavní specifické cíle OP Doprava jsou zahrnuty:

- ✓ výstavba a modernizace sítě TEN-T a sítě navazující,
- ✓ výstavba a modernizace sítí regionální drážní dopravy,
- ✓ výstavba a rozvoj dálniční sítě a sítě silnic I. třídy vyjma sítí TEN-T,
- ✓ zvyšování kvality dopravy a ochrany životního prostředí v rámci problematiky dopravy,
- ✓ výstavba a modernizace stěžejních dopravních spojení na území hl. m. Prahy

Podpora z Evropské unie byla v letech 2004 – 2006 pro sektor dopravy poskytována prostřednictvím Fondu soudržnosti a Operačního programu Infrastruktura, na které OP Doprava přímo navazuje. Pro období 2004 – 2006 bylo řídicím orgánem pro Fond soudržnosti Ministerstvo pro místní rozvoj a pro OP Infrastruktura pak Ministerstvo životního prostředí. Ministerstvo dopravy bylo považováno za Zprostředkující subjekt pro projekty, které se týkaly dopravy a to jak pro Fond soudržnosti, tak i pro OP Infrastruktura.

- a) **OP Doprava v letech 2007 – 2013** byl financován ze dvou fondů a to Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF) a Fondu soudržnosti (FS). Za řídicí orgán je považováno Ministerstvo dopravy. V rámci ministerstva je role řídicího orgánu vykonávána pomocí Odboru fondů EU, kde je za zprostředkující subjekt považován Státní fond dopravní infrastruktury. Žadatelé o podporu z OP Doprava jsou vlastníci a správci dotčené infrastruktury, provozovatelé a vlastníci drážní dopravy, vlastníci překládacích mechanismů a víceúčelové dopravy. OP Doprava je rozdělen na logické celky, které jsou rozděleny na tzv. oblasti podpory a tvořeny 7 prioritními osami:

- ✓ **Prioritní osa 1 – Modernizace železniční sítě TEN-T** – v této ose jsou zahrnovány tyto oblasti podpory:
 - rozvoj a modernizace železničních uzlů včetně železničních tratí sítě TEN-T,
 - rozvoj vícesystémové mezinárodní provozuschopnosti na stávajících železničních tratích, rozvoj telepatických systémů a zajištění TSI, což je představováno jako soulad

s technickými specifikacemi pro rozvoj vícesystémové mezinárodní provozuschopnosti neboli interoperabilitu.

- ✓ **Prioritní osa 2 – Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T** – do této osy jsou zahrnuty dvě oblasti podpory:
 - rozvoj a modernizace dálnic a silnic sítě TEN-T,
 - rozvoj inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě a systémů ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy.
- ✓ **Prioritní osa 3 – Modernizace železniční sítě vyjma sítě TEN-T** – do této osy je zahrnuta pouze jedna oblast podpory a to:
 - rozvoj a modernizace železniční sítě vyjma sítě TEN-T.
- ✓ **Prioritní osa 4 – Modernizace silnic I. třídy vyjma sítě TEN-T** – zde je zahrnuta pouze jedna oblast podpory, do které patří:
 - rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy vyjma TEN-T.
- ✓ **Prioritní osa 5 – Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hlavním městě Praze** – tato prioritní osa je tvořena dvěma oblastmi podpory:
 - rozvojem sítě metra v Praze,
 - regulací silničního provozu v Praze a zaváděním systémů řízení v Praze
- ✓ **Prioritní osa 6 – Podpora multimodální nákladní přepravy rozvoj vnitrozemské vodní dopravy** – kde jsou zahrnuty tři oblasti podpory:
 - podpora víceúčelové nákladní přepravy, nákup přepravních jednotek a dopravních prostředků pro kombinovanou dopravu, modernizace překladišť kombinované dopravy (s čímž je spojena v rámci této oblasti podpory podoblast Podpora revitalizace železničních vleček),
 - rozvoj a modernizace vnitrozemských vodních cest sítě TEN-T a i vyjma TEN-T,

- podpora modernizace říčních plavidel, která povedou k nižším negativním vlivům vodní dopravy na životní prostředí, nebo podpory víceúčelovosti v nákladní dopravě.

✓ **Prioritní osa 7 – Technická pomoc** – zde je zahrnuto financování aktivit spojené s řízením programu, kam lze zařadit např.:

- zabezpečení kvalitní personální kapacity na všech úrovních implementační struktury,
- podpora při výběru projektů,
- podpora monitoringu programu a projektů,
- podpora schopnosti potenciálních příjemců čerpat prostředky z programu,
- zabezpečení publicity programu a projektů atd.

b) **OP Doprava v letech 2014 – 2020** je financována ze dvou fondů a to Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF) a Fondu soudržnosti (FS). Role Řídícího orgánu je zastávána Ministerstvem dopravy, avšak v rámci ministerstva je role Řídícího orgánu vykonávána Odborem fondů EU. Za zprostředkující subjekt je považován Státní fond dopravní infrastruktury. OP Doprava je považován za hlavní dlouhodobý finanční a technický dokument, pomocí kterého jsou uskutečňovány a plněny strategické investiční potřeby. Dále jsou pomocí OP Doprava řešeny stěžejní problémy v sektoru dopravy ČR, mezi které lze zařadit kvalitu a funkčnost, dokončení páteční infrastruktury, odstranění úzkých míst ve stěžejní infrastruktuře, napojení regionů na síť TEN-T a podporu udržitelné mobility spojené především s městy. Za hlavní cíl je považována „*Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách*“. V rozmezí tohoto cíle je řešeno především: dokončení stěžejní infrastruktury regionů na síť TEN-T, podpora a udržitelnost přemísťování se zaměřením na města, zvýšení

kvality a zlepšení funkčnosti a zmírnění či odstranění stávajících úzkých míst ve stěžejní infrastruktuře.

Struktura OP Doprava 2014 – 2020 je rozdělena do 4 prioritních os:

- ✓ **Prioritní osa 1 – Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu** – do této prioritní osy jsou zahrnovány investice do železniční infrastruktury, drážních systémů městské a příměstské dopravy, víceúčelové nákladní dopravy, týkajících se především terminálů, dále dopravního parku železniční dopravy a nákladní vodní dopravy. Z Fondu soudržnosti je poskytnuto na tuto prioritní osu celkem 51, 18 % finančních prostředků, což se rovná přibližně 2, 33 mld. EUR, tj. cca 63 mld. Kč.
- ✓ **Prioritní osa 2 – Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu** – zde jsou zahrnuty investice do výstavby a modernizace stávajících dálnic a rychlostních silnic na síti TEN-T, zkvalitnění a výstavba sítí napájecích stanic alternativních energií na silniční infrastrukturu a na silnicích a v městském silničním provozu zavádění ITS. Z Fondu soudržnosti je na tuto prioritní osu poskytnuto 27, 49 % celkové alokace, kde je zahrnuto přibližně 1, 25 mld. EUR, což se rovná cca 33, 84 mld. Kč.
- ✓ **Prioritní osa 3 – Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T** – tato prioritní osa je zaměřena především na investice do výstavby a modernizace silnic vyjma sítě TEN-T. Z Evropského fondu regionálního rozvoje je přiděleno z finančních prostředků celkem 19, 79 %, což činí cca 902 mil. EUR, tj. přibližně 24, 36 mld. Kč.
- ✓ **Prioritní osa 4 – Technická pomoc** – zde je poskytnuto z Fondu soudržnosti z celkových finančních prostředků 1, 54 %, což znamená přibližně 70 mil EUR a tj. cca 1, 90 mld. Kč.

Z celkových finančních prostředků je OP Doprava přiděleno 5 524 434 631 EUR, z čehož je tato suma tvořena evropským podílem ve výši 4 695 769 435 EUR (Operační program Doprava, 2014).

3. Metodika

Hlavním cílem práce je analýza financování kombinované dopravy v kontextu jejího rozvoje. V rámci analýzy bude provedena komparace rozvoje a intenzity kombinované dopravy s vynaloženými finančními prostředky ze zdrojů financování kombinované přepravy. Na základě provedené analýzy bude navržen dílčí cíl práce a to návrh vedoucí k rozvoji kombinované dopravy. Pro naplnění uvedených cílů bylo nezbytné analyzovat velké množství dat, které jsou poskytovány různými institucemi.

Pro dosažení stanoveného cíle bylo vybráno několik metod zpracování práce, které se promítly do celkového uspořádání její struktury. Hlavní metodou byla sběr sekundárních dat, jejich třídění a vytvoření přehledu.

První kapitola aplikační části práce se věnuje podrobné analýze přepravě věcí a výši intenzity kombinované dopravy. Další část je zaměřena na výdaje v dopravě a poslední část se zabývá financováním kombinované dopravy a finančními zdroji.

V rámci zpracování bakalářské práce byla zvolena komparace intenzity přepravy věcí na území ČR a rozvoje kombinované dopravy s vynaloženými finančními prostředky z finančních zdrojů.

4. Řešení a výsledky

Následující část bakalářské práce obsahuje analýzu množství přepravovaných věcí na území ČR. První podkapitola obsahuje přepravu věcí po železnici, přepravu věcí po vnitrozemských vodních cestách a dále silniční přepravu. Druhá podkapitola se zabývá výdaji vynaloženými v kombinované dopravě a poslední podkapitola se zabývá financováním kombinované dopravy.

4.1 Přeprava věcí na území ČR – souhrn

V intenzitě přepravy věcí na území ČR v rámci železniční a silniční dopravy je zaznamenáván nárůst. S nárůstem silniční a železniční dopravy je zvyšován i vývoz a dovoz zboží do ČR i mimo ČR. Zvyšují se i počty tranzitů přes Českou republiku, jež vynakládá větší tlaky především na horší stav komunikací a nedostatek dálnic či obchvatů kolem obcí. Tlak na železniční tratě není tak značný, neboť železniční síť v ČR je poměrně hustá. Je zde zaznamenán jen menší tlak na modernizaci železničních koridorů. Na druhou stranu velký úpadek je znatelný ve vodní dopravě. Zde přeprava zboží zaznamenala poloviční až nadpoloviční pokles.

Tabulka 1: Přeprava věcí po železnici

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<i>Přeprava věcí celkem (tis. tun)</i>	85613	97491	99777	95073	76715	82900	87096	82968	83957	91564	97280	98034
<i>podle druhu přepravy</i>												
vnitrostátní	39506	45861	46959	44148	36859	37078	40203	37054	37270	40656	42069	39692
mezinárod. celkem	46106	51630	52818	50925	39857	45822	46893	45914	46687	50908	55211	58342
<i>v tom: vývoz</i>	20523	21924	22139	21228	18049	19746	19401	19099	18812	18604	18838	19650
dovoz	18907	22057	22759	21875	15807	18790	19391	18698	20318	23372	27486	29138
Tranzit přes ČR	6 676	7 649	7 919	7 822	6 000	7 287	8 101	8 117	7 557	8 932	8 886	9 555
<i>Přepravní výkon celkem (mil. tkm)</i>	14866	15779	16304	15437	12791	13770	14316	14266	13965	14574	15261	15619
<i>podle druhu přepravy</i>												
vnitrostátní	6 222	6 912	7 267	6 510	5 485	5 714	6 239	5 839	5 544	5 617	5 534	5 325
mezinárodní celkem	8 644	8 867	9 037	8 927	7 307	8 056	8 077	8 427	8 421	8 957	9 727	10293
<i>v tom: vývoz</i>	4 794	4 691	4 444	4 442	3 839	3 989	3 804	3 895	3 781	3 701	3 867	4 061
dovoz	2 127	2 321	2 416	2 352	1 888	2 069	2 160	2 159	2 518	3 078	3 683	3 911
Tranzit přes ČR	1 722	1 855	2 177	2 133	1 580	1 998	2 112	2 373	2 122	2 178	2 177	2 321

Zdroj: vlastní zpracování dle Ministerstva dopravy, 2017

Na základě dat v tabulce č. 1 je zřejmé, že zastává na železnici větší podíl mezinárodní doprava, jež má vzrůstající tendenci. Převážnou část mezinárodní dopravy tvoří dovoz zboží, který značně vzrostl. Nejčastěji dovážené jsou rudy kovů, produkty těžby a úpravy jiných nerostných surovin, rašelina, uran a thorium. Dále je nejčastěji dovážen koks a rafinované ropné produkty. Narůstají i tranzity zboží přes Českou republiku, avšak vývoz zboží je téměř stagnující. Mezi nejčastěji vyvážené komodity po železnici je zahrnováno černé a hnědé uhlí, ropa a zemní plyn. Dále po té následují produkty zemědělství, myslivosti a lesnictví, obecné kovy, do nichž patří kovové konstrukce a kovodělné výrobky, vyjma strojů a zařízení. A v neposlední řadě i koks a rafinované ropné produkty.

Přeprava věcí po vnitrozemských vodních cestách na území ČR, bez ohledu na zemi registrace plavidla.

Tabulka 2: Přeprava věcí po vnitrozemských vodních cestách

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<i>Přeprava věcí celkem (tis. tun)</i>	1 613	1 141	1 141	752	804	833	911	838	608	802	850	832
<i>podle druhu přepravy</i>												
vnitrostátní	685	419	630	388	335	371	510	410	236	538	684	682
mezinárodní celkem	928	722	511	363	469	461	401	428	373	264	167	149
<i>v tom: vývoz</i>	555	380	259	185	336	289	206	264	235	173	118	93
<i>dovoz</i>	373	342	252	178	133	172	194	164	138	91	48	56
<i>Přepavní výkon celkem (mil. tkm)</i>	64	44	36	28	33	43	42	38	25	27	33	36
<i>podle druhu přepravy</i>												
vnitrostátní	30	15	17	12	12	16	21	16	6	15	25	30
mezinárodní celkem	34	29	19	15	21	26	22	23	19	11	8	6
<i>v tom: vývoz</i>	22	17	12	10	16	19	12	14	12	7	6	4
<i>dovoz</i>	12	11	8	6	5	7	9	8	8	4	3	2

Zdroj: vlastní zpracování dle Ministerstva dopravy, 2017

Vnitrozemská vodní doprava zaujímá na rozdíl od železniční přepravy větší podíl ve vnitrostátní přepravě. Vnitrostátní přeprava zaznamenává v posledních letech nárůst, avšak mezinárodní doprava má značně upadající tendenci. Oproti železniční dopravě zaujímá vodní doprava větší podíl ve vývozu než při dovozu věcí. Mezi nejčastěji dovážené věci patří především produkty zemědělství, myslivosti a lesnictví, ryby a jiné produkty rybolovu. Dále potom chemické látky, přípravky, výrobky a umělá vlákna, pryžové a plastové výrobky a jaderné palivo. Ve vývozu věcí je nejvíce zastoupen vývoz obecných kovů, kovových konstrukcí a kovodělných výrobků, kromě strojů a zařízení.

Přeprava věcí po silnici na území ČR

Tabulka 3: Přeprava věcí po silnici vozidly registrovanými v ČR

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<i>Přeprava věcí celkem (tis. tun)</i>	457241	438094	445832	422285	360385	343101	333600	323677	336143	371944	426147	423415
<i>podle druhu přepravy</i>												
vnitrostátní	423598	398070	407741	382420	325052	301453	288581	281398	289146	324129	375106	382009
mezinárodní	33 644	40 024	38 091	39 865	35 332	41 649	45 019	42 279	46 997	47 815	51 042	41 406
<i>v tom: vývoz</i>	17 653	20 525	19 618	19 669	18 582	21 019	23 083	22 116	25 030	26 132	27 116	23 151
dovoz	14 057	17 021	16 652	17 888	14 873	18 705	19 802	18 436	20 028	19 923	22 282	17 218
tranzit přes ČR	1 934	2 478	1 821	2 308	1 877	1 924	2 134	1 727	1 939	1 760	1 644	1 036
<i>Přepavní výkon celkem (mil. tkm)</i>	22 707	24 517	23 376	23 791	20 461	22 780	23 418	22 381	24 216	25 355	29 876	29 523
<i>podle druhu přepravy</i>												
vnitrostátní	15 519	16 085	15 783	15 755	13 502	14 776	14 995	14 414	15 401	16 820	21 183	22 304
mezinárodní	7 188	8 432	7 592	8 036	6 959	8 005	8 423	7 967	8 815	8 535	8 693	7 219
<i>v tom: vývoz</i>	3 521	4 036	3 664	3 692	3 403	3 781	4 025	3 902	4 351	4 404	4 479	3 826
dovoz	2 901	3 409	3 228	3 491	2 884	3 504	3 699	3 485	3 813	3 567	3 688	3 052
tranzit přes ČR	766	987	701	852	671	719	699	580	650	565	527	341

Zdroj: vlastní zpracování dle Ministerstva dopravy, 2017

Vnitrostátní přeprava zastává u silniční dopravy jednoznačnou převahu v porovnání s přepravou mezinárodní. Vývoz je zde opět vyšší než dovoz zboží, i když v posledních letech zaznamenává spíše pokles stejně jako dovoz zboží. Značně ubývá i tranzitů přes Českou republiku. Vnitrostátní přeprava zahrnuje nejčastěji přepravu rudy kovů a produkty těžby a úpravy jiných nerostných surovin, rašelinu, uran a thorium. Dále jiné nekovové anorganické produkty.

Tabulka 4: Přeprava věcí po silnici vozidly registrovanými v EU (mimo vozidel registrovaných v ČR)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<i>Přeprava věcí celkem (tis. tun)</i>	25360	33335	37654	41063	40664	43098	48756	49260	54736	55071	63880	69349
<i>podle druhu přepravy</i>												
kabotáž na území ČR	334	441	928	1 654	471	652	556	844	450	541	2 293	1 274
mezinárodní	25026	32894	36726	39409	40193	42446	48200	48416	54286	54530	61586	68075
<i>v tom: vývoz</i>	6 364	7 984	8 715	9 843	11367	11101	12581	12723	13867	14982	17274	19612
dovoz	5 786	6 834	7 901	9 006	10836	9 917	13204	13991	15182	14695	18366	19509
tranzit přes ČR	12876	18076	20110	20560	17990	21428	22415	21702	25237	24853	25947	28953
<i>Přepavní výkon celkem (mil. tkm)</i>	12638	11853	10608	8 765	8 697	9 578	9 746	10079	11150	11652	12350	13576

Zdroj: vlastní zpracování dle Eurostatu, 2017

Přeprava věcí po silnici má všeobecně růstovou tendenci, což ukazuje i tabulka č. 4, kde přeprava vzrostla od roku 2005 do roku 2016 o 63%. Vzrostl i počet kabotáží na území ČR. Kabotáží se rozumí přeprava, která je na území České republiky pro cizí potřebu, provozovaná pouze dočasně, tj. tedy služba v našem státě, aniž by tu měl podnikatel v silniční dopravě své sídlo, nebo zde byl nějak usazen.

Vývoz i dovoz věcí v mezinárodní přepravě je téměř vyrovnaný. Nejvíce je vyváženo do Německa, kam bylo v roce 2016 vyvezeno přes 10 702 tisíc tun. Dále na Slovensko, kam se v roce 2016 vyvezlo 3 914 tis. tun a do Rakouska, kam bylo v roce 2016 vyvezeno 3 136 tis. tun komodit. Celkem bylo do zemí EU vyvezeno 22 830 tis. tun komodit.

Stejně jako při vývozu, tak i při dovozu jsou země, od kterých se nejvíce dováží totožné. Za rok 2016 bylo z Německa dovezeno 8 149 tis. tun, ze Slovenské republiky 2 152 tis. tun a z Rakouska 1 796 tis. tun komodit. Celkem bylo z EU dovezeno 16 837 tis. tun komodit.

Tabulka 5: Infrastruktura kombinované dopravy

Rok	Počet překládkových míst KD celkem	Železnice-silnice ¹	Železnice-silnice-voda ²	S nosností do 34 tun	S nosností nad 34 tun	Vybavené kleštinami
2005	11	7	4	3	8	5
2006	12	8	4	3	9	6
2007	13	9	4	2	11	6
2008	13	9	4	2	11	6
2009	13	9	4	2	11	7
2010	13	9	4	2	11	7
2011	15	11	4	2	13	7
2012	15	11	4	2	13	8
2013	16	12	4	2	14	8
2014	17	13	4	0	17	8
2015	17	13	4	0	17	9
2016	17	13	4	0	17	9

Zdroj: vlastní zpracování dle Ministerstva dopravy, 2017

¹ V roce 2013 a 2014 provozováno 11 překládkových míst, v roce 2015 12 překládkových míst a v roce 2016 13 překládkových míst.

² V roce 2013, 2014, 2015 a 2016 nebylo provozováno žádné překládkové místo, resp. 2 pouze v kombinaci železnice – silnice.

Počet překládkových míst v kombinované dopravě se v roce 2016 oproti roku 2005 zvýšil o 6 míst. Avšak týká se to pouze překládaných mechanismů s nosností nad 34 tun, kde přibýlo i devět překládaných míst, která se vybavila kleštinami. Překládané mechanismy do 34 tun se zrušily.

Zvýšila se možnost kombinované dopravy, kde je kombinována železniční doprava spolu se silniční dopravou. V roce 2010 byl počet přepravených ložených silničních návěsů a přívěsů po železnici 4 346. Naopak v roce 2016 byl počet přepravených ložených silničních návěsů a přívěsů po železnici 35 937. Počet přeprav po železnici se tedy zvýšil o 31 591 přepravených ložených návěsů a přívěsů.

Na druhou stranu počet přepravených ložených výměnných nástaveb po železnici zaznamenal od roku 2012, kdy dosahoval výše 20 727, obrovský pokles, neboť v roce 2015 bylo přepraveno pouhých 5 963 ložených výměnných nástaveb. Avšak v roce 2016 počet přeprav opět vzrostl na 12 679 přepravených výměnných ložených nástaveb.

4.2 Výdaje kombinované dopravy

Přepravní úkony nákladní dopravy kopírují hospodářský vývoj a úzce tak souvisí s vývojem HDP. Dříve zaměřená ekonomika České republiky na odvětví průmyslu se postupně změnila na tržní ekonomiku s rostoucím podílem mezinárodního obchodu a služeb. Touto změnou nastal pokles podílu v železniční dopravě na celkové nákladní dopravě. Naopak přepravní výkony silniční dopravy vzrostly, čímž se zvýšil i její podíl na celkové nákladní dopravě, což vyvolalo zvýšení počtů nákladních vozidel o téměř 11% mezi roky 2010 – 2015.

Tabulka 6: Tvorba hrubé přidané hodnoty odvětví dopravy v běžných cenách (mil. Kč)

Rok	Hrubá přidaná hodnota - doprava celkem ¹	Železniční (NACE 491 a 492)	Silniční (NACE 493 a 494)	Vodní (NACE 50)	Letecká (NACE 51)
2005	189 397	20 861	75 623	119	5 336
2006	226 472	23 401	102 481	236	8 194
2007	243 431	24 594	108 729	292	8 416
2008	255 769	25 255	110 411	300	8 122
2009	251 381	25 028	78 582	279	7 953
2010	115 554	23 517	85 526	233	6 278
2011	106 513	21 917	80 433	241	3 922
2012	102 949	19 928	77 915	232	4 874
2013	101 323	20 092	78 244	221	2 766
2014	108 695	21 043	83 812	250	3 590
2015	116 267	21 904	90 293	234	3 836
2016	123 187	22 029	97 452	301	3 405

Zdroj: vlastní zpracování dle ČSÚ, 2017

¹ Není zahrnuta potrubní doprava

Hrubá přidanou hodnotou je představován výsledek rozdílu mezi měřenou celkovou produkcí zboží a služeb na jedné straně a mezi měřenou spotřebou statků a služeb spotřebovaných ve výrobě na straně druhé. Z tabulky č. 6 je zřejmé, že rozdíl mezi měřenou produkcí zboží a služeb a spotřebou statků a služeb je neustále snižován. Od roku 2005 je zaznamenán rozdíl celkem o 66 210 mil. Kč oproti roku 2016, což je chápáno jako velmi pozitivní krok. Neboť je zde snaha o rovnováhu mezi produkcí a spotřebou. Avšak v jednotlivých druzích dopravy je spíše zaznamenáván nárůst rozdílu, vyjma letecké dopravy, kde je zřejmý pokles.

Tabulka 7: Celkové výdaje na opravy a údržbu dopravní infrastruktury v běžných cenách (mil. Kč)

Rok	Celkové výdaje na opravy	Železniční ¹	Silniční ²	Vnitrozemské vodní cesty	Letecká	Potrubní
2005	17 996,7	7 023,6	10 435,7	66,0	431,2	40,1
2006	22 978,4	7 254,8	15 423,2	29,0	231,5	39,9
2007	23 870,3	7 016,8	16 369,5	79,4	362,1	42,5
2008	24 469,9	8 816,4	15 257,2	47,6	308,1	40,6
2009	25 575,1	9 845,0	15 300,4	47,4	331,6	50,7
2010	26 466,7	9 083,0	16 941,9	39,2	349,0	53,6
2011	23 241,1	8 963,0	14 009,4	43,7	172,6	52,4
2012	23 589,1	8 877,4	14 350,9	73,6	222,1	65,1
2013	23 739,8	9 812,1	13 334,3	120,1	394,3	79,0
2014	28 273,0	11 665,3	16 166,5	123,7	246,6	70,9
2015	37 209,3	18 038,0	18 674,8	204,0	222,8	70,7
2016	36 849,4	15 596,0	20 742,6	168,9	296,4	45,5

Zdroj: vlastní zpracování dle MD, ČSÚ, SFDI, SŽDC, KÚ, 2017

¹ Neinvestiční akce z OPD i v roce 2015 ve výši 6,7 mld. Kč a v roce 2016 ve výši 3,3 mld. Kč.

² Údaje za silniční infrastrukturu zahrnují výdaje na dálnice a silnice I., II. a III. třídy.

Celkové výdaje na opravy dopravní infrastruktury mají růstové tendence. V rámci železniční infrastruktury jsou výdaje na opravy soustředěny převážně do modernizace tranzitních železničních koridorů, kde proběhly modernizace tratí, například v úsecích Praha – Plzeň, Rokycany – Plzeň, Ševětín – Veselí nad Lužnicí, Tábor – Sudoměřice. Mezi další výdaje jsou započítávány optimalizace traťových úseků a rekonstrukce železničních stanic.

Z pohledu výdajů do silniční infrastruktury byla poskytnuta převážná většina výdajů do modernizace a výstavby dálnic například: D1 z Prahy přes Ostravu až ke státním hranicím ČR/Polsko, dálnice D8 Praha přes Ústí nad Labem až ke státním hranicím ČR/SRN a dálnice D3 v úseku Praha přes České Budějovice až ke státním hranicím ČR/Rakousko. Dále také pokračovala výstavba silnic I. třídy a to například mezi Vizovicemi a Lhotskem. Mezi významné realizované stavby silnic II. a III. třídy

patří například silnice II. mezi světlou nad Sázavou napojenou na D1 nebo silnice III. třídy v Libereckém kraji z Borku do Troskovic.

Významné finanční prostředky byly vynaloženy i při výstavbě nové plavební komory u jezu Hněvkovice a dále s úpravami koryta, jež na něj navazují a tvoří tak dokončení vodní cesty v úseku VD Hněvkovice – Týn nad Vltavou. V neposlední řadě proběhla i modernizace rejd plavení komory Kořensko a dokončený kapitanát v přístavu Hluboká nad Vltavou.

Nárůst investičních výdajů zaznamenala letecká doprava, kde nejvýznamnější náklad byl na letišti v Praze a to v podobě rekonstrukce pojižděcí dráhy TWY F a TWY H+H1, odstavné plochy a dále rozšíření čističky odpadních a kanalizačních vod a údržbu a opravu budov na letišti.

Tabulka 8: Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury v běžných cenách (mil. Kč)

Rok	Celkové investiční výdaje	Železniční	Silniční ¹	Vnitrozemské vodní cesty	Letecká	Potrubní
2005	64 077,7	14 428,1	42 137,0	303,0	7 045,4	164,3
2006	58 695,2	13 177,5	42 267,5	526,7	2 013,8	709,7
2007	61 790,9	17 002,5	41 460,6	389,7	2 137,0	801,1
2008	82 996,1	22 954,0	50 962,0	538,4	8 108,3	433,4
2009	76 325,3	19 593,1	52 524,0	1 557,1	2 440,9	210,2
2010	61 490,3	14 244,9	43 494,0	1 462,1	2 058,6	230,7
2011	44 453,5	10 987,2	31 799,4	548,6	983,1	135,2
2012	33 399,5	9 594,1	22 036,0	433,0	1 187,4	149,0
2013	27 347,2	8 717,7	16 827,3	186,1	1 444,8	190,0
2014	30 683,2	12 787,3	16 631,7	263,1	990,5	289,9
2015	57 501,8	31 784,5	24 156,6	412,5	993,3	154,9
2016	43 467,7	18 423,7	22 958,3	264,2	1 759,0	62,5

Zdroj: vlastní zpracování dle MD, ČSÚ, SFDI, SŽDC, KÚ, 2017

¹ Údaje za silniční dopravu zahrnují výdaje na dálnice a silnice I., II. a III. třídy.

Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury v roce 2016 značně poklesly oproti roku 2015. Pokles nebyl tak značný jako v letech 2012 – 2014, ale přesto významný. V roce 2015 došlo k dočerpávání finančních prostředků z Operačního programu doprava, a proto nastal nárůst investic. V důsledku hospodářské krize klesal

objem investičních finančních prostředků do infrastruktury v letech 2009 – 2013, který byl v roce 2013 nejnižší.

Většina investičních finančních prostředků byla čerpána ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) a tvořila tak téměř 90% finančních prostředků.

Pokles investičních výdajů do silniční infrastruktury byl v roce 2016 téměř o polovinu oproti roku 2010. Co se týče ostatních investičních výdajů v roce 2016, byl zaznamenán nejvyšší pokles u vodní dopravy. Avšak na druhou stranu nárůst investičních výdajů oproti rokům 2012 - 2015 zaznamenala v roce 2016 letecká doprava, kdy se zvýšily výdaje na opravu a údržbu letišť.

Růst investičních výdajů zaznamenala železniční infrastruktura především v modernizaci železničních koridorů a zrychlením tak přepravy nejen osob, ale i zboží. Poloviční pokles zaznamenaly silniční a letecká doprava. Avšak značný pokles zaznamenává vodní a potrubní doprava, jež má spíše setrvačnou či upadající tendenci.

4.3 Financování dopravy

Tato část analýzy je zaměřena na financování kombinované dopravy a jejích finančních zdrojů.

4.3.1 Ministerstvo dopravy

Níže uvedená tabulka zobrazuje příjmy a výdaje rozpočtů Ministerstva dopravy za roky 2009 – 2017.

Tabulka 9: Příjmy a výdaje rozpočtů MD za období 2009 – 2017

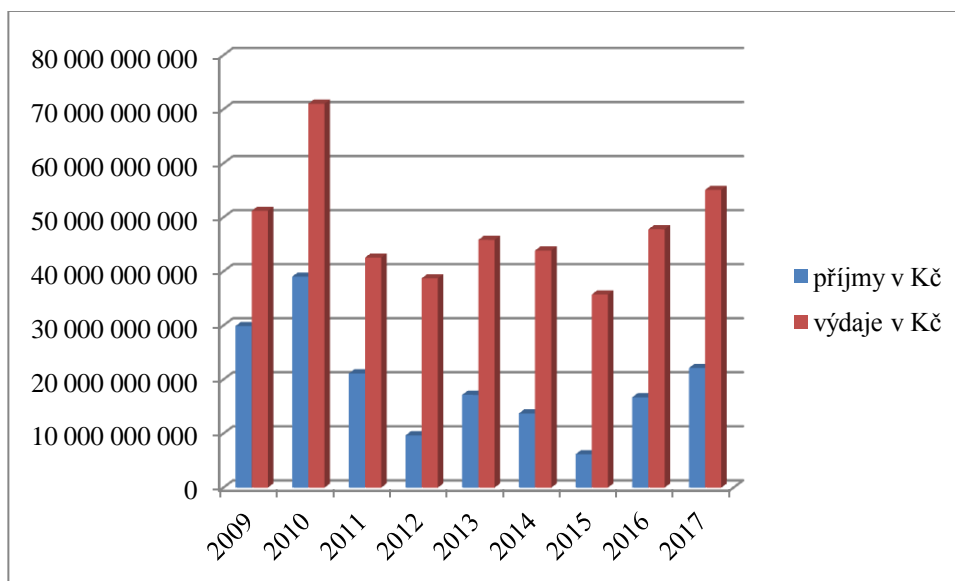
Rok	příjmy v Kč	výdaje v Kč
2009	29 489 519 000	51 216 032 000
2010	39 046 156 000	71 037 878 000
2011	21 123 851 000	42 570 979 000
2012	9 666 346 000	38 731 671 000
2013	17 170 893 000	45 844 967 000
2014	13 727 597 675	43 875 464 900
2015	6 170 464 199	35 740 529 350
2016	16 716 051 994	47 807 695 130
2017	22 131 383 702	55 090 121 517

Zdroj: vlastní úprava podle Ministerstva dopravy, 2017

Dle tabulky č. 9 je zřejmé, že výdaje do dopravy jsou vždy vyšší než příjmy, což je názorně vidět v grafu v obrázku č. 1. Nejvyšší výdaje byly vynaloženy v roce 2010. Došlo ke zvýšení dotací pro Státní fond dopravní infrastruktury a to na celkovou výši 55 210 413 000,- Kč. Z fondu SFDI byly hrazeny emise z dluhopisů určených na financování dálnice D47 a to ve výši 11 650 000 000,- Kč. Do drážní a kombinované dopravy putovalo celkem 10 636 476 000,- Kč.

Příjmy dosahovaly nejvyšší hodnoty opět v roce 2010. Nejvyšší byl investiční převod z Národního fondu a to ve výši 38 271 575 000,- Kč. Z Evropské unie byl přijat investiční transfer ve výši 171 537 000,-Kč a na daních a poplatcích se získalo 80 000 000,- Kč. Celkově se tak příjmy v roce 2010 oproti roku 2009 zvýšily o 9 151 637 000,- Kč.

Graf 1: Příjmy a výdaje rozpočtů MD za roky 2009 – 2017



Zdroj: vlastní zpracování dle MD, 2017

Dle grafu je patrné, že výdaje vždy převyšují příjmy. Výdaje dosahují v průměru 47 990 593 100,- Kč, zatímco příjmy pouhých 19 471 362 508,-Kč. Nejnižší zaznamenané příjmy byly přijaty v roce 2015, kde příjmy zahrnovaly 80 000 000,- Kč z daňových příjmů a příjmy z rozpočtu Evropské unie ve výši 5 940 434 199,-Kč. Dále po té ostatní nedaňové příjmy, příjmy kapitálové a přijaté transfery a to ve výši 150 000 000,-Kč. Ve výdajích z rozpočtů MD na dopravu jsou zahrnovány výdaje na pozemní komunikace, drážní dopravu, doprovodné sociální programy, úhrady ztráty ze zisků veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě, příspěvky na dopravní cesty, které nejsou hrazené ze SFDI, dotace pro Státní fond dopravní infrastruktury, dotace na společné programy EU a ČR, ostatní výdaje spojené s dopravní politikou státu a v neposlední řadě kombinovaná doprava. Do kombinované dopravy se investovalo v letech 2009 – 2017 celkem 75 166 368 000,- Kč, kdy nejvyšší výdaje na kombinovanou dopravu byly v roce 2017 ve výši 10 757 992 000,- Kč a naopak nejnižší v roce 2009 a to pouhých 100 000 000,- Kč.

Tabulka 10: Výdaje do kombinované dopravy v letech 2009 – 2017 v Kč.

Rok	Výdaje
2009	100 000 000
2010	10 636 476 000
2011	9 440 071 000
2012	10 102 276 000
2013	8 984 973 000
2014	8 187 988 000
2015	7 711 546 000
2016	9 245 046 000
2017	10 757 992 000

Zdroj: vlastní zpracování dle ukazatelů rozpočtů MD, 2017

Dle tabulky č. 10 je rok 2009 rokem, kdy je vynaloženo do kombinované dopravy nejméně finančních prostředků. Z celkových vynaložených finančních prostředků je realizován rozvoj inteligentních dopravních systémů a zároveň bezpečnosti v silniční dopravě, dále výstavba dálnice D1 na trase Praha – Brno – Lipník nad Bečvou a modernizace plavidel vnitrozemské nákladní dopravy. Nejvíce realizací a vynaložení finančních prostředků je poskytováno železniční přepravě a to zejména na modernizaci III. tranzitního železničního koridoru, podporu revitalizace železničních vleček a interoperabilitu v železniční dopravě. Změna je zaznamenána v roce 2011, kdy na železniční přepravu je již vynaloženo méně finančních prostředků, neboť jsou finanční prostředky účelově využity na regulaci silničního provozu v okolí Prahy a samotného hlavního města Prahy. V roce 2014 je finanční podpora poskytována především na transformaci výstavby vodních cest, avšak rok 2015 je z hlediska kombinované dopravy nejvýznamnější, neboť je poskytována značná část finančních prostředků na modernizaci a výstavbu překladišť.

4.3.2 Státní fond dopravní infrastruktury

V rámci Státního fondu dopravní infrastruktury jsou poskytovány finanční prostředky dle schváleného rozpočtu. Tyto finanční prostředky jsou poskytovány na základě smlouvy, která obsahuje: popis účelu, na který se finanční prostředky vynakládají, výši finančních prostředků a podrobnou specifikaci podmínek, za kterých je možné finanční prostředky poskytnout. Státní fond dopravní infrastruktury se nachází v působnosti Ministerstva dopravy, a proto je majetek, s nímž Fond hospodáří ve vlastnictví státu.

Tabulka 11: Příjmy a výdaje SFDI za období 2009-2016

Rok	Příjmy	Výdaje
2009	73 142 089 000	73 142 089 000
2010	96 021 275 000	96 021 275 000
2011	61 288 239 000	61 288 239 000
2012	58 267 203 000	58 267 203 000
2013	58 595 699 000	58 595 699 000
2014	56 990 807 000	56 990 807 000
2015	49 832 105 000	49 832 105 000
2016	61 448 554 000	61 448 554 000

Zdroj: vlastní zpracování dle SFDI, 2017

Pro každý rozpočtový rok je sestavován a předkládán vládě návrh rozpočtu Fondu, který je následně předkládán ke schválení Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR spolu s návrhem státního rozpočtu ČR. V návrhu rozpočtu jsou definovány a stanoveny celkové příjmy a výdaje, kterými se bude podílet SFDI na spolufinancování národních programů a projektů spolu s poskytovanými finančními příspěvky z Evropské unie. Z tabulky č. 11 je patrné, že příjmy SFDI se vždy rovnají výdajům. SFDI vede účetnictví, a proto je zde snaha o vyrovnanost účtu na konci rozpočtového roku, kdy je sestavována roční účetní závěrka, ověřená auditorem, a výroční zpráva. Příjmy SFDI jsou tvořeny jednotlivými složkami, rozdělenými do tří hlavních celků viz tabulka č. 12.

Tabulka 12: Příjmy SFDI za období 2009 – 2016

Rok	Daňové příjmy a příjmy z poplatků	Nedaňové a kapitálové příjmy	Přijaté dotace
2009	17 000 000 000	4 400 000 000	51 742 089 000
2010	16 200 000 000	7 300 000 000	72 521 275 000
2011	16 100 000 000	6 000 000 000	39 188 239 000
2012	15 800 000 000	10 217 000 000	32 250 203 000
2013	16 600 000 000	8 300 000 000	33 695 699 000
2014	16 600 000 000	8 000 000 000	32 390 807 000
2015	16 700 000 000	8 200 000 000	24 932 105 000
2016	17 300 000 000	9 000 000 000	35 148 553 000

Zdroj: vlastní zpracování dle SFDI, 2017

Dle tabulky č. 12 je patrné, že se příjmy SFDI rozčleňují na tři větší celky. Tyto celky se skládají především z výnosů silniční daně, podílu z výnosů spotřební daně,

poplatků za užívání dálnic a rychlostních silnic, výnosů z mýtného a přijatých dotací. Do přijatých dotací lze zařadit finanční prostředky v podobě výnosů z privatizovaného majetku a dividend ze společností se státní účastí, dotace ze státního rozpočtu ke krytí deficitu, dotace ze státního rozpočtu na projekty EU, v nichž je zahrnován Operační program Doprava, Operační program Životního prostředí a Kombinovaná přeprava. Dále lze zařadit mezi přijaté dotace poskytované dotace státního rozpočtu na projekty EU v podobě úvěru EIB, dotace státního rozpočtu z emisí státních dluhopisů dle zákona č. 220/2003 Sb. a v neposlední řadě i dotace státního rozpočtu na projekty EU týkající se spolufinancování projektů EU, mezi které lze zařadit i projekty spojené s OPD 2007 – 2013 a OPD 2014 – 2020.

Tabulka 13: Investiční výdaje do dopravní infrastruktury ze SFDI (mil. Kč)

Rok	Investiční výdaje do dopravní infrastruktury ze SFDI ¹	Železniční	Silniční	Vnitrozemské vodní cesty
2009	67 239,7	18 903,0	46 779,6	1557,1
2010	56 011,5	14 054,0	40 495,4	1462,1
2011	40 974,9	10 916,4	29 509,9	548,6
2012	30 454,2	9 533,6	20 487,6	433,0
2013	25 433,0	8 717,7	16 539,2	186,1
2014	24 869,1	12 787,3	11 818,7	236,1
2015	52 123,0	31 784,5	19 926,0	412,5
2016	38 981,8	18 423,7	20 293,9	264,2

Zdroj: vlastní zpracování dle SFDI, 2017

¹ Údaje představují skutečně čerpané finanční prostředky z rozpočtu SFDI, včetně předfinancování výdajů, které mají být hrazeny z příslušných fondů EU.

Výdaje rozpočtu SFDI jsou rozděleny na dvě základní části a to běžné výdaje a kapitálové výdaje. Za výdaje jsou tedy považovány výdaje z národních zdrojů, výdaje na projekty EU zahrnující Operační program Doprava a Operační program Životní prostředí, dále výdaje z národních zdrojů z emisí státních dluhopisů, výdaje na projekty EU, jež zahrnují komunitární projekty a Operační program lidské zdroje a zaměstnanost a spolufinancování projektů OPD v letech 2007 – 2013 a OPD v letech 2014 – 2020. Konkrétněji lze zařadit mezi výdaje rozpočtu SFDI například financování výstavby, oprav a modernizace průjezdných úseků silnic a dálnic, celostátních a regionálních drah a významných vnitrozemských vodních cest. Dále jsou finanční prostředky směřovány k programům zaměřeným na bezpečnost dopravy a mimo jiné i na výstavbu a údržbu

cyklistických stezek. K objemově nejvýznamnějším příjemcům finančních prostředků lze zařadit Ředitelství silnic a dálnic, Správu železniční dopravní cesty a Ředitelství vodních cest ČR.

4.3.3 Operační program Doprava

Operační program Doprava je soustředěn na zkvalitňování dopravní infrastruktury a vzájemné propojenosti silniční, železniční a říční dopravy v rámci tzv. TEN-T, neboli transevropských dopravních sítí. Ve spojitosti se silniční dopravou jsou řešeny především dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. třídy. Infrastruktura je tak řešena a vnímána v rámci celostátního významu.

Pro Operační program Doprava jsou čerpány z Evropského fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti finanční prostředky ve výši 5, 82 mld. €, je proto z pohledu finančních prostředků považován za jeden z největších českých tematických operačních programů v cíli Konvergence.

V období od roku 2007 do roku 2013 je OP Doprava rozčleněn do 7 prioritních os, na které je vyčleněno celkem 5 821 490 363 € viz tabulka č. 14. Na rozdíl od období od roku 2014 do roku 2020, kdy je OP doprava rozčleněn pouze do 4 prioritních os, a financován ve výši 4 695 769 435 € viz tabulka č. 15.

Tabulka 14: Celková alokace OPD dle jednotlivých prioritních os v letech 2007-2013 (zahrnuje realokaci v roce 2009 a zvýšení alokace v roce 2011)

Prioritní osa	EUR	% celkové alokace OPD
1	2 196 706 382	37,7
2	1 372 796 400	23,6
3	613 403 953	10,5
4	1 116 496 958	19,2
5	360 039 431	6,2
6	101 355 852	1,7
7	60 691 387	1
Celkem	5 821 490 363*	100

Zdroj: vlastní zpracování dle OPD, 2013

*Konečná realokace byla potvrzena Rozhodnutím dne 7. 6. 2016

Celkem bylo podáno od počátku realizace OP Doprava 331 žádostí, což představuje 247,7 mld. Kč a znázorňuje tak 135,1 % celkové alokace na program. Za schválené žádosti se ovšem považuje pouze 181 žádostí v celkové hodnotě 199,1 mld. Kč, což tvoří 108,6 % alokace. Celková alokace na období 2007 – 2013 byla proplacena příjemcům ve výši 147,7 mld. Kč a tvořila tak 80,6 %. Ovšem certifikované výdaje na celkovou alokaci OP Doprava jsou tvořeny 52,7 %, což je představováno v hodnotě 96,6 mld. Kč. Jen za rok 2013 bylo podáno 37 žádostí o dotaci v celkové hodnotě 20,9 mld. Kč. Těmito žádostmi je velmi dobře znázorňován meziroční nárůst a to celkem o 12,6 %. Za rok 2013 je vyplaceno celkem 13,4 mld. Kč, což představuje 9,1 % z celkové částky 147,7 mld. Kč, která je vyplacena za celé programové období.

Tabulka 15: Celková alokace OPD dle jednotlivých prioritních os v letech 2014-2020

Prioritní osa	Podpora unie EUR	% celkové alokace OPD
1	2 395 964 680	51,02
2	1 327 051 074	28,26
3	902 317 139	19,22
4	70 436 542	1,5
Celkem	4 695 769 435	100

Zdroj: vlastní zpracování dle OPD, 2017

Celkem je k prosinci 2017 uzavřeno 94 výzev poskytujících podporu ve výši 55,1 mld. Kč, která je znázorňována jako 50,6 % celkové alokace. Alokační je zaměřována především na modernizaci kolejových vozidel a podpoře rozvoje páteřní sítě dobíjecích stanic pro alternativní pohony. K 31. prosinci se poskytlo nejvíce finančních prostředků 2. prioritní ose a to v celkových 93,3 % hlavní alokace. Tato prioritní osa se zabývá silniční infrastrukturou na síti TEN-T, řízením silničního provozu a veřejnou infrastrukturou pro čistou mobilitu. Na druhou stranu nejméně finančních příspěvků je poskytováno 3. prioritní ose, jež se zaměřuje na silniční infrastrukturu vyjma sítě TEN-T, a to v celkové alokaci této prioritní osy představující 31,8 %.

4.4 Komparace intenzity přepravy věcí a vynaložených finančních prostředků ze zdrojů

Při komparaci přepravy věcí lze nahlížet na několik faktorů, které lze vyjádřit buď v celkové přepravě věcí v tunách či v přepravním výkonu. V této bakalářské práci je zvolena přeprava věcí v tunách, jak celková tak i jednotlivých druhů dopravy za období od roku 1995 do roku 2016.

Hlavní komparace je v bakalářské práci provedena mezi přepravou věcí silniční, železniční a vodní dopravy a finančními prostředky vynaloženými na kombinovanou dopravu.

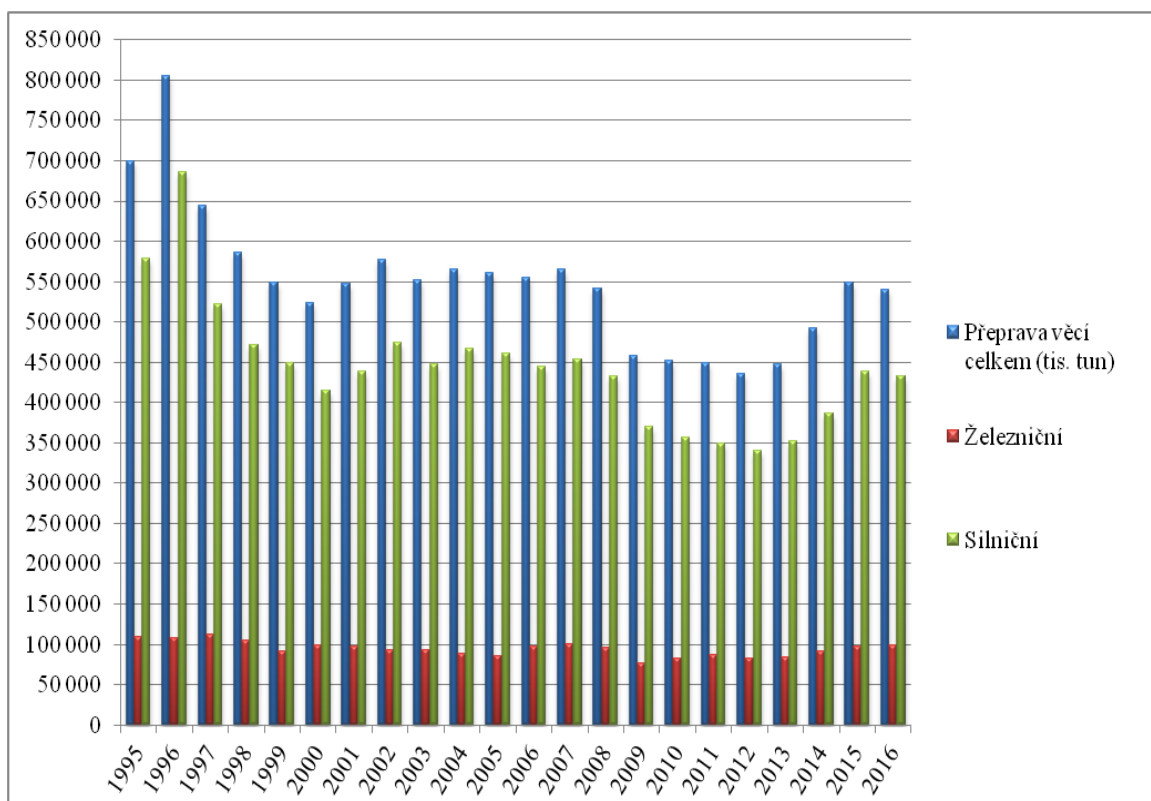
Z těchto základních ukazatelů by bylo možné konstatovat, že je zde tendence nárůstu přepravování věcí a vynakládání vyšších finančních prostředků do rozvoje přepravy.

Tabulka 16: Intenzita přepravy věcí po ČR (v tis. tun)

Rok	Přeprava věcí celkem (tis. tun)	Železniční	Silniční	Vodní
1995	699 208	108 871	578 796	4 441
1996	805 206	107 235	685 744	3 214
1997	643 920	111 379	521 482	1 828
1998	586 582	104 788	470 887	1 678
1999	548 978	90 734	448 300	1 890
2000	523 249	98 255	414 725	1 907
2001	546 501	97 218	438 683	1 910
2002	577 406	92 005	474 883	1 686
2003	551 511	93 297	447 956	1 277
2004	565 365	88 843	466 034	1 275
2005	560 037	85 613	461 144	1 956
2006	554 994	97 491	444 574	2 032
2007	565 708	99 777	453 537	2 242
2008	540 731	95 073	431 855	1 905
2009	458 329	76 715	370 115	1 647
2010	451 671	82 900	355 911	1 642
2011	448 685	87 096	349 278	1 895
2012	435 450	82 968	339 314	1 767
2013	447 367	83 957	351 517	1 618
2014	491 625	91 564	386 243	1 780
2015	549 085	97 280	438 906	1 853
2016	539 063	98 034	431 889	1 779

Zdroj: vlastní zpracování dle MD, ČSÚ

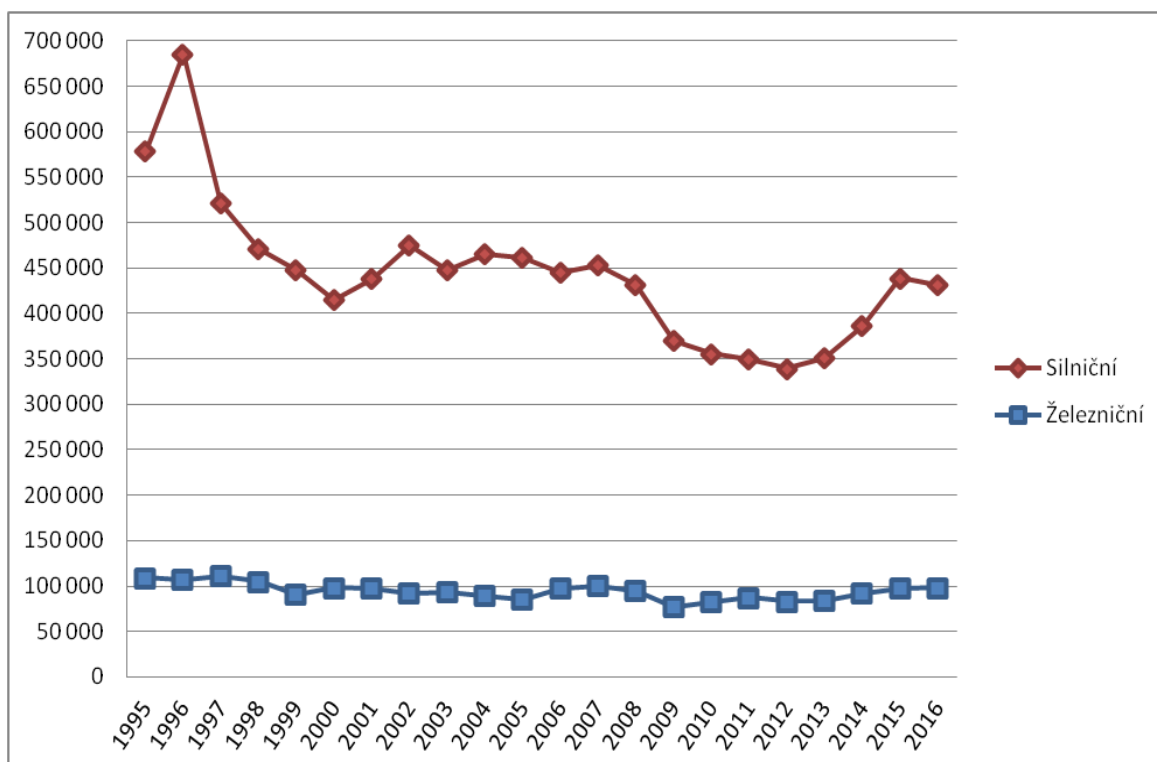
Graf 2: Přeprava věcí



Zdroj: Vlastní zpracování dle MD, ČSÚ

Dle tabulky č. 16 a grafu č. 2 je patrné, že z celkové přepravy věcí, má největší zastoupení silniční přeprava. Silniční přeprava se všeobecně vyznačuje růstovou tendencí, což potvrzuje i tabulka č. 4, kde přeprava vzrostla od roku 2005 do roku 2016 o 63%. V období 90. let zastává významnou roli v rozvoji přeprava velkých kontejnerů po železnici. Nedoprovázená kontinentální kombinovaná přeprava se rozvíjí od přelomu století a především od roku 2005. V období ekonomické krize je znatelný pokles v přepravě zboží ve všech druzích dopravy, avšak největší v silniční dopravě, která dodnes není na stejné přepravní úrovni v počtu přepravených věcí jako v roce 2005. Rok 2005 byl pro dopravu velmi příznivý, což měl za následek i vstup ČR do Evropské unie v roce 2004. Doprava všeobecně zaznamenává dynamický růst a to především v kontinentálních přepravních jednotkách, mezi které lze zařadit výměnné nástavby a silniční návěsy, které v roce 2014 tvořily z celkového počtu přepravených jednotek kombinované dopravy 6,9 %.

Graf 3: Komparace přepravy věcí mezi silniční a železniční dopravou



Zdroj: vlastní zpracování dle MD, ČSÚ

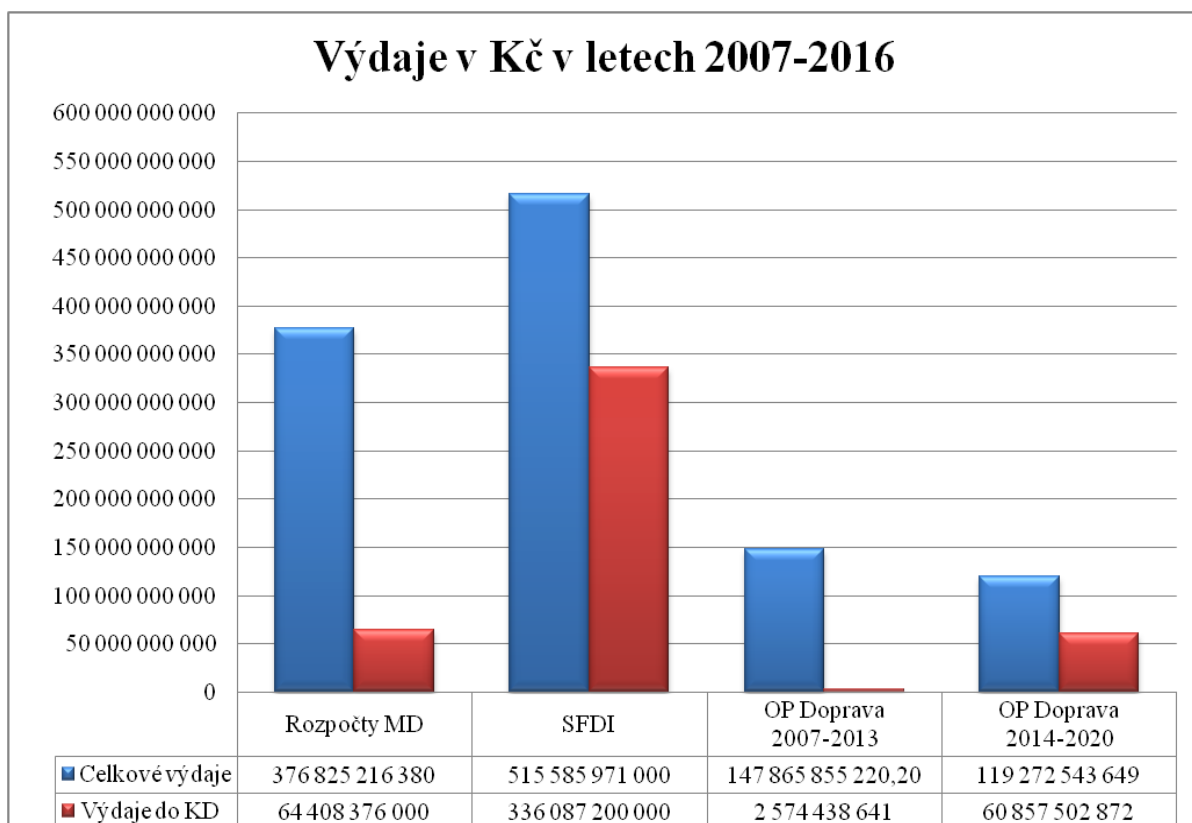
Kombinovaná doprava je představována jako způsob přepravy zboží, při kterém je využíváno více druhů dopravy, minimálně však 2. V České republice je to zejména kombinace silniční a železniční dopravy. Proto je zde vynakládána snaha a finanční prostředky o převedení většiny silniční dopravy na ekologičtější způsob přepravy a to zejména železnice. Důvodem je snaha o co nejnižší zatížení životního prostředí a poškozování veřejného zdraví. Avšak dle obrázku č. 3 není patrné, že by železniční přeprava zaznamenala od roku 1995 nárůst a naopak silniční přeprava výrazný pokles, vyjma poklesu v období ekonomické recese.

Tabulka 17: Celkové vynaložené výdaje (v Kč) do dopravní infrastruktury v letech 2007-2016

	Celkové výdaje	Výdaje do KD
Rozpočty MD	376 825 216 380	64 408 376 000
SFDI	515 585 971 000	336 087 200 000
OP Doprava 2007-2013	147 865 855 220,20	2 574 438 641
OP Doprava 2014-2020	119 272 543 649	60 857 502 872

Zdroj: vlastní zpracování dle MD, SFDI, OPD

Graf 4: Celkové výdaje do dop. infrastruktury a výdaje do kombinované dopravy



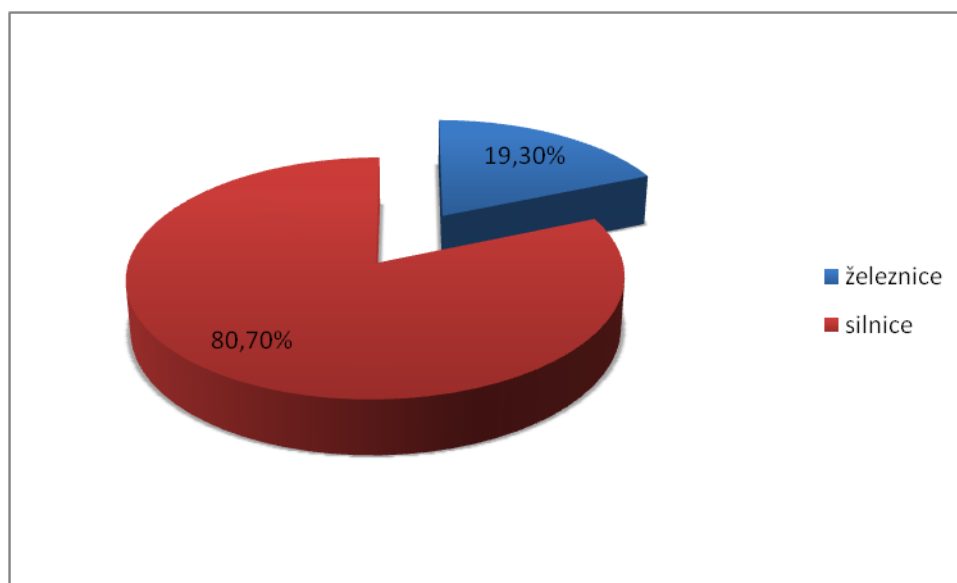
Zdroj: vlastní zpracování dle MD, SFDI a OPD

Z grafu č. 4 je zřejmé, že nejvíce finančních prostředků do dopravní infrastruktury je čerpáno ze Státního fondu dopravní infrastruktury, který je tvořen z daňových příjmů, nedaňových příjmů, poplatků a z poskytnutých dotací Evropské unie. Ovšem nejméně finančních prostředků je poskytnuto do kombinované dopravy z Operačního programu Doprava v období od roku 2007 do roku 2013. V tomto období je Operační program Doprava rozdělen do 7 prioritních os, kde jsou finanční prostředky

rozčleněny. V celkové alokaci je ovšem z tohoto Operačního programu poskytnuto více finančních prostředků do dopravní infrastruktury oproti následujícímu období 2014-2020. Operační program doprava v letech 2014-2020 je rozdělen pouze do 4 prioritních os, a proto je poskytováno do kombinované dopravy mnohem více finančních prostředků.

Avšak veškeré finanční prostředky jsou vynakládány velmi neúčinně, viz graf č. 5 níže.

Graf 5: Zastoupení dopravy v celkově vynaložených fin. prostředcích do KD



Zdroj: vlastní zpracování dle dat z BP

Je zde snaha a tendence převést silniční dopravu na železniční a vynakládat tak finanční prostředky na rozvoj železniční dopravy. Avšak z celkové výše finančních prostředků do kombinované dopravy za roky 2007-2016, která činila 463 927 517 513 Kč, má železniční doprava velmi malé zastoupení, viz graf č. 5. Dle grafu č. 2 a 3, kde je promítnuta přeprava věcí je patrné, že železniční doprava nezaznamenává potřebný rozvoj a spíše stagnuje, proto lze konstatovat, že jsou finanční prostředky vynakládány zcela neúčinně, neboť silniční přeprava stále představuje převážnou většinu dopravy.

5. Návrh vedoucí k rozvoji kombinované přepravy

Za jeden ze základních článků kombinované dopravy jsou považovány překladiště. Do roku 1990 se na území tehdejšího Československa nacházelo 22 překladišť v kombinaci silnice – železnice a dokonce 6 překladišť v kombinaci silnice – železnice – voda. Avšak většina těchto překladišť byla po roce 1990 z ekonomických důvodů uzavřena. Jsou otevřena nová překladiště v kombinaci silnice – železnice, kterých se na našem území nachází celkem 13 a v kombinaci silnice – železnice – voda celkem zůstala 4 překladiště, viz tabulka č. 5. Za hlavní činnosti těchto intermodálních terminálů je považován především příjem a výdej zásilek kombinované dopravy, zahrnující veškeré náležitosti a dokumenty s ním spojené. Překladiště jsou vybavena technickým vybavením sloužícím k zajištění přepravních, zasilatelských a skladovacích služeb, ale i služeb spojených s pronájmem přepravních jednotek, deponování, místenkování vlakových spojů a v neposlední řadě i zajištění celního odbavení.

Za hlavní nevýhodu těchto překladišť je považován jejich nedostatek. Mezi další nevýhodu se řadí i fakt, že všechny terminály na území ČR jsou ve vlastnictví soukromého sektoru. Proto zde není realizace kombinované přepravy v tak velkém měřítku, jako například v západní Evropě, kde některá překladiště spadají do vlastnictví státu.

5.1 Přehled provozovaných překladišť na území ČR

Překladiště, jež jsou na území ČR provozována prakticky s veřejným přístupem, jsou převážně komerční. V kombinaci silnice – železnice – voda se na území ČR nachází celkem 4 překladiště, ale žádné z nich není používáno pro kombinovanou přepravu. Z překladišť v kombinaci silnice – železnice jsou používány, v rámci rozhodujících objemů překládky, především terminály Praha – Žižkov, Praha – Uhřetěves, Paskov, Lovosice, Nýřany a Česká Třebová.

Tabulka 18: Přehled překladišť na území ČR

Provozovatel	Překladiště	Kombinace
České Přístavy a.s., Praha	přístav Ústí nad Labem	S - Ž -V
Česko - Saské přístavy s.r.o., Děčín	přístav Děčín - Loubí	S - Ž -V
	přístav Lovosice	S - Ž -V
Star Container s.r.o., Mělník	přístav Mělník	S - Ž -V
AWT a.s., Ostrava	Paskov	S - Ž
ČD - DUSS Terminál a.s.,	Lovosice	S - Ž
ČSKD INTRANS s.r.o., Praha	Praha - Žižkov	S - Ž
	Přerov	S - Ž
Terminál Brno a.s.	Brno - Horní Heršpice	S - Ž
TRANS-SPED-CONSULT s.r.o.	Lovosice	S - Ž
METRANS a.s., Praha	Praha - Uhřetěves	S - Ž
	Nýřany	S - Ž
	Česká Třebová	S - Ž
	Havířov - Šenov	S - Ž
	Zlín - Želechovice	S - Ž

Zdroj: vlastní zpracování dle J. Nováka, 2012

Na území ČR se nachází i tzv. neveřejná či podniková překladiště. Ta jsou určena k vlastním potřebám majitele či provozovatele popřípadě pro velmi úzký a omezený okruh zákazníků. Mezi neveřejná překladiště, která se nachází na území ČR pouze v kombinaci silnice – železnice, lze zařadit ARGO BOHEMIA s.r.o., Brno v Kopřivnici, CZECH OCEAN LINE s.r.o., Brno v Uherském Brodě, PASO a.s., Brno v Modřicích, ŠKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav, CARU PRAHA s.r.o. v Brandýse nad Labem, BIOCEL PASKOV a.s., CP-service a.s., Plzeň-Koterov, Plzeňská teplárenská a.s. v Plzni a Mondi Packaging and Paper Štětí ve Štětí.

Žádné z překladišť není považováno za součást veřejné dopravní infrastruktury, jelikož se nachází ve vlastnictví soukromých subjektů, a proto není ani definováno využívání a způsob užití překladišť legislativními předpisy.

Proto tato problematika vyústila v návrh řešení této situace a to v jednotné legislativní předpisy využívání překladišť a „zveřejnění“ či zpřístupnění všech překladišť na území ČR s garancí volného přístupu a lepším technickým vybavením překladišť, neboť výstavba nových překladišť je považována za velmi nákladnou. I přes plánovanou státní podporu k rozvoji kombinované dopravy v letech 2014 – 2020, do které jsou zahrnovány například rekonstrukce a modernizace stávajících překladišť a to

zejména rekonstrukce týkající se kolejiště v překladišti, oplocení, vjezdové brány, kamerové systémy, administrativně-provozní budovy a manipulační a úložné plochy pro kontejnery a výměnné nástavby, zde není zcela a jednoznačně vymezeno a uceleno využívání překladišť.

Proto je návrh autora bakalářské práce stanovení a vydání jednotných legislativních předpisů využívání překladišť na území ČR. Tato legislativní úprava by měla být zaměřena především na nediskriminační přístup ke všem zákazníkům a garanci volného přístupu. V rámci takovéto změny by tyto překladiště byly podporovány státem jakožto veřejným subjektem, avšak provozovateli by nadále zůstali současní operátoři, již jsou i vlastníky akcií. Dalším krokem by mělo být ucelení a zveřejnění ceníku poskytovaných služeb ovšem s omezením horní hranice stanovené ceny za manipulaci. Jistou podporou by pak mělo být daňové zvýhodnění těchto subjektů. Jednotná cena a volný přístup k překladištím tak napomůže k rozvoji kombinované přepravy a minimalizaci nevýhod kombinované dopravy v podobě omezeného počtu a přístupu k terminálům, což povede k ucelenější spolupráci silniční a železniční přepravy. Mezi silniční a železniční přepravou se samozřejmě nachází konkurenční prostředí. Avšak pro kombinovanou přepravu je spolupráce ve spojení silnice – železnice stěžejní. Ucelením podmínek využívání překladišť je tak možnost zvýšení hromadnosti dopravy a snaha o úspory energie a šetření životního prostředí. Neboť železniční přeprava je schopna při provozu na dostatečně dlouhou vzdálenost o úsporu energie a zároveň je mnohem šetrnější k životnímu prostředí oproti silniční přepravě, která je ovšem schopna kompenzovat své nedostatky flexibilitou a to jak časovou tak i plošnou.

6. Závěr

Bakalářská práce je zaměřena na kombinovanou dopravu, její členění a význam, jež je charakterizován v teoretické části. Dále se teoretická část zabývá financováním kombinované dopravy, kde je popsána ekonomická analýza dopravy. Dále jsou zde podrobněji charakterizovány rozpočty Ministerstva dopravy, Státní fond dopravní infrastruktury a Operační program Doprava v letech 2007 – 2013 i 2014 – 2020.

V praktické části se nachází několik analýz zaměřujících se na přepravu věcí na území ČR, výdaje kombinované dopravy a financování kombinované dopravy. Hlavním cílem bakalářské práce je analýza financování kombinované dopravy v kontextu jejího rozvoje. S návrhem na dílčí cíl práce, který je zaměřen na rozvoj kombinované dopravy.

Prvním krokem byla analýza intenzity přepravy věcí na území ČR, která zaznamenává nárůst. Nárůst je zaznamenáván jak v silniční tak i železniční dopravě a tím je zvyšován i dovoz či vývoz zboží. Určité tlaky jsou tak vynakládány na rozvoj a výstavby dálnic či modernizaci stávající silniční i železniční infrastruktury. Na druhou stranu je zde vidět poloviční až nadpoloviční úpadek v přepravě zboží vodní dopravou. Díky růstu přepravních výkonů silniční dopravy je zvyšován její podíl na celkové nákladní dopravě v počtu nákladních vozidel a to až o celých 11 %. V kombinované dopravě je zaznamenán rozvoj v podobě výstavby nových překládkových míst, který se od roku 2005 v kombinaci silnice – železnice zvýšil o 6 překládkových míst na celkový počet 13. Avšak žádné z těchto překládkových míst není součástí veřejné dopravní infrastruktury, neboť je ve vlastnictví soukromých subjektů bez legislativních předpisů a přesně definovaného způsobu užívání či volného přístupu. Proto je návrh autora bakalářské práce stanovení a vydání jednotných legislativních předpisů využívání překladišť na území ČR spočívající v nediskriminačním přístupu k zákazníkům a s garancí volného přístupu.

Celkově je tedy financování dopravy na jednom z předních žebříčků hodnot. A to především z důvodů snahy šetrnosti k ekologii. Proto je zde snaha i přes růst silniční dopravy o její regulaci. Nejen z tohoto důvodu by měla být snaha poskytovat značné množství finančních prostředků do železniční dopravy, která je šetrnější k životnímu prostředí, avšak toto se zatím nedaří, neboť jsou finanční prostředky vynakládány neefektivně.

7. Summary

The main aim of the thesis is to analyze the combined transport in the context of its development.

Financing of transport is very important, and therefore this work is focused primarily on where the funding comes from. The first part deals with support and development of the combined transport and may be realized through transport infrastructure funding. The second part is focused on analysis of the present state of the combined transport and possibilities of the development. During the analysis are also compared funding sources and the potential costs of combined transport. The conclusion is sub-objective work including proposals leading to the development of combined transport. The main proposal is to establish and issue uniform legislative regulations on the use of transshipments in the Czech Republic with free access guarantee.

Key words: infrastructure, transport infrastructure funding, combined transport, combined transport development

8. Seznam literatury

1. Adamec, V., a kolektiv. (2008). *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada.
2. Brinke, J. (1999). *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum.
3. Český statistický úřad [Online]. (2018). Retrieved April 03, 2018, from <https://www.czso.cz/>
4. ČVUT Fakulta dopravní: MULTIMODÁLNÍ PŘEPRAVNÍ SYSTÉMY [Online]. (c2015). Retrieved April 02, 2018, from <http://www.fd.cvut.cz/projects/k612x1mp/vn.html>
5. ČVUT Fakulta dopravní: MULTIMODÁLNÍ PŘEPRAVNÍ SYSTÉMY [Online]. (c2015). Retrieved April 02, 2018, from <http://www.fd.cvut.cz/projects/k612x1mp/rola.html>
6. Eurostat [Online]. (2017). Retrieved April 02, 2018, from <http://ec.europa.eu/eurostat>
7. Institut dopravy [Online]. (c2018). Retrieved April 02, 2018, from <http://www.id.vsb.cz/>
8. INTER EXPRES servis [Online]. (c2017). Retrieved April 02, 2018, from <http://www.interexpres.cz/?language=1&page=14>
9. Ministerstvo dopravy ČR [Online]. (c2018). Retrieved April 02, 2018, from <https://www.mdcz.cz/>
10. Mojžíš, V., & Cempírek, V. (1999). *Kombinovaná doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice
11. Novák, J. (2008). *Kombinovaná přeprava* (Vyd. 2., rozš.). Praha: Institut Jana Pernera
12. Novák, J. (2012). Infrastruktura kombinované dopravy v České republice a podpora státu rozvoji kombinované dopravy [Online]. Retrieved from <http://www.railconference.com/download.php?id=677>
13. Operační program Doprava [Online]. (2014). Retrieved April 02, 2018, from <http://web.opd.cz/>
14. Pernica, P. (2001). *Doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI Publishing
15. Psaraftis, H. N., & Panagakos, G. (2012). Green corridors in European surface freight logistics and the SuperGreen project [Online]. Retrieved April 08, 2018, from

- http://apps.webofknowledge.com/full_record.do?product=WOS&search_mode=GeneralSearch&qid=9&SID=E6cdfzEf4jGuGmpowTl&page=1&doc=1
16. Rahimdel, M. J., & Bagherpour, R. (2018). Haulage system selection for open pit mines using fuzzy MCDM and the view on energy saving [Online]. Retrieved April 08, 2018, from http://apps.webofknowledge.com/full_record.do?product=WOS&search_mode=GeneralSearch&qid=4&SID=E6cdfzEf4jGuGmpowTl&page=1&doc=1
 17. Saeedi, H., Wiegmans, B., Behdani, B., & Zuidwijk, R. (2017). European intermodal freight transport network: Market structure analysis [Online]. Retrieved April 08, 2018, from http://apps.webofknowledge.com/full_record.do?product=WOS&search_mode=GeneralSearch&qid=8&SID=E6cdfzEf4jGuGmpowTl&page=1&doc=1
 18. Saeedi, H., Wiegmans, B., Behdani, B., & Zuidwijk, R. (2017). Analyzing competition in intermodal freight transport networks: The market implication of business consolidation strategies [Online]. Retrieved April 08, 2018, from http://apps.webofknowledge.com/full_record.do?product=WOS&search_mode=GeneralSearch&qid=7&SID=E6cdfzEf4jGuGmpowTl&page=1&doc=2
 19. Sláma, D. Deník veřejné správy [Online]. (2014). Retrieved April 02, 2018, from <http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6677587>
 20. Správa železniční dopravní cesty [Online]. (c2009-2012). Retrieved April 03, 2018, from <http://www.szdc.cz/index.html>
 21. Státní fond dopravní infrastruktury [Online]. (c2018). Retrieved April 03, 2018, from <http://www.sfdi.cz/rozpocet/rozpocet-sfdi/>
 22. Stejskal, P. (2013). *Tarify, ceny, daně a poplatky v dopravě*. V Praze: České vysoké učení technické
 23. Svoboda, V. (2001). *Doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI Publishing.
 24. Široký, J. (2014). *Technologie dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice.
 25. Telecký, M. (2016). *Faktory ovlivňující finanční zdraví podniků veřejné dopravy z pohledu účetnictví, financování a dalších disciplín: ve vazbě na GAJU 149/2014/S: Ekonomické dopady legislativních změn v oblasti financí, účetnictví a daní* (Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích). V Českých Budějovicích: Ekonomická fakulta, Jihočeská univerzita.

26. Web of Science [Online]. (c2018). Retrieved April 08, 2018, from http://apps.webofknowledge.com/WOS_GeneralSearch_input.do?product=WOS&search_mode=GeneralSearch&SID=E6cdfzEf4jGuGmpowTI&preferencesSaved=
27. Zelený, L. (2001). *Doprava a zasílatelství*. Praha: ASPI Publishing.
28. Žemlička, Z., & Lukšů, V. (1999). *Dopravní politika*. Praha: Vysoká škola ekonomická.

9. Seznamu grafů

GRAF 1: PŘÍJMY A VÝDAJE ROZPOČTŮ MD ZA ROKY 2009-2017	36
GRAF 2: PŘEPRAVA VĚCÍ.....	43
GRAF 3 : KOMPARACE PŘEPRAVY VĚCÍ MEZI SILNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVOU.....	44
GRAF 4: CELKOVÉ VÝDAJE DO DOP. INFRASTRUKTURY A VÝDAJE DO KOMBINOVANÉ DOPRAVY	45
GRAF 5: ZASTOUPENÍ DOPRAVY V CELKOVĚ VYNALOŽENÝCH FIN. PROSTŘEDCÍCH DO KD	46

10. Seznam tabulek

TABULKA 1: PŘEPRAVA VĚCÍ PO ŽELEZNICI	26
TABULKA 2: PŘEPRAVA VĚCÍ PO VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CESTÁCH 27	
TABULKA 3: PŘEPRAVA VĚCÍ PO SILNICI VOZIDLY REGISTROVANÝMI V ČR 28	
TABULKA 4: PŘEPRAVA VĚCÍ PO SILNICI VOZIDLY REGISTROVANÝMI V EU (MIMO VOZIDEL REGISTROVANÝCH V ČR).....	29
TABULKA 5: INFRASTRUKTURA KOMBINOVANÉ DOPRAVY	30
TABULKA 6: TVORBA HRUBÉ PŘIDANÉ HODNOTY ODVĚTVÍ DOPRAVY V BĚŽNÝCH CENÁCH (MIL. KČ).....	31
TABULKA 7: CELKOVÉ VÝDAJE NA OPRAVY A ÚDRŽBU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V BĚŽNÝCH CENÁCH (MIL. KČ)	32
TABULKA 8: CELKOVÉ INVESTIČNÍ VÝDAJE DO DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V BĚŽNÝCH CENÁCH (MIL. KČ)	33
TABULKA 9: PŘÍJMY A VÝDAJE ROZPOČTŮ MD ZA OBDOBÍ 2009-2017	35
TABULKA 10: VÝDAJE DO KOMBINOVANÉ DOPRAVY V LETECH 2009-2017 V KČ 37	
TABULKA 11: PŘÍJMY A VÝDAJE SFDI ZA OBDOBÍ 2009-2016	38
TABULKA 12: PŘÍJMY SFDI ZA OBDOBÍ 2009-2016.....	38
TABULKA 13: INVESTIČNÍ VÝDAJE DO DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ZE SFDI (MIL. KČ).....	39
TABULKA 14: CELKOVÁ ALOKACE OPD DLE JEDNOTLIVÝCH PRIORITYNÍCH OS V LETECH 2007-2013 (ZAHRNUJE REALOKACI V ROCE 2009 A ZVÝŠENÍ ALOKACE V ROCE 2011).....	40
TABULKA 15: CELKOVÁ ALOKACE OPD DLE JEDNOTLIVÝCH PRIORITYNÍCH OS V LETECH 2014-2020	41
TABULKA 16: INTENZITA PŘEPRAVY VĚCÍ PO ČR (V TIS.TUN).....	42

TABULKA 17: CELKOVÉ VYNALOŽENÉ VÝDAJE (V KČ) DO DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V LETECH 2007-2016	45
TABULKA 18: PŘEHLED PŘEKLADIŠŤ NA ÚZEMÍ ČR.....	48