

Vysoká škola logistiky o.p.s.

**Studie o koncepci a významu
nadmárodního logistického centra
Gorzyczki – Věřňovice
(Diplomová práce)**



Vysoká škola
logistiky
o.p.s.

Zadání diplomové práce

student

Bc. Dominik Kwolek

studijní program
obor

Logistika
Logistika

Vedoucí Katedry magisterského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v navazujícím magisterském studijním programu určuje tuto diplomovou práci:

Název tématu: **Studie o koncepci a významu nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice**

Cíl práce:

Zpracujte studii společnosti Trans International Logistic Centrum (TILC). Zhodnoťte umístění logistického centra v česko-polském pohraničí. Zařaďte TILC z pohledu rozsahu a objemu poskytovaných služeb v rámci EU, posuďte jeho napojení do jednotlivých dopravních infrastruktur (silnice, železnice, vzduch a perspektivně voda). Zabývejte se všemi dotčenými logistickými aktivitami.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Diplomovou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Teoretická východiska - logistika v hospodářském vývoji České republiky
2. Koncepce TILC - nadnárodního logistického centra Gorzyczki-Věřňovice
3. Napojení TILC na stávající dopravní infrastrukturu
4. Zhodnocení projektu z hlediska logistických činností

Závěr

Rozsah práce: 50 – 60 stran textu

Seznam odborné literatury:

GROS, Ivan a kol. Velká kniha logistiky. VŠCHT Praha 216, 512 s. ISBN 978-80-7080-952-5.

HLAVOŇ, Ivan a kol. Dopravní geografie. Přerov: VŠLG, 2010. ISBN 978-80-87179-13-0.

KUBEC, Jaroslav a Josef PODZIMEK Josef: Křižovatka tří moří: vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, Meeting of three seas: water corridor Danube-Oder-Elbe. [Praha: Your ARTillery, 2007]. ISBN 9788025401057.

Ministerstvo dopravy ČR. Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050.

STRAKOŠ, Vladimír. Logistika je řízení přepravy. Acta Logistica Moravica, periodický internetový časopis v oboru logistika, 2012, roč. 2, č. 2. ISSN 1804-8315.

Vedoucí diplomové práce:

prof. Ing. Vladimír Strakoš, DrSc.

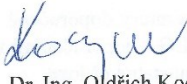
Datum zadání diplomové práce:

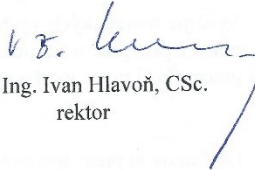
31. 10. 2017

Datum odevzdání diplomové práce:

12. 5. 2018

Přerov 31. 10. 2017


doc. Dr. Ing. Oldřich Kodým
vedoucí katedry


doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc.
rektor

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je původní a že jsem ji vypracoval samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušil autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byl také seznámen s tím, že se na mou diplomovou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti Vysokou školu logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byl poučen o tom, že diplomová práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované diplomové práce v její tištěné i elektronické verzi. Tímto prohlášením souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

V Přerově, dne. 12. 5. 2018

.....

podpis

Poděkování

Rád bych poděkoval prof. Ing. Vladimíru Strakošovi, DrSc. za důvěru a vedení mé diplomové práce o koncepci nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice, TILC, a taky všem, se kterými jsem měl možnost tuto práci konzultovat. Děkuji za Váš čas, který jste mi věnovali a za vědomosti, o které jste se podělili.

Anotace

Tato diplomová práce je studií o koncepci a významu nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice, TILC, které vznikne na česko–polském pohraničí, na území Ostravské aglomerace. Možnost napojení na všechny druhy dopravy: silniční, železniční, leteckou i vodní, mu umožní splnit nejvyšší standardy, které legislativa od dnešních multimodálních logistických center vyžaduje. Nové infrastrukturální projekty, jako širokorozchodná trať a Nová hedvábná stezka otevřou brány ČR na dálný východ. Oderská vodní cesta, první etapa vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe, otevře brány ČR do Baltského, Severního a Černého moře.

Klíčová slova

nadnárodní logistické centrum Gorzyczki–Věřňovice, nová hedvábná stezka, oderská vodní cesta, širokorozchodná trať, vodní koridor Dunaj–Odra–Labe

Annotation

This diploma thesis is a study on the concept and importance of the transnational logistics center Gorzyczki – Vernovice, TILC, which will be established on the Czech – Polish border, in the territory of the Ostrava agglomeration. Connected to all modes of transport: road, rail, air and water, it will enable it to meet the highest standards required by today's multimodal logistics centers. New infrastructure projects such as the broad-gauge railway and the New Silk Road will open the gates of the Czech Republic to the Far East. The Oder water-way, the first stage of the Water Corridor Danube–Oder–Elbe, which will open the gates to the Baltic, North and Black Sea.

Keywords

broad-gauge railway, new silk road, oder water-way, trans international logistics center Gorzyczki–Vernovice, water corridor Danube–Oder–Elbe

Obsah

Seznam ilustrací a tabulek	9
Seznam zkratk a značek	10
Terminologie.....	12
Úvod.....	14
1 Teoretická východiska – logistika v hospodářském vývoji České republiky	15
1.1 Teoretická východiska	16
1.1.1 Základní pojmy používané v dopravě.....	19
1.2 Významné prvky logistiky v současné době	21
2 Koncepce TILC – nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice	24
2.1 Moravskoslezský kraj nesmí zůstat „na okraji“	25
2.2 Lokalizace nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice, Trans International Logistics Center, TILC.....	26
2.2.1 Pozemky pro TILC	28
2.2.2 Aglomerace – ve kterých se TILC nachází.....	28
2.2.3 Napojení TILC na koridory a dopravní síť TEN–T.....	33
2.3 Inspirace pro TILC ze zahraničí.....	34
2.4 Podpora projektu TILC	35
2.4.1 Podpora TILC na české straně	35
2.4.2 Podpora TILC na polské straně	36
2.5 Financování projektu TILC	37
2.6 Příprava projektu TILC.....	38
2.6.1 Příprava projektu TILC – do roku 2018	38
3 Napojení TILC na stávající dopravní infrastrukturu	44
3.1 TILC a dobudování širokorozchodné železniční trati do polského Sławkowa.....	48
3.1.1 TILC, CZ – Euroterminál Sławków, PL.....	49
3.1.2 TILC a Nová hedvábná stezka.....	50
3.2 TILC a Oderská vodní cesta, brána k vodnímu koridoru Dunaj–Odra–Labe.....	52
3.2.1 Podpora Oderské vodní cesty na vládní úrovni	54
3.2.2 Podpora Oderské vodní cesty na polské straně.....	55
3.2.3 Příprava projektu Oderské vodní cesty – do roku 2018.....	57
3.2.4 Financování Oderské vodní cesty	64
3.2.5 Vodní koridor D–O–L	65

4	Zhodnocení projektu z hlediska logistických činností	69
	Závěr	72
	Soupis bibliografických citací	74
	Seznam příloh	80

Seznam ilustrací a tabulek

Seznam obrázků

Obr. 2.1 Program INTERREG V–A Česká republika – Polsko	38
Obr. 3.1 Regionální dostupnost	46
Obr. 3.2 Nová hedvábná stezka	51
Obr. 3.3 Grafické znázornění procentuálního zastoupení jednotlivých komodit	66
Obr. 3.4 Vodní koridor D–O–L z pohledu evropské dopravní sítě TEN–T	67

Seznam grafů

Graf 2.1 Počet uchazečů o zaměstnání v evidenci úřadu práce v jednotlivých okresech Ostravské aglomerace	30
Graf 2.2 Uchazeči o zaměstnání v evidenci úřadu práce v jednotlivých okresech Ostravské aglomerace (vyjádřeno v procentech).....	30
Graf 2.3 Počet volných pracovních míst evidovaných na úřadech práce	31

Seznam schémat

Schéma 1.1 Strategie managementu	16
Schéma 2.1 Návaznost nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřnovice na infrastrukturu.....	27
Schéma 2.2 TILC a možné řešení nezaměstnanosti v Ostravské aglomeraci.....	32
Schéma 2.3 TEN–T.....	34
Schéma 2.4 Předběžný návrh harmonogramu přípravy a výstavby nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřnovice, TILC	43

Seznam zkratek a značek

AGN	Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu
AGTC	Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované
CEF	Connecting Europe Facility – Nástroj pro propojení Evropy
ČPVS	České plavební a vodocestné sdružení
D–O–L	Dunaj – Odra – Labe
EAES	Euroasijské ekonomické společenství
EAEU	Euroasian Economic Union – Euroasijský ekonomický svaz
EFSI	European Fund for Strategic Investments – Evropský fond pro strategické investice
EIA	Environmental impact assessment – Posuzování vlivu na životní prostředí
GAPR	Górnśląska Agencja Przedsiębiorczości i Rozwoju
GBS	Gospodarcza Brama Śląska
GDPR	General Data Protection Regulation – Obecné nařízení o ochraně osobních údajů
IDS	Informační dopravní systém
KEO	Německo–česko–polská Unie komor Labe–Odra
KÚ MSK	Krajský úřad Moravskoslezského kraje
LUZ	Larger Urban Zones – Širší městská zóna
MGMiŻŚ	Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
MHD	Městská hromadná doprava
MSK	Moravskoslezský kraj
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek
PF ČR	Pozemkový fond České republiky

PPP	Public Private Partnerships – Partnerství veřejného a soukromého sektoru
SEA	Strategic environmental assessment – Posuzování vlivu koncepcí na životní prostředí
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TEN-T	Trans-European Transport Networks – Transevropská dopravní síť
TEU	20 stopová kontejnerová jednotka tj. 6,1m. (1TEU má 20stop, 1 stopa má 30,48cm)
TILC	Trans-International Logistic Center
UA	Ukrajina
UNECE	Evropská hospodářská komise v rámci ONZ
VRT	Vysokorychlostní tratě

Terminologie

Režim J. I. T. – vedle snahy o minimalizaci pohybu materiálu ve skladech je zde uplatňován princip řízení výrobního procesu tak, že vše je řízeno aktuální potřebou.

Průmysl 4.0 – je označení pro současný trend digitalizace, s ní související automatizace výroby a změn na trhu práce, které s sebou přinese.

Logistické centrum – integruje do jednoho místa dopravní a zasílatelské podniky, poskytovatele logistických služeb, celní, veterinární, fytotechnickou a hygienickou správu, průmyslové a obchodní podniky s jejich intenzivními logistickými požadavky, leasingové, pojišťovací a bankovní společnosti.

Intermodální doprava – propojuje různé formy dopravy (silniční, drážní, lodní, městskou, příměstskou, meziměstskou apod.).

Multimodální doprava – označuje přepravu zboží dvěma nebo více druhy dopravy, ale na rozdíl od intermodální dopravy je možné zboží přepravovat bez jakékoli formy kontejneru.

Městská aglomerace – je buď seskupení vzájemně blízkých sídel, kde jedno dominuje, tzn. město se svým okolím (předměstí, satelitní města), nebo několik srovnatelně velkých měst srostlých v jednu souvisle zastavěnou plochu – konurbace (souměstí).

Tranzitní železniční koridor – označení pro hlavní, modernizovanou železniční trať z 19. století s maximální rychlostí 160 km/h určenou především k příměstské, dálkové a tranzitní osobní i nákladní dopravě.

Širokorozchodná železniční trať – železniční trať o rozchodu kolejí větším než 1435mm.

TEN-T – je síť silničních a železničních koridorů, mezinárodních letišť a vodních cest v Evropské unii. Základním důvodem jejího zřízení bylo zlepšení dopravní infrastruktury v mezinárodní sféře. Byla schválena Evropským parlamentem v roce 1993.

Supply Chain Management – je označení jak pro samu provozní organizační strukturu, tak pro činnost řízení dodavatelského řetězce, a dokonce i tak pro typ software tuto činnost podporující.

Hlavní síť – část sítě TEN–T, kterou se členské státy zavázaly dokončit do roku 2050.

Globální síť – část sítě TEN–T, kterou se členské státy zavázaly dokončit do roku 2030.

Polska 3.0 – je největším infrastrukturálním nadnárodním projektem v Evropě. Nabízí řešení pro multimodální dopravu spojení dopravní infrastruktury, vodních cest a železnice.

Natura 2000 – je soustava chráněných území, kterou společně vytvářejí členské státy Evropské unie.

Vnitrozemská vodní cesta – je podle českého zákona o vnitrozemské plavbě (č. 114/1995 Sb.) každý vodní tok nebo jiná vodní plocha, na kterých je možné provozovat plavbu, tj. provozovat plavidlo.

Meandr – je zákrut řeky způsobený boční erozí, vymíláním břehů na jedné straně a usazováním na straně druhé.

Plavební komora – slouží pro překonání výškového rozdílu hladin vertikálním pohybem plavidla.

Jez – je vodní dílo, které slouží k vzedmutí hladiny vody (vytvoření zdrže) na vodním toku a které také většinou umožní odebrat část toku mimo hlavní řečiště do náhonu.

Vodní koridor – je to vodní cesta, která má více funkcí nejen dopravní.

Úvod

Logistika je bezesporu jedním z nejdynamičtěji rozvíjejících se odvětví hospodářství. Jsem velmi rád, že jsem se před lety rozhodl pro její studium na Vysoké škole logistiky v Přerově. Od začátku navazujícího magisterského studia jsem se poohlížel po tématu, kterému bych se rád věnoval ve své diplomové práci. Dověděl jsem se, že v mém kraji se připravuje výstavba nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice (Trans International Logistic Center, TILC). Postupně jsem si začal uvědomovat, o jak významný projekt se jedná a jak obrovský vliv bude mít nejen pro podporu našeho Moravskoslezského regionu, ale celé České republiky.

K výběru tématu mně motivovalo i to, že tento projekt není v současné chvíli moc mediálně znám. Rozhodl jsem se napsat ucelenou studii o koncepci a významu nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice. Taková studie prozatím není.

Čerpal jsem informace z literatury, odborných časopisů, internetových zdrojů, prezentací z konferencí a snažil jsem se je „jako puzzle“ přesně poskládat tak, aby do sebe zapadly a daly ucelený obraz toho, jak toto nadnárodní logistické centrum může v budoucnu vypadat. V teoretické části jsem čerpal z odborných knih a z článků v odborných časopisech, které napsali profesori naší školy. Čerpal jsem i z nejnovější knihy o vodním koridoru Dunaj–Odra–Labe, kterou se svým kolektivem napsal pan J. Podzimek a která vyšla v roce 2018.

V jednotlivých kapitolách praktické části popisuji, na jakou infrastrukturu nadnárodní logistické centrum Gorzyczki – Věřňovice naváže, jaké nové projekty vzniknou a budou s tímto logistickým centrem provázány. Vysvětluji, z jakého hlediska jsou důležité. Následně se snažím problematiku analyzovat a navrhnout řešení, která by pro tento projekt, dle mého názoru, mohla být přínosem. Jsem si vědom, že tento projekt je jako maraton. Věřím, že všem jeho podporovatelům vydrží síly, zdraví a odhodlání a že i pro mě odevzdáním diplomové práce zájem o toto téma nekončí.

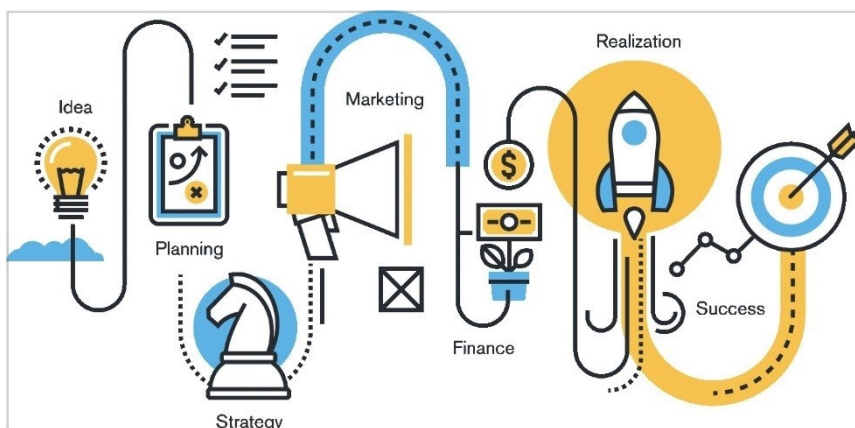
1 Teoretická východiska – logistika v hospodářském vývoji České republiky

Termín logistika (z franc. logistique) pochází od G.W.Leibnize. Souvisí se slovem logika. „Logistika je proces řízení a jako každý proces řízení, bez jakékoliv výjimky, pracuje s informacemi, i když se řídí hmotný nebo nehmotný reálný objekt. Logistika, jako proces řízení tedy obsahuje:

- získávání informací;
- zpracování informací podle určitých pravidel, zákonitostí, zkušeností, předvídativosti;
- přepracování získaných informací na ovládací signály;
- akční zásahy.“ (STRAKOŠ, 2012, s. 2).

Logistika je řízení přepravy. Cílem přepravy je, aby zboží bylo v určeném čase, na správném místě, v požadované kvalitě a za rozumnou cenu přepravy (7S McKinsey Model). Pokud chceme dosáhnout dobrého výsledku a uspokojit spotřebitele, neobejdeme se bez dat a jejich správného uchopení. Čím více jich máme, tím přesněji dokážeme zacílit a nabídnout své služby. Díky nim můžeme předvídat budoucí chování zákazníků. Zásadní skupinou dat je stav skladu. Inventury nám dávají potřebnou zpětnou vazbu. Na problematiku zpracování dat navazuje controlling, upozorňuje nás na hrozící nebezpečí. Shromažďování údajů napomáhá zlepšení dodavatelských operací a posouvá logistiku na vyšší úroveň (BAZALA, Jaroslav. Logistika si s analytikou týká. Logistická akademie, 2017). Od 25. května 2018 začne v celé EU platit jednotně obecné nařízení na ochranu osobních údajů – GDPR (General Data Protection Regulation). Toto nařízení upravuje způsob zpracovávání osobních údajů. Jednotlivé státy EU přijmou prováděcí zákon, kterým upřesní více než padesát bodů, které GDPR svěruje do jejich národní pravomoci.

Schéma 1.1 Strategie managementu



Zdroj: <https://www.strategicmanagementinsight.com/topics/img/homepage-img-1.svg>

1.1 Teoretická východiska

Unikátní pojetí logistiky – spojení logistiky přepravy a logistiky služeb je předností naší školy, Vysoké školy logistiky v Přerově. (STRAKOŠ, 2012, s. 4)

Pojem **služba** se vztahuje na každou hospodářskou činnost uspokojující určitou potřebu. Jejím výsledkem je užitečný efekt, nikoliv výrobek. V oblasti spotřeby, mohou být uspokojeny potřeby celé společnosti nebo jednotlivců. Služba se od zboží (produktu), liší zejména v tom, že při jejím poskytování jsou obvykle spojeny jak **poskytovatel** služby (dodavatel), tak i **uživatel** (příjemce). Služba je téměř vždy současně „vyrobená“, poskytnutá a spotřebována. Kvalitu služby lze proto jen obtížně zjistit a kontrolovat před poskytnutím služby.

„Mapa kvality“ zohledňuje vztahy mezi poskytovatelem služby (krajem či obcí) a jeho uživatelem (občan). Je třeba mít na paměti, že poskytování konkrétní služby „v první linii“ závisí na řadě dalších podpůrných a přidružených služeb – lze tedy mluvit o „řetězu kvality“ (například vztah mezi obcí a smluvní organizací). „Mapa kvality“ umožňuje zjistit, ve kterých oblastech plnění a kvality služeb již existují a používají se určité indikátory a ukazatele kvality. Mimoto „mapa kvality“ znázorňuje, ve kterých oblastech se plnění a kvality služeb překrývají a které oblasti nepokrývají vůbec (oblast specifikace).

Při **hodnocení ukazatelů kvality služeb** jsem vycházel z knihy prof. Ivana Grose „Velká kniha logistiky“. Současně jsem se zamýšlel nad tím, jak by tyto parametry mohlo splňovat nadnárodní logistické centrum Gorzyczki – Věřňovice, TILC.

Ukazatel úrovně služeb popisuje charakteristiku služeb a zaměřuje se na hodnocení schopností ve sledovaném období. TILC by nabízel logistické služby vázané na všechny druhy dopravy – silniční, železniční, leteckou a vodní.

Důležitá by byla synergie mezi jednotlivými druhy dopravy a to, dle mého názoru, bude klást vysoké nároky na odbornou způsobilost vedoucích pracovníků. Bude potřeba vyhodnocovat předem stanovená období, aby ukázaly vývoj nabídky a poptávky. TILC bude určitě fungovat v režimu „Just in time“.

To, zda podnik dokáže vyřídit přijaté objednávky v množství, kvalitě a požadované struktuře svědčí o jeho **dostupnosti a úplnosti**.

Napojení TILC na všechny druhy dopravy ho předurčuje k tomu, aby mohl nabízet pestrý sortiment přepravy produktů, a to podle toho, pro který druh dopravy se jeho přeprava nejvíce hodí, a to i s ohledem na vzdálenost, na kterou je potřeba zboží přepravit. Kvalita přepravy bude určitě v TILC jedním z důležitých standardů.

Pokud podnik realizuje objednávky v požadovaných termínech a dodacích lhůtách a současně reaguje na změny objednávek v termínech, lhůtách i množství, lze mluvit o jeho **rychlosti a pružnosti**. Myslím, že i tomuto ukazateli může TILC vyhovět, a to díky tomu, že napojení na různé druhy dopravy ho činí flexibilním.

O **spolehlivosti** podniku vypovídá to, zda dokáže dosáhnout požadované míry spolehlivosti a dodržet dohodnuté termíny. Jsem přesvědčen, že TILC bude i v tomto ohledu splňovat ty nejpřísnější mezinárodní standardy.

Pokud podnik dokáže opakovat logistické výkony podle potřeby zákazníků, mluvíme o **frekvenci jeho služeb**. Je zřejmé, že pokud budou zákazníci TILC spokojeni, budou se na toto logistické centrum obracet se svou poptávkou opakovaně. Spokojení zákazníci budou pak pro služby TILC tou nejlepší reklamou.

Informační zabezpečení podniku umožňuje on–line informovat zákazníky o stavu plnění jejich požadavků. Dnešní doba, doba průmyslové revoluce 4.0, posouvá ustálené hranice.

Současný trend digitalizace, automatizace výroby a změn na trhu práce se určitě odrazí i v připravovaném projektu TILC, kde bude zapotřebí vytvořit propracovanější logistické postupy. V tomto případě je nutné upozornit na rizika dnešní „kyberdoby“ – hackerské útoky a zneužití dat. I tímto problémem se největší logistické centrum v Evropě, nadnárodní logistické centrum Gorzyczki – Věřňovice, bude muset zabývat.

Velmi důležitým ukazatelem kvality služeb je **kvalita servisu**. I pro TILC tento ukazatel bude samozřejmě jedním ze standardů.

Neméně důležitá je **úroveň vyřizování reklamací** – tedy to, jak podnik dokáže vyřizovat reklamace a zabezpečit vrácení výrobků. Dle mého názoru tento ukazatel dokáže rozhodnout o tom, zda služeb firmy využijí zákazníci i v budoucnu. Řekl bych, že tento aspekt buduje dobré jméno firmy.

Co se týče **vlastností služeb** mezi nejvýznamnější patří: nehmotnost, neoddělitelnost, heterogenita, zničitelnost a nemožnost vlastnictví.

Marketing služeb obsahuje následující prvky: produkt, cena, distribuce, lidé, materiální prostředí a procesy.

Dopravní služby patří jak mezi služby v obecném hospodářském zájmu (např. městská osobní doprava), tak mezi liberalizované služby (např. silniční nákladní doprava). Doprava hraje klíčovou úlohu v ekonomice. V ceně každého výrobku jsou zahrnuty náklady na dopravu. *„Náklady na dopravu tvoří u některých výrobků významný podíl v prodejní ceně, někdy až 30 %. Ve struktuře nákladů na dopravu se objevují i poplatky za využívání přepravních cest, jejichž podíl trvale roste“* (GROS a kol., 2016, s. 69). Doprava hraje i úlohu indikátoru ekonomiky. V době, kdy se snižují požadavky na dopravní výkony, se snižuje výroba, a naopak. Záměrem je tyto toky optimalizovat tak, aby pro firmu představovaly co nejmenší náklady, zpravidla je to okolo 20 % obrátu firmy (HALÁSEK a kol., 2013, s. 175).

1.1.1 Základní pojmy používané v dopravě

- **doprava** – Je to lidská činnost charakterizována pohybem dopravního prostředku po dopravní cestě, kdy se přemísťují osoby nebo věci z jednoho místa do druhého. Je nositelem hmotného toku, tudíž součástí logistiky;
- **logistika** – Je systémová disciplína zabývající se celkovou optimalizací, koordinací a synchronizací všech činností;
- **přeprava** – Je konečným výsledkem technologického procesu v dopravě. Jeho efektem je výsledná změna v prostoru a čase. Součástí přepravy je doprava a všechny další potřebné činnosti spojené s tímto procesem;
- **dopravce** – Je fyzická nebo právnická osoba provozující dopravu pro cizí potřeby na základě koncese nebo silniční dopravu pro vlastní potřeby k zajištění své podnikatelské činnosti;
- **přepravce** – Je fyzická nebo právnická osoba požadující na dopravci přemístění své osoby nebo své věci. Je to uživatel dopravy;
- **dopravní obslužnost** – Zabezpečení dopravy.

Při výběru vhodného typu dopravy je třeba brát v úvahu: délku přepravní trasy, přepravované množství, rychlost, druh přepravovaného zboží, specifické vlastnosti zboží. Dle typu dopravní cesty třídíme dopravu na: silniční, železniční (bez lanové), leteckou, vodní, kombinovanou (nákladní), skladování a manipulace s materiálem a ostatní (MHD, IDS, lanová, potrubní, včetně poštovní a kurýrní činnosti), (HALÁSEK a kol., 2013, s. 176).

Multimodální logistická centra – dnes po celém světě vznikají multimodální logistická centra (CEMPÍREK, Václav. Logistická centra. Dopravní noviny, 2007). „Jako příklad z aglomerace Ostrava bych uvedl multimodální Logistické centrum na Letišti Leoše Janáčka v Ostravě.

Multimodální přeprava – přeprava věcí alespoň dvěma různými způsoby dopravy. Jedná se tedy o širší pojem než kombinovaná a intermodální doprava, neboť v tomto případě při změně druhu dopravy může i nemusí být manipulováno se samotnými přepravovanými věcmi (BAZALA, Jaroslav. Logistika si s analytikou týká. Logistická akademie, 2017).

Terminály multimodální dopravy – jsou nedílnou součástí dopravní infrastruktury a je pro ně definována samostatná vrstva v síti TEN-T (Trans-European Transport Networks).

Infrastruktura multimodální nákladní dopravy je ve vlastnictví privátního sektoru. Ten však bez pomoci veřejných prostředků není schopen kvalitní síť vybudovat.

Vláda ČR usnesením 1571/2009 vzala na vědomí dokument Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů. Infrastruktura pro multimodální dopravu musí být aktuálně financována z prostředků SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury).

Důraz je kladen na využití prostředků prostřednictvím Fondu soudržnosti pro období 2014–2020. Ten podporuje mimo jiné: rozvoj dopravní infrastruktury na síti TEN-T (v případě železniční infrastruktury i mimo síť TEN-T), multimodální přístup v dopravě.

„Hlavní zásady rozvoje multimodální infrastruktury:

- *vybudovat veřejné terminály multimodální nákladní dopravy zařazené do sítě TEN-T v parametrech dle dohody AGTC (Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované přepravy a souvisejících objektech) do roku 2030 a vytvořit pro soukromý sektor podmínky pro vybudování logistických center v návaznosti na ně;*
- *podpořit vznik veřejných terminálů s případnou návazností na logistická centra i v dalších lokalitách – tam, kde je to ekonomicky odůvodnitelné;*
- *podpořit vybavení terminálů progresivními technologiemi překládky s cílem napojit ČR na pravidelnou síť intermodálních linek v Evropě;*
- *umožnit financování terminálů multimodální nákladní dopravy s možným vlastnictvím SŽDC (Správa železniční dopravní cesty);*
- *podpořit kraje a obce při výstavbě multimodálních terminálů pro osobní dopravu, včetně jejich vybavení informačními a odbavovacími systémy“ (Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050, 2013 s. 54).*

Nadnárodní logistické centrum Gorzyczki–Věřňovice, TILC, by poskytovalo logistické služby pro široký okruh podnikatelských subjektů, koncentrovaných v průmyslových zónách.

Na české straně dosud projeví zájem: Vítkovice (www.vitkovice.cz), Nosreti Specialtransport (www.nosreti.cz), České dráhy (www.ceskedrahy.cz), AWT (www.awt.eu), cestovní kancelář GEOVITA, (<http://www.geovita.cz>).

Věřím, že začlenění do logistického centra představuje pro středně velké podniky příležitost, jak dosáhnout nové tržní požadavky.

Umístěním logistického centra u terminálů kombinované dopravy lze zajistit zvýšení výkonů železniční a vodní dopravy na přepravním trhu.

Logistické centrum efektivním řízením logistických činností napomáhá snižování zatížení dopravní infrastruktury. Přeprava se přesunuje na dopravní prostředky příznivější pro životní prostředí. Logistická centra mezi sebou kooperují.

Koncepce veřejných logistických center v ČR v kontextu posílení významu multimodální nákladní dopravy navrhla variantu s pěti logistickými centry: Plzeň, Praha, Pardubice, Brno a Ostrava.

Koncepci vypracovalo Centrum dopravního výzkumu Praha, zadavatelem bylo Ministerstvo dopravy. V ČR jsou zatím v provozu pouze privátní logistická centra. Dle mého názoru je potřeba přistoupit k řešení veřejných logistických center, která poskytnou služby pro široký okruh podnikatelských subjektů, ideálně koncentrovaných v nově budovaných průmyslových zónách (CEMPÍREK, Václav. Logistická centra. Dopravní noviny, 2007).

1.2 Významné prvky logistiky v současné době

Logistika, jako obor, vznikla z historických potřeb národů, armád i podniků. Od konce druhé světové války se logistika přesunula z vojenské sféry do sféry hospodářské a začala se implementovat v podnicích. Nejdříve se pozornost soustřeďovala na distribuci, obchod a marketing. Situace na trzích však vedla k nadměrnému zvyšování zásob.

Poprvé se začaly využívat celkové náklady k posouzení efektivity procesu v podnicích. V sedmdesátých letech byl objeven synergický efekt logistiky a začalo docházet k optimalizaci a sladování všech procesů. V devadesátých letech se logistika stala nástrojem konkurenčního boje.

Došlo k integraci obchodu, dodavatelů a distribuce do logistických řetězců. Začal se prosazovat koncept „Supply Chain Management“. V dnešní době je trendem optimalizace integrovaných logistických systémů, využívání nejmodernějších komunikačních a informačních technologií. Mimoto vznikají sítě logistických partnerů. Logistici se snaží o minimalizaci logistických nákladů. Ta však nesmí negativně ovlivnit kvalitu služeb a spokojenost *zákazníka* (BAZALA, Jaroslav. Kde se vzala logistika anebo historie logistiky. Logistická akademie, 2013).

Nyní se do logistiky dostaly nové parametry, jako například ohled k životnímu prostředí, společenská zodpovědnost a také způsob a úroveň s jakými jednáme se zákazníky a partnery.

Logistiku druhé dekády 21. století charakterizují tyto trendy:

- **spolehlivost** – Logistika je článkem v řetězci služeb a toků zboží. Na dobré logistice často závisí dobré jméno a konkurenceschopnost dalších článků (výrobce, distributora). Z měření a neustálého vyhodnocování tzv. „service level“ se stala nejen logistická nutnost, ale i jeden z atributů dobré logistiky;
- **rychlost** – Rychlost v logistice neznamena především to, za jak dlouho jsme schopni dodat, přepravit nebo přeložit zboží.

Důležitým faktorem je také to, jak rychle dokážeme v odpovědích na požadavky, změny nebo novinky reagovat a jak rychle se umíme manažerský rozhodnout;

- **proaktivita** – Jelikož dnes neřešíme pouze zakázky standardizovaného typu, musí být logistické myšlení a schopnosti podniků nejen ekonomické, ale i pružné;
- **inovace** – Pro logistiky se novinky staly běžnou praxí. Jejich sledování a vyhodnocování je existenční otázkou firmy. Tudíž musí být implementace a inovace kvalifikovaně a pečlivě uvážené. To nám však nesmí zabránit tomu, abychom „nebyli vyřazeni ze hry“;
- **šetrnost** – I když cena je stále významným faktorem služby, již dávno přestala být jediným rozhodujícím výběrovým faktorem. Šetrnost znamená uvážené investice a neplýtvání náklady. Cena na úkor kvality je dávno překonaným mýtem. (BAZALA, Jaroslav. 5 trendů moderní logistiky. Logistická akademie, 2017).

Logistika je v dnešní době bezesporu strategickým faktorem konkurenceschopnosti firmy, proto se logistici vybírají čím dál pečlivěji. Logistikovi dnešní doby nestačí jen technické a ekonomické vzdělání a zkušenosti. Důležité je, aby logistik byl asertivní, měl nadhled, a současně smysl pro detail. V neposlední řadě by měl používat tzv. selský rozum. Pokud má tyto předpoklady, bude ho práce v logistice nejenom bavit a naplňovat ale bude i ideálním kandidátem pro mnohé firmy.

2 Koncepce TILC – nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice

Když jsem se v roce 2017 dověděl o tom, že v Moravskoslezském kraji (MSK) má vzniknout největší logistické centrum ve střední Evropě, vzbudilo to můj zájem. Již po prostudování několika materiálů mi bylo zřejmé, že **výstavba nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice, TILC, má celoevropský význam**. Zjistil jsem, že projekt výstavby TILC je již od roku 1998 projednáván po obou stranách česko–polského pohraničí, a to nejen na regionální, ale i vládní a mezinárodní úrovni. Měl jsem jasnou vizi pro téma své diplomové práce a jsem velmi rád, že můj záměr podpořil prof. Ing. Vladimír Strakoš, DrSc. a stal se vedoucím mé diplomové práce.

Jsem přesvědčen o tom, že nadnárodní logistické centrum Gorzyczki – Věřňovice významným způsobem podpoří hospodářský rozvoj regionu, vytvoří podmínky pro vznik nového centra výroby a obchodu, včetně vzniku nových pracovních míst. Nemám pochyb o tom, že **projekt přispěje k restrukturalizaci postižených krajů, a to jak na naší, tak i na polské straně**, jelikož má Polsko s útlumem těžby stejné problémy jako my a potřebuje naléhavé a komplexní řešení v daném regionu.

Jedinečné spojení čtyř druhů dopravy – silniční, železniční, letecké a vodní, které lokalizace TILC umožňuje, zcela jistě podpoří kvalitnější a rychlejší spojení do ostatních evropských oblastí. Stejně tak má projekt obrovský potenciál zlepšit dostupnost ke světovým trhům. Jsem přesvědčen, že **díky přemístění přepravy na dopravní prostředky příznivější pro životní prostředí se sníží zatížení dopravní infrastruktury, které se již stává neúnosným** (viz Příloha A).

Setkal jsem se s argumentací, že nová logistická centra mají vznikat pouze na bromfieldech. Tato argumentace dle mého názoru dnes již neobstojí. Příkladem může být nová výstavba při rychlostní komunikaci na trase Ostrava – Frýdek–Místek, nebo novostavba po pravé straně u Nového pole při výjezdu z Karviné na Dětmárovice.

V době, kdy jsem shromažďoval materiály o projektu nadnárodního logistického centra Gorzyczki–Věřňovice jsem netušil, že tento projekt bude mít návaznost na tak obrovský investiční záměr, jako je Nová hedvábná stezka.

Netušil jsem rovněž jak dlouhou historii má připravovaný vodní koridor Dunaj–Odra–Labe (D–O–L), jehož Oderská vodní cesta by byla jednou z částí. Vím, že odevzdáním diplomové práce pro mě zájem o toto téma nekončí.

2.1 Moravskoslezský kraj nesmí zůstat „na okraji“

Moravskoslezský kraj je jednou z nejvíce průmyslových aglomerací, kde je obrovské znečištění ovzduší, koncentrace těžkého průmyslu a velká nezaměstnanost, kterou uzavírání dolů ještě prohlubuje. Za posledních 10 let se odstěhovalo z MSK více než 37 tisíc lidí, což je nejvíce ze všech krajů v ČR (Stop odlivu pracovníků z Moravskoslezského kraje. Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje, 2017). V současnosti tento stav začíná ohrožovat restrukturalizaci a rozvoj regionu. S útlumem těžby se počítalo již od 90. let, avšak žádná vláda nepředložila dosud strategickou úvahu, jak postupovat v restrukturalizaci na severní Moravě. Tato aglomerace má přitom výhodnou strategickou polohu v tzv. „trojmezí“: ČR, Polsko, Slovensko.

Koncepční řešení by se mělo zabývat sociálními problémy spojenými s útlumem, např. hledání nového uplatnění propuštěných horníků, nastavení školského systému a podporou vzdělanosti obyvatel. Pokud bychom hledali dobré příklady ze zahraničí, můžeme se inspirovat např. v Severním Porýní – Vestválsku, kde v hornictví v roce 2007 pracovalo 30 000 lidí a v roce 2018, kdy je plánováno definitivní ukončení těžby, bude toto odvětví zaměstnávat 2 400 pracovníků. Obnovu území po důlní činnosti financují v Německu veřejné zdroje a rezervy, které musí těžební firmy na tuto činnost ze zákona vytvářet. V ČR se z povinně vytvářených finančních rezerv těžební společnosti financují sanace a rekultivace dolování poškozených území. Těžební společnosti nemusí však povinně vytvářet rezervy na technickou likvidaci dolů a na sociální program pro propuštěné horníky (PELIKÁNOVÁ, Karin. Průmyslová krajina: Karvinsko při řešení útlumu těžby potřebuje pomoc kraje a státu i jasnou koncepci. Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje, 2016).

Vyrovnaní ekonomické úrovně krajů je cílem **Strategie hospodářské restrukturalizace Ústeckého, Moravskoslezského a Karlovarského kraje**, které patří k nejvíce postiženým regionům ČR.

Akční plán Strategie hospodářské restrukturalizace znevýhodněných regionů, který připravil úřad vládního zmocněnce doc. Ing. Jiřího Cienčialy CSc. spolu s ministerstvem pro místní rozvoj a ministerstvem průmyslu a obchodu, schválila vláda v červenci 2017.

Schválená opatření v rámci tzv. **projektu RE:START** pomohou krajům nastartovat hospodářské i sociální změny po útlumu tradičních průmyslových oborů. Mimoto si tento projekt klade za cíl zastavit odliv obyvatel.

Během přípravy prošly návrhy projektu širokou regionální diskusí s úřady, vládními institucemi, firmami, neziskovými organizacemi i universitami. Na realizaci jednotlivých opatření stát vyčlení do roku 2030 zhruba 42 mld. Kč (BARTOŠ, Pavel. RESTART – neopakovatelná příležitost pro náš kraj. Regionální podnikatelský zpravodaj, 2017).

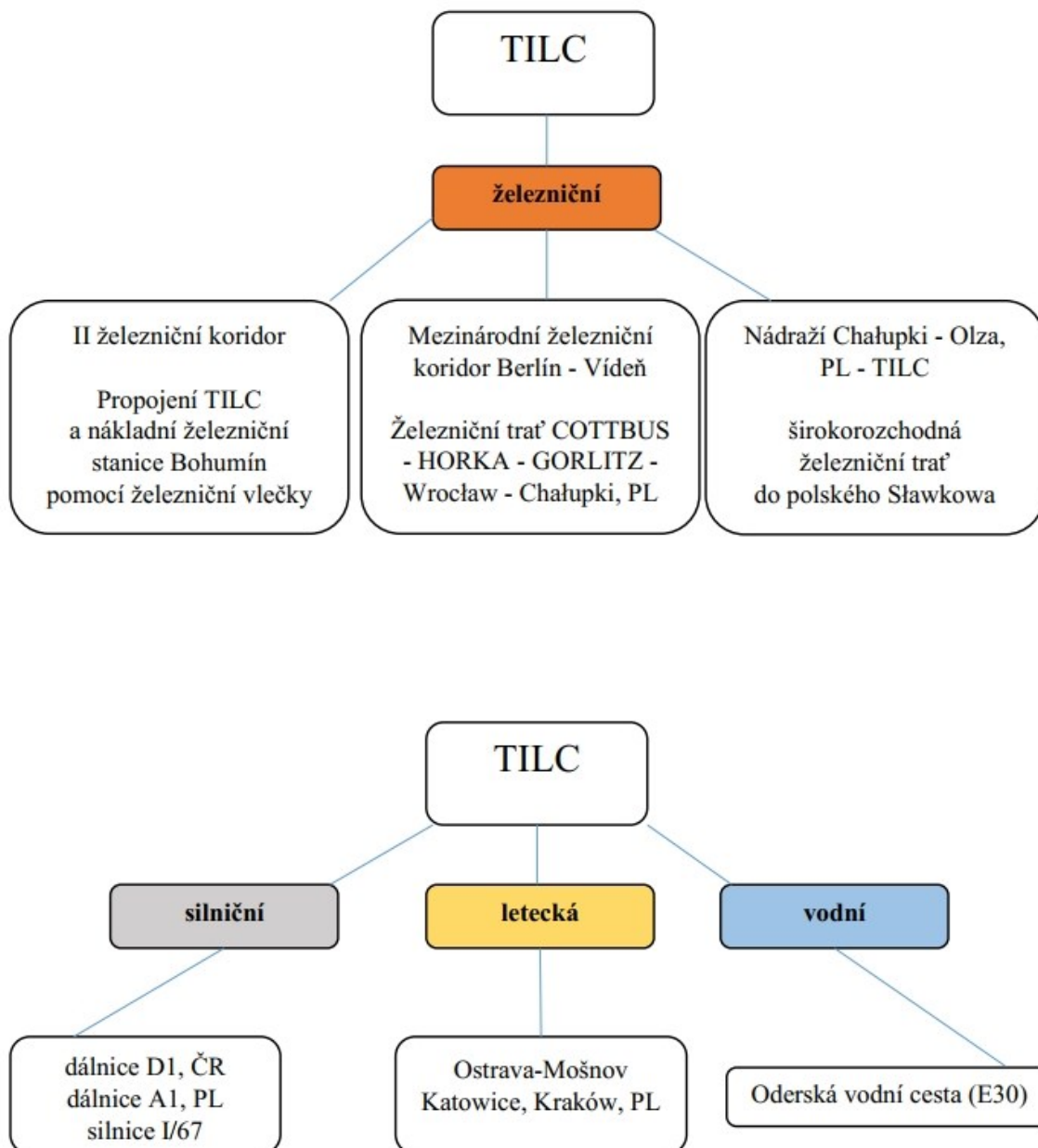
Trh práce v ČR zatím neumí reagovat na potřeby nastupující mladé generace. 80 % trhu práce je nastaveno na generaci čtyřicátníků a starších, kteří vyznávají spíše jistotu a bezpečí. Mladší generace má však jiný žebříček hodnot. Mladí lidé chtějí zmodernizovat zažité praktiky, jsou flexibilní a schopni změnit zaměstnání i celkové zaměření jejich kariéry několikrát za život. Mimoto mají výbornou znalost moderních technologií. Chtějí, aby pro ně práce byla smysluplná, bavila je a naplňovala. Mladí podnikatelé vidí budoucnost ve vytváření partnerských sítí, kde nejde jen o business, ale také o mezilidské vztahy. Je nutné systematicky podpořit technické vzdělávání a další obory ve spolupráci se zaměstnavateli s ohledem na jejich využitelnost v praxi. Je potřeba budovat vztah obyvatel, firem i podniků k lokalitě a místu, kde žijí a podnikají (PELIKÁNOVÁ, Karin. IFO 2016: Trh práce zatím neumí reagovat na potřeby nastupující mladé generace. Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje, 2016).

2.2 Lokalizace nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice, Trans International Logistics Center, TILC

Tato lokalizace je výjimečná tím, že nabízí možnost propojit čtyři druhy dopravy (silniční, železniční, leteckou a vodní) v jednom prostoru. Nutno podotknout, že tuto možnost má jen několik míst v Evropě.

TILC umožňuje rozvoj přeshraniční dopravní infrastruktury (TOBOLA, Josef a Petr FORMAN. Logistické centrum a Přístav Ostrava – Bohumín a související průmyslová zóna – česká část TILC. Nadnárodní logistické centrum Věřňovice–Gorzyczki. Spolek Posejdon, 2016).

Schéma 2.1 Návaznost nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice na infrastrukturu



Zdroj: vlastní zpracování

2.2.1 Pozemky pro TILC

Na obou stranách česko–polské hranice je k dispozici potenciál přibližně 200 ha území (1. etapa), v případě expanze v budoucnu dalších 2 x 200 ha. V Česku je k dispozici 100 ha pro přístav a logistické centrum v katastrálním území Skřečůň.

V Polsku je to 185 ha území pro přístav na území obce Gorzyce. Na polské straně se v obci Gorzyce, okrese Wodzisław a Slezském vojvodství provádějí změny územního plánu (TOBOLA, Josef a Petr FORMAN. Logistické centrum a Přístav Ostrava–Bohumín a související průmyslová zóna – česká část TILC. Nadnárodní logistické centrum Věřňovice–Gorzyczki, 2016).

2.2.2 Aglomerace – ve kterých se TILC nachází

Předpokládá se, že nadnárodní projekt TILC bude mít dopad až na 6,5 mil. obyvatel (Ostravsku aglomeraci v ČR, Subregion Zachodni v polsku – wojewódstwo Śląskie, Opolskie a na Západoslovenskou aglomeraci Žilinského kraje).

Evropský statistický úřad EUROSTAT definoval pojem Larger Urban Zones (LUZ). V rámci návrhu Integrované teritoriální investice (ITI) je vymezení LUZ Ostrava okresy Ostrava – město, Karviná, Frýdek–Místek, Opava a Nový Jičín považováno za území **vymezení Ostravské aglomerace**. Rozvoji aglomerace v minulosti prospělo napojení na železniční síť, v současné době dobudování dálnice D1. V aglomeraci se protínají dvě rozvojové osy – hlavní osa je severojižní, která pokračuje směrem do polských Katowic a vedlejší rozvojová osa Opava – Ostrava – Třinec, jejíž význam roste. Tyto osy vytváří tzv. Slezský kříž (viz Příloha B), který se projevuje v dopravní infrastruktuře (Vymezení Ostravské aglomerace. Socioekonomický atlas Ostravy, 2011).

Dle údajů k 31. 12. 2014 je Ostravská aglomerace přibližně 50. největší metropolitní oblastí v Evropě. Skládá se z 233 obcí a žije zde 1,127 mil. obyvatel. Svou rozlohou zaujímá 71 % území MSK a soustřeďuje 92 % obyvatel kraje. Hustota zalidnění aglomerace dosahuje 290 obyvatel na km².

Ostravská aglomerace se týká 5 statutárních měst MSK. Jsou to Ostrava, Opava, Havířov, Frýdek–Místek a Karviná (ITI ostravské aglomerace Integrovaná teritoriální investice Investiční plán pro udržitelný rozvoj měst v území ostravské aglomerace na období 2014–2020, 2016, s. 259).

Rád bych se zde podrobněji věnoval dlouhodobě nadprůměrné míře nezaměstnanosti v Ostravské aglomeraci. Míra nezaměstnanosti je dlouhodobě vyšší, než je průměr v ČR a kopíruje míru nezaměstnanosti celého MSK. Ke dni 28. února 2018 byl podíl nezaměstnaných osob v MSK 5,6 %. Na úřadech práce bylo v evidenci 48 512 uchazečů o zaměstnání a úřady práce nabízely 14 708 pracovních míst.

Jsem přesvědčen, že nadnárodní logistické centrum Gorzyczki–Věřňovice, TILC, je obrovskou příležitostí, jak tento nepříznivý trend zvrátit.

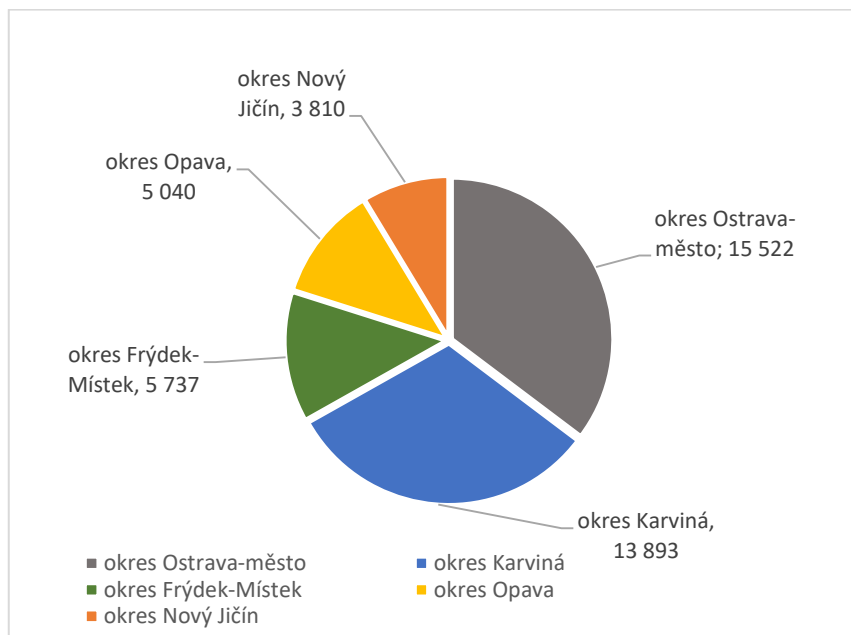
Při studování materiálu jsem došel k závěru, že míra nezaměstnanosti souvisí hlavně s koncentrací těžkého průmyslu v oblasti hutnictví, těžkého strojírenství a hornictví, jelikož právě tyto oblasti procházejí obtížným vývojem a restrukturalizací.

Dominuje zde několik velkých zaměstnavatelů, kteří se až 20 % podílejí na celkové zaměstnanosti. Jsou to: společnost OKD, a.s.; Evraz Vítkovice Steel, a.s.; ArcelorMittal, a.s.; a Třinecké železářny, a.s. Nutno dodat, že v Ostravské aglomeraci je nedostatek atraktivních pracovních příležitostí a to i přesto, že do aglomerace přicházejí noví investoři.

Nesoulad mezi poptávkou a nabídkou na trhu práce se projevuje zejména v oblasti technických a přírodovědných oborů, kde jsou volná pracovní místa, ale chybí dostatek kvalifikovaných absolventů.

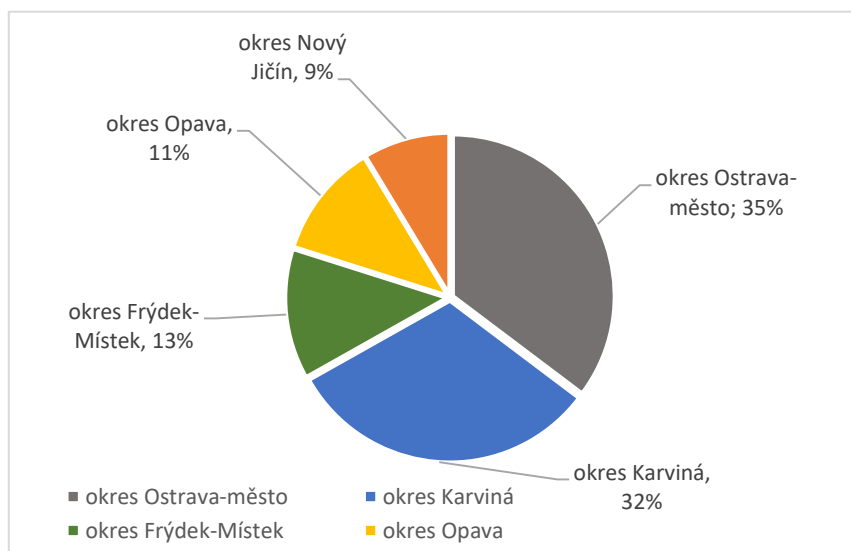
Po důkladné analýze nejnovějších dat Úřadu práce ČR, Krajské pobočky v Ostravě, jsem vypracoval výsečové grafy, které poukazují na to, jaká byla v Ostravské aglomeraci nezaměstnanost k 28. 02. 2018 (Podíl nezaměstnaných osob v krajích k 28. 2. 2018. Český statistický úřad, 2018) Z dat Úřadu práce je zřejmé, že v celé Ostravské aglomeraci bylo 44 002 uchazečů o zaměstnání, ke dni 28. února 2018. Z dat Úřadu práce je zřejmé, že v celé Ostravské aglomeraci bylo 13 454 volných pracovních míst, ke dni 28. února 2018.

Graf 2.1 Počet uchazečů o zaměstnání v evidenci úřadu práce v jednotlivých okresech Ostravské aglomerace



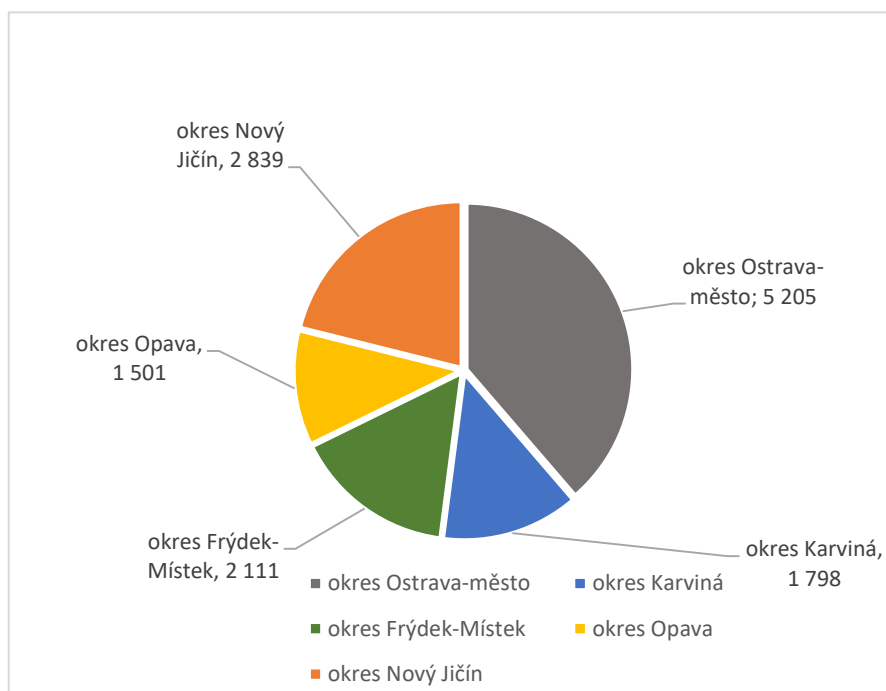
Zdroj: vlastní zpracování

Graf 2.2 Uchazeči o zaměstnání v evidenci úřadu práce v jednotlivých okresech Ostravské aglomerace (vyjádřeno v procentech)



Zdroj: vlastní zpracování

Graf 2.3 Počet volných pracovních míst evidovaných na úřadech práce

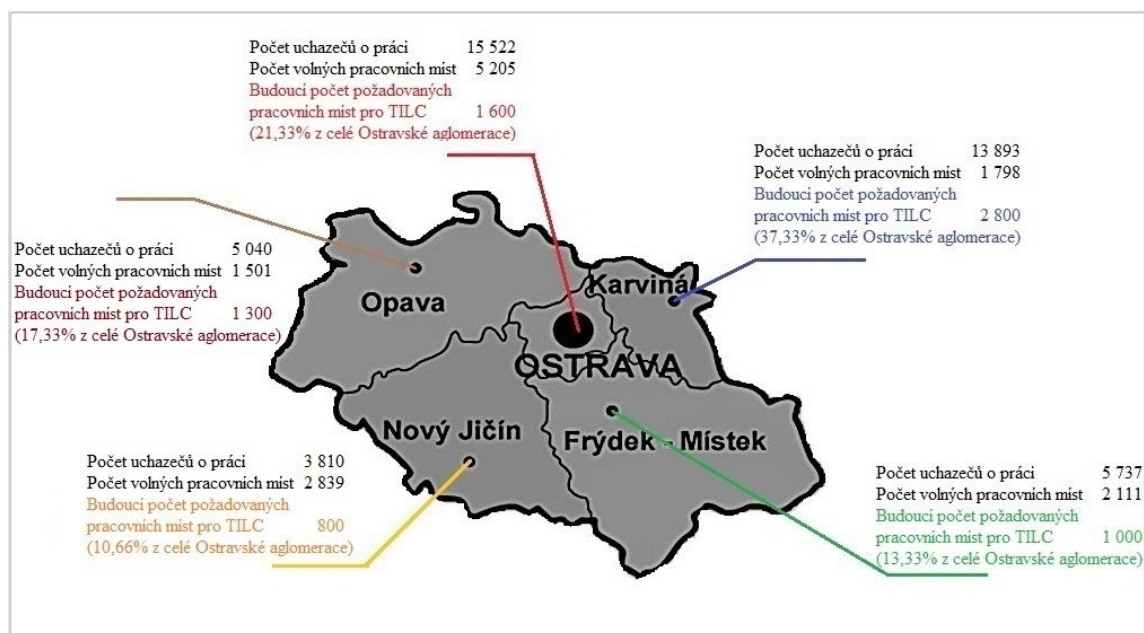


Zdroj: vlastní zpracování

Díky nadnárodnímu logistickému centru Gorzyczki – Věřňovice, TILC vznikne nových 15 000 pracovních míst. Ve výpočtech jsem vycházel z předpokladu, že oba státy – ČR a PL, se na zaměstnanosti budou podílet stejným dílem.

Pro Ostravskou aglomeraci by to tedy znamenalo nabídku 7500 nových pracovních míst. Tato data, dle mého názoru, poukazují na posun ke stabilizaci situace v regionu, týkající se problému nezaměstnanosti.

Schéma 2.2 TILC a možné řešení nezaměstnanosti v Ostravské aglomeraci



Zdroj: vlastní zpracování

Druhou aglomerací, na kterou bude mít výstavba nadnárodního logistického centra Gorzyczki–Věřnovice dopad je **aglomerace „Subregion Zachodni“ v Polsku**. Tato aglomerace se nachází v jihozápadní části slezského vojvodství. Rozkládá se na území 1354 km² a žije v ní téměř 641 tis. obyvatel. Centrum aglomerace se nachází v městě Rybnik, 50 km od Katowic – hlavního města Slezského vojvodství, 120 km od Krakova a 25 km od hraničního přechodu Chałupki – Bohumín. Aglomerace je vymezena okresy raciborski, rybnicki, wodzisławski.

Její součástí jsou města: Jastrzębie Zdrój, Rybnik, Żory a obce Czerwionka Leszczyny, Gaszowice, Gorzyce, Godów, Jejkowice, Kornowac, Krzanowice, Krzyżanowice, Kuźnia Raciborska, Lubomia, Lyski, Marklowice, Mszana, Nędza, Pietrowice Wielkie, Pszów, Racibórz, Radlin, Rudnik, Rydułtowy, Świerklany, a Wodzisław Śląski. Aglomeraci prochází dálnice A1, má přístup k dálnici A4 a k nádrží Racibórz na Odře.

Součástí aglomerace jsou 2 euroregiony – Euroregion „Silesia“ (se sídly Racibórz a Opava) a Euroregion „Śląsk Cieszyński“ (se sídly v Cieszynie a Českém Těšíně) (Czym jest RIT?. Subregion Zachodni Województwa Śląskiego, 2015).

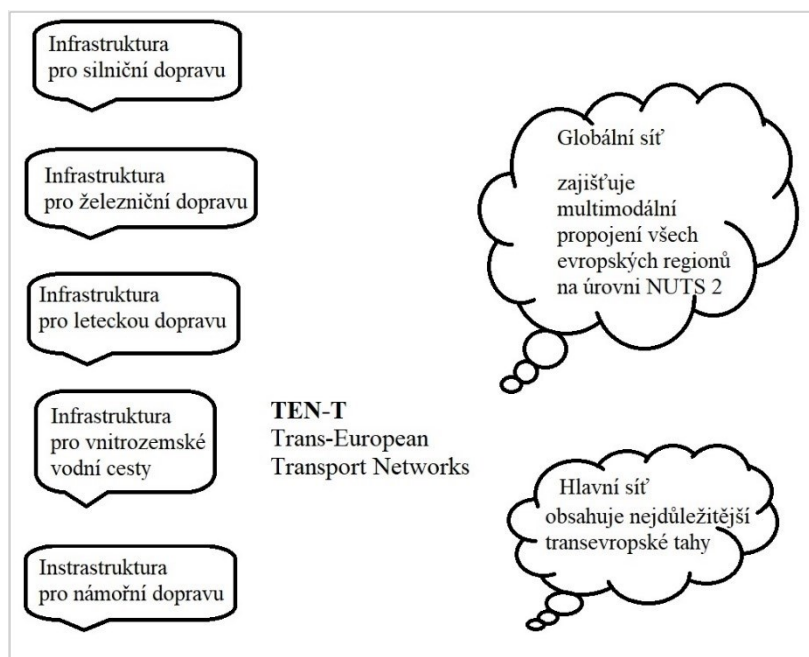
2.2.3 Napojení TILC na koridory a dopravní sítě TEN–T

Při hledání vhodné lokality nestačí vzít v úvahu jen místa, kde je vysoká hustota zalidnění nebo průmyslové komplexy. Musíme brát v potaz i hornatý reliéf ČR. „*Koridor dopravy je vyčleněný trojrozměrný objekt v prostoru, který spojuje dva od sebe oddělené body, místa, oblasti, regiony nebo jsou to řešení uvnitř státu neb mimo stát za účelem realizace dopravy. Jedná se o vyčlenění prostoru pro budoucnost*“ (HLAVOŇ a kol., 2010, s. 123).

Nadnárodní logistické centrum Gorzyczki – Věřňovice, TILC, umožní spojení dvou států Vyšehradské čtyřky, ČR a Polska. **Územím MSK vedou trasy dvou významných dopravních koridorů hlavní transevropské sítě TEN–T** (viz Příloha C). V severojižním směru je to Baltsko–Jadranský koridor, který pomocí silničních a železničních os spojuje přístavy Baltského moře s Jaderským mořem. Ten z oblastí na jihu Polska – Horní Slezsko, přes území MSK pokračuje směrem na Vídeň a Bratislavu, přes východní oblasti Alp a severní Itálii. V jižní části kraje je veden Rýnsko–Dunajský koridor, jenž zajišťuje spojení centrální oblasti EU v okolí Štrasburku a Frankfurtu nad Mohanem s Černým mořem. Významná větev tohoto koridoru vede přes Prahu, Žilinu až na ukrajinskou hranici.

- Baltsko–Jadranský koridor;
 - Katowice – Ostrava – Brno – Wien;
 - Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava;
 - Katowice – Žilina – Bratislava – Wien;
- Rýnsko–Dunajský koridor;
 - München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – UA border.

Schéma 2.3 TEN-T



Zdroj: vlastní zpracování

2.3 Inspirace pro TILC ze zahraničí

Inspirací a vzorem pro TILC je Logistické centrum a přístav Norimberk, kde v areálu o rozloze 388 ha působilo v roce 2012 celkem 260 firem zaměstnávajících 5500 pracovníků (Nürnberg, Containerterminal. Gvz–hafen, 2017). V aglomeraci s 3,5 mil. obyvatel se počítá z návaznosti až na 15 tis. lidí. Pro porovnání – TILC se nachází v centru 6,5 milionové průmyslové aglomerace (území o poloměru asi 100 km od lokality Gorzyczki–Věřňovice). Lze zde očekávat vytvoření obdobného množství nových pracovních míst, s potenciálem nárůstu na 10 tis. s rozšířením činností až na 15 tis.

Na pracovních jednáních v logistickém centru v Norimberku, po prezentaci záměru TILC, firmy FEDOX, PPL a DHL deklarovaly účast v nadnárodním logistickém centru Gorzyczki – Věřňovice, a to včetně kapitálové účasti.

Dalším příkladem pro projekt TILC může být dopravní a logistické centrum Sachsenland v Drážďanech (Sachsenland Transport & Logistik GmbH Dresden. Sachsenland Transport & Logistik GmbH, 2017).

2.4 Podpora projektu TILC

Od roku 1998 je projekt výstavby TILC projednáván na české i polské straně, a to na obecní, regionální, vládní i mezinárodní úrovni. Tento projekt byl již mnohokrát prezentován na konferencích z účasti veřejného a soukromého sektoru. O realizaci projektu projeví zájem investoři a veřejná sféra.

Projekt TILC byl již součástí Memoranda účastníků debaty a výstavy Budoucnost vnitrozemních vodních cest v EU, které bylo podepsáno dne 26. 2. 2014 v sídle Evropského parlamentu ve Štrasburku prezidentem Milošem Zemanem a řadou významných politiků, např. Jerzym Buzkem, bývalým premiérem a předsedou Evropského parlamentu (TOBOLA, Josef a Petr FORMAN. Logistické centrum a Přístav Ostrava–Bohumín a související průmyslová zóna – česká část TILC. Nadnárodní logistické centrum Věřňovice–Gorzyczki. Spolek Posejdon, 2016).

2.4.1 Podpora TILC na české straně

Na české straně projekt připravuje hlavně společnost Trans International Logistic Centrum Sp. z o.o. a Inovace v dopravě, z.s.p.o., která jako budoucí partner česko–polské spolupráce bude moci využít dotační programy EU (Kontakty. Inovace v dopravě, 2018). Národní klastrová asociace pracuje s definicí stanovenou Michaellem Porterem, který definuje klastr jako *„geograficky blízké seskupení vzájemně provázaných firem, specializovaných dodavatelů, poskytovatelů služeb a souvisejících institucí v konkrétním oboru i firem v příbuzných oborech, které spolu soutěží, ale také spolupracují, mají společné znaky a také se doplňují“*. (PORTER, 1990)

Projekt TILC se připravuje ve spolupráci s Moravskoslezským krajem, statutárním městem Ostrava, Vysokou školou podnikání v Ostravě, Hospodářskou komorou ČR, Českým plavebním vodocestným sdružením a Sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje. Garantem tohoto projektu je vládní zmocněnec pro Moravskoslezský kraj doc. Ing. Jiří Cienciala, CSc.

(TOBOLA, Josef a Petr FORMAN. Logistické centrum a Přístav Ostrava–Bohumín a související průmyslová zóna – česká část TILC. Nadnárodní logistické centrum Věrnovice – Gorzyczki. Spolek Posejdon, 2016).

Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje, z.s (The Union for the Development of the Moravian Silesian Region) působí v MSK od roku 1990.

V současnosti sdružuje 133 členů a je největším zájmovým uskupením v regionu (průmyslové, stavební a obchodní podniky, distribuční společnosti a další podnikatelské subjekty, oborové klastry, města a obce, vysoké a střední školy, projektové a poradenské organizace, zdravotnické organizace a pojišťovny, personální, vzdělávací a rozvojové agentury).

Dlouhodobě prosazuje zájmy svých členů v souladu s rozvojovou strategií Moravskoslezského kraje. Podporuje vnitro-regionální diskusi (BARTOŠ, Pavel. RESTART – neopakovatelná příležitost pro náš kraj. Regionální podnikatelský zpravodaj, 2017). 12. dubna 2016 bylo podepsáno Memorandum o spolupráci mezi MSK, Krajskou hospodářskou komorou MSK a Sdružením pro rozvoj MSK.

2.4.2 Podpora TILC na polské straně

Na polské straně je Národním inovačním klastrem podniků velmi aktivním způsobem prezentován program s názvem **POLSKA 3.0**, jehož součástí je i projekt TILC. Program POLSKA 3.0 je největším infrastrukturálním nadnárodním projektem v Evropě. Tento program nabízí řešení pro multimodální dopravu – spojení dopravní infrastruktury, vodních cest a železnice a usiluje o napojení TILC na Novou hedvábnou stezku. Tvoří ho klastry.

Projekt výstavby TILC má řadu podpůrných stanovisek od vládních i regionálních orgánů. Byl oceněn v rámci programu POLSKA 3.0 na setkání Evropské komise s Německou vládou v inovativním řešení klíčových projektů v multimodální dopravě nových koridorů transevropské dopravní sítě.

8. 12. 2015 vzniklo v Polsku ministerstvo námořního hospodářství a vnitrozemské plavby (Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, MG MiŻŚ)

(Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, 2018). V současné době v jeho čele stojí ministr Marek Gróbarczyk a viceministr Jerzy Materna. Polská strana již předložila následující projekty: výstavba Slezského průplavu, přeshraniční úsek Odry Kožle – Ostrava, výstavba plavebního stupně na řece Wisła u Włocławku. 14. 12. 2017 obdržel pan Henryk Mercik (Urząd Marszałkowski w Katowicach) dopis, ve kterém je informován o záměru výstavby a koncepci Nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice. Zdůrazněn je fakt, že obec Gorzyce požádala jménem MG MiŻŚ o jeho začlenění do hlavních investic Polské republiky.

2.5 Financování projektu TILC

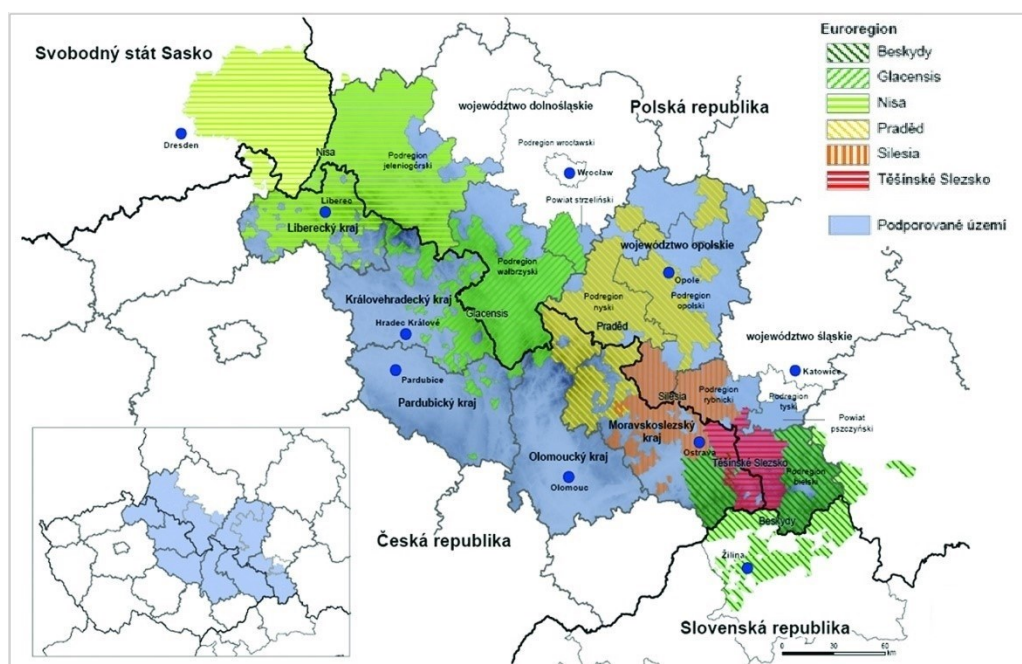
Společně musí oba státy, Česká republika i Polsko, zvolit vhodný dotační program na spolufinancování studií a projektových dokumentací nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice.

Nejvhodnějším se jeví program přeshraniční spolupráce **INTERREG V–A Česká republika–Polsko**, ze kterého lze získat dotaci až 85 % z EU + 5 % ČR, z uznatelných nákladů projektu ve výši 5 mil. Kč (Program INTERREG V–A Česká republika – Polsko. Euroregion Silesia, 2013).

Samostatnou oblastí podpory v rámci Prioritní osy III Operačního programu přeshraniční spolupráce ČR – Polsko 2014–2020 je **Fond mikroprojektů Euroregionu Silesia** (Fond mikroprojektů v období 2014 – 2020, 2016).

Na financování multimodálních logistických center pamatuje také připravovaný **Operační program Doprava 2** a to v investiční prioritě č. 3. Jedním z cílů je snaha o zapojení železniční a vodní dopravy do kombinovaných přepravních řetězců. To vše bude mít zajisté kladný vliv na životní prostředí (Operační program Doprava 2014–2020, 2015).

Obr. 2.1 Program INTERREG V–A Česká republika – Polsko



Zdroj: http://www.euroregion-silesia.cz/photo/programy_eu/programy_eu_logo_cil2_mapa_small.jpg

2.6 Příprava projektu TILC

Rád bych vysvětlil, jaká je koncepce nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice, které bude ve své době největším logistickým centrem ve střední Evropě. V kontextu strategického řízení označuje pojem **koncepce** strukturované vytýčení celkového směřování v dané oblasti. Obsahuje základní východiska projektu (Definice a význam koncepce. Význam slova).

2.6.1 Příprava projektu TILC – do roku 2018

Předběžná studie proveditelnosti „Mezinárodní logistické centrum Gorzyczki – Věřňovice a průmyslová zóna Dolní Lutyně“ byla zpracována již v listopadu roku 2013. Zadavatelem zpracování předběžné studie proveditelnosti byl Trans International Logistic Centrum Sp. z o.o. Zpracovatelem, Vysoká škola podnikání ve Slezské Ostravě. Cílem bylo vytvoření kompaktního dokumentu, rámcově hodnotícího záměr vytvoření tohoto logistického centra.

Přeshraniční nadnárodní logisticko–podnikatelský areál má využít nejen své polohy na pomezí Polské republiky a České republiky, ale zejména jedinečné křížení významných silničních a železničních dopravních sítí s výhledem na napojení i na síť vodních dopravních cest v rámci plánovaného vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe. Jednalo by se tedy nejen o mezinárodní, ale i transkontinentální propojení. To by pomohlo řešit ekonomické a sociální problémy na české i polské straně.

Předběžná studie proveditelnosti (**Pre–Feasibility Study**) je mezistupněm mezi zásadním rozhodovacím dokumentem (**Feasibility Study**) a studií příležitosti (**Opportunity Study**). Strukturou uvedených informací se v podstatě neliší od studie proveditelnosti. Rozdíl spočívá v podrobnosti a přesnosti zpracování. Obsahem studie je téma strategie projektu, technické a technologické řešení, marketingové pojetí, lokalizace a velikost (kapacita) projektovaného provozu. Dále pak personální a organizační uspořádání se stručným harmonogramem realizace.

Dále je třeba vyhodnotit dopad projektu na životní prostředí. Ten je významný z hlediska smysluplnosti projektu a ovlivňuje jeho hodnocení zejména v jeho celkovém socioekonomickém dopadu. Dopad projektu na životní prostředí ovlivňuje přímo i samotnou realizovatelnost a udržitelnost investice.

V této studii je potřeba odlišit investiční variantu od varianty nulové (situace, pokud bude či nebude projekt realizován). Takováto studie by měla pomoci zainteresovaným subjektům (investor, státní a místní správa, podnikatelské subjekty apod.) rozhodnout se, zda uvolní další finanční a jiné zdroje na opracování detailní studie proveditelnosti, či naopak. Všechna, tato často variantní řešení a její ekonomické dopady, jsou rozpracovány do podoby finančních toků.

26. května 2014 vydal Krajský úřad MSK, odbor životního prostředí, vyjádření k dokumentu „Mezinárodní logistické centrum Gorzyczki – Věřňovice a průmyslová zóna Dolní Lutyně, vč. říčního přístavu Ostrava – Bohumín“, a to na žádost Vysoké školy podnikání v Ostravě. Píše se v něm, že z pohledu případných limitů životního prostředí, zejména ve vztahu k možnému dotčení území soustavy Natura 2000, záměr přímo nekoliduje s žádným územím soustavy Natura 2000 (evropsky významnou lokalitou ani ptačí oblastí).

Obor územního plánování a stavebního úřadu na Krajském úřadu Moravskoslezského kraje obdržel **„Žádost o stanovisko ke zpracování lokalizační studie nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice a průmyslové zóny Dolní Lutyně.** Objednatelem studie bylo na české straně občanské sdružení Inovace v dopravě. Zpracování této studie bylo navrhováno realizovat zkušenými experty pro územní plánování dopravní infrastruktury z Katedry městského inženýrství při Vysoké škole báňské – Technické univerzity v Ostravě a profesními experty z oblasti logistika dopravy. Obsahem této studie bylo provést analýzu potřebných návrhů zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje v návaznosti na aktualizovanou potřebu technické dopravní infrastruktury TILC na české i polské straně v návaznosti na výstupy dokončené studie Dunaj–Odra–Labe. Návrh lokalizační studie naplňuje koncepci územního plánování a rozvoje dopravní infrastruktury v Moravskoslezském kraji, zejména podporu výstavby veřejných logistických center a výstavbu železniční vlečky v průmyslové zóně Dolní Lutyně. Ta by byla součástí TILC.

Občanské sdružení Inovace v dopravě, dnes Inovace v dopravě, z.s.p.o, bylo založeno 23. 6. 2009 s cílem přispívat k rozvoji bezpečné, moderní a efektivní dopravy. Spolek tvoří přední technické univerzity a významné české společnosti působící v oblasti dopravy nejen v ČR, ale i v zahraničí.

Sdružení podporuje vývoj a zavádění nových technologií do oblasti silniční dopravy tak, aby se zvýšila její bezpečnost a plynulost. Zajišťuje také optimální vazby na ostatní druhy dopravy v rámci rozvoje multimodální dopravy na území ČR, poskytuje konzultace zaměřené na oblast dopravy a prostřednictvím know –how svých členů provádí rychlé dopravní průzkumy.

V neposlední řadě se spolek věnuje přípravám studií a projektů dopravních řešení a provádí audit stávajícího systému dopravy a jejího řízení. Inovace v dopravě, z.s.p.o; úzce spolupracuje se samosprávami v otázce bezpečnosti silniční dopravy i v dalších oblastech úzce souvisejících s dopravou. Pořádá pravidelné odborné semináře a konference. Předsedou představenstva je Ing. Ivan Fencel Ph.D. (Kontakty. Inovace v dopravě, 2018).

8. prosince 2017 obdrželo Ředitelství vodních cest ČR „Žádost o stanovisko ke zpracování Lokalizační studie nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice“. Jejím obsahem bude prověření možnosti využití prostoru v Dolní Lutyni, Věřňovicích pro umístění přístavu navazujícího na plánované splavnění Odry v této části Ostravské aglomerace a další aktivity na území Polska. Tato varianta bude následně porovnána se Studií proveditelnosti vodního koridoru D–O–L, kterou zpracovalo Ministerstvo dopravy.

Co se týče financování studie, využila se dotace z programu přeshraniční spolupráce INTERREG V–A, ČR – Polsko. K žádosti o tuto dotaci bylo zapotřebí doložit stanovisko Ředitelství vodních cest a stanovisko Krajského úřadu, odboru územního plánování a strategie.

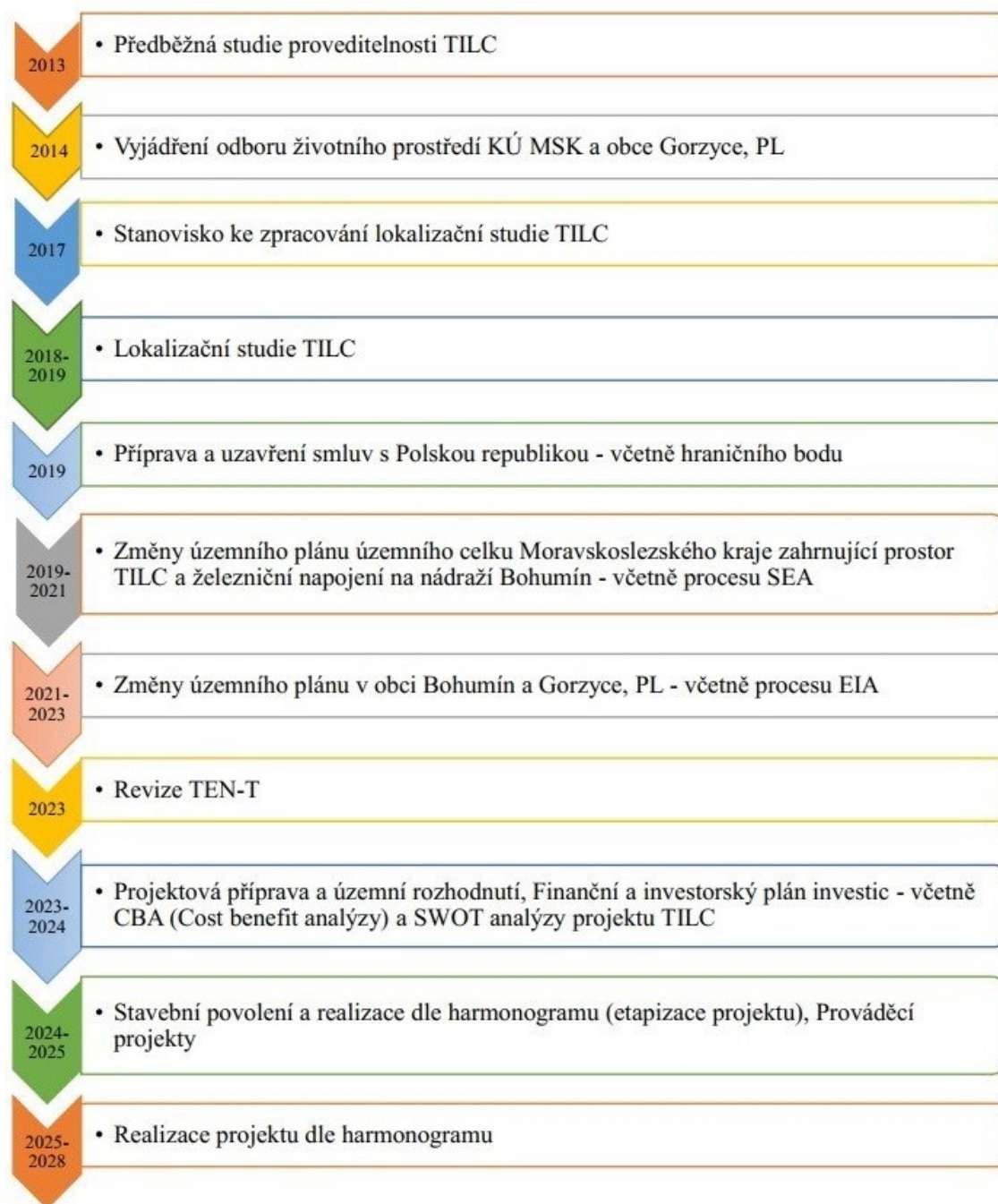
Ke konci roku 2017 byl pro českou stranu projektu navržen následující postup:

- rozhodnutí vlády o vzniku logistického centra TILC a veřejného přístavu Ostrava–Bohumín, včetně rozhodnutí o zpracování projektu financování z veřejných, evropských a soukromých prostředků;
- příprava a uzavření smluv s Polskou republikou, a to jak o zřízení nadnárodního logistického centra TILC, tak i o hraničním bodu dotyku Oderské vodní cesty;
- pozastavit privatizaci ploch průmyslové zóny Dolní Lutyně, která je ve vlastnictví PF ČR. Využít existující předkupní práva v tomto prostoru;
- provést změny územního plánu Bohumína zahrnující prostor nadnárodního logistického centra TILC a železničního napojení na nádraží Bohumín;
- zpracovat dokumentaci pro územní rozhodnutí a zahájit proces EIA (Environmental Impact Assessment), s ohledem na sousedství s územím NATURA 2000 – Heřmanský stav a Poolší, které jsou na české straně;
- zpracovat studii proveditelnosti, SWOT analýzu, rozpočet investičních nákladů a harmonogramu přípravy a realizace, etapizace projektu;
- zpracovat finální finanční a investorský plán jednotlivých investic, kde investorem bude stát s podporou EU, soukromý subjekt s podporou státu, nebo třeba Partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP, Public Private Partnerships). PPP je obecný pojem pro spolupráci veřejného a soukromého sektoru vzniklé za účelem využití zdrojů a schopností soukromého sektoru.

Jednotlivé varianty, jsou-li odborně a úspěšně aplikovány, zvyšují kvalitu i efektivnost veřejných služeb včetně výkonu státní správy. Urychlují realizaci významných infrastrukturních projektů s pozitivním dopadem na rozvoj ekonomiky. Rizika jsou rozdělena mezi zúčastněné strany tak, že každá z nich nese takové riziko, které dokáže nejlépe řídit. Typickými příklady realizace formou PPP jsou projekty v těchto oborech: dopravní infrastruktura, administrativní – případně ubytovací kapacity, zdravotnictví, školství, obrana, utility. Službou se v případě PPP rozumí komplexní zajištění aktiva včetně provozování za předem smluvně sjednaných podmínek kvality a kvantity. Realizace projektu se řídí obchodním zákoníkem. Vzorem pro implementaci principů PPP je zejména praxe Velké Británie (Public Private Partnership. BusinessInfo.cz, 2017). **V roce 2017 se připravovala na české i polské straně studie proveditelnosti a to v součinnosti s orgány veřejné správy a podnikatelskými kruhy. Zadání projektu TILC bylo navrhováno realizovat ve dvou etapách:**

- 1) **etapa (září 2018–červen 2019)** – Jednalo by se o zpracování žádosti o dotaci a prezentace přípravy projektu na internetových stránkách. Byly by zpracovány postupy a podklady návrhu změn v územně plánovací dokumentaci obcí a kraje, dále pak navazujícího systému dopravní a technické infrastruktury, specifikace pozemků dle vlastníků a projednání dokumentací s vlastníky nemovitostí dotčených orgánů. Následně by byla zpracována finální podoba dokumentace obsahující vizualizaci nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice včetně dopravního řešení a uspořádání technické infrastruktury, tzv. urbanistická studie. Na workshopech by byly prezentovány výstupy z výše uvedených aktivit a představeny deklarace zapojených investorů a firem. Je plánována pracovní cesta do Norimberku;
- 2) **etapa (září 2019–listopad 2021)** – V této etapě by byla zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí a zahájen proces EIA. Počítá se se zpracováním studie proveditelnosti, SWOT analýzy, rozpočtu investičních nákladů a harmonogramu přípravy a realizace projektu. Následně by byl zpracován finální finanční a investiční plán jednotlivých investic (EU, státu, soukromých investic a veřejných investic z projektu PPP. I v této etapě by proběhly workshopy s prezentací zpracovaných výstupů a byly by odprezentovány deklarace firem účastnících se na projektu.

Schéma 2.4 Předběžný návrh harmonogramu přípravy a výstavby nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice, TILC



Zdroj: vlastní zpracování

3 Napojení TILC na stávající dopravní infrastrukturu

Ruku v ruce s masivním příchodem investorů do MSK roste i intenzita dopravy. Zahlcení dnešních cest chce kraj řešit stavbou nových obchvatů, které vytvoří tzv. **Slezský kříž**. Podle dopravního experta Bedřicha Nečase ze společnosti UDI Morava se dopravní zátěž na významných tazích v posledních letech zvedla o 30 % až 35 %. Očekává se, že do roku 2040 to bude 60 % (viz Příloha B). Moravskoslezský kraj věří v dynamický rozvoj regionu, a tak možný problém řeší s předstihem už nyní. Komunikace Slezského kříže protínají v Ostravě. Horizontálně spojují města Krnova Třinec, vertikálně pak Nový Jičín a Bohumín. Mezi páteřní komunikace patří např. poslední úsek dálnice D47 (nyní součást D1), Propojení Ostravy s Opavou, rekonstrukce silnice I/48 a I/11 či obchvat Havířova. Velký význam přikládám připravovanému obchvatu města Karviná, který se týká silnice č. I/67. Je to silnice první třídy, která začíná na hraničním přechodu u Bohumína, následně křižuje dálnici D1, vede přes Karvinou do Českého Těšína. Tam se kříží se silnicí I/48 a evropskými silnicemi E75 a E462. Věřím, že vzhledem k připravované výstavbě nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice. Ředitelství silnic a dálnic ČR bude usilovat o urychlení této stavby (Stavba obchvatu Karviné by měla začít příští rok, 2017).

Vládní zmocněnec pro MSK, Ústecký a Karlovarský kraj, Jiří Cienciala, konstatoval, že je nutné bleskově dokončit dopravní trasy tzv. Slezského kříže a připojení průmyslových zón. Podle prezidenta Sdružení pro rozvoj MSK, Pavla Bartoše, jsou současné problémy při budování dopravní infrastruktury poněkud absurdní. Víme, co se má stavět, případně opravovat, většinou je dokonce zajištěno financování staveb, ale přesto řada staveb se nezahajuje, protože nejsou připraveny z různých důvodů. Zbyněk Hořelica, ředitel SFDI, zase připustil, že toho času diskutované nové posudky vlivů na životní prostředí, EIA, mohou řadu staveb přibrzdit.

Páteřní síť dálkových a mezistátních pozemních komunikací (tzv. Slezský kříž) byla pro území Moravskoslezského kraje definována usnesením zastupitelstva Moravskoslezského kraje č.11/197/3 ze dne 20. 6. 2002. Ramena Slezského kříže jsou tvořena koridory sever–jih, východ–západ (viz Příloha B).

Koridor Sever–Jih je na území MSK vymezen dálnicemi D1, D48 (E462).

Svým významem se jedná o dominantní tah v kraji, tah mezi jižními a severními přístavy a východoevropským prostorem, který spojuje zejména významné evropské aglomerace Vídeň a Katowice.

Koridor Slezský kříž – východ (Ostrava – Český Těšín – Žilina, SK) je na území MSK vymezen silnicí I/11, I/68 a E75. Jedná se o dopravní tah, který přes území kraje propojuje větve Baltsko–Jaderského koridoru. Tah spojuje zejména významné nadnárodní aglomerace Katowice, PL – Ostrava, ČR – Žilina, SK.

Koridor Slezský kříž – západ (Ostrava – Opava – Krnov ČR – Opole, PL) je na území MSK vymezen silnicí I/11 a I/57 (Ostrava – Opava – Bartultovice – Opole). Tento dopravní tah přes území kraje propojuje významná regionální centra Opolského vojvodství a MSK s Ostravskou aglomerací. Zejména se jedná o propojení příhraničních regionů Opavska a Krnovska s polskými celky na úrovni NUTS III (Nyski a Opolski subregion).

Kraj v rámci nadřazené dopravní infrastruktury aktivně loboval na půdě EU o zařazení vybraných komunikací Slezského kříže do TEN–T. Hlavní a globální síť TEN–T je vymezena „Nařízením Evropského parlamentu a Rady EU č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU“. V hlavní síti je zařazena D1, II. a III. tranzitní železniční koridor včetně tratí Ostrava – Havířov – Český Těšín a Letiště Leoše Janáčka Ostrava. V globální síti je zařazena trasa dálnice D48 přeložka silnice I/11 jako propojení D48 a státní hranice se Slovenskem. MSK prosazuje zařazení koridoru Slezský kříž – západ ve směru Ostrava – Opava – Krnov – Bartultovice – Opole, PL do globální sítě TEN–T.

V železniční dopravě bylo důležité napojení Letiště Leoše Janáčka v Mošnově na stávající železniční síť a modernizace třetího koridoru na trase Karviná – Slovensko. Jednalo se o vybudování cca 197 kilometrů páteřních komunikací a počítalo se s investicí zhruba 50 miliard korun. Část financí poskytl stát, zavázal se k tomu v souvislosti s příchodem strategického investora Hyundai do Nošovic na Frýdecko–Místecku. Částečně se na financování podílel Moravskoslezský kraj.

Regionální dostupnost TILC – data z roku 2014, zasedání Dozorčí Rady ESÚS TRITIA:

Silnice

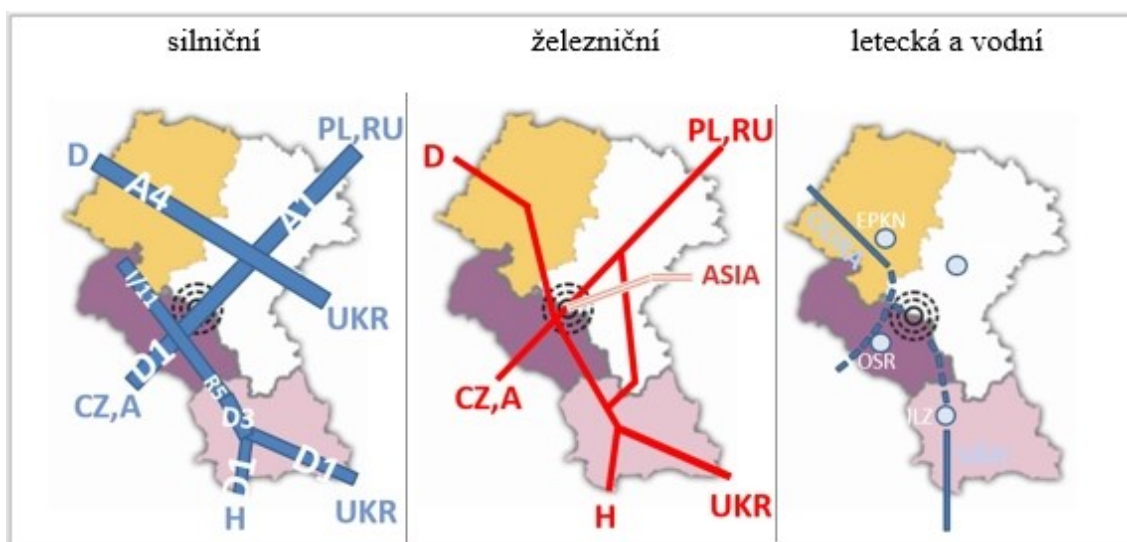
Záměr výstavby TILC získal na reálnosti otevřením dálnice D1 s napojením na polskou A1

SK: I/11, R5, D3, D1 (Maďarsko, Ukrajina)

PL: A4 (Německo, Ukrajina, Rusko)

CZ: D1 (Rakousko)

Obr. 3.1 Regionální dostupnost



Zdroj: Prezentace Sdružení pro rozvoj MSK na zasedání Dozorčí Rady ESÚS TRITIA, dne 3. 3. 2014, Cieszyn

Letiště

Podstatná je i dostupnost mezinárodních letišť Ostrava – Katowice

Blízkost Mošnovského letiště by umožnila komplexnost obchodně–dopravních služeb a tím i vytvoření podmínek pro průmyslový rozvoj celé oblasti

Ostrava – Mošnov (OSR, 50 km)

Katowice – Pyrzowice (KTW, 100 km)

Žilina – Dolný Hričov (ILZ, 107 km)

Opole – Kamień Śląski (EPKN, 131 km)

Regionální dostupnost vodní

Oderská vodní cesta Kędzierzyn–Koźle – Ostrava

Vážska vodná cesta (úsek Žilina–Bohumín)

Železnice

Železniční uzel Bohumín (Wien) – Ostrava – Bohumín – Katowice – (Warszawa)

SK: Bohumín – Žilina – (Košice)

PL: Bohumín – Opole – (Wrocław) – Berlin.

Ostrava je významnou železniční evropskou křižovatkou a po dobudování silničního propojení na Slovensko se stane i v této oblasti centrem naší republiky. Aglomerace disponuje kvalitním železničním napojením na obou stranách česko–polské hranice. Má návaznost na zmodernizované nákladní nádraží v ČR, v Bohumíně. TILC bude napojen na nákladní vlakové nádraží v Bohumíně pomocí železniční vlečky v katastrálním území Skřečůň. Viadukt povede nad dálnici D1.

22. 5. 2017, vláda ČR schválila Program rozvoje rychlých železničních spojení.

Europoslankyně Kateřina Konečná zdůraznila, že vysokorychlostní trať Přerov – Ostrava je nutno zařadit do hlavní sítě TEN–T, zvýšit tím její prioritu a zajistit tak její financování. Je nutné rovněž prosadit její odbočky do regionálních center kraje. Úsek Přerov – Ostrava – Katowice, PL by navázal na páteřní trasu Praha – Brno. Tato vysokorychlostní trať bude plnit významnou úlohu na ose transevropského multimodálního koridoru Balt – Jadran a přispěje k dalšímu rozvoji Moravskoslezského kraje. Je nutno dodat, že výstavba této tratě pomůže zvýšit kapacitu regionální i nákladní dopravy a zkrátí jízdní dobu. Pozitivně by mohla ovlivnit i to, že obyvatelé kraje se nebudou chtít z regionu stěhovat.

Pro vybudování této tratě je vyčleněná územní rezerva. Na přelomu roku 2017/2018 byla zadána a zpracována studie proveditelnosti pro úsek Přerov – Ostrava – Katowice, PL.

22. 9. 2017, 21. ročník konference TRANSPORT, Ostrava. Konference TRANSPORT je silným podpůrcem koncepce a výstavby navazující dopravní infrastruktury v sousedních regionech nejen v Česku, ale i v Polsku a na Slovensku. Konferenci pořádalo Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje a projednávala se především tématika rozvoje železniční dopravní infrastruktury a dopravy.

Důležitým faktem je, že Ostravsko je spojeno se železnici od roku 1847 – kdy slavnostní vlak, který zahájil provoz na tzv. Severní dráze císaře Ferdinanda, přijel do Ostravy a Bohumína. Dnes je tato aglomerace jedním z nejdůležitějších železničních uzlů v ČR.

TILC bude přes Polsko napojen na německou trasu: Cottbus – Horka – Görlitz – Wrocław – Gorzyczki. Železnice Berlin – Görlitz je hlavní železniční trati v Berlíně, Brandenbursku a Sasku. Z Berlína vede přes Cottbus do Görlitz. Její část Berlín – Cottbus je elektrifikována. Brandenbursko a Sasko usiluje o modernizaci části Cottbus – Horka – Görlitz. Polsko naváže na tuto trať směrem na Wrocław, Opole, Racibórz, Gorzyczki – TILC. Studie uvádějí, že na trati by mohlo jezdit až o třetinu více vlaků denně. Rostoucí nákladní doprava Německa s Polskem a Českou republikou po železnici by se měla do roku 2050 zdvojnásobit a veškeré plány by měly proběhnout v časovém horizontu do roku 2026 (Damit Cottbus–Görlitz zur Sprintstrecke wird, 2017). Prezentaci k tématu představilo Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung dne 16. 11. 2017 v polském městě Wrocław na mezinárodní konferenci Budoucnost Odry (viz Příloha D).

3.1 TILC a dobudování širokorozchodné železniční trati do polského Sławkowa

Širokorozchodná kolej LHS (Linia Hutniczo–Szerokotorowa, Sławków, PL) (broad-gauge railway) je nejdelší širokorozchodnou kolejí v Polsku (rozchod kolejí 1520 mm). Tato kolej je dlouhá téměř 400 km (přesně 394,650 km) a vede jihovýchodní částí Polska, přes kraje: lubelski, podkarpacki, świętokrzyski, małopolski i śląski. Širokorozchodná kolej LHS slouží výhradě nákladní dopravě. Od Sławkowa, 25 km od Katowic, pak vede až k polsko–ukrajinskému hraničnímu přechodu Hrubieszów, PL – Izov, UA.

3.1.1 TILC, CZ – Euroterminál Sławków, PL

Je potřeba dobudovat 94,5 km ze Sławkowa do nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice.

V Polsku se připravují následující investice:

Rozšíření nákladního terminálu ve Sławkowie

Vlastníky Euroterminálu Sławków Sp. z o.o. jsou CZH s.a. (81,4 %), PKP Cargo s.a. (9,3 %) a PKP LHS Sp. z o.o. (9,3 %). **Společnost PKP LHS Sp. z o.o. chce do poloviny roku 2018 převzít celou společnost a zainvestovat do roku 2025 až 800 mln. zlotých.** V současné době je ve Sławkowie přepravovaných přibližně 120 tis. TEU ročně. Polská vláda je si vědoma, že klienti ze Západní Evropy mají malé povědomí o existenci širokorozchodné trati ve Sławkowie a jeho možnostech přepravy zboží na dálný východ. Bude proto usilovat o jeho zapojení do sítě TEN-T (LHS liczy, że do połowy roku sfinalizuje przejęcie Euroterminala Sławków, 2018). **Euroterminál bude v budoucnu schopen překládky:**

- a) 285 000 TEU kontejnerů ročně;
- b) Hutní výrobky 380 000 t;
- c) Zboží na paletách 200 000 t;
- d) Volně ložené sypké komodity (uhlí, koks) 2 000 000 t;
- e) Volně ložené sypké komodity (sůl, biomasa, obiloviny) 365 000 t.

Rozšíření logistického centra Gospodarcza Brama Śląska (GBS)

Má návaznost na silnici DK86, vlastníkem je stát

GBS II: Czeladź /I/ – 200 ha, Będzin /II/ – 250 ha k dispozici

Modernizace silnice ve směru Sławków – letiště Katowice–Pyrzowice

hlavní osa 38 km: DK94 – S1 – DK86 – A1

Siewierz, křižovatka S1 – DK86

Výstavba VRT tratě Katowice – letiště Pyrzowice

Nejkratší varianta tratě má 30 km.

Nedaleko letiště Cargo Pyrzowice – Katowice je 500 ha území pro průmyslovou zónu.

3.1.2 TILC a Nová hedvábná stezka

Nadnárodní logistické centrum Gorzyczki – Věřňovice by se mohlo pomoci Euroterminálu Sławków napojit na **Novou hedvábnou stezku**, o jejíž vybudování mají zájem Číňané. Krátce potom, co Čínu navštívil polský prezident Andrzej Duda, navštívil Warszawu čínský politik Xi Jinping. Hlavním tématem jejich setkání byla čínská koncepce Nové hedvábné stezky, která předpokládá obrovský nárůst překládky v Polsku dle iniciativy „One belt one road“. Ekonomického fóra se také zúčastnili zástupci China Railway Rolling Stock Corporation, vyrábějící soupravy pro rychlovlaky.

Čína vlastní silné kapitálové fondy a chce investovat. **Koncept Nové hedvábné stezky, předložen na podzim roku 2013, bude podle prezidenta Čínské republiky největší investicí do infrastruktury v historii.** Z Číny do Polska vlaky musejí překonávat 11 000 km, doprava po železnici trvá 11–14 dní. Oproti tomu námořní doprava trvá až 40 – 50 dnů. Pro podporu projektu Čínské úřady vytvořily fond Nové hedvábné stezky s počátečním kapitálem 40 mld. USD. Nová hedvábná stezka prochází středoasijskými zeměmi do západní Evropy přes Polsko. Tento projekt je jedinečnou příležitostí k realizaci společných investičních projektů a infrastruktury v zemích, kterými stezka prochází.

Nová hedvábná stezka procházející Slezskem, PL a na české straně Moravou bude jak dopravním, tak obchodním koridorem. Strategickou spoluprací mezi ČR a PL bude řešit team Polska 3.0. S tímto týmem spolupracují za českou stranu odborníci: doc. Ing. Jiří Cieńciała, CSc. – rektor Vysoké školy podnikání v Ostravě a vládní zmocněnec, Ing. Petr Forman – poradce prezidenta Miloše Zemana a Ing. Josef Tobola – spojen několik let s českými vládními a nevládními organizacemi v oblasti dopravy, zejména vnitrozemské vodní cesty.

Nová hedvábná stezka naváže na protažení přibližně o 65 km LHS (rozchod koleji 1520 mm), od Sławkowa, PL do města Hrubieszów, PL na polsko–ukrajinské hranici (železniční přechod Hrubieszów – Izov).

Umístění dvou paralelních železnic kousek od Sławkowa do nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice způsobí, že se **TILC stane jediným evropským bodem, kde se propojí evropské železniční koridory z trati z Dálného východu.**

Jelikož je propojení vnitrozemní magistrály s širokorozchodnou železnicí z Dálného východu projektem evropského zájmu, bude sloužit všem evropským zemím a také zemím mimo Evropu (od Japonska přes Severní a Jižní Koreu, Čínu, Mongolsko, Rusko a Ukrajinu). Předpokládá se s objemem 750 tisíc kontejnerů na obě strany, plus jiné komodity.

Obr. 3.2 Nová hedvábná stezka



Zdroj: http://polska30.pl/wp-content/uploads/2017/09/ZZ2_01.jpg

Příležitosti pro navázání nových obchodních kontaktů a získání nových možností proniknout na východní trhy představil MSK východním partnerům na konferenci **Byznys den euroasijského ekonomického svazu (EAEU)**, která se konala v Ostravě ve dnech 6–8.června 2017. Hlavními organizátory akce byl honorární konzul Ruské federace v ČR, Aleš Zedník a Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje. Svazu se zúčastnili velvyslanci Arménie, Běloruska, Kazachstánu i obchodního zastoupení Ruské federace.

Hejtman MSK prof. Ing. Ivo Vondrák CSc. zdůraznil, že konkretizace spolupráce je klíčová k tomu, aby se věci dali do pohybu. Prezident Sdružení Pavel Bartoš poukázal na fakt, že MSK má co nabídnout, a že by členské státy EAES mohly využít českých zkušeností s útlumem hornictví.

Je nutné si uvědomit, že na arménský trh je třeba nahlížet jako na oblast, odkud se dá proniknout na osmdesáti milionový iránský trh, se kterým Arménie sousedí. Podnikatelé a firmy se shodli, že východní trhy mají svá specifika, která je nutné poznat. Trendem dnešní doby je nespolehat se, že výrobek a službu firma vyveze, ale že se přizpůsobí a zainvestuje.

3.2 TILC a Oderská vodní cesta, brána k vodnímu koridoru Dunaj–Odra–Labe

Řeka Odra proplová regiony ČR, Polska a Německa. Je také součástí kontinentálního dopravního systému, který zahrnuje nejen vnitrozemskou vodní dopravu, ale i přístup k námořním přístavům. Bohužel, od 90.let 20.století dochází ve středoevropských zemích k trvalému poklesu přepravy říční dopravou. Ostravská průmyslová aglomerace je v Evropě jediná svého druhu, která nemá přístup k vodní dopravě. První úsek Oderské vodní cesty se nachází mezi městy Bohumín, ČR a Kędzierzyn–Koźle, PL, a jedná se o úsek v délce cca 50 km. Dne 31. března 2015 představil KÚ MSK návrh realizace této první etapy. Tento návrh zahrnoval průmyslový přístav Ostrava – Bohumín, rekreační přístav, plavební zařízení pro rekreační plavbu na stupních Kopytov, obchvat hraničních meandrů Odry, plavební komoru, průplavní úsek k nádrži Racibórz, průchod nádrží, průplavní úsek k obci Bierawa, PL a říční úsek do souměstí Kędzierzyn–Koźle, PL. Co se týče přípravy v rámci činnosti „Česko–polské pracovní skupiny pro vodní koridor D–O–L“ byla zpracována technická studie tohoto projektu.

Trasa vodního koridoru byla hájena v územně–plánovacích dokumentacích a je na Ostravsku vedena především v současném korytě. Moravskoslezský kraj usiluje o prodloužení této vodní cesty od hranic ČR – PL až do průmyslové zóny Ostrava–Mošnov. Nutno podotknout, že těchto cca 40 km by bylo zásadní strukturální investicí v kontextu vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe (Iniciativa chce splavnění Odry od polského Kędzierzyn–Koźle po Mošnov. Česká televize, 2015).

Po věcné stránce již probíhá v Polsku výstavba nádrže Racibórz, která je klíčovou investicí pro plavební napojení ČR na Odru. Na tuto nádrž by se napojil projektovaný vodní koridor Dunaj – Odra – Labe, a z něj pak projektovaný Slezský kanál, který by umožnil napojení vodní cesty na řeku Wisła, dále pak přístav Gdaňsk, Gdynia. V letech 2016–2018 proběhlo **zpracování Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe**, kterou zadalo Ministerstvo dopravy ČR a jejíž součástí je i prověření realizace vodní cesty z polského přístavu Kędzierzyn–Koźle v Opolském vojvodství na území Moravskoslezského kraje. I když byl původní termín ukončení studie plánován na leden 2018, došlo k jeho prodloužení, a to pravděpodobně do konce roku 2018.

Ministerstvo počítalo s následující etapizací projektu:

- projekt včetně posuzovacích procesů 2018–2025;
- realizace 2026–2030.

Studie proveditelnosti by měla být základním podkladovým materiálem pro rozhodování na vládní úrovni. Dopravní, vodohospodářské, energetické a rekreační bilance na horním toku řeky mají být včetně vyhodnocení a analýzy nákladů a přínosu (cost benefit analýza). Pro regiony na obou stranách hranice by výstavba zmíněného úseku vodní cesty přinesla hospodářské oživení. Už samotný název, vodní koridor, poukazuje na to, že se nejedná pouze o dopravní tepnu. Prodloužení Oderské vodní cesty bude mít také význam vodohospodářský, přispěje ke stabilizaci vodního režimu podél trasy a může odstranit problémy s nedostatkem i nadbytkem vody. Retenční nádrže, ve kterých se zadržuje voda v období dešťů a tání sněhu, by pomohly zlepšit vodohospodářské podmínky v období sucha a nízké hladiny vody. V případě realizace celého vodního koridoru D–O–L by bylo možné přečerpat vodu z Dunaje do Odry. Je však zapotřebí vyvarovat se chyb – poldr Racibórz Dolny v Polsku není uzpůsoben k zadržování vody v období sucha. Jeho stavba přitom stála více než 6,1 miliard Kč (Polska 3.0 w specjalnym wydaniu OZEON, 2016). Splavnění Odry po Ostravu – Mošnov podpoří také energetickou nezávislost regionu, protože plavební stupně Odry by umožnily výstavbu vodních elektráren. Mimoto, říční doprava přidává na turistické hodnotě regionů. Je důležité si uvědomit, že vhodný rozvoj vodních koridorů napomáhá udržení vysokých environmentálních standardů. Splavnění Odry do Ostravy by bylo první etapou vodního koridoru D–O–L.

Tato cesta by byla funkční a smysluplná i v případě, že by se celý vodní koridor D–O–L prozatím nedobudoval. Do budoucna by však mohla být jeho součástí.

3.2.1 Podpora Oderské vodní cesty na vládní úrovni

Co se týče napojení TILC na Oderskou vodní cestu – na základě dlouholeté česko–polské spolupráce na mezirezortní úrovni existuje dostatek technických podkladů pro další postup a uzavření potřebných mezistátních smluv. Záměr na zřízení této vodní cesty má významnou podporu Moravskoslezského kraje, Tripartity i polské vlády.

V ČR má Oderská vodní cesta podporu prezidenta Miloše Zemana, vládního zmocněnce pro MSK Jiřího Ciencialy, Krajského úřadu MSK, města Ostravy, Sdružení pro obnovu MSK a krajské HR. Mimoto má rovněž podporu řady významných podniků v MSK: Vítkovic (Jan Světlík), Třineckých železáren, OKD, ČD, EDĚ, AWT, Hyundai a také společností v cestovním ruchu např. Posejdon z.s.

Pro napojení vodní cesty z Kędzierzyn–Koźle do přístavu a logistického centra TILC je zpracovávána **předběžná studie proveditelnosti z prostředků přeshraniční spolupráce ČR–PL**. Zpracovatelem této studie je z české strany Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje. Toto sdružení iniciovalo v roce 2015 **Oderské fórum**, jako česko–polskou diskusní platformou ke vzájemné výměně aktuálních informací o záměru prodloužení Oderské vodní cesty o její přeshraniční úsek z Kędzierzyna–Koźle přes Racibórz, Bohumín, Ostravu až po Mošnov, v kontextu zvažovaného propojení Odry–Dunaj. Účelem tohoto fóra je zvýšení povědomí o záměru u místních samospráv, podnikatelských subjektů a veřejnosti v příhraničních regionech podél řeky Odry.

Oderská vodní cesta, Oderská vodní cesta, úsek Kędzierzyn–Koźle – Ostrava, Mošnov, je zařazena v **Souhrnném akčním plánu strategie restrukturalizace Ústeckého, Moravskoslezského a Karlovarského kraje 2017–2018** jako tzv. regionální specifické opatření pro Moravskoslezský kraj. Akční plán strategie zdůrazňuje, že vytvoření alternativní dopravní cesty pro toky zboží a nákladu mezi významnými průmyslovými oblastmi Moravskoslezského kraje, Polska a Německa bude mít řadu pozitivních dopadů, od zvýšení konkurenceschopnosti průmyslových podniků, přes vytvoření nových pracovních míst až po snížení emisí z automobilové dopravy.

3.2.2 Podpora Oderské vodní cesty na polské straně

V roce 2015 vzniklo v Polsku Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Dne 16. listopadu 2015 byl pan Marek Gróbarczyk jmenován jeho ministrem. (Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, 2018).

Následně, dne 14. června 2016 byla na jednání ministrů v Polsku označena **Oderská vodní cesta E–30 jako prioritá č. 1** co se týče plánů rozvoje vnitrozemské plavby v Polsku pro roky 2016 – 2020, s výhledem do roku 2030 (SZYDŁO, Beata. Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016 – 2020 z perspektywą do roku 2030, 2016).

6. března 2017 polský prezident Andrzej Duda ratifikoval Evropskou dohodu o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN).

Tento krok mu umožňuje vyjednávat s Německem o hraniční Odře. ČR ratifikovala tuto smlouvu v Helsinkách dne 23. června 1997 (viz Příloha E).

Polský prezident zdůraznil, že zahájení plavby na trasách E30 (Odra, Baltské moře Świnoujście – Dunaj Bratislava), E40 (Baltské moře Gdańsk – Černé moře Odessa) a E70 (Odra – Wisła, koridor východ–západ, Klajpeda – Rotterdam) zahrne Polsko do mezinárodních koridorů, které jsou nesmírně důležité z hlediska evropské dopravy.

Polský prezident zdůraznil, jak je důležitá spolupráce států ležící mezi Baltským, Jaderským a Černým mořem. Dohoda AGN zavazuje Polsko přizpůsobit významné vodní cesty alespoň IV. třídě splavnosti (hloubka plavební dráhy min. 2,5 m).

Ministr námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Marek Gróbarczyk zdůraznil prioritu obnovení vnitrozemských vodních cest a jejich začlenění do evropského dopravního systému TEN–T. Tomu má napomoci ve Warszawie podepsané Memorandum mezi Polskem, ČR a Slovenskem, které se týká hlavně vodního koridoru D–O–L. Podpisem memoranda dne 31.1.2017 se mimo jiné posílila funkce Slovenska, které do té doby zastávalo pouze roli pozorovatele. Mimoto, je připravená slovenská varianta napojení Odry na Dunaj. Ta má podporu odborné veřejnosti, slovenského premiéra Fica a také slovenského ministerstva životního prostředí a dopravy.

Zásadním krokem pro posílení vnitrozemské vodní dopravy bylo přijetí Směrnice pro plány rozvoje vnitrozemských vodních cest v Polsku do roku 2020 s perspektivou do roku 2030. Před příští revizí sítě TEN-T v roce 2023 by měly být připraveny a přijaty programy rekonstrukce těch vodních cest, které jsou určeny pro zařazení do sítě TEN-T. Přistoupení Polska k Dohodě AGN je krokem k realizaci Bílé knihy o dopravě (strategie EU pro rozvoj dopravy). V rozhovoru pro časopis Vodní cesty a plavba 4/2017 polský ministr pan Marek Gróbarczyk zdůraznil, že vnitrozemská plavba je jedním z pěti základních pilířů ministerstva.

Připomněl, že v roce 2017 došlo k ratifikaci Dohody AGN. Informoval také, že ministerstvo jedná o změně polsko-německé dohody o modernizaci Oderské vodní cesty. **Studii proveditelnosti pro Oderskou vodní cestu v Polsku připravuje námořní přístav Szczecin – Świnoujście.** Plány pro modernizaci první části Odry představilo jeho ministerstvo na konferenci, která se konala 6. listopadu 2017 v polském městě Wrocław.

Dle ministra Marka Gróbarczyka je zapotřebí připravit Oderskou komisi mezi Polskem, Německem a Českou republikou, jelikož je Oderská vodní cesta jejich společnou investicí.

Příkladem pro vytvoření Oderské komise může být komise Moselská, Rýnská nebo Dunajská. Tyto komise mají zvláštní postavení ve státech, jelikož dokážou ustát i nějaké to „politické zemětřesení“. Velký význam přikládá pan ministr Gróbarczyk podpisu memoranda o přípravě vodního koridoru D–O–L s ministrem dopravy ČR Danem Ťokem a slovenským ministrem dopravy Arpádem Érsekem v lednu 2017.

Polské ministerstvo rovněž koordinuje námořní aktivity spolupráce středoevropských zemí s Čínou 16 + 1 (časopis Vodní cesty a plavba 4/2017, 2017, s. 2). V rozhovoru ministr Gróbarczyk poukázal na chybná rozhodnutí, kterým je třeba se v budoucnu vyvarovat, např. plavební stupeň Malczyce na Odře. Je ve výstavbě 20 let. Nebylo zde vhodné investovat do vodních cest čistě ze státního rozpočtu. Příště je potřeba připravit nejen samotný projekt, ale i projekt investice. Ke změně musí dojít i na nádrži Racibórz, tak aby byla zajištěna plavba přes jeho hráz až po hranici s ČR. **Ministr MG MiŽŚ Marek Gróbarczyk oznámil 5. dubna 2018 na konferenci v polském městě Szczecin, že je rozhodnuto ve věci Odry, co se týče modelace trasy.**

Modernizace Oderské vodní cesty v Polsku si vyžádá vznik 20 nových plavebních komor. Ted' čeká Polsko další krok, hydrotechnické posouzení. Studium proveditelnosti Oderské vodní cesty v Polsku má být hotové na konci roku 2018. Polská vláda počítá s výdaji 2,9 mld. zł do roku 2020 a 30,7 mld. zł do roku 2030. Úprava vodní nádrže Racibórz, ze suchého poldru na multifunkční, bude stát 670 mln zł. Součástí polské Oderské vodní cesty je i plánovaný úsek Kędzierzyn–Koźle – Ostrava, a to v letech 2021–2030. Ten by umožnil Polsku napojení na Dunaj. Polská vláda si je vědoma, že tomu musí předcházet cílevědomá mezinárodní spolupráce (Powstanie 20 stopni wodnych na Odrze, Zegluga.wroclaw.pl, 2018).

Polská vláda je velmi aktivní ve věci Oderské vodní cesty. Ministr MG MiŻŚ Marek Gróbarczyk informoval veřejnost o tom, že plavební komora Malczyce na Odře má být hotová do 30. května 2018. Začínají projektové práce nad dvěma dalšími plavebními komorami – Lubiąż, Ścinawa. Vznikne fond pro rozvoj vnitrozemské vodní plavby, který umožní získat finanční prostředky ve formě obligací. Obligace budou emitovány státem. Polsko jedná s Německem o navržení úseku Oderské vodní cesty Szczecin – Berlin do sítě TEN–T. Viceministr MG MiŻŚ Jerzy Materna doložil důležitost Oderské vodní cesty tím, že Polsko chce v průběhu několika desetiletí investovat 100 mld. zlotých (Powstanie 20 stopni wodnych na Odrze, Zegluga.wroclaw.pl 2018).

18. – 19. dubna 2018 se konala v polském městě Wrocław mezinárodní konference „Connecting By Inland Navigation“.

Organizovala ji MG MiŻŚ a UNECE (Evropská hospodářská komise v rámci ONZ). Zúčastnil se ji rovněž ředitel Vodních cest ČR Ing. Lubomír Fojtů, který měl prezentaci na téma vodního koridoru D–O–L (DZIEN 1 – Międzynarodowa Konferencja Ministerialna Żegluga Łaczy – YouTube, 2018).

3.2.3 Příprava projektu Oderské vodní cesty – do roku 2018

25. května 2016, Závěry Oderského fórum. Česko–polská jednání na ministerské úrovni byly podpořené „Strategií rozvoje vnitrozemských vodních cest v Polsku na léta 2016 – 2020 s výhledem do roku 2030“ zpracovanou MG MiŻŚ a zadáním zpracování „Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe“ Ministerstvem dopravy České republiky.

Trasa Oderského vodního koridoru v přeshraničním úseku Kędzierzyn–Koźle – Ostrava nemá neřešitelné překážky technické a environmentální povahy. Odborníky bylo doporučeno, aby při stanovení hraničního bodu mezi ČR a Polskem byla brána v úvahu levobřežní protipovodňová varianta vedení trasy. Jednání o hraničním bodu pokračovaly dne 29. 6. 2016 ve Warszawie kde byly následně připraveny mezistátní smlouvy. Mimoto byly vyzvány orgány příslušných regionů, měst a obcí po obou stranách hranice, aby aktivně spolupracovaly při přípravě územně plánovací dokumentace a přijímání příslušných opatření. Oderské fórum podpořilo navrácení Oderské vodní cesty (E30) do sítě TEN-T, a to při nejbližší aktualizaci v roce 2023.

Společné česko–polské stanovisko v této věci je třeba předem připravit. **Na tomto Oderském fóru byl představen možný postup pro realizaci vodního koridoru D–O–L:**

- studie proveditelnosti 2016–2017;
- jednání se sousedními státy o vedení trasy a financování 2017–2020;
- jednání s kraji a obcemi, aktualizace územních plánů 2017–2021;
- zpracování projektu a posouzení v procesu SEA/ EIA 2018–2021;
- realizace prvních úseků vodního koridoru s protipovodňovou funkcí 2023–2028;
- postupné dokončování vodního koridoru 2028–2050.

Pro zpracování Studie proveditelnosti vodního koridoru D–O–L byla uzavřena dne 12. července 2016 smlouva o dílo mezi Ministerstvem dopravy a Sdružením D–O–L (Vodní cesty a.s., Sweco Hydroprojekt a.s., Aquatis a.s.).

Ve smlouvě se uvádí potřeba zabývat se splavněním Odry v úseku Kędzierzyn–Koźle – Bohumín jako samostatným projektem, který bude možno realizovat i bez případného pokračování Oderské větve D–O–L (Ministerstvo dopravy České republiky – Studie proveditelnosti vodního koridoru DOL. Registr smluv, 2016). Ministerstvem dopravy byl jmenován Monitorovací výbor studie. Výbor se mj. zabýval i potřebou zvýšit informovanost představitelů vlády, Parlamentu ČR a územní samosprávy o aktuální situaci ve vodní dopravě, a to formou seminářů s těmito představiteli. Následně byly vyhodnoceny činnosti odborných skupin. Odborná skupina Moravské vodní cesty pracovala pod vedením Ing. Pavla Santariuse, Ph.D. a zabývala se převážně problematikou Oderské vodní cesty a jejím prodloužení na území ČR.

Do skupiny se aktivně zapojil i pan Ing. Petr Forman, pověřenec prezidenta Miloše Zemana pro vodní koridor D–O–L. Nutno podotknout, že se členové skupiny zúčastnili 20. ročníku mezinárodní konference Transport 2016, která se dlouhodobě věnuje rozvoji a podpoře výstavby a modernizace dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje s návazností na Slovensko a Polsko s propagací prodloužení splavné Odry do Ostravy. Odborná skupina Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku pod vedením Ing. Jaromíra Šlachty významně zintenzivnila spolupráci s Polskem.

Primátor města Ostravy vypsal soutěž na zpracovatele Studie proveditelnosti o řešení rekreační a sportovní plavby na území města. Starostka Moravské Ostravy byla informována o možnosti obnovy historického přivozu na Odře mezi Přívozem a Petřkovicemi.

12. prosince 2016, setkání premiérů vlád ČR a Polska, Bohumín. Po uskutečněném setkání označil bývalý premiér Bohuslav Sobotka spolu s polskou kolegyní Beatou Szydło projekt splavnění řeky Odry mezi Ostravou a Kędzierzyn–Koźle za perspektivní. Následně premiérka Szydło poukázala na důležitost společné realizace na splavnění Odry.

15. prosince 2016, VI. zasedání česko–polské pracovní skupiny pro vodní koridor Dunaj–Odra–Labe, Praha. Na tomto zasedání představila slovenská delegace variantu propojení vodního koridoru D–O–L na Dunaj prostřednictvím řeky Váh na slovenském území. I když polská strana podala informace ohledně Studie proveditelnosti, definování hlavních parametrů ekonomické studie prozatím chybí.

Správa přístavu Szczecin zadala ekonomickou analýzu nákladů a přínosů zajištění splavnosti Oderské vodní cesty, včetně zohlednění jejího vlivu na budoucí realizaci vodního koridoru D–O–L.

Jedná se tedy o cost benefit analýzu (metoda vyhodnocování projektu, zohledňuje všechny vzniklé náklady i přínosy z celospolečenského hlediska související s projektem). Ekonomická analýza informovala rovněž o postupu prací na Vodohospodářském zákonu, který upravuje mj. kompetence jednotlivých institucí ve vztahu k užití vodních toků včetně vnitrozemské plavby.

Záměrem vlády je administrovat vnitrozemské vodní cesty dle německého vzoru. Česká delegace podala informaci o podepsání smlouvy na zpracování Studie proveditelnosti vodního koridoru D–O–L, jejíž účelem je prověření dopravní, vodohospodářské, energetické a rekreační funkce. Pro úplnost nutno dodat, že studie proveditelnosti řeší jednotlivé technické, organizační a finanční aspekty ve variantách, které budou následně porovnány. Vznikla meziresortní pracovní skupina, která bude připomínkovat jednotlivé etapy Studie D–O–L.

Proběhla analýza technických řešení a variant trasy. Byly představeny čtyři možné varianty přechodového bodu na česko–polské hranici. Hraniční samosprávy (město Bohumín, obec Krzyżanowice) se shodly na levobřežní variantě trasy obchvatu Hraničních meandrů Odry, jelikož právě tato varianta mírní negativní dopady velké vody.

29. března 2017, valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení.

Při tvorbě Koncepce vodní dopravy pro období 2016 – 2023 byly zdůrazněny především tyto skutečnosti:

- jedinečnost vodní dopravy při přepravě zásilek o velké hmotnosti a velkých rozměrech;
- v rámci části o vodních cestách nutnost realizovat výstavbu Plavebního stupně Děčín a Plavebního stupně Přelouč II a v konečném cíli sledovat vybudování víceúčelového vodního koridoru D–O–L;
- v rámci části o přístavech realizovat výstavbu multimodálního logistického centra v přístavu Pardubice;
- v části o lodním parku sledovat zainteresování státu na modernizaci plavidel nákladní vodní dopravy;
- příslušnou pozornost věnovat i výchově lodních posádek a důrazně vyzdvihnout šetrnost vodní dopravy k životnímu prostředí, zejména z hlediska hluchosti a vypouštění škodlivých emisí.

Po vypořádání meziresortních připomínek byla Koncepce vodní dopravy předložena Ministerstvu životního prostředí, které zahájilo proces posuzování vlivů návrhu na životní prostředí. Po předložení Koncepce byly prodiskutovány kompetence mezi resortem dopravy a resortem zemědělství.

Následně byl schválen Státní fond dopravní infrastruktury. Závěrem bylo konstatováno, že při ekonomickém hodnocení vodních cest je třeba sledovat i jejich víceúčelovost. V oblasti infrastruktury se kromě vlastní vodní cesty jedná i o rozvoj zázemí pro turisty v přístavech a blízkém okolí vodní cesty. ČPVS odpovědně sleduje otázku vodního koridoru D–O–L s prvořadým cílem jeho zahrnutí do Politiky územního rozvoje ČR.

31. května 2017, Oderské fórum – Forum Odrzańskie, Bohumín. Toto setkání pořádalo Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje ve spolupráci s polským partnerem GAPR (Górnośląska Agencja Przedsiewziętorczości i Rozwoju). Tento ročník Oderského fórum proběhl pod záštitou předsedy vlády ČR Bohuslava Sobotky, ministra dopravy Dana Ťoka a zmocněnce pro Moravskoslezský kraj Jiřího Ciencialy.

Polskou stranu na setkání reprezentovali předsedkyně vlády Polské republiky Beata Szydło, ministr námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Marek Gróbarczyk, generální konzul Polské republiky Janusz Bilski a Opolský vojvoda Adrian Czubak.

Předpokládalo se, že v lednu 2018 Ministerstvo dopravy ČR dokončí studii proveditelnosti Oderské větve vodního koridoru D–O–L, která by následně měla odpovědět na otázky – zda a jak dále pokračovat. Polská strana rovněž připravuje marketingovou studii splavnění Odry až k českým hranicím. Kromě Polska se k pracovní skupině pro vodní koridor D–O–L v roce 2017 připojilo i Slovensko. Jak již bylo zmíněno, nejlepší ze čtyř variant přechodu česko–polské hranice Odry se jeví ta levostranná, dlouhá povodňová, jelikož mírní dopady velké vody. Podle Jerzyho Materny, státního tajemníka z ministerstva mořského hospodářství a vnitrozemské plavby, by se měla Oderská vodní cesta dostat při revizi sítě TEN–T v roce 2023 na mapu transevropských dopravních cest, což by umožnilo při její výstavbě požádat o spolufinancování z evropských fondů.

Dne 25. září 2017 vzala vláda ČR na vědomí Koncepci vodní dopravy (usnesení č. 685). Jelikož je však výstavba vodního koridoru D–O–L včetně napojení státu na Oderskou a Dunajskou vodní cestu vázaná na výsledek zpracovávané studie proveditelnosti, není předmětem Koncepce vodní dopravy.

15. listopadu 2017 jednala valná hromada německo–česko–polské Unie komor Labe–Odra (KEO) v městě Wrocław, PL. Tato komora prosazuje infrastrukturní rozvoj v povodí dvou největších středoevropských řek: Labe a Odry.

Valné hromady se mezi jinými zúčastnil i prezident Sdružení pro rozvoj MSK Ing. Pavel Bartoš. Na jednání bylo dohodnuto vzájemné členství mezi KEO a Sdružením pro rozvoj MSK od roku 2018.

Novým prezidentem KEO byl zvolen Jiří Aster (předseda Okresní hospodářské komory Děčín) a funkci oficiálně obsadil dne 1. ledna 2018. Česká republika bude zejména prosazovat prodloužení Oderské vodní cesty na území Moravskoslezského kraje (časopis Vodní cesty a plavba 4/2017, 2017, s. 9).

16. listopadu 2017 se za účasti představitelů německých, polských a českých institucí konala mezinárodní Konference Budoucnost Odry v městě Wrocław, PL. Byly na ní projednány dosavadní zkušenosti a plány regionů, týkající se vnitrozemské plavby. Během konference byla zástupci zúčastněných institucí podepsána Oderská deklarace vyjadřující podporu a očekávání regionů směrem k rozvoji říční dopravy a řeky Odry. Ing. Petr Forman, poradce prezidenta ČR, připravil prezentaci na téma „Oderská vodní cesta aneb Jaká spolupráce povede rychleji k cíli?“. Poukazuje v ní na fakt, že pracovní skupina k propojení Dunaj–Odra–Labe má pouze konzultativní charakter a postrádá konkrétní zadání a cíle, definované pravomoci a přímý vztah k vládě. Ing. Petr Forman následně konstatoval, že pokrokem by bylo jednání vyššího stupně, tzv. koordinační. K tomu účelu se navrhovalo zřídit v příslušných zemích zmocněnce vlády, kteří by měli přímou vazbu na vládu, měli konkrétní zadání a pravomoci a mohli připravovat pro své vlády návrhy konkrétních dohod, smluv. Následně navrhla polská strana zřízení „Oderské komise“, tedy stupeň institucionální.

Inspirací pro Oderskou komisi by mohla být tzv. **Moselská komise** (mezinárodní investorská organizace), která je ukázkou kvalitní a úspěšné mezinárodní spolupráce. Dohodu o splavnění Mosely uzavřely v roce 1956 Německo, Francie a Lucembursko, které se společně zavázaly k splavnění 270 km řeky Mosely mezi městy Thionville (Francie) a Koblenz (Německo) pro lodě o nosnosti 1500 tun. Postup zvolený Moselskou komisí se osvědčil při výstavbě i při provozu Moselské vodní cesty. „Mezinárodní Moselská společnost“ byla založena jako společnost s ručením omezeným (GmbH) a k jejímu financování přispívají všechny tři zapojené země. Mosela je prakticky totožná s českým Labem – má však podstatně vyšší výkony.

Je hojně využívána pro osobní a rekreační plavbu. Všechny stavby procházejí ekologickým hodnocením, vznikají ekologické pokusné úseky, kde se sleduje kompatibilita s ochranou prostředí.

Další inspiraci pro splavnění Odry může být rovněž průplav suezský nebo panamský. Tyto průplavy zkrátily staré lodní cesty o stovky kilometrů. Právě teď, o sto let později, byly oba průplavy prohloubeny a rozšířeny tak, aby i největším plavidlům světa umožnily obousměrný provoz (časopis Vodní cesty a plavba 4/2017, 2017, s. 32).

Oderská deklarace, podepsána 16. listopadu 2017 v polském městě Wrocław, připomíná o blížícím se 200. výročí zahájení plánované regulace řeky Odry. Bohumínský protokol byl podepsán 7. července 1819 (Oderská deklarace. Zespół ds. Żeglugi na Odrze, 2017).

Studie proveditelnosti vodního koridoru D–O–L měla být původně zveřejněná v lednu roku 2018. Bude pravděpodobně zveřejněná až v polovině roku 2018. Cena za vyhotovení této analýzy je 22 milionů korun. U jejího zadání byl přítomen ministr dopravy Dan Ťok. Během této studie zkoumali odborníci náklady a přínosy plánované stavby (cost benefit analýza), posuzovali jednotlivé dílčí varianty trasy koridoru a vypracovali k nim mapové podklady. Závěry této studie proveditelnosti rozhodnou o tom, zda a jak se bude dále pokračovat při realizaci vodního koridoru, který může propojit vodní cesty v těchto státech: ČR, Polsko, Německo, Rakousko, Slovensko, Maďarsko, Srbsko a Rumunsko.

Na konci ledna 2017, kdy se Slovensko oficiálně připojilo k ČR a Polsku – v pracovní skupině, která se zabývá propojením Dunaje, Odry a Labe, země podepsaly Memorandum, které počítá s financováním vodní cesty z evropských peněz (Ministerstvo dopravy České republiky – Studie proveditelnosti vodního koridoru DOL. Registr smluv, 2016). České republice by Polsko umožnilo používat Szczecin jako „námořní bránu do světa“. V současné době se přepravuje námořním přístavem Szczecin milion tun nákladů.

Obrovský potenciál je ve výstavbě nových intermodálních logistických center na Oderské vodní cestě. Szczecin by se mohl stát stejně významným přístavem jako německý Hamburg (TOMÁNEK, Tomáš. Kanál D–O–L znovu na stole. Jak dopadne tentokrát?, 2018).

3.2.4 Financování Oderské vodní cesty

Na polské straně byl předmětný úsek vodní cesty zařazen do investičního plánu Evropského fondu strategických investic (**EFSI**, Junckerův fond) (Otázky a odpovědi: K čemu slouží Investiční plán pro Evropu a fond EFSI?. Euractiv, 2016). Přeshraniční vodní cesta může být uplatněna jako projekt pro program **CEF** (Connecting Europe Facility) (Nástroj pro propojení Evropy – CEF. Ministerstvo dopravy ČR, 2016).

Mimořádná příležitost financování prostřednictvím fondu EU vznikla v souvislosti se vznikem Evropského seskupení pro územní spolupráci **TRITIA** (ESÚS TRITIA). Seskupení bylo založeno 25. 2. 2013 na základě rozhodnutí Ministerstva zahraničních věcí Polské republiky. Toto rozhodnutí přijali lídři regionálních samospráv z Moravskoslezského kraje (CZ), Opolského vojvodství (PL), Slezského vojvodství (PL) a Žilinského samosprávného kraje. ESÚS TRITIA bylo založeno k usnadnění a rozšíření přeshraniční a nadnárodní meziregionální spolupráce mezi jeho členy. Navíc využívá seskupení geografickou polohu partnerských regionů pro jejich ekonomický rozvoj, snaží se o rozvoj přeshraniční dopravní infrastruktury při respektování šetrného přístupu k životnímu prostředí, posiluje hospodářskou a sociální soudržnost, a to prostřednictvím realizace projektů a programů územní spolupráce. Prostřednictvím seskupení se mohou jeho členové přímo ucházet o prostředky z evropských fondů.

Projekt TRANS TRITIA je spolufinancován v rámci fondu „Interreg Central Europe“, realizace 09/2017 do 08/2020. Na jednání odborných skupin ČPVS v Přerově dne 26. ledna 2018 byli představeni partneři projektu: Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje z. s. (ČR), VUD a. s. (SK), Dopravní projektování s. r. o. (CZ) a Univerzita v Žilině (SK). Cílem TRANS TRITIA je zejména: integrované strategické plánování dopravních toků nákladní dopravy v pohraničí CZ–PL–SK, optimalizace ekonomické efektivity a zvýšení využití ekologických dopravních prostředků.

Co se týče projektového přístupu provádí se:

- analýza stávající situace všech dopravních systémů ve všech regionech;
- obecná ekonomická analýza;
- strategické plánování a prognózy;
- identifikace nových směrů rozvoje dopravního systému v ČR, PL a SK.

Projektový přístup počítá se zahrnutím vodního koridoru Odry do analýz, prognóz a strategií s orientací na dokončení prací. Navrhuje rovněž alternativní scénáře pro rozvoj dopravního systémů na území TRANS TRITIA.

Projekt ODRA OK je spolufinancován „Fondem mikroprojektů 2014–2020 v Euroregionu Silesia“ a v programu INTERREG V–A Česká republika–Polsko, realizace 07/2017–06/2018. Výstupem bude studie využití usplavněné Odry pro zvýšení přístupnosti a atraktivity regionu a rozvoje podnikatelského prostředí.

Program INTERREG V–A (Program INTERREG V–A Česká republika – Polsko. Euroregion Silesia, 2015).

3.2.5 Vodní koridor D–O–L

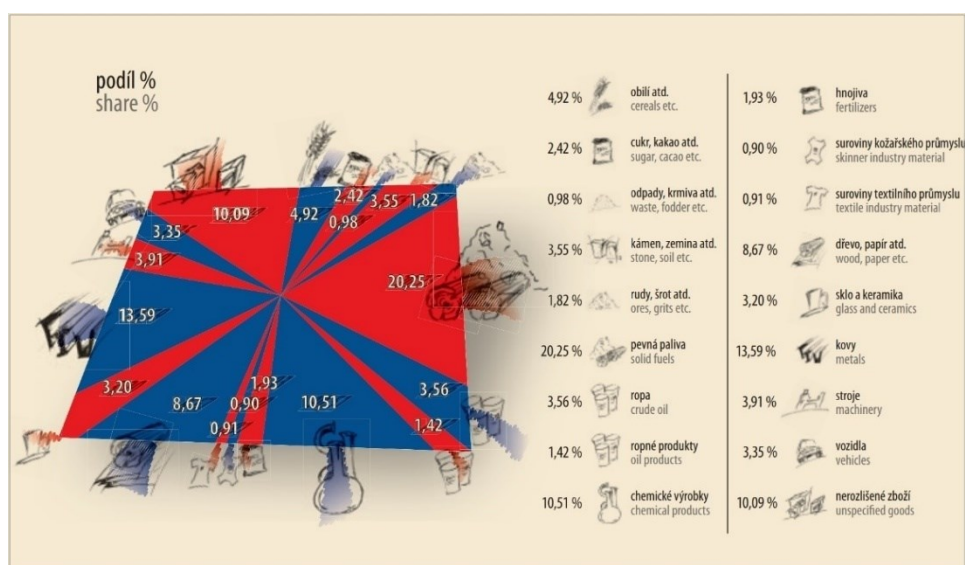
Vodní koridor D–O–L bude největším projektem vnitrozemské vodní plavby ve střední Evropě. Už tím, že mluvíme o koridoru konstatujeme, že tato vodní cesta má více funkcí, nejenom dopravní. Řeší totiž i funkci protipovodňovou, hospodaření s vodou, energetiku a také turismus. Pověřencem prezidenta Miloše Zemana pro vodní koridor D–O–L je Ing. Petr Forman.

Přednosti vodního koridoru D–O–L jsou:

- **transevropská dopravní cesta** – Propojí síť evropských vodních cest a poskytne ČR kvalitní přístup k mořím a jejich přístavům. Námořní státy jsou bohatší, a to minimálně o 5 %, než jejich vnitrozemští sousedé a to i za předpokladu, že ve všem ostatním jsou si rovny. Bude levnější a ekologičtější dopravní cestou pro nadrozměrné a těžké náklady, automobily, zemědělské produkty, krmiva, hnojiva, železný šrot, koks, uhlí a jiné. Transevropská dopravní cesta poskytne surovinovou bezpečnost, jelikož umožní přepravu zkapalněného plynu a dalších strategických surovin v tankerech po vodě;
- **ekonomický rozvoj regionu** – V Ostravské aglomeraci očekáváme velkou nezaměstnanost. Proto je nutné urychlit výstavbu Oderské vodní cesty – jako první etapy vodního koridoru D–O–L a výstavbu nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice, které jednoznačně zvýší zaměstnanost v regionu;

- **protipovodňová ochrana** – Kdyby vodní koridor D–O–L existoval při povodních v roce 1997, většina Moravy by byla před účinky velké vody ochráněná. Z toho důvodu je realizace vodního koridoru D–O–L nezbytná, jelikož má potenciál zabránit v budoucnu podobným katastrofálním situacím;
- **udržování vodní bilance krajiny** – Vodní koridor D–O–L umožní hospodařit s vodou tak, aby od nás žádná neodtekla zbytečně. Řešíme období sucha, a přitom odkládáme jednání s okolními státy o odebírání dunajské vody, kterou by bylo možno přecerpat do oblastí jižní a střední Moravy, podobně jako je to u průplavu Rýn–Mohan–Dunaj;
- **levný zdroj čisté energie** – Přestože máme problémy se solárními a větrnými elektrárnami, nebudujeme průtočné a přečerpávací elektrárny, které by zmírnily důsledek energetického kolapsu;
- **územní systém ekologické stability** – Vodní doprava má nejméně negativních vlivů na životní prostředí. Vodní koridor umožňuje budování nových biotopů a jejich propojení. Jakmile začne vodní koridor fungovat jeho okolí se zazelená, stane se součástí krajiny a obohatí život kolem řeky. Vodní koridor nabídne nové možnosti sportovního a rekreačního využití v návaznosti na další aktivity v regionech. Cestovní ruch se stane dalším zdrojem příjmů. Koridor nabídne možnost využití ve světě tolik oblíbeného bydlení u vody a na vodě.

Obr. 3.3 Grafické znázornění procentuálního zastoupení jednotlivých komodit



Zdroj: KUBEC, Jaroslav a Josef PODZIMEK. Křižovatka tří moří: vodní koridor Dunaj-Odra-Labe = Meeting of three seas: water corridor Danube-Oder-Elbe. [Praha: Your ARTillery, 2007], s. 295.

Povědomí o důležitosti vodního koridoru D–O–L se táhne od dob Karla IV. Podle kronikáře Dubraviuse zahájil v roce 1375 Karel IV. práce na průplavu (PODZIMEK a kol., 2018, s. 8). Po prostudování materiálů mohu s plnou zodpovědností říci, že v případě vodního koridoru D–O–L nejde o megalomanský projekt, ale o dokončení dlouho budované a plánované vodní cesty.

Za posledních 100 let (s výjimkou posledních 25 let) bylo postavěno na tomto díle více než 200 miliard Kč. Jsem přesvědčen, že na dokončovacích pracích tohoto vodního koridoru se musí začít kdekoli na trase, kde to politická a ekonomická situace dovolí. Bohužel, někteří úředníci podporují jen taková řešení, která jim přinesou uspokojivé výsledky během volebního období. Velmi mně zaujala nová kniha „O dokončení vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe“ autorů J. Podzimka, P. Formana a T. Kolaříka. Podíval jsem se nad tím, jaké jsou reálné argumenty a jaké informace k nám plynou z našich sdělovacích prostředků.

Utkvěl mi v hlavě citát A. Einsteina „Je smutná doba, když je snadnější rozbít atom, než zničit lidské předsudky“. Věřím, že až se budu se svými dětmi procházet nábřežím Odry, zeptají se: „Proč to trvalo tak dlouho?“.

Obr. 3.4 Vodní koridor D–O–L z pohledu evropské dopravní sítě TEN–T



Zdroj: <https://cdn.pbrd.co/images/HgAQeN4.png>

V době, kdy ČR vstupovala do EU, vodní koridor D–O–L byl součástí přístupové smlouvy. Dnes Evropská komise preferuje ve svých fondech vodní dopravu a evropské financování je pro ně až 85 %. Rád bych jako příklad uvedl průplav mezi řekami Seinou a Šeldou, který Francie a Belgie díky fondům z EU realizovaly. Jeho rozpočet byl kolem 70 miliard Kč. Jako druhý příklad bych uvedl průplav Rýn–Mohan–Dunaj v Německu, který stál 4,7 miliardy marek (přibližně 61 miliard Kč).

Pro lepší představu – 1 km vodní cesty stál 14 milionů EUR, 1 km dálnice 10 milionů EUR a 1 km VRT trafil 18 milionů EUR (Deutsche Bahn mezi Warzburgem a Hannoverem). Na trase průplavu Rýn–Mohan–Dunaj jsou komplikované plavební komory a jezy, ale vodní elektrárny se podílejí na návratnosti této investice. Navíc vodu z Dunaje využívá horní Bavorsko. Vnitrozemská plavba mezi Německem a Holandskem tvoří až 60 % z celkového mezinárodního transportu.

Pro srovnání – mezi Německem a Polskem je to 0,4 %. Příkladem pro nás by mohly být i další země – Srbsko má Dunaj a přesto usiluje o propojení na Jaderské moře, Chorvatsko má přístup k moři a chce ho doplnit vodními cestami. Švýcarsko si vybudovalo napojení na Rýn. **EU nás zavazuje, aby se do roku 2030 převedlo 30 % silniční dopravy na železniční a vodní. Do roku 2050 to má být až 50 %** (Strategie doprava 2050 a Bílá kniha o dopravě).

(Polska 3.0 w specjalnym wydaniu OZEON, 2016). Zatímco v západní Evropě jsou vodní cesty a koridory rozvinuté, u nás nikoliv. Přitom evropské rozvodí má v ČR, v Moravské bráně, své nejnižší místo. Dunaj míří k Černému, Odra k Baltskému a Labe k Severnímu moři. Řeka Morava a síť vodních cest počínajících u Přerova by z nich ucelily vodní soustavu propojující celou střední Evropu. Přerov se tak může stát hlavním klíčem k této vodní cestě. Můžeme však o toto postavení přijít. Je možnost na severu, průplavem od Wisły k Dněstru a Prutu a na jihu – průplavem Rýn–Mohan–Dunaj obejít Českou republiku (časopis Vodní cesty a plavba 4/17, 2017, s. 36).

4 Zhodnocení projektu z hlediska logistických činností

Lokalizace nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice, TILC, na „trojmezí“ tří států – České republiky, Polska a Slovenska, je jedinečná. Všechny aglomerace, na které bude mít tento investiční projekt dopad – Ostravská aglomerace, aglomerace Subregion Zachodni v Polsku a západoslovenská aglomerace Žilinského kraje, se potýkají se stejným problémem, jako je velká nezaměstnanost, hlavně z důvodu útlumu hornictví a těžkého průmyslu. Bohužel se v těchto krajích stupňují sociální problémy, a pokud se rychle neprovede RE:START, jak to popisuje ve svém programu zmocněnec vlády doc. Ing. Jiří Cienciala CSc., hrozí krajům kolaps. Studie proveditelnosti deklarují, že nadnárodní logistické centrum Gorzyczki – Věřňovice je schopno nabídnout a zajistit práci pro 15 000 lidí.

Nevyužití nabídky synergie všech druhů dopravy – silniční, železniční, letecké a vodní v tomto regionu, by bylo nezodpovědné. Dle mého názoru již není čas na alibismus jednotlivých vlád, vzájemné se osočování – kdo je za stav zodpovědný, a tudíž ho má „ze své kapsy“ řešit a jít „s kůží na trh“. Už není prostor na nekonečné analýzy. Je potřeba opravdu začít zodpovědně situaci řešit. Nepochybuji o tom, že výstavba nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice těžké situaci v MSK výrazně pomůže. Projekt totiž nabízí tak komplexní nabídku logistických možností přepravy zboží, jako málo kde v Evropě. Je nejvyšší čas seznámit firmy, místní samosprávy a veřejnost s nabídkou, podpořit vzdělanost a rekvalifikaci obyvatel a v neposlední řadě připravit školský systém a to hlavně v postižených regionech.

Investiční projekt TILC má obrovskou podporu české i polské vlády. Jeho financování je možné z projektu INTERREG V–A Česká republika–Polsko, z Fondů mikroprojektů Euroregionu Silesia a v neposlední řadě i z Operačního programu Doprava 2. K financování Oderské vodní cesty budou v neposlední řadě použity i prostředky PPP (partnerství veřejného a soukromého sektoru).

Oblastí, kde vznikne TILC, prochází síť dálkových a mezistátních pozemních komunikací, tzv. **Slezský kříž**. Umožňuje přepravu zboží ve směru sever–jih a východ–západ. Otevření dálnice D1 a autostrády A1 v Polsku posunulo investiční záměr výstavby TILC výrazně dopředu.

Nutno však podotknout, že dálnice jsou dnes již enormně přetížené a je zřejmé, že výstavba největšího logistického centra ve střední Evropě, jakým se má podle studií TILC stát, vyžaduje možnost odklonit přepravu zboží na jiné druhy dopravy. Z hlediska zlepšení životního prostředí se uvažuje o železniční a vodní dopravě.

Místo, kde nadnárodní logistické centrum Gorzyczki – Věřňovice vznikne, se nachází **na trase dvou významných dopravních koridorů hlavní transevropské sítě TEN–T: Baltsko–Jadranském a Rýnsko–Dunajském.** Železniční uzel v Bohumině má 170. letou tradici. **Co se železniční přepravy týče nadnárodní logistické centrum Gorzyczki Věřňovice bude napojeno k Euroterminálu Sławków v Polsku, odkud se zboží přepravuje širokorozchodnou tratí až k polsko–ukrajinským hranicím v městech Hrubieszów – Izov.** Aby se České republice otevřely nové možnosti přepravy zboží na východ, je potřeba dobudovat pouhých 94,5 km trati z TILC do Sławkowa. Tato širokorozchodná trať bude v budoucnu napojena na **Novou hedvábnou stezku.** Čínský prezident prohlásil, že tato stavba bude největší investicí do infrastruktury v historii. Oproti námořní dopravě, která trvá 40–50 dnů, se zboží po železnici přepraví za 11–14 dnů. Přeprava zboží po železnici z jedné strany na druhou tak bude o 2/3 rychlejší.

Předpokládá se s objemem 750 tisíc TEU na obě strany, plus jiné komodity. **TILC se stane jediným místem v Evropě, kde se propojí evropské železniční koridory z tratí z Dálného východu.** Další zajímavé možnosti přepravy po železnici nabídne **napojení na trať Cottbus–Horka–Görlitz–Wrocław–Gorzyczki.** Díky ní se počítá s nárůstem nákladní dopravy Německa s Polskem a Českou republikou do roku 2026 až na dvojnásobek. **Regionální dostupnost TILC umocňuje blízkost letiště Ostrava–Mošnov, Katowice–Pyrzowice a Kraków.**

Lokalizace TILC nabízí jedinečnou z možných tras přepravy, a to vodní dopravu. Na vodní dopravu je kladen v současné době důraz v celé Evropě. Jelikož se jedná o druh dopravy, který pomáhá snižovat negativní dopady na životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost, musí se začít brát konečně vážně. K tomu ČR zavazuje i spoustu mezinárodních dokumentů, například Strategie doprava 2050 a Bílá kniha o dopravě. V severozápadní Evropě má vnitrozemská vodní plavba podíl na přepravě zboží ve výši 40 %. V EU si stojí jen na 6 %. Hlavní cíle, kterých se bude chtít společně s okolními státy dosáhnout, je 50 % přesun cest na střední vzdálenost v meziměstské osobní a nákladní dopravě, ze silniční dopravy na železniční a vodní dopravu.

Do roku 2030 by se mělo 30 % silniční nákladní dopravy nad 300 km převést na jiné druhy dopravy, jako jsou železniční a vodní doprava. Uvedená opatření do roku 2050 přispějí k 60 % snížení emisí z dopravy. Operační program doprava 2014–2020 ČR mimo jiné zavazuje k podpoře udržitelné regionální a místní mobility. Musí se rozvíjet a zlepšovat dopravní systémy šetrné k životnímu prostředí, a to včetně systémů s nízkou hlučností, nízkouhlíkových dopravních systémů, vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury. Dopravní politika státu by se měla na tyto změny připravit a splavnění Odry jednoznačně pomůže tento cíl naplňovat. Jako příklad bych uvedl: **312 TEU může přepravit 4,5 km dlouhá kolona kamionů, nebo 3 vlakové soupravy 1,6 km dlouhé, nebo jedna 190 m lodní souprava.** TEU je ekvivalent jednoho 20stopového (6,1m) kontejneru. (PODZIMEK a kol, 2018, s. 31)

Řeka Odra proplová regiony ČR, Polska a Německa. **Je součástí kontinentálního dopravního systému, který zahrnuje jak vnitrozemskou vodní dopravu, tak přístup k námořním přístavům.** TILC by byl napojen na první padesátikilometrový úsek Oderské vodní cesty, který se nachází mezi městy Bohumín, ČR a Kędzierzyn–Koźle, PL. Studie proveditelnosti, zveřejněná během roku 2018, má být podkladovým materiálem pro rozhodování na vládní úrovni. Cost benefit analýza bude nabízet řešení nejen pro dopravní, ale i pro vodohospodářské, energetické a rekreační využití horního toku řeky. Již tato první etapa bude mít nebývalý přínos pro hospodářský rozvoj všech oderských regionů.

Tento úsek by byl první etapou vodního koridoru D–O–L, na který se čeká už velmi dlouho. Věřím, že vodní koridor D–O–L se brzy stane největším projektem vnitrozemské vodní plavby ve střední Evropě.

Závěr

Pro svou diplomovou práci jsem zvolil téma, které je provázáno s regionem, ve kterém jsem se narodil, s Ostravskou aglomerací. Informace o tom, že se připravuje výstavba nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice, TILC, a že se bude jednat o největší logistické centrum ve střední Evropě vzbudila mou pozornost. Zaujalo mne, že TILC bude synergicky napojený na všechny druhy dopravy: silniční, železniční, leteckou i vodní. Při studování materiálů mi bezesporu pomohla znalost polského jazyka – jelikož se jedná o nadnárodní, polsko–český projekt a hodně dostupných materiálů je v polštině. Od začátku jsem byl přesvědčen, že jedinečná lokalizace TILC podpoří RE:START Ostravské aglomerace, která je jedním z nejvíce ohrožených regionů, co se nezaměstnanosti České republiky týče.

Na začátku práce jsem vysvětlil, jak velký význam vznik takového logistického centra pro náš region má a co vše umožňuje jedinečná lokalizace TILC. Dále jsem se věnoval koncepci napojení TILC na koridory a dopravní síť TEN–T. Vysvětlil jsem, jakou podporu české a polské vlády projekt má, jaké jsou možnosti jeho financování a odkud propagátoři projektu berou inspiraci. Následně jsem sestavil možný harmonogram přípravy a výstavby TILC.

V dalším bodě práce jsem ukázal na napojení TILC na stávající infrastrukturu, s důrazem na tzv. Slezský kříž. Význam rovněž příkládám napojení TILC přes Polsko na německou trasu Cottbus – Horka – Görlitz – Wrocław – Gorzyczki.

Dále jsem se věnoval tématu, které bylo pro mě asi největší neznámou, a to dobudování širokorozchodné trati z TILC do polského Sławkowa. Tato trať umožňuje přepravu ze Sławkowa až k polsko–ukrajinským hranicím Hrubieszów–Izov. Navazovat by na ni měla výstavba Nové hedvábné stezky, jenž bude patrně největší investicí do infrastruktury v historii. TILC se tak stane jediným evropským bodem, kde se propojí evropské železniční koridory z trati z Dálného východu.

Následně jsem se věnoval tématu, které mně zaujalo nejvíce, a to Oderské vodní cestě a připravovanému vodnímu koridoru D–O–L. Toto téma je velmi aktuální, jelikož se čeká na zveřejnění závěrů studie proveditelnosti vodního koridoru.

Studie proveditelnosti vodního koridoru D–O–L bude podkladem pro další rozhodování na vládní úrovni. Doufám, že se konečně „pootevrou brány“ ČR k mořím, a první etapa Oderské vodní cesty bude brzy zahájena.

Poslední bod diplomové práce jsem věnoval zhodnocení projektu TILC z hlediska logistických činností a ukázal, jaké možnosti přepravy zboží nabídnou jednotlivé druhy dopravy a jak důležitá bude jejich synergie.

Cílem mé diplomové práce bylo napsat studii o koncepci a významu nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice. Dle mého názoru si toto téma zaslouží pozornost z řad odborníků, studentů i veřejnosti. Věřím, že o nich bude napsáno několik dalších studií, které budou podkladem pro další diplomové práce.

Tato diplomová práce může být, dle mého názoru, nápomocná k vysvětlení klíčových témat, na které má výstavba nadnárodního logistického centra TILC návaznost a to např. na úrovni samospráv nebo školských zařízení, které se budou na novou nabídku pracovních míst v regionu připravovat.

Soupis bibliografických citací

Odborná kniha

GROS, Ivan a kol. Velká kniha logistiky. VŠCHT Praha 2016, 512 s. ISBN 978-80-7080-952-5 HALÁSEK, Dušan a kolektiv. *Logistika v odvětvích služeb*. Přerov: Vysoká škola logistiky, 2013. ISBN 978-80-87179-30-7.

HLAVOŇ, Ivan, KALUPOVÁ Blanka, BARANČÍK Ivan a Erika KONUPČÍKOVÁ. *Dopravní geografie*. Přerov: VSLG, 2010. ISBN 978-80-87179-13-0.

KUBEC, Jaroslav a Josef PODZIMEK. *Křižovatka tří moří: vodní koridor Dunaj-Odra-Labe = Meeting of three seas: water corridor Danube-Oder-Elbe*. Praha: Your ARTillery, 2007. ISBN 9788025401057.

PODZIMEK, Josef, FORMAN, Petr, KOLAŘÍK, Tomáš. *O dokončení vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe*. Plavba a vodní cesty o. p. s., Praha 2018. ISBN 978-80-270-2958-7.

Článek v odborném časopise (periodiku) nebo ve sborníku z konference

STRAKOŠ, Vladimír. Logistika je řízení přepravy. *Acta Logistica Moravica* [online]. Přerov, 2012, 2(2), 8 [cit. 2018-02-11]. ISSN 1804-8315. Dostupné z: http://web2.vslg.cz/fotogalerie/acta_logistica/2012/2-cislo/1-strakos.pdf

KOLAŘÍK, Tomáš. Rozhovor s ministrem námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Markem Gróbarczykem. *Vodní cesty a plavba* [online]. Praha: Plavba a vodní cesty, 2017, (4), 4 [cit. 2018-03-15]. ISSN 1211-2232. Dostupné z: https://www.vltava-resort.cz/www/vltavaresort/fs/vcap_4_2017.pdf

Elektronické dokumenty a ostatní

BARTOŠ, Pavel. RESTART – neopakovatelná příležitost pro náš kraj. *Regionální podnikatelský zpravodaj* [online]. Ostrava: Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje, 15. 08. 2017, s. 12 [cit. 2018-02-13]. Dostupné z: <http://www.msunion.cz/data/files/000/000/002/02-2017-tisk-1203.pdf>

Bayernhafen Nürnberg [online]. [cit. 2017-12-06]. Dostupné z: <https://www.gvz-hafen.com/en.html>

BAZALA, Jaroslav. 5 trendů moderní logistiky. *Logistická akademie* [online]. Ostrava, 24. 8. 2017 [cit. 2018-03-13]. Dostupné z: <http://www.logisticaakademie.cz/blog/diskutovana-temata/5-trendu-moderni-logistiky>

BAZALA, Jaroslav. Kde se vzala logistika anebo historie logistiky. *Logistická akademie* [online]. Ostrava, 22. 10. 2014 [cit. 2018-03-12]. Dostupné z: <http://www.logisticaakademie.cz/blog/diskutovana-temata/kde-se-vzala-logistika-anebo-historie-logistiky>

BAZALA, Jaroslav. Logistika si s analytikou týká. *Logistická akademie* [online]. Ostrava, 20. 11. 2017 [cit. 2018-02-14]. Dostupné z: <http://www.logisticaakademie.cz/blog/diskutovana-temata/logistika-si-s-analytikou-tyka>

CEMPÍREK, Václav. Logistická centra. *Dopravní noviny* [online]. Pardubice: Dopravní fakulta Jana Pernera, 7. 6. 2007 [cit. 2018-02-20]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/logistika-spedice/logisticka-centra-3185>

Czym jest RIT?. *Subregion Zachodni Województwa Śląskiego* [online]. [cit. 2018-03-13]. Dostupné z: <https://rpo.subregion.pl/czym%20jest%20rit/>

Damit Cottbus–Görlitz zur Sprintstrecke wird. *Lr-online.de* [online]. Cottbus, 06. 02. 2017 [cit. 2017-11-14]. Dostupné z: https://www.lr-online.de/nachrichten/damit-cottbus-goerlitz-zur-sprintstrecke-wird_aid-2854674

Definice a význam koncepce. *Význam slova* [online]. [cit. 2017-10-20]. Dostupné z: <http://www.vyznam-slova.com/koncepce>

Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2013, s. 89 [cit. 2018-02-15]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni-politika-CR-2014-2020.pdf.aspx>

DZIEŃ 1 – Międzynarodowa Konferencja Ministerialna Żegluga Łączy – YouTube.
YouTube [online]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=IT21MQHPVWQ>

Fond mikroprojektů v období 2014 – 2020. *Euroregion Silesia* [online]. Opava
[cit. 2018-02-07]. Dostupné z: http://www.euroregion-silesia.cz/show_text.php?id=programy-EU-cil2-fond-mikroprojektu

Inicjatywa chce splawnień Odry od polskiego Kędzierzyn–Kozle po Mošnov. *Česká televize* [online]. 20. 05. 2015 [cit. 2018-01-10]. Dostupné
z: <http://www.cesktelevize.cz/ct24/regiony/1529952-inicjatywa-chce-splavneni-odry-od-polskeho-kedzierzyn-kozle-po-mosnov>

ITI ostravské aglomerace Integrovaná teritoriální investice Investiční plán pro udržitelný
rozvoj měst v území ostravské aglomerace na období 2014-2020 [online]. Ostrava,
14. 10. 2016, s. 259 [cit. 2018-03-07]. Dostupné
z: http://www.ostrava.cz/uloziste/zastupitelstvo/materialy_ZM/vo1418/z21verejne/BJ1418_03123_16-ZM1418_21_zP/Strategie_cista_vcetne_priloh.pdf

Kontakty. *Inovace v dopravě* [online]. Brno [cit. 2018-02-13].
Dostupné z: <http://www.inovacevdoprave.cz/index.php/kontakty/>

LHS liczy, że do połowy roku sfinalizuje przejęcie Euroterminala
Sławków. *Gospodarkamorska.pl* [online]. Gdańsk, 27. 01. 2018 [cit. 2018-02-15]. Dostupné
z: <http://www.gospodarkamorska.pl/Porty,Transport/lhs%20liczy%20ze%20do%20polowy%20roku%20sfinalizuje%20przejecie%20euroterminala%20slawkow.html>

Logistická akademie [online]. Ostrava [cit. 2018-02-11]. Dostupné
z: <http://www.logistickaakademie.cz>

Ministerstvo dopravy České republiky – Studie proveditelnosti vodního koridoru
DOL. *Registr smluv* [online]. Praha, 22. 12. 2016 [cit. 2018-04-07]. Dostupné
z: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/894669>

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. *Ministerstwo Gospodarki
Morskiej i Żeglugi Śródlądowej* [online]. [cit. 2017-11-09]. Dostupné
z: <https://www.gov.pl/gospodarkamorska>

NÁSTROJ PRO PROPOJENÍ EVROPY – CEF. *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. Praha, 01. 09. 2016 [cit. 2018-02-05]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Evropska-unie/Programy/Program-CEF>

Oderská deklarace. *Zespół ds. Żeglugi na Odrze* [online]. Warszawa, 16. 11. 2017, [cit. 2018-01-16]. Dostupné z: http://www.wroc.uzs.gov.pl/upfiles/Odersk%C3%A1%20deklarace%20CZ-ver%2014.11.2017_final.pdf

Operační program Doprava 2014–2020. *Moravskoslezský kraj* [online]. Ostrava, 05. 03. 2015, s. 214 [cit. 2018-04-13]. Dostupné z: https://www.msk.cz/assets/dotace_eu/operacni-program-doprava.pdf

Otázky a odpovědi: K čemu slouží Investiční plán pro Evropu a fond EFSI?. *Euractiv* [online]. 19. 02. 2016 [cit. 2018-04-03]. Dostupné z: <https://euractiv.cz/section/energeticka-ucinnost/news/otazky-a-odpovedi-k-cemu-slouzi-investicni-plan-pro-evropu-a-fond-efsi-013166/>

PELIKÁNOVÁ, Karin. IFO 2016: Trh práce zatím neumí reagovat na potřeby nastupující mladá generace. *Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje* [online]. Ostrava, 20. 09. 2016 [cit. 2018-01-14]. Dostupné z: <http://www.msunion.cz/zpravodajstvi/tiskove-zpravy-1/ifo-2016-trh-prace-zatim-neumi-reagovat-na-potreby-nastupujici-mlade-generace>

PELIKÁNOVÁ, Karin. Průmyslová krajina: Karvinsko při řešení útlumu těžby potřebuje pomoc kraje a státu i jasnou koncepci. *Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje* [online]. Ostrava, 25. 11. 2016 [cit. 2018-01-13]. Dostupné z: <http://www.msunion.cz/zpravodajstvi/tiskove-zpravy-1/prumyslova-krajina-karvinsko-pri-reseni-utlumu-tezby-potrebuje-pomoc-kraje-a-statu-i-jasnou-koncepci>

Podíl nezaměstnaných osob v krajích k 28. 2. 2018. *Český statistický úřad* [online]. 06. 03. 2018 [cit. 2018-03-13]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xc/mapa-podil-kraje>

Polska 3.0 w specjalnym wydaniu OZEON. *Polska 3.0* [online]. Myślowice, 29. 08. 2016 [cit. 2017-11-15]. Dostupné z: <http://polska30.pl/polska-3-0-w-specjalnym-wydaniu-ozeon/>

Powstanie 20 stopni wodnych na Odrze. *Zegluga.wroclaw.pl* [online].

05. 04. 2018 [cit. 2018-02-05]. Dostupné

z: <https://www.zegluga.wroclaw.pl/news.php?readmore=2792>

Program INTERREG V–A Česká republika – Polsko. *Euroregion Silesia* [online].

[cit. 2017-02-07]. Dostupné z: http://www.euroregion-silesia.cz/show_text.php?id=programy-EU-cil2-INTERREG-V-A-CR-Polsko&open_menu=194

Public Private Partnership. *BusinessInfo.cz* [online]. Opava, 11. 09. 2017 [cit. 2018-01-15].

Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/dotace-a-financovani/public-private-partnership-ppp.html>

Sachsenland Transport & Logistik GmbH Dresden. *Sachsenland Transport & Logistik*

GmbH [online]. [cit. 2017-12-06]. Dostupné z: <http://www.sachsenland-gmbh.de/kontakt-dresden/>

Stavba obchvatu Karviné by měla začít příští rok. *Polar.cz Moravskoslezská regionální*

televize [online]. Ostrava, 03. 03. 2017 [cit. 2018-03-11]. Dostupné

z: <https://polar.cz/zpravy/karvinsko/karvina/11000007550/stavba%20obchvatu%20karvine%20by%20mela%20zacit%20pristi%20rok>

Stop odlivu pracovníků z Moravskoslezského kraje. *Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje* [online]. Ostrava, 15. 2. 2017 [cit. 2018-02-13]. Dostupné

z: <http://www.msunion.cz/hlavni-aktivita/konference/stop-odlivu-pracovniku-z-moravskoslezskeho-kraje-vazeni>

SZYDŁO, Beata. *Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce*

na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030 [online]. Warszawa, 22. 07. 2016,

s. 16 [cit. 2018-02-07]. Dostupné z: [https://mgm.gov.pl/wp-](https://mgm.gov.pl/wp-content/uploads/2017/11/zalozenia-do-planow-rozwoju-srodladowych-drog-wodnych-w-polsce-na-lata-2016%E2%80%932020-z-perspektywa-do-roku-2030.pdf)

[content/uploads/2017/11/zalozenia-do-planow-rozwoju-srodladowych-drog-wodnych-w-polsce-na-lata-2016%E2%80%932020-z-perspektywa-do-roku-2030.pdf](https://mgm.gov.pl/wp-content/uploads/2017/11/zalozenia-do-planow-rozwoju-srodladowych-drog-wodnych-w-polsce-na-lata-2016%E2%80%932020-z-perspektywa-do-roku-2030.pdf)

TOBOLA, Josef a Petr FORMAN. Logistické centrum a Přístav Ostrava–Bohumín a související průmyslová zóna – česká část TILC (Nadnárodní logistické centrum Věřňovice–Gorzyczki). *Spolek Posejdon* [online]. Ostrava, 20. 09. 2016, s. 3 [cit. 2017-11-13]. Dostupné z: <https://www.posejdon.cz/wp-content/uploads/Logistick%a9-centrum-a-P%5%99%adstav-Ostrava-Bohum%adn.pdf>

TOMÁNEK, Tomáš. Kanál D–O–L znovu na stole. Jak dopadne tentokrát?. *Česká pozice* [online]. 05. 01. 2018 [cit. 2018-02-05]. Dostupné z: http://ceskapozice.lidovky.cz/kanal-d-o-l-znovu-na-stole-jak-dopadne-tentokrat-fr2-/tema.aspx?c=A180105_093759_pozice-tema_houd

Vymezení Ostravské aglomerace. *Socioekonomický atlas Ostravy* [online]. Ostrava: VŠB [cit. 2017-12-13]. Dostupné z: <http://homel.vsb.cz/~saj0023/BP/PVOA.html>

Seznam příloh

- | | |
|-----------|---|
| Příloha A | Význam nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice,
TILC na různé druhy dopravy |
| Příloha B | Slezský kříž, komunikační páteř kraje |
| Příloha C | Transevropská dopravní síť Česká republika |
| Příloha D | Napojení TILC na trať Cottbus – Horka – Görlitz – Wrocław |
| Příloha E | Schéma evropské sítě hlavních vodních cest mezinárodního významu
podle dohody AGN |

Význam nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřovice, TILC na různé druhy dopravy

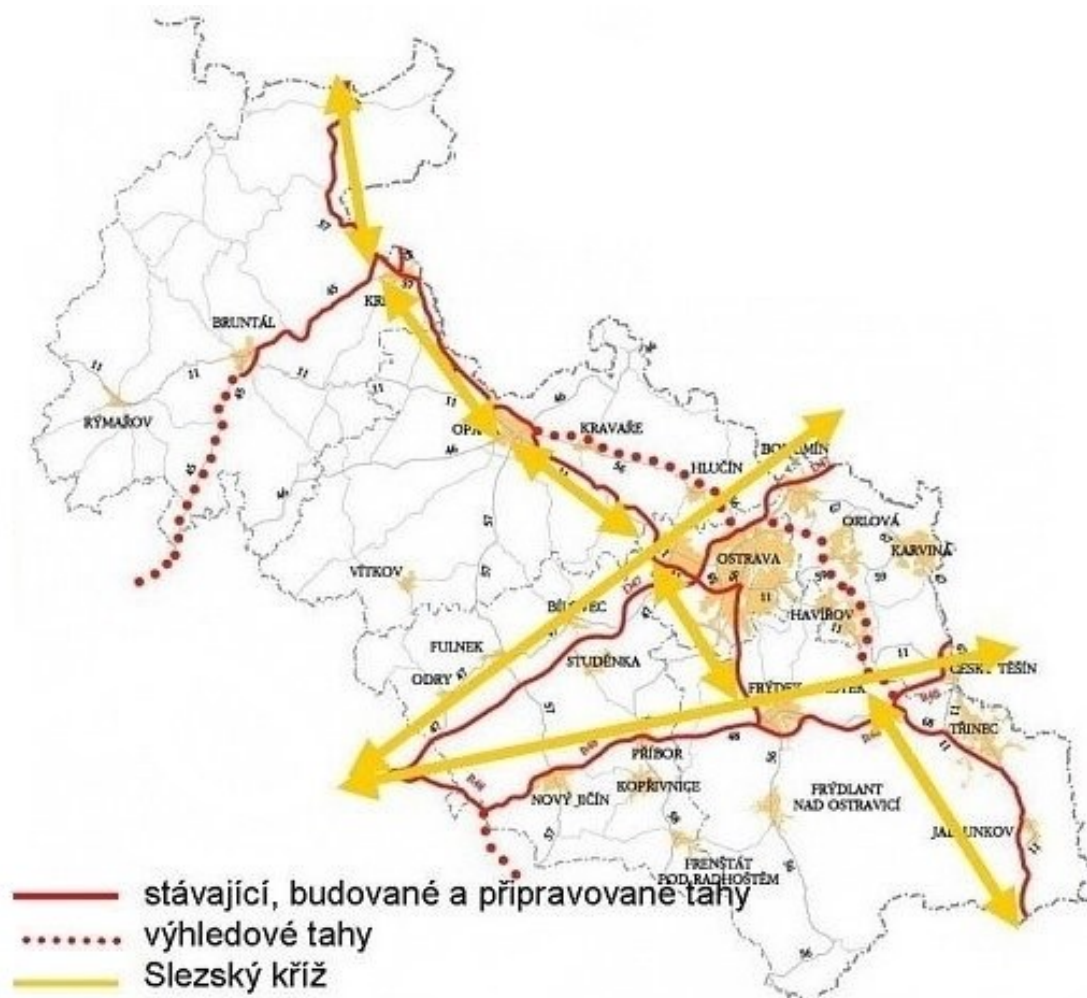


Zdroj: vlastní zpracování

Přeprava po širokorozchodné trati z nadnárodního logistického centra Gorzyczki Věřovice, TILC, do Sławkowa by trvala přibližně 1,5 hodiny.

Přeprava po širokorozchodné trati z nadnárodního logistického centra Gorzyczki Věřovice, TILC do Sławkowa a následně k polsko-ukrajinskému hraničnímu přechodu Hrubieszów, PL / IZOV, UA by trvala necelých 8,5 hodiny. Při výpočtech jsem vycházel z počtu kilometrů (394, 650 km + 94,5 km) a rychlosti nákladního vlaku na širokorozchodné trati 60 km/h. Přeprava po nákladních lodích z přístavů v nadnárodním logistickém centru Gorzyczki – Věřovice, TILC do námořního přístavu Szczecin by trvala necelých 11, 5 hodiny. Při výpočtech jsem vycházel z počtu kilometrů (561 km) a rychlosti nákladní lodě (50 km/h).

Slezský kříž, komunikační páteř kraje



Zdroj: https://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy_region/20080618doprava.html

Transevropská dopravní síť Česká republika



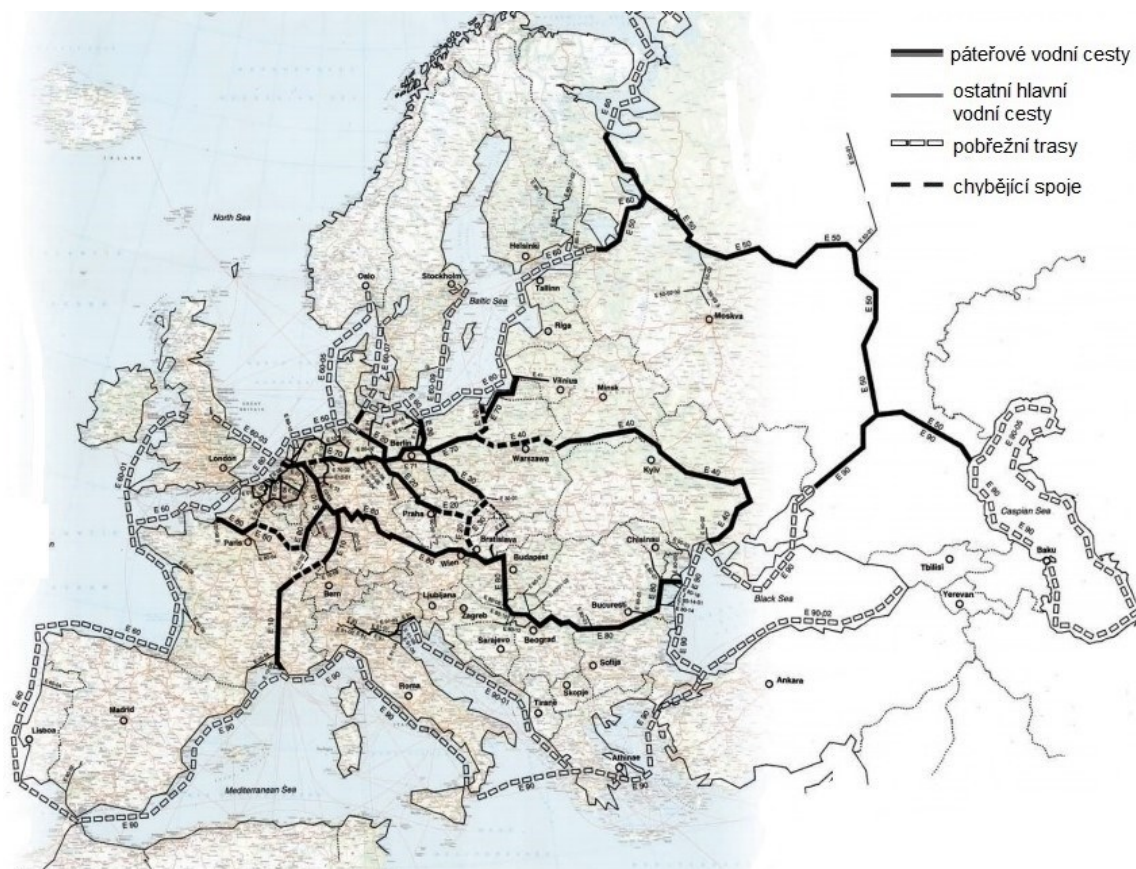
Zdroj: <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

Napojení TILC na trat' Cottbus – Horka – Görlitz – Wrocław



Zdroj: <https://i.cubeupload.com/HMjg9F.jpg>

Schéma evropské sítě hlavních vodních cest mezinárodního významu
podle dohody AGN



Zdroj: KUBEC, Jaroslav a Josef PODZIMEK. Křižovatka tří moří: vodní koridor Dunaj-Odra-Labe = Meeting of three seas: water corridor Danube-Oder-Elbe.

[Praha: Your ARTillery, 2007], s. 10

Autor (vypracoval)	Bc. Dominik Kwolek
Název DP	Studie o koncepci a významu nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice
Studijní obor	Logistika
Rok obhajoby DP	2018
Počet stran	60
Počet příloh	5
Vedoucí DP	prof. Ing. Vladimír Strakoš, DrSc.
Oponent DP	Ing. Josef Tobola
Anotace	Tato diplomová práce je studií o koncepci a významu nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice, TILC, které vznikne na česko–polském pohraničí, na území Ostravské aglomerace. Možnost napojení na všechny druhy dopravy: silniční, železniční, leteckou i vodní, mu umožní splnit nejvyšší standardy, které legislativa od dnešních multimodálních logistických center vyžaduje. Nové infrastrukturální projekty, jako širokorozchodná trať a Nová hedvábná stezka otevřou brány ČR na dálný východ. Oderská vodní cesta, první etapa vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe, která ČR otevře brány do Baltského, Severního a Černého moře.
Klíčová slova	nadnárodní logistické centrum Gorzyczki – Věřňovice, nová hedvábná stezka, oderská vodní cesta, širokorozchodná trať, vodní koridor Dunaj–Odra–Labe
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	

Posudek vedoucího diplomové práce



Vysoká škola logistiky o.p.s.

Katedra magisterského studia

Akademický rok 2017/2018

Autor práce:

Bc. Dominik Kwolek

Název práce:

Studie o koncepci a významu nadnárodního logistického centra Gorzyczki – Věřňovice

Vedoucí práce:

Prof. Ing. Vladimír Strakoš, DrSc.

Souhrnné výsledky (každé kritérium hodnoceno 0 - 10 body):

1. Zpracování tématu, soulad se zadáním	8
2. Cíl práce a jeho formulace	6
3. Volba vhodných metod řešení	6
4. Rozsah a kvalita zpracované literatury, citace	10
5. Logická stavba, struktura a provázanost textu	7
6. Tvůrčí přístup k řešení a jeho originalita	6
7. Splnění cílů práce, kvalita závěrů a doporučení	6
8. Využitelnost výsledků práce v teorii a praxi	8
9. Formální úprava práce, vč. jazykové správnosti	7
10. Spolupráce s vedoucím práce	10

CELKOVÝ POČET BODŮ	74
--------------------	----

CELKOVÉ HODNOCENÍ ¹⁾	B - velmi dobře
---------------------------------	-----------------

Závěrečné stanovisko: ²⁾ předloženou práci doporučuji k obhajobě

Návrh na odložení zveřejnění: ³⁾ ~0~ měsíců

¹⁾ viz druhá strana formuláře; ²⁾ doporučuji nebo nedoporučuji k obhajobě; ³⁾ maximálně lze odložit o 36 měsíců

Další podněty a připomínky k práci, ke kterým by se měl autor vyjádřit v rámci rozpravy:

Diplomant pan Kwolek s vedoucím DP udržoval pravidelný kontakt. Společně jsme probírali jednotlivé části projektu.

Svým pojetím je projekt koncepce nadnárodního logistického centra Gorzyczki –Věřňovice, TILC pro zpracování absolventa značně náročný. Je náročný, ale velmi potřebný. Ojedinelé se na relativně malém území setkávají pozemní a vodní cesty a to ještě prakticky na hranici mezi ČR a Polskem. To již samo o sobě představuje problém, který má řadu odpůrců. Přitom je velmi nutné z hlediska budoucího rozvoje dopravy a logistiky takovéto centrum vytvořit.

Proto každá další práce, ve které se objeví další nový návrh, nebo zdůvodnění je pro budoucnost tohoto centra přínosem. Mít téměř na hranicích širokorozchodnou i klasickou železnici, řeku s možností přístupu vodní dopravy do Baltického moře a dálniční dopravu mezi severní a jižní části Evropy je velká příležitost k jejímu ekonomickému využití. Každá akce, které situaci posune dopředu je významná.

Právě toto tato DP splňuje, a proto ji doporučuji k obhajobě.

Datum: 15. květen 2018

Podpis vedoucího:

CELKOVÉ HODNOCENÍ:

body	známka
0 - 40	F - nevyhověl
41 - 50	E - dostatečně
51 - 60	D - uspokojivě
61 - 70	C - dobře
71 - 80	B - velmi dobře
nad 80	A - výborně

Práce se doporučuje k obhajobě, pokud celkové hodnocení dosáhlo minimálně 41 bodů!

Posudek oponenta diplomové práce



Vysoká škola logistiky o.p.s.

Katedra magisterského studia

Akademický rok 2017/2018

Autor práce:

Bc. Dominik Kwolek

Název práce:

Studie o koncepci a významu nadnárodního logistického centra Gorzyczki - Věřňovice

Oponent práce:

Ing. Josef Tobola

Souhrnné výsledky (každé kritérium hodnoceno 0 - 10 body):

1. Zpracování tématu, soulad se zadáním	10
2. Cíl práce a jeho formulace	10
3. Rozsah a kvalita zpracované literatury	9
4. Logická stavba, struktura a provázanost textu	10
5. Tvůrčí přístup k řešení a jeho originalita	10
6. Splnění cílů práce, kvalita závěrů a doporučení	10
7. Využitelnost výsledků práce v teorii a praxi	9
8. Formální úprava práce, vč. jazykové správnosti	10

CELKOVÝ POČET BODŮ	78
--------------------	----

CELKOVÉ HODNOCENÍ ⁽¹⁾	A - výborně
----------------------------------	-------------

Závěrečné stanovisko:²⁾ doporučuji k obhajobě

¹⁾ viz druhá strana formuláře; ²⁾ doporučuji nebo nedoporučuji k obhajobě

Další podněty a připomínky k práci, ke kterým by se měl autor vyjádřit v rámci rozpravy:

Projekt přípravy a následně realizace nadnárodního logistického centra TILC a s tím související prodloužení Oderské vodní cesty a širokorozchodné železnice na území Ostravska je projednáván velmi dlouho, osobně se tím zabývám 20 let. Pro Ostravsko-karvinskou aglomeraci a obdobnou Hornoslezskou aglomeraci v Polsku je obrovskou příležitostí pro restrukturalizaci průmyslu s ohledem na realizované hlavní dopravní koridory přes tzv. Moravskou bránu. Toto geografické položení nemá žádný jiný kraj v ČR a politici na všech úrovních by si měli být vědomi této obrovské příležitosti. V posledním období významně tomuto programu se věnuje polská strana, kdy Polsko ještě čeká útlum hornictví a návazných podniků a předmětný projekt je jedním z klíčových projektu pod heslem POLSKA 3.0 a projekt má podporu vládních a regionálních orgánů. S ohledem na skutečnost, že podmínkou realizace log. centra TILC je protažení vodní cesty, resp. širokorozchodné železnice na polské straně, má tato diplomová práce význam nejen pro vládní a samosprávné instituce, ale i širokou veřejnost propagovat toto příležitost pro rozvoj zejména MsK. Z tohoto pohledu předmětná diplomová práce velmi vhodně a srozumitelně popsala výše uvedené okolnosti a je potřebným materiálem pro další přípravu, změny územních plánů, tvorby strategie zaměstnanosti v MsK, propagaci apod.

Předmětná diplomová práce je pečlivě a odborně velmi dobře zpracována a je ji nutno, s ohledem na rozsah řešených otázek, brát jako rešerše dosavadních prací, proto požaduji po autorovi vyjádřit se v rámci rozpravy k následujícím otázkám:

1) Projekty, které navazují na nadnárodní logistické centrum Gorzyczki - Věřňovice, TILC zcela jistě podpoří turistický ruch v regionu. Na tuto příležitost se určitě připraví cestovní kanceláře. Jaké by mělo být, dle Vašeho názoru, zázemí a služby pro návštěvníky -pracovníky využívající služby TILCu, pro které bude Oderská vodní cesta novou výzvou (osádky plavidel,nákl. automobilů,speditérů)?

2) Jakou formou se mohou mladí lidé o projektu výstavby TILC a navazujících projektů dozvědět?

3) Jak lze využít nové moderní technologie, např. drony v logistických centrech?

Datum: 30.4.2018

Podpis oponenta:

CELKOVÉ HODNOCENÍ:

body	známka
0 - 30	F - nevyhověl
31 - 40	E - dostatečně
41 - 50	D - uspokojivě
51 - 60	C - dobře
61 - 70	B - velmi dobře
nad 70	A - výborně

Práce se doporučuje k obhajobě, pokud celkové hodnocení dosáhlo minimálně 31 bodů!