

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Využití slovinského přístavu Koper pro ČR

Tereza Dolášová

Bakalářská práce

2015

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Tereza Dolášová**  
Osobní číslo: **D12026**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Název tématu: **Využití slovinského přístavu Koper pro ČR**  
Zadávající katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

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

Úvod

1. Charakteristika námořní dopravy
2. Analýza současné situace využívání Evropských přístavů
3. Zhodnocení praktického využití slovinského přístavu Koper pro ČR

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí**  
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**  
Seznam odborné literatury:  
**dle pokynů vedoucí práce**

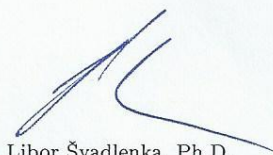
Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Nina Kudláčková, Ph.D.**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **28. listopadu 2014**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **29. května 2015**



doc. Ing. Ivo Drahošský, Ph.D.  
děkan

L.S.



doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 28. listopadu 2014

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 28. 5. 2015

Tereza Dolášová

Touto cestou bych ráda poděkovala vedoucí mé bakalářské práce Ing. Nině Kudláčkové, Ph.D. za vstřícný přístup, konzultace, cenné rady a odborné vedení celé práce, Borutu Čokovi, Markétě Bílkové a Pavlu Adamovskému za věcné podklady a odborné konzultace při tvorbě této práce a své rodině za trpělivost a podporu při jejím zpracování.

## **ANOTACE**

Práce se zabývá přístavem Koper. Zabývá se též námořní dopravou, konkrétně terminály v námořní dopravě a analyzuje možnosti využití jednotlivých přístavů v podmínkách ČR. V práci je přístav Koper porovnáván s přístavy Rotterdam a Hamburk. Práce je zaměřena na rozvoj přístavu Koper.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

námořní doprava, námořní přístav, přístav Koper, rozvoj přístavu, konkurenceschopnost

## **TITLE**

Utilization of the Slovenian Port in Koper for the Czech Republic

## **ANNOTATION**

The work focuses on the port of Koper. It also deals with general information about maritime transportation, exactly about maritime terminals. The work analyses utilization of ports important for the Czech Republic. The work compares port of Koper, port of Rotterdam and port of Hamburg. It is focuses on port of Koper development.

## **KEYWORDS**

maritime transportation, maritime ports, port of Koper, port development, competitiveness

# OBSAH

Úvod.....	8
1 Charakteristika námořní dopravy.....	9
1.1 Historie námořní dopravy .....	9
1.2 Historie námořní kontejnerové přepravy .....	10
1.3 Dělení námořní dopravy.....	11
1.4 Dělení námořních přístavů .....	12
1.5 Historie přístavu Hamburk.....	13
1.6 Historie přístavu Rotterdam .....	14
1.7 Historie přístavu Koper .....	15
1.8 Námořní doprava v Evropě .....	16
2 Analýza současné situace využívání evropských přístavů .....	17
2.1 Přístav Hamburk.....	19
2.1.1 Geografická poloha.....	19
2.1.2 Správa přístavu .....	19
2.1.3 Terminály v přístavu .....	20
2.1.4 Dopravní spojení.....	21
2.1.4.1 Námořní spojení .....	21
2.1.4.2 Silniční spojení .....	22
2.1.4.3 Vodní spojení.....	22
2.1.4.4 Železniční spojení.....	23
2.2 Přístav Rotterdam.....	24
2.2.1 Geografická poloha.....	24
2.2.2 Správa přístavu .....	24
2.2.3 Terminály v přístavu .....	24
2.2.4 Dopravní spojení.....	25
2.2.4.1 Námořní spojení .....	25
2.2.4.2 Silniční spojení .....	26
2.2.4.3 Vodní spojení.....	26
2.2.4.4 Železniční spojení.....	26
2.3 Přístav Koper.....	27
2.3.1 Geografická poloha.....	27
2.3.2 Správa přístavu .....	28
2.3.3 Terminály v přístavu .....	28

2.3.4	Dopravní spojení.....	28
2.3.4.1	Námořní spojení .....	29
2.3.4.2	Silniční spojení .....	29
2.3.4.3	Železniční spojení.....	29
2.4	Shrnutí.....	30
3	Zhodnocení praktického využití slovinského přístavu Koper pro ČR.....	32
3.1	Asociace severo-jaderských přístavů .....	32
3.2	Potenciál Indie.....	33
3.3	Prohloubení přístavního dna .....	34
3.3.1	Poptávka po větších lodích .....	35
3.3.2	Budoucnost „zelených lodí“ .....	36
3.4	Kontejnerový terminál .....	37
3.5	Transevropská dopravní síť.....	38
3.5.1	Republika Slovinsko chce zlepšit situaci přístavu Koper.....	39
3.6	Železniční dopravní tempa přístavu .....	41
3.7	Program rozvoje koperského přístavu v období 2011 – 2015.....	43
3.8	Strategie rozvoje přístavu.....	44
3.9	Národní územní plán .....	45
3.9.1	První molo.....	45
3.9.2	Druhé molo .....	46
3.9.3	Třetí molo .....	46
3.9.4	Automobilový terminál.....	47
3.9.5	Nový vjezd pro těžká nákladní vozidla.....	47
3.10	Veřejné doporučení pro další rozvoj přístavu Koper .....	47
3.11	Shrnutí .....	51
	Závěr .....	52
	Použitá literatura .....	54
	Seznam tabulek.....	62
	Seznam obrázků.....	63
	Seznam zkratk .....	64



# ÚVOD

Ve světovém obchodu je až z devadesáti procent zboží přepravováno prostřednictvím námořní dopravy. Proto je význam námořních přístavů jako multimodálních terminálů pro ekonomiku všech států velký. To samé platí i pro Českou republiku. Proto se autorka rozhodla svou práci zaměřit na jeden z evropských přístavů, který má na celkovém objemu exportovaného i importovaného nákladu pro Českou republiku velký podíl. Autorka konzultovala současnou situaci nejvíce využívaných evropských přístavů ve vazbě na Českou republiku se zasilatelskou firmou UPS Czech Republic s.r.o. Na základě získaných informací autorka získala přesnější přehled o důležitých faktorech, podle kterých se firma rozhoduje s přístavy spolupracovat. Dalším důležitým faktem, který formuloval téma této práce, byla informace o současných problémech německých přístavů v Severním moři. Ty se potýkají s častými kongescemi na železničních tratích, stávkami zaměstnanců německých železnic a častými celními prohlídkami, které jsou nákladné a prodlužují dobu doručení. Tato informace vnukla autorce myšlenku porovnat jeden zvolený přístav právě s přístavy v Severním moři. Autorka si kladla za cíl zjistit jakým způsobem a do jaké míry by zvolený přístav mohl výše zmíněným přístavům konkurovat. Po následné konzultaci ve firmě UPS Czech Republic s.r.o. se autorka rozhodla prozkoumat možnosti slovinského přístavu Koper, k čemuž využila i svého pobytu v Republice Slovinsko v rámci projektu ERASMUS+. Příležitost spojit pobyt se zpracováním práce se autorce jevil jako jednoznačná výhoda.

V rámci svého pobytu autorka navštívila firmu Luka Koper a.s., která se stará o správu přístavu. Tato osobní návštěva měla na strukturu této práce velký vliv. Autorka se po konzultaci s panem Borutem Čokem, obchodním manažerem pro Českou, Polskou a Slovenskou republiku, rozhodla prozkoumat potenciál přístavu Koper do budoucna (zejména pro Českou republiku). Rozhodla se proto práci zaměřit právě na rozvoj přístavu a jeho budoucího postavení v porovnání s výše zmíněnými přístavy Severního moře.

Jedinečné informace poskytnuté panem Čokem byly cennými podklady pro zpracování této práce. Autorka byla upozorněna na dokumenty týkající se strategie rozvoje přístavu Koper v letech 2011 –2015 a na změny v Národním územním plánu Republiky Slovinsko. Prostudování těchto dokumentů autorku dovedlo ke stanovení cíle práce.

Cílem práce je na základě dostupných informací analyzovat stávající možnosti přístavu Koper, jeho vývoj a srovnání s největšími konkurenty a na základě analýzy následně nalézt rezervy, které přístav má, navrhnout směry jeho rozvoje a následně zhodnotit možnosti jeho využití pro ČR.

# 1 CHARAKTERISTIKA NÁMOŘNÍ DOPRAVY

Podle Mezinárodní námořní organizace (IMO – International Maritime Organisation), která je odbornou organizací Organizace spojených národů (OSN – United National) zodpovědnou za bezpečnost lodní dopravy a předcházení znečišťování moří lodní dopravou, je 90 % světového obchodu tvořeno mezinárodní námořní dopravou. Námořní doprava je nejučinnější a nákladově nejefektivnější způsob mezinárodní přepravy pro většinu zboží po celém světě. Díky tomu se vytváří a usnadňuje prosperitní prostředí pro obchodování mezi lidmi a národy. [1]

Dále by se námořní doprava dala charakterizovat podle jejich kladných a záporných stránek, mezi něž například patří:

- + ekologický způsob dopravy,
- + nízká cena,
- + vysoká přepravní kapacita,
- + efektivní na dlouhých přepravních vzdálenostech,
- + bezpečná,
- pomalá,
- závislá na přírodních podmínkách,
- vysoké počáteční náklady.

## 1.1 HISTORIE NÁMOŘNÍ DOPRAVY

Vodní doprava, společně s dopravou pozemní, je jednou z nejstarších forem přemísťování lidí a materiálů.

Společně s výrazným rozvojem obchodu, který byl už v době rozkvětu Středomořských civilizací, se zvýšila i potřeba přepravy obchodovaných komodit. Za rozmachem námořní dopravy stáli už Féničané, kteří se na rozdíl od Řeků nebáli vzdálit od pevniny i dál, než jen na její dohled.

Další rozvoj přišel společně s Římany a rozmachem Římské říše, která se zaměřovala na mnoho specializací různého typu zboží, z různých částí říše. Z této doby je známá linka mezi Egyptem a Římem.

Po rozpadu Římské říše se většina dopravy vrací zpět na souš a námořní doprava je v útlumu. Její zlatý věk nastal až v 15. století, kdy při objevování nové cesty do Indie byla objevena Amerika. S tímto objevem byl spojen i rychlý rozkvět v konstruování lodí ve snaze zvýšit bezpečnost, rychlost a množství přepravovaného zboží z Nového světa.

Evropa začala pro zaoceánské lodě stavět přístavy, mezi něž patří například Hamburk, Amsterdam, Benátky a Lisabon. Rozkvět obchodu nastal i na Dálném Východě, v Arabském světě i na pobřeží východní Afriky.

Dalším a velice podstatným vlivem na rozvoj námořní dálkové přepravy byla britská kolonizace. V té době se na moře dostaly velké a rychlé nákladní plachetnice, které dosahovaly už v té době rychlosti 20 uzlů<sup>1</sup> (dnešní maximální rychlost nákladních lodí nepřesahuje 25 uzlů).

Opravdový a nejvýznamnější rozmach nastal až po vynalezení parního a následně diesellového pohonu. Díky tomuto pokroku už nebyly plavby závislé na proměnlivosti počasí. Nové technologie umožnily stavby lodí obřích rozměrů, které svou velikostí zastínily i sebevětší plachetnice z poloviny 19. století.

Důležitý moment pro námořní dopravu přišel s kontejnerizací. Ta vznikla na základě potřeby unifikace přepravních jednotek za II. světové války. Dalším důvodem bylo rozdělení výroby a spotřeby do různých center ve světě. [2]

## **1.2 HISTORIE NÁMOŘNÍ KONTEJNEROVÉ PŘEPRAVY**

K prvnímu použití kontejnerů došlo během II. světové války americkou armádou, k přesunu vojenského vybavení a materiálu, které nebyly v Evropě k dispozici. Objevila se první potřeba sjednocení rozměrů přepravních jednotek, která by zjednodušila manipulaci, a tím by došlo k podstatnému snížení manipulačních nákladů a času potřebného k manipulaci. [3]

K civilním účelům byly kontejnery poprvé představeny 2. května 1966 americkou společností Sea Land při plavbě lodi MS Fairland z New Yorku do Rotterdamu a následně do Brém. Tato loď na své palubě přepravovala 250 kontejnerů. Nová přepravní jednotka u rejdařů vyvolala obrovský ohlas.

Mezinárodní standardizační komise (ISO – International Organization for Standardization) stanovila, s ohledem na železniční profily vagónů, mezinárodně normované rozměry čela kontejnerů na 8 stop<sup>2</sup>, tedy 2 438 mm. Jediným měnícím se rozměrem je délka kontejneru od 10 do 40 stop (3 až 12,2 m). Na čtyřicetistopé kontejnery se dá naložit zboží o váze až 30 tun. Kontejnery musí odolávat mořskému ovzduší, které někdy bývá velice agresivní a taky výkyvům počasí, na jednotlivých kontinentech. Pro výpočet kapacity námořních lodí se používá jednotka TEU (Twenty Foot Equivalent Unit), která je ekvivalentem jednoho dvoustopého kontejneru.

---

<sup>1</sup> Jeden uzel = jedna námořní míle za hodinu = 1852 m

<sup>2</sup> 1 stopa = 30,48 cm

Vývoj kontejnerů se dá rozdělit do několika období. První období probíhalo ke konci 60. let a bylo charakterizováno nakládkou 500 až 800 TEU pouze na horní část paluby pomocí vlastních jeřábů, umístěných na palubě. V druhém období v 70. letech byly obsluhovány nejenom linky severoatlantické, ale i linky mezi Evropou, Amerikou, Afrikou a Austrálií. Kontejnery byly nakládány částečně do podpalubí, částečně na horní část paluby do několika vrstev s kapacitou mezi 1 200 – 1 500 TEU. V třetí generaci se objevila plavidla dlouhá 300 m, která byla schopná přepravit v celém prostoru lodě náklad o velikosti 3 000 TEU. Ve čtvrté generaci pak bylo možné nakládat až 5 000 TEU. V páté generaci to bylo až 12 000 TEU. V roce 2006 pak přišla generace šestá, která byla schopná přepravit až 11 000 TEU a od roku 2013 přišly na trh lodě sedmé generace, splňující ekologické standardy. Tyto lodě jsou schopné přepravit až 18 000 TEU. [4], [5]

### 1.3 DĚLENÍ NÁMOŘNÍ DOPRAVY

Námořní doprava, jako jeden z oborů mezinárodní dopravy, je celosvětově nejrozšířenějším a nejdůležitějším dopravním oborem. Pro ulehčení orientace v tomto složitém oboru je dělený z mnoha hledisek. Mezi základní z nich patří:

*„Z hlediska způsobu (realizace) plavby na:*

- *pobřežní (tzv. kabotážní či coastrovou),*
- *dálkou (oceánskou).*

*Kabotážní plavba se dále člení na:*

- *malou (do 20 mil od pobřeží),*
- *omezenou (do 50 mil od pobřeží),*
- *velkou (do 200 mil a více od pobřeží).*

*Z hlediska obchodního (komerčního) a provozního zařazení plavidla – někdy též podle tzv.*

*„způsobu zaměstnání“ dělíme námořní dopravu na:*

- *liniovou (pravidelnou – podle plavebního řádu),*
- *trampovou (svobodnou, toulavou, nepravidelnou apod.).“ [6]*

## 1.4 DĚLENÍ NÁMOŘNÍCH PŘÍSTAVŮ

Námořní přístavy jsou nezbytnou součástí námořní dopravy. Námořní přístavy jsou pro námořní plavidla terminálem, kde dochází k manipulaci přepravovaného zboží. Slouží i jako dopravní křižovatky, kde se stýkají trasy různých druhů dopravy. Námořní přístavy se člení podle různých hledisek. Nejběžnějším z nich je dělení následující:

*„Podle polohy:*

- *otevřené,*
- *na řekách (např. v jejich ústích),*
- *tzv. doky (Anglie, Indie apod.) jde o tzv. Tidal ports (kde je značený rozdíl mezi úrovní mořské hladiny při přílivu a při odlivu).*

*Podle účelu:*

- *zbožové (nakládací nebo vykládací),*
- *kontejnerové,*
- *zásobovací (palivem, potravinami apod.),*
- *nouzové (Port of distress),*
- *osobní.*

*Podle kvality, kterou ovlivňuje:*

- *zeměpisná poloha, stát nebo oblast,*
- *technické parametry přístavu – jsou dány velikostí lodí, které mohou být v přístavu obsluhovány – s ohledem na jejich ponor, délku, slanost vody, možnost nákupu zásob paliv, možnost oprav lodí, sklady, sila, nábřeží, množství, kvalitu a kapacitu překládacích zařízení, normy vykládky/nakládky, stupeň mechanizace ložných operací,*
- *výše přístavních poplatků,*
- *zapojení do okolní dopravní infrastruktury (pozemní nebo říční),*
- *právního a celního statutu (svobodný přístav apod.).“ [7]*

## 1.5 HISTORIE PŘÍSTAVU HAMBURK

V 9. století měl Hamburk kolem 200 obyvatel a už z té doby jsou známy první zmínky o 120 metrů dlouhém, dřevěném přístavním molu. V roce 937 bylo obyvatelům města, arcibiskupem Adalahem, uděleno právo pořádat trhy.

První přístavní zařízení se nacházelo na Nikolaifleet už v roce 1188, ale první oficiální zmínky o přístavu Hamburk jsou ze 7. května 1189, kdy císař Fridrich Barbarossa zaručil městu Hamburk privilegium bezcelní plavby od dolního Labe až po Severní moře a společně s ním i obchodní právo.

Dalším významným rokem v historii přístavu je rok 1321, kdy Hamburk vstoupil do společenství Hanzy, které v té době bylo nejdůležitější hospodářskou federací středověku. Hamburk měl díky své poloze v tomto společenství významné postavení, protože mohl své obchodní aktivity zaměřovat i směrem na západ a na oblast Severního moře. Tímto způsobem byla městu zajištěna privilegia v Anglii a Vláměch. Přístav měl svá obchodní místa i v Londýně, Bruggách, Amsterdamu, na severu Skandinávie a v německém vnitrozemí. S objevem Ameriky, v roce 1492, přišel další impuls k rozšíření přístavu a zahraničního obchodu. V té době přestávají mít pobaltské regiony v obchodování klíčovou roli. Od roku 1664 musel přístav Hamburk čelit konkurenci, v té době dánského, přístavu Altona, kterému byla udělena městská práva. Obchod s Amerikou začal v roce 1782. V roce 1783 vyplula z Hamburku do Charlestonu ve Filadelfii, první zaoceánská loď se jménem Elisa Katharina. Od té doby počet lodí v Hamburku rostl a v roce 1799 už dosáhl čísla 280.

V roce 1862 přišla diskuze na otázku rozšíření přístavu, protože jeho současný stav, z roku 1840 a jeho následného rozšíření v roce 1855, už nebyl dostačující. Pro rozšíření byla vybrána varianta přílivového přístavu, která se začala v roce 1866 pod vedením pana Dalmana realizovat. První překládka zboží z lodě na železnici se konala v roce 1872, na nábřeží Kaisekai.

V letech 1881 a 1888 byly v přístavu vybudovány dva skladovací komplexy Freeport a Speicherstadt, který až doposud zůstává největším na světě. V roce 1881 Hamburk, pod tlakem Bismarcku, vstoupil do celní unie. Výjimku, až do roku 2003, tvořila území Freeport a Speicherstadt.

V roce 1913 měl Hamburk už milion obyvatel a jeho přístav se stal nejdůležitějším na kontinentě a třetím nejdůležitějším na světě hned po Londýně a New Yorku. Během Druhé světové války bylo zničeno skoro 80 % přístavního zařízení a to výrazně zkomplikovalo budoucí rozvoj. Po válce byla obnova přístavu velice rychlá, protože ekonomika celého hanzovního systému je na přístavu závislá. V roce 1953 bylo už městem zainvestováno, v přepočtu na současnost, 115 milionů Eur a v roce 1955 se roční objem rovnal předválečnému

stavu. V roce 1967 nastalo období nazývané industrializací plavby neboli kontejnerizace. V současné době je kontejnerizace využívána zhruba v 70 % celkového počtu přepravovaného zboží.

V současné době vzniká jeden z největších urbanistických projektů Evropy s názvem HafenCity (Přístavní město). Tento projekt se rozkládá na rozloze 160 hektarů a cílem projektu je vybudovat ve městě nové domy, které budou sloužit k bydlení a zároveň jako sídla společností. Má vzniknout 5 500 nových bytů, 20 000 pracovních míst a nový terminál pro výletní lodě, který má zlepšit atraktivnost města. [8]

## **1.6 HISTORIE PŘÍSTAVU ROTTERDAM**

Již v roce 900 n. l. byla na dolním konci toku řeky Rotte malá osada. Původně v polovině 12. století přinesly do tohoto místa rozvoj. Začaly se budovat ochranné hráze a příkopy podél břehu řeky Nové Mázy. V roce 1260 byla postavena hráz, na řece Rotte, na dnešní hlavní ulici přístavu Rotterdam. První písemná zmínka o přístavu Rotterdam je z roku 1283, kdy byly rekultivovány pozemky, v ústí řeky Rotte, jako rybářské vesnice. V roce 1340 byl Rotterdam oficiálně prohlášen za město a v tom samém roce mu bylo vydáno povolení ke stavbě kanálu do města Schie. Když byl kanál roku 1360 dokončen, stal se brzy přístav Rotterdam hlavním mořským přístavem regionu. V té době ve městě žilo kolem dvou tisíc obyvatel.

Nový kanál dal rotterdamskému přístavu přístup k větším městům na severu a rychle se stal významným centrem pro překládku zboží mezi Anglií a Německem. Když byla v 17. století objevena námořní cesta do Indie, tak došlo k dalšímu rozvoji holandského obchodu a lodní dopravy. Přístav byl rozšířen podél řeky Mázy a už před rokem 1700 se stal druhým nejvýznamnějším přístavem v zemi, hned po Amsterdamu. Během francouzské okupace během Napoleonských válek v letech 1795 až 1815 uskutečňoval přístav pouze malé množství obchodů. V roce 1872 byly kanály Máza a Rýn zaneseny. V tom samém roce došlo k dokončení Nové vodní cesty, díky které se město otevřelo námořním parníkům.

V roce 1877, byla vybudována železnice vedoucí přes řeku Mázu a tím otevřela přístav jižnímu Nizozemí. Společně s vybudováním nového a většího přístavního zařízení v roce 1890, byl také postaven most, který zpřístupnil jižní břehy řeky. Mezi lety 1906 a 1930 se přístav Rotterdam stal největším uměle prohloubeným přístavem světa. V centru města byly budovány nové moderní budovy. Rychlý vývoj potvrdil úspěšnost přístavu. V roce 1940 bylo Nizozemsko napadeno nacistickým Německem a došlo k bombardování přístavu. To samé hrozilo dalším městům. Byla zničena více jak třetina přístavního zařízení. V průběhu první poloviny 20. století byl přístav přesunut asi 40 km na západ podél řeky, směrem k Severnímu moři.

V dekadách po druhé světové válce byl přístav Rotterdam přestaven. Moderní architektonické styly nahradily staré tradiční budovy, které byly zničeny a přístav Rotterdam získal zcela nové a moderní panorama. Přístav se dostal do popředí moderního městského plánování. Přístav je základem a hlavní součástí ekonomiky města. Sídlo přístavu je sice v centru města, ale zároveň je doplněno o moderní část přístavu mimo město, která mu umožňuje rozšiřovat kapacity. [9]

## **1.7 HISTORIE PŘÍSTAVU KOPER**

Od 3. století před naším letopočtem až do 6. století našeho letopočtu, bylo současné město Koper Římany nazýváno Kapris. Město Koper bylo součástí Benátské republiky od roku 932 až do roku 1797 jako svobodná obec. V roce 1186 se stalo hlavním městem provincie Istriie. Napoleonská Francie měla kontrolu nad městem od roku 1797 až do roku 1813. Pak přešlo pod Rakouské císařství a následně Rakousko-Uhersko až do roku 1918. Po konci I. světové války bylo drženo Itálií. Přístav byl založen v roce 1957, kdy bylo vybudováno přístavní zařízení.

V roce 1963 přístav získal status volně obchodovatelné zóny. Železniční spojení přístavu s vnitrozemím bylo vybudováno v roce 1967. V roce 1974 byla zavedena první pravidelná středomořská kontejnerová linka. V roce 1979 byl vybudován kontejnerový terminál. V roce 1984 byl vybudován terminál pro uhlí a železnou rudu a v roce 1988 silo. V roce 1995 byl vybudován automobilový terminál a v roce 1988 terminál pro hospodářská zvířata a v roce 1999 bylo vybudováno s kapacitou 3 350 aut, parkovací stání.

V roce 2000 přístav Koper získal 30. letou koncesi pro správu kontejnerového terminálu přístavu Terst, prostřednictvím dceřiné společnosti Trieste International Container Terminal. Koncesi přístav Koper po čtyřech letech prodal. Důvodem byla neefektivnost terminálu a jeho hospodářské výsledky. V roce 2001 bylo postaveno druhé molo, které v roce 2002 ocenila Slovinská republika cenou Business Excellence. V roce 2004 získal přístav status hraniční kontroly pro zboží vstupující do EU. V tom roce byl také dokončen terminál pro uhlí a železnou rudu, který byl pojmenován Evropským energetickým terminálem. V roce 2005 přístav obdržel od Evropské nadace pro řízení kvality stejné ocenění jako v roce 2002. V roce 2007 začala fungovat první etapa nového informačního systému přístavu pro agenty z Malajsie, sídlící v přístavu Koper. V tomto roce bylo také rozšířeno první molo a začaly se stavět nové skladovací prostory automobily.

V roce 2009 byly zřízeny webové stránky [www.zivitispristaniscem.si](http://www.zivitispristaniscem.si), které nabízejí širší pohled na udržitelný rozvoj přístavu. Zároveň v tomto roce došlo k podpisu dohody severních jaderských přístavů Koper, Terst, Benátky a Ravenna o vzniku Asociace



severo-jaderských přístavů (NAPA – North Adriatic Port Association). V přístavu přibyly čtyři nové post panamax jeřáby. V roce 2010 vstupuje chorvatský přístav Rijeka jako 5. člen do NAPA, Evropská komise vydává dohodu o spolufinancování 2. etapy rekonstrukce a modernizace železničního úseku Koper – Divača. V roce 2011 přijala slovinská vláda nový Národní územní plán pro přístav Koper. V roce 2012 se začíná s prohlubováním mořského dna v prvním bazénu. Přístav Ravenna vystupuje z NAPA. V roce 2013 je přístav oficiálně zařazen do Baltsko-Jaderského dopravního koridoru a dochází k rozšíření skladovacích ploch pro kontejnery v čele prvního mola. Přístavní strategií je jeho další postupné rozšiřování, společně s využíváním příležitostí a potenciálu trhu ke zlepšení svého konkurenčního postavení. Jednotlivé kroky přístavu ke zvýšení jeho atraktivnosti jsou uvedeny ve třetí kapitole práce. [10], [11]

## **1.8 NÁMOŘNÍ DOPRAVA V EVROPĚ**

Přes evropské přístavy je do Evropské unie (EU) dováženo 74 % zboží ze zemí původu mimo EU. Velký význam mají také pro obchodování EU mimo společenství. Každý rok projde přístavy 37 % objemu nákladní dopravy a 385 milionů cestujících v rámci EU. Pobřeží EU tvoří přibližně 70 000 kilometrů, na kterých se nachází více než 1 200 obchodních námořních přístavů. Evropa má, v porovnání se světem, nejhustější pokrytí přístavy. Přes evropské přístavy v roce 2011 prošlo kolem 3,7 miliard tun nákladu. Náklad tvořil ze 70 % hromadný náklad, z 18 % kontejnery, ze 7 % ro-ro doprava a zbytek ostatní náklad. Pro hospodářský dopad EU má přístavní odvětví velký význam, nejenom na zaměstnanost, ale i na distribuční a průmyslovou činnost. Přes přístavy EU se do roku 2030 očekává nárůst objemu nákladu až o 50 %. Tím by se mělo vytvořit až 165 000 nových pracovních míst. Přes tři nejvýkonnější evropské přístavy (Antverpy, Hamburk, Rotterdam) ročně projde 20 % všeho zboží, které do Evropy přichází.

Komise EU určila 319 zásadních evropských přístavů, které mají přímý vliv na fungování evropské ekonomiky a vnitřní trh. Tyto přístavy odpovídají za průchod 93 % cestujících a 96 % objemu nákladu do EU. Evropská komise navrhla nový akční plán, který je součástí širšího akčního plánu, týkajícího se přístavů. Tento plán je rozdělený do osmi akcí, dotýkajících se jednotlivých problematik rozvoje přístavního odvětví. [12], [13]

## 2 ANALÝZA SOUČASNÉ SITUACE VYUŽÍVÁNÍ EVROPSKÝCH PŘÍSTAVŮ

Aktivita přístavů se dá měřit podle různých hledisek. Nejběžnější z nich je zjišťování množství tonáže, která přístavem, během sledovaného období, projde. Druhým měřítkem je zjišťování počtu přepravených kontejnerů v jednotkách TEU. V této práci budou používány statistiky zohledňující velikost přístavu podle množství TEU, které ročně přístavem projdou.

Vzhledem k rozsahu práce je následující tabulka s přehledem největších kontejnerových přístavů na světě zaměřená pouze na prvních 15. V této top 15 se nachází dva Evropské přístavy s velkým významem nejen pro Evropu, ale i celý svět. [14]

**Tabulka 1** Top 15 kontejnerových přístavů na světě podle množství přepraveného TEU

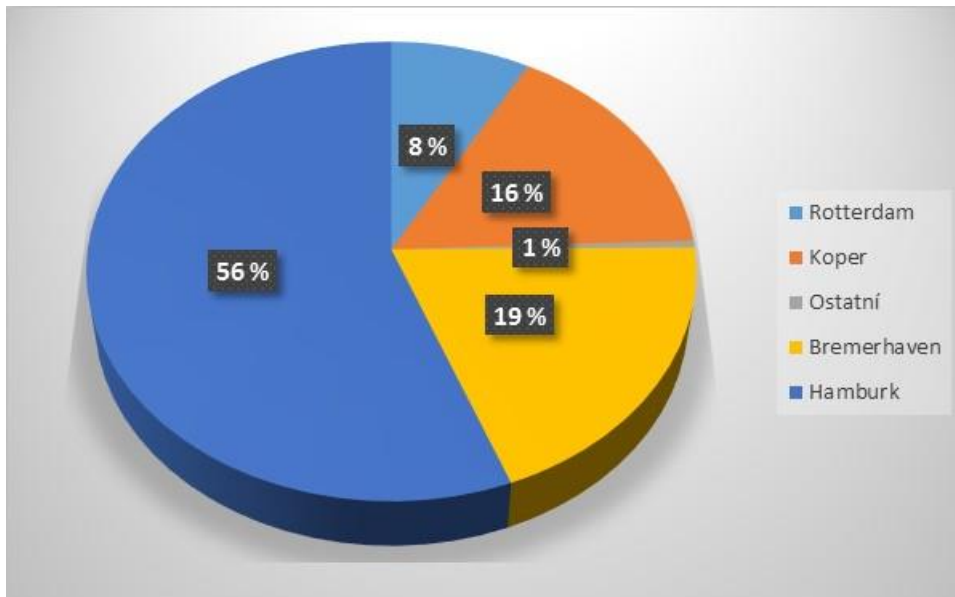
Pořadí	Přístav, země	2013 (v mil. TEU)	2012 (v mil. TEU)	2011 (v mil. TEU)
1	Šanghaj, Čína	33,62	32,53	31,74
2	Singapore, Singapore	32,60	31,65	29,94
3	Shenzhen, Čína	23,28	22,94	22,57
4	Hong Kong, Čína	22,35	23,12	24,38
5	Busan, Jižní Korea	17,69	17,04	16,18
6	Ningbo-Zhoushan, Čína	17,33	16,83	14,72
7	Qingdao, Čína	15,52	14,5	13,02
8	Guanghou Harbor, Čína	15,31	14,74	14,42
9	Jebel Ali, Dubaj, Spojené Arabské Emiráty	13,64	13,30	13,00
10	Tianjin, Čína	13,01	12,30	11,59
<b>11</b>	<b>Rotterdam, Nizozemsko</b>	<b>11,62</b>	<b>11,87</b>	<b>11,88</b>
12	Dalian, Čína	10,86	8,92	6,40
13	Port Klang, Malajsie	10,35	10,00	9,60
14	Kaohsiung, Tchaj-wan, Čína	9,94	9,78	9,64
<b>15</b>	<b>Hamburk, Německo</b>	<b>9,30</b>	<b>8,89</b>	<b>9,01</b>
<b>X</b>	<b>Koper, Slovinsko</b>	<b>0,60</b>	<b>0,57</b>	<b>0,58</b>

Zdroj: autorka na základě [15]

Pro Českou republiku (ČR) jsou významné především čtyři kontejnerové přístavy. Ty každý rok zpracují 99 % celkového objemu exportovaného i importovaného nákladu ČR. Mezi tyto přístavy patří:

- Hamburk
- Brémské přístavy – Brémy a Bremerhaven (dále jen Bremerhaven)
- Koper
- Rotterdam

Nejdůležitějším námořním přístavem pro ČR je Hamburk. Ten je ve světovém žebříčku kontejnerových přístavů, v objemu přeložených TEU, na 15. místě. V roce 2012 celkový objem nákladu ČR, přes tento přístav, představoval 56 %, tedy 285 450 TEU. Druhým nejvýznamnějším přístavem je Bremerhaven umístěný ve světě, v roce 2012, na 25. místě, který svým objemem 98 610 TEU představoval 19 % z celkového objemu exportu a importu, přístav Koper 16 %, tedy 83 040 TEU, Rotterdam 8 %, tedy 41 520 TEU a ostatní přístavy jen 1 %, které odpovídá 2 500 TEU. [16]



**Obrázek 1** Přístavy využívané ČR z hlediska množství přeložených TEU za rok (autorka na základě [17])

V analytické části práce, vzhledem k jejímu rozsahu, budou analyzovány pouze první dva klíčové evropské přístavy Rotterdam a Hamburk a jako třetí přístav Koper. Všechny tři přístavy mají významný podíl na objemu nákladu pro Českou republiku, který jimi každý rok projde. Přístav Bremerhaven, i přestože je pro ČR druhým nejvýznamnějším přístavem z hlediska objemu přeloženého exportovaného i importovaného nákladu z/do ČR, pro analytickou část nebyl zvolen. Důvodem je jeho geografická poloha. Protože přístavy Bremerhaven a i již zvolený Hamburk se nacházejí na německém území. Rotterdam byl zvolen z důvodu možnosti porovnání dopravního spojení i z jiného státu. Dalším důvodem pro jeho volbu je jeho geografická poloha nacházející se v Severním moři. Protože se předpokládá, že v budoucnu by přístav Koper mohl být konkurentem právě přístavům v Severním moři.

## **2.1 PŘÍSTAV HAMBURK**

Přístav Hamburk byl v roce 2013 15. největším přístavem na světě, který ročně projde 9,30 milionu TEU. V Evropě zaujímá svým objemem přeložených kontejnerů 2. místo, hned za holandským přístavem Rotterdam a těsně před belgickým přístavem Antverpy. Mezi německými přístavy je Hamburk jednoznačně na prvním místě v množství přeložených TEU za rok. [18]

Přístav Hamburk má pro ČR velký význam. V roce 2012 v něm bylo přeloženo 56 % objemu kontejnerové námořního nákladu pro ČR. Převážnou část dovážených produktů z celého světa do ČR tvoří zboží průmyslového a spotřebního charakteru. Příkladem importovaného zboží může být: elektronika, domácí spotřebiče, textil, potraviny a autodíly. Naopak příkladem zboží, které je z ČR přes přístav Hamburk exportováno dále do světa, mohou být chemické produkty, části zařízení a strojů, atd. K dopravení zboží z hamburského přístavu do Prahy je využíváno především silniční, železniční a kombinované dopravy, zároveň zde hraje velkou roli vnitrozemská vodní doprava po řece Labi. [19]

### **2.1.1 Geografická poloha**

Přístav Hamburk se nachází mezi Severním a Baltským mořem. Z ČR je snadno dostupný přes řeku Labe. Přibližně 115 kilometrů je vzdálenost od přístavu k městu Hamburk, které leží na dolním toku řeky Labe v severoněmecké nížině. Hamburk je druhým nejmenším spolkovým státem Německa, ale jako město je v zemi druhým největším. Přístav Hamburk tvoří přibližně desetinu rozlohy města. V současné době jde o 520 hektarů a dalších 919 hektarů, které jsou připraveny na jeho expanzi. Kielský kanál spojuje přístav se Skandinávií a celým regionem baltského moře. Kanál Labe-Lübeck na řece Labi poskytuje vnitrozemské spojení Hamburku s Baltským mořem. Jsou zde vybudovány i dva kanály Mittellandkanal a Elbeseitenkanal, spojující přístav s vnitrozemím. [20], [21]

### **2.1.2 Správa přístavu**

Hamburg Port Authority (HPA), jako veřejnosprávní instituce. Má na starost řízení přístavu. Je zodpovědná za vývoj a údržbu přístavní infrastruktury. Zaměstnává kolem 1 900 lidí, kteří vyvíjí integrovaný budoucí koncept přístavu.

HPA je centrálním partnerem zodpovědným za všechny otázky týkající se infrastruktury na moři i na souši, bezpečnost lodní i železniční dopravy v přístavu, správu nemovitost a podnikatelské prostředí. [22]

### 2.1.3 Terminály v přístavu

Přístav Hamburk je zaměřen převážně na kontejnerovou přepravu, nicméně terminály v přístavu jsou připraveny i na odbavení jiného typu nákladu. V přístavu se tedy nachází kromě kontejnerového terminálu i terminály víceúčelové, pro hromadné zboží a pro osobní námořní přepravu.

Konkrétní terminály, které je v přístavu možné najít jsou:

Víceúčelové terminály:

- Buss Hansa Terminal,
- C. Steinweg Süd-West Terminal,
- Wallmann Terminal,
- Rhenus Midgard (Dradenauhafen),
- UNIKAI,
- HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum.

Terminály pro hromadné zboží:

- ADM Hamburg AG - Silo Hamburg,
- BUSS Ross Terminal,
- G.T.H. Getreide Terminal Hamburg,
- Hansaport,
- Kalikai,
- Louis Hagel,
- Oiltanking Deutschland,
- Silo P. Kruse,
- Rhenus Midgard,
- Vopak Dupeg Terminals.

Terminály osobní námořní přepravy:

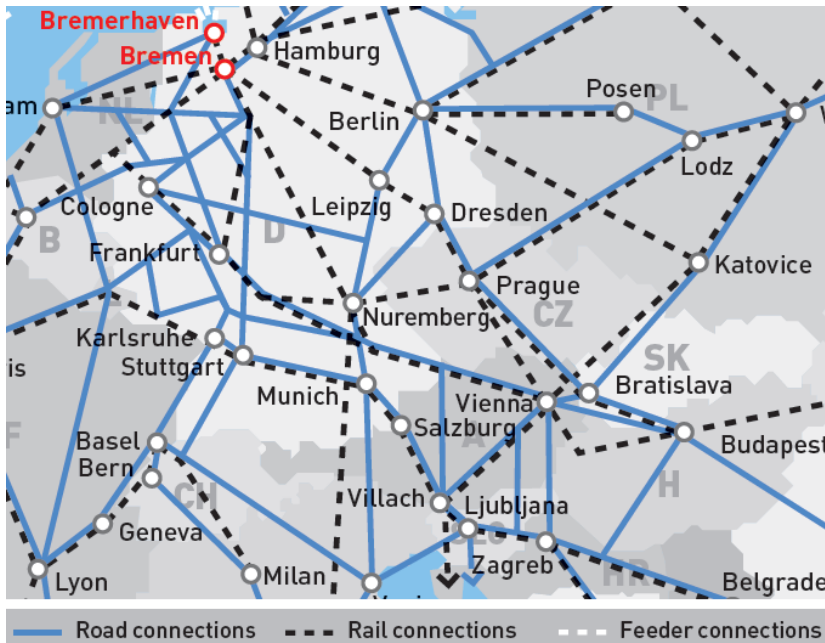
- Cruise Terminal HafenCity,
- Cruise Terminal Altona.

Kontejnerové terminály:

- HHLA Container Terminal Altenwerder,
- HHLA Container Terminal Burchardkai,
- HHLA Container Terminal Tollerort,
- Eurogate Container Terminal Hamburg,
- LZU Leecontainer Zentrum Unikai. [23]

### 2.1.4 Dopravní spojení

Přístav Hamburk má díky své skvělé poloze mnohé konkurenční výhody. Jednou z nich je spojení s Baltským mořem pomocí Kielského přístavu a účelné propojení nejen velké části Německa, ale i střední a východní Evropy. Krátké přepravní vzdálenosti šetří nejenom přepravní čas, přepravní náklady, ale snižují také ekologickou zátěž a zmírňují dopady na životní prostředí.



**Obrázek 2** Dopravní spojení přístavu Hamburk s ČR [24]

#### 2.1.4.1 Námořní spojení

Přístav Hamburk má jednu z nejhustších sítí liniových služeb v Evropě, což z přístavu dělá jeden z nejdůležitějších nákladních dopravních uzlů ve světě. Díky rozvinuté liniové dopravní síti lze dosáhnout spojení s téměř jakýmkoli přístavem na světě. Do tohoto největšího, německého přístavu ročně vplouvá necelých 10 000 zaoceánských lodí. Náklad, který je do přístavu připlouvá, je tvořen jak sypkými materiály, tak i nadrozměrnými zásilkami, stejně jako dalšími typy nákladu. Na internetových stránkách Hafen Hamburg Marketing (HHM) je k dispozici databáze liniového servisu zaoceánských lodí, poskytující liniové dopravní spojení s přístavem Hamburk. [25]

V současnosti spojuje přístav Hamburk kolem 5 700 kontejnerových námořních přepravních tras, přibližně 950 námořními přístavními trasami po celém světě. Dále je každý týden sousedním zemím nabízeno více než 150 svozových/feeder<sup>3</sup> námořních linek. [26]

<sup>3</sup> feederová loď = kabotážní loď plnící sběrnou službu

Mezi rejdářské společnosti, které přístav používají, patří například: Maersk, CMA CGM, Hapag-Lloyd, Hamburg Süd atd.

**Tabulka 2** Počet lodí v přístavu Hamburk v letech 2010-2013

Typ lodě	2010	2011	2012	2013
Kontejnerové	5252	5430	5136	4922
Osobní	208	191	214	212
Výletní	88	104	152	172
Pro přepravu aut	141	112	99	121
RoRo	264	337	372	323
Bulker	1563	1531	968	966
Další	0	1	0	0
Speciální	9	7	2	0
Víceúčelové a chladírenské	979	1005	1411	1449
Tanker	1339	1388	1391	1516
Celkem	9843	10106	9745	9681

Zdroj: autorka na základě [27]

#### 2.1.4.2 Silniční spojení

Přístav Hamburk má v severní Evropě nejhustší a nejvýkonnější dálniční a silniční síť. Přístav má dobrou dostupnost z mezinárodních silnic E45, E22 a E26. Z ČR je velice dobře dostupný po mezinárodní silnici E26, která se za Berlínem napojuje na mezinárodní silnici E55 vedoucí přes Drážďany do ČR. Německé značení těchto dvou mezinárodních silnic spojujících přístav s ČR je A17. Na území ČR navazuje na dálnici A17 dálnice D8. [28]

#### 2.1.4.3 Vodní spojení

Česká republika má velice dobré spojení s přístavem Hamburk po řece Labi. Zboží je po řece přepravováno pomocí vnitrozemských lodí šetrných k životnímu prostředí.

Nicméně údržba a rozvoj vodního toku je nezbytná pro jeho lepší využívání v průběhu celého roku. Bez těchto kroků nebude možné Labe využívat jako plnohodnotný a spolehlivý druh dopravy ve spojení ČR s přístavem Hamburk.

V České republice jsou následující vnitrozemské přístavy s trimodálním<sup>4</sup> napojením:

- Ústí nad Labem,
- Děčín,
- Lovosice,
- Mělník,
- Praha,

<sup>4</sup> Napojení na říční, silniční a železniční dopravu

– Kolín.

V roce 2011 ve Dvaceti minutách Radiožurnálu uvedl Jan Skalický, tehdejší šéf Ředitelství vodních cest ČR v souvislosti s nesplavností řeky Labe v průběhu celého roku, že: „*On to málokdo tuší, ale cena dopravy zboží třeba na trase Šanghaj - Praha se z 20 procent skládá z ceny lodní dopravy mezi Šanghají a Hamburkem a z neuvěřitelných 80 procent ji pak tvoří doprava z Hamburku do Prahy. Paradoxně tak ten malinký kousek rozhoduje o celkové ceně přepravy zboží.*“ Pro zlepšení splavnosti řeky po celý rok by bylo potřeba zlepšit plavební poměry jejího dolního toku. [29]

#### 2.1.4.4 Železniční spojení

Hamburk je jednoznačně největším železničním přístavem v Evropě. Využití železniční dopravy od roku 1999 vzrostlo o téměř 80 % na současných 40 milionů tun ročně. V kontejnerové dopravě došlo k růstu až o 170 %, což odpovídá 1,8 milionů TEU. Denně do Hamburku přijíždí po železnici přes 220 kontejnerů. Nikde jinde v Evropě není přístav, který by byl napojený na tak rozsáhlou železniční síť. Pro tento rok se očekává nárůst odbavených vlaků za den na 450 až 500. Odhadovaný objem přepravených kontejnerů po železnici je 4,5 milionů TEU. Přístavní správa spolupracuje s německými dráhami DB Bahn i dalšími soukromými drážními společnostmi na rozšíření drážní infrastruktury. Protože právě expanze železničního zázemí přístavu je pro jeho správu prioritou. Přístav aktivně reaguje na zvětšující se objem odbavených kontejnerů. [30]

Z přístavu Hamburk je do ČR přepravováno 80 % nákladu po železnici. V současné době je mezi přístavem a ČR zhruba 80 přímých kontejnerových vlakových spojů týdně. [31]

**Tabulka 3** Počet vlakových spojení z přístavu Hamburk do ČR

Terminál v Hamburku	Cílové město	Operátor	Vlakový terminál v ČR	Počet vlaků týdně	Směr
Hamburk	Lovosice	Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für Kombinierten Güterverkehr	ČD-Duss Lovosice	3	tam i zpět
Eurogate-CTH, HHLA-CTA, HHLA-CTB, HHLA-CTT	Lovosice	TFG Transfracht	ČD-Duss Lovosice	5	tam i zpět
Eurogate-CTH, HHLA-CTA, HHLA-CTB, HHLA-CTT	Praha	Metrans (Deutschland) GmbH	Praha-Uhřetěves	40	do Hamburku
Eurogate-CTH, HHLA-CTA, HHLA-CTB	Praha	ČSKD INTRANS s.r.o.	Praha-Žižkov	10	tam i zpět

Zdroj: autorka na základě [32]



## **2.2 PŘÍSTAV ROTTERDAM**

Přístav Rotterdam je někdy nazýván také jako brána do severozápadní Evropy, kterou ročně projde více než 450 milionů tun zboží, pro více než 350 milionů zákazníků. Je nejvytíženějším Evropským přístavem. Prochází jím zboží od jablek, přes počítače, chemického suroviny až po automobily. Za své postavení vděčí strategické poloze při ústí řeky Rýn. Jeho rozloha, od centra města až k Severnímu moři, činí 42 kilometrů čtverečních. Některé části přístavu jsou tak hluboké, že mohou přijmout i lodě s navrhovaným ponorem 24 metrů. Rotterdam je víc než jen tranzitní přístav, je to také rozsáhlý průmyslový komplex. Velké množství surovin je zde zpracováno na různé produkty, jako například: ropa, produkce syntetiky, sestavování balíčků a balení ovoce.

Samotný přístav zabírá plochu 10 500 hektarů, z toho 5 300 hektarů tvoří průmyslová zóna a zbytek infrastruktura a vodní plochy. Délka přístavu je 40 km a délka jeho přístavních hrází 89 km. Přístav má také 1 500 km plynovodů. [33], [34]

### **2.2.1 Geografická poloha**

Přístavní město Rotterdam je druhým největším městem Nizozemska. Nachází se v Jižním Holandsku asi 30 kilometrů od Severního moře, nedaleko měst Delft a Dordrecht. Leží ve středu regionu Rijnmond. Rozprostírá se na obou březích řeky Mázy, která je severním říčním ramenem řeky Rýn. Vlévá se přes vodní kanál Nieuwe Waterweg do Severního moře. Díky skvělé geografické poloze a rozvinuté infrastruktuře má přístup ke všem druhům dopravních sítí. [35]

### **2.2.2 Správa přístavu**

Správa Rotterdamu je zodpovědná za rozvoj, řízení a provoz přístavu, průmyslových zón a přístavní infrastruktury, dále v něm podporuje efektivní a bezpečné manipulační procesy a spravuje jeho pobřežní přístup. Cílem přístavní správy, kterou je Port of Rotterdam Authority, je zvyšovat jeho konkurenční postavení jako dopravního uzlu a světového průmyslového komplexu. Přístav se společně se svými partnery snaží splňovat vysoké nároky společnosti, to znamená, aby byl víceúčelový, udržitelný, bezpečný a atraktivní. Přístav je ze 70 % ve vlastnictví města Rotterdam a z 30 % ve vlastnictví nizozemského státu. [36]

### **2.2.3 Terminály v přístavu**

Přístav Rotterdam je jedním z největších a nejstarších distribučních míst Evropy. Strategicky je pro ni velmi důležitý. Toto postavení mu pomáhá udržet víc než 90 terminálů různého typu, mezi které patří:

- 35 terminálů pro tekutý náklad,

- 17 víceúčelových terminálů,
- 15 terminálů pro suchý náklad,
- 9 terminálů pro lodě s malým i velkým ponorem a pro vnitrozemské lodě,
- 7 RoRo terminálů,
- 2 terminály na ovoce,
- 3 terminály pro ovocné štávy,
- 1 terminál pro železo,
- 1 terminál pro papír,
- 1 terminál pro automobily,
- 1 terminál pro osobní plavbu. [37]

## **2.2.4 Dopravní spojení**

Hlavní výhodou přístavu je jeho geografická poloha, díky níž je možné obsloužit většinu evropských zemí relativně rychle a jednoduše. Přístav je napojen hned na několik druhů dopravní infrastruktury, mezi které patří doprava nákladu silniční, železniční, leteckou, vnitrozemskou i přibřežní dopravou. Při využití více druhů dopravy je možné uskutečnit přepravu z domu do domu. Volba typu dopravy záleží na charakteru přepravovaného zboží. Z přístavu denně odjíždí desítky dopravních prostředků do různých evropských vnitrozemských destinací. Všechny 40 % námořních spojů z Číny do přístavů Severního moře připlouvá nejprve do přístavu Rotterdam. Tím získává velice výhodnou pozici mezi konkurenčními přístavy. Plánem přístavu do budoucna je zaměření se na německý trh zvýšením podílu feederových spojů. [38]

### **2.2.4.1 Námořní spojení**

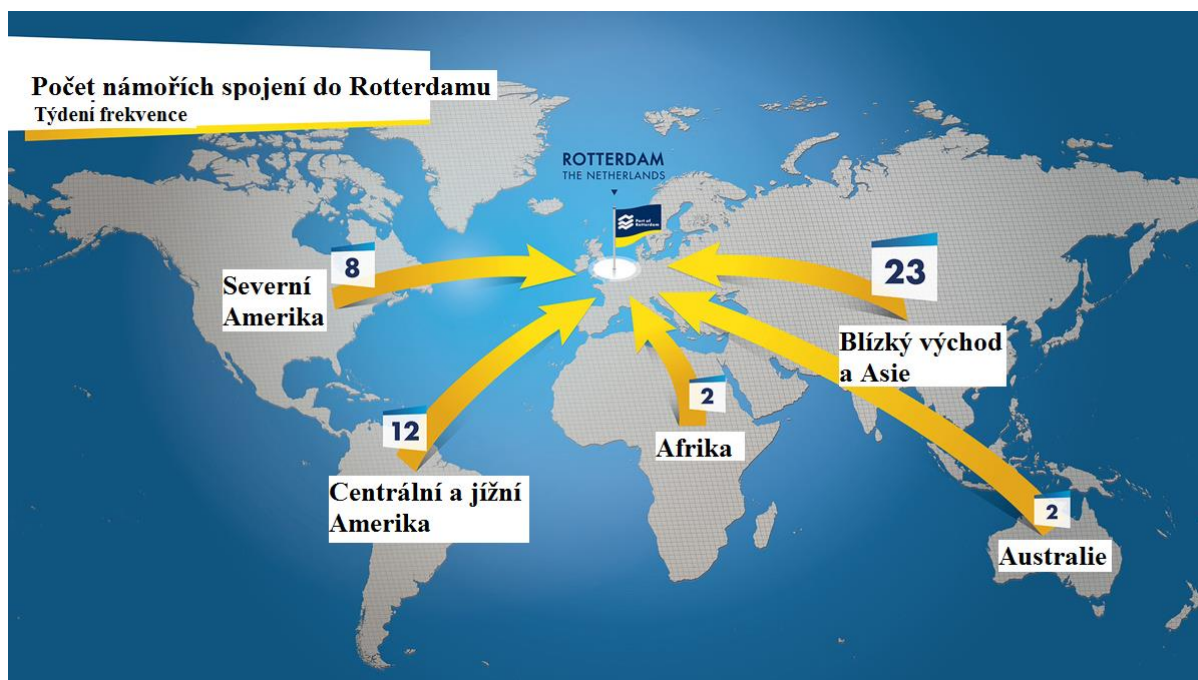
Přístav Rotterdam je nejenom bránou do Evropy, ale také slouží jako HUB<sup>5</sup>. Je to jedinečný evropský přístav, do kterého ročně naplouvá 35 000 námořních lodí. Spolu s 24/7<sup>6</sup> a neomezenou hloubkou dělá z přístavu Rotterdam atraktivní přístav pro všechny námořní společnosti z celého světa a navíc disponuje vynikajícím kontejnerovým terminálem pro Ultra Large Container Carriers (ULCC)<sup>7</sup>. Celkově má přístav Rotterdam kolem 500 spojení s více než 1 000 přístavy po celém světě. Terminály přístavu se nacházejí přímo v Severním moři, takže lodě nemají problém s přístupem a hloubkou přístavu. Hloubka přístavu se blíží 23 metrům. To zaručuje možnost vplouvání ULCC lodí za každých okolností. Četnost

<sup>5</sup> Logistické centrum, do kterého proudí toky zásilek z různých směrů, jsou zde tříděny, případně kontrolovány a zasílány na místo svého určení, resp. dále distribuovány. [41]

<sup>6</sup> Obslužnost 24 hodin denně, 7 dnů v týdnu.

<sup>7</sup> Ultra velké kontejnerové lodě s kapacitou od 14 501 TEU.

námořních spojení přístavu se světem je vidět na následujícím obrázku č. Obrázek 3 Počet námořních spojení do Rotterdamu [42][39], [40]:



**Obrázek 3** Počet námořních spojení do Rotterdamu [42]

#### 2.2.4.2 Silniční spojení

Přístav Rotterdam je přímo napojený na evropskou dálniční síť. Evropská dálniční síť spojuje přístav se všemi zeměmi, které jsou pro přístav obchodně důležité. Mezi nejvýznamnější dopravní trasy patří trasa z Velké Británie do Maďarska a ze Skandinávie do Itálie. Každý den z přístavu do cílových destinací i do přístavu přijíždí tisíce kamionů. Přístav je napojený na dálnici A15 a holandskou dopravní síť. [43]

#### 2.2.4.3 Vodní spojení

Přístav Rotterdam se strategicky nachází na ústí řek Rýny a Mázy. To činí z vnitrozemské lodní dopravy ideálním způsobem dopravy, který je spolehlivý a nákladově efektivní při přepravě velkého množství kontejnerů mezi přístavem a komplexní sítí vnitrozemských terminálů v Nizozemí, Belgii, Německu a Švýcarsku. Přímé vodní napojení ČR s přístavem neexistuje. [44]

#### 2.2.4.4 Železniční spojení

Denně z přístavu odjíždí desítky vlaků, se všemi typy nákladů jako jsou například automobily, těžká technika a speciální zásilky. Tranzitní časy jsou krátké a liší se podle vzdálenosti do cílové destinace. Do Belgie a Německa je doba tranzitního času kratší jak 12 hodin. Do Česka, Polska a Itálie je zboží přepravováno do 48 hodin. Pro železniční obsluhu přístavu je nabízeno několik stovek kyvadlových spojů týdně. V současné době se železniční

doprava používá pouze z 10,7 %. Aktuální počet frekvence vlaků na jednotlivé významné trhy pro přístav Rotterdam jsou uvedeny na následujícím obrázku č.Obrázek 4 [45]:



Obrázek 4 Počet železničních spojení z Rotterdamu [46]

## 2.3 PŘÍSTAV KOPER

Přístav Koper je pro Českou republiku velice důležitý. Ročně je zde zpracováno více než 16 % z celkového objemu kontejnerového nákladu ČR. Pro přístav Koper tvoří český trh 2 % z celkového množství objemu tun, které jsou přístavem za rok zpracovány. Přístav Koper je akciovou společností provozující všechny terminály jediného mezinárodního obchodního přístavu ve Slovinsku. Přístav Koper poskytuje přístavní i logistické služby a je rychle se rozvíjejícím přístavem a logistickou skupinou. Přístav Koper představuje důležitý článek v toku nákladu mezi střední a východní Evropou a Dálným východem. Je víceúčelovým přístav. Důležitým nákladem, který ročně přístavem projde a na které se zaměřuje, jsou kontejnery a automobily. [47]

### 2.3.1 Geografická poloha

Geografická poloha tohoto slovinského přístavu zajišťuje úzkou vazbu mezi střední a východní Evropou a Středozemním mořem. Hlavní obchodní toky do přístavu vedou přes Gibraltar a Suezský průplav. Díky své geografické poloze je snadno přístupný na trhy ve střední a východní Evropě a to hlavně díky pátému a desátému panevropskému dopravnímu koridoru. Oproti přístavům v Severním moři má svou polohou nevýhodu při obsluze jiných částí světa než je Blízký a Dálný východ. Ale například na trase mezi Šanghají a centrální Evropou je při naplouvání přístavu Koper trasa o 2 000 námořních mil kratší než do přístavu Hamburk. Při

pomalé plavbě vzdálenost 2 000 námořních mil odpovídá až 7 dnům. Při přepravě jednoho kontejneru (o hmotnosti přibližně 18 tun) z Dálného východu do Koperu se ušetří kolem 320 kg CO<sub>2</sub>. [48], [49]

### **2.3.2 Správa přístavu**

Přístav je řízen společností Luka Koper a.s., která dohlíží na přístavní a logistické služby a je zároveň provozovatelem všech terminálů. Společnost Luka Koper a.s. uzavřela s vládou Republiky Slovinsko koncesní smlouvu, která jí dává právo poskytovat logistické služby a dále řídit, udržovat a rozvíjet dopravní infrastrukturu přístavu. Přístav Koper je ve vlastnictví velkého množství akcionářů, kdy největší podíl akcií přístavu vlastní Slovinská republika a to celých 51 %. [50]

### **2.3.3 Terminály v přístavu**

V přístavu Koper se nachází celkově 12 terminálů. Mezi nejvýznamnější a nejpoužívanější patří terminál kontejnerový a automobilový. Konkrétně se v přístavu nacházejí následující terminály:

- kontejnerový a RoRo terminál,
- automobilový terminál,
- terminál pro kusové zboží,
- terminál pro ovoce,
- terminál pro dřevo,
- terminál pro minerály,
- terminál pro obiloviny a krmiva,
- terminál pro hliník,
- evropský energetický terminál,
- terminál pro živá zvířata,
- terminál pro tekutý náklad,
- terminál pro pasažéry. [51]

### **2.3.4 Dopravní spojení**

Jednou z podmínek existence a úspěšného rozvoje přístavu je jeho vhodná poloha a napojení jak na zámoří, tak i na vnitrozemí. Oproti přístavu Hamburk i Rotterdam má Koper nevýhodu v absenci vnitrozemské vodní dopravy.

#### 2.3.4.1 Námořní spojení

Přístav Koper nabízí pravidelná lodní spojení se všemi kontinenty. Nabízí četné trampové, tankerové a další specializované služby. Více než 50 operátorů využívá přístav pravidelně. V roce 2013 kotvilo v přístavu 1907 lodí. Přístav má tři přímé kontejnerové linky týdně. [52]



**Obrázek 5** Hlavní rejdářské společnosti využívající přístav Koper [53]

#### 2.3.4.2 Silniční spojení

Výhodou přístavu Koper je strategické napojení na pátý panevropský koridor. Tento koridor se v Lublani kříží s desátým panevropským koridorem. Přístav je, díky dobrému silničnímu spojení, dosažitelný, z pro něho hlavních významných trhů, do 12 hodin. Vzdálenost přístavu do ČR za využití silniční dopravy je mnohem kratší jak z dvou výše zmíněných přístavů. Například za využití silničních sítí je cesta z přístavu Hamburk do Brna dlouhá 840 km a oproti tomu z Koperu do Brna, přes Rakousko jen 614 km. [54]

#### 2.3.4.3 Železniční spojení

Průměrný denní počet vlakových spojů s přístavem je 60. Do České republiky jezdí z Koperu přes Dunajskou Stredu a Zlín až do Prahy společnost Metrans denně. Na trati Koper – Vratimov společnost Adria Transport ve spolupráci s AWT podle poptávky a trať Koper – Dobrá u Frýdku Místku obsluhuje společnost Adria Kombi čtyřmi vlaky týdně. Vlákem je Česká republika dostupná do 48 hodin.



**Obrázek 6** Vlaková spojení přístavu Koper [57]

Spojení přístavu s vnitrozemím tvořila v roce 2014 železniční doprava ze 60 %. Železniční doprava je pro přístav velice důležitá. Aktuálně je ale kapacita železniční infrastruktury maximálně vytižena. Dle předpokladu nebude současná kapacita infrastruktury v roce 2016 již dostačující. V současnosti je potřeba zvýšit vlaková spojení na 65 vlaků denně. Do roku 2020 se počítá s nárůstem až o 35 %, tedy průměrně na 85 vlaků denně. Problémovým úsekem je jednokolejná trať mezi Koperem a Divačou, na který se práce zaměřuje v kapitole 3.6. [55], [56]

## 2.4 SHRNU TÍ

V následující tabulce č.Tabulka 4 jsou srovnávány některé parametry přístavů uvedených v analytické části práce. Počet terminálů v přístavu je jedním z rozhodujících parametrů pro množství zpracovaného nákladu. Přístav je schopný zpracovat tím větší množství nákladu, čím větším počtem terminálů je vybaven. Množství nákladu, které je přístav schopný zpracovat, má přímý vliv na počet lodí naplouvajících do přístavu.

Počet dálkových lodí naplouvajících do přístavu má vliv na atraktivnost přístavu. Obzvláště v dnešní době, kdy se podniky snaží omezit skladovací činnost na minimum. Je velice důležité, aby suroviny, zboží, atd. měl podnik ve stanovených časových intervalech k dispozici souběžně s výrobou, prodejem, atd. Pokud přístav není schopen nabízet větší počet námořních linek s pravidelným plavebním řádem s velkou četností spojů, může být pro některé podniky neatraktivní.

Význam železniční dopravy stále roste a je podporován ze všech možných stran, ať už legislativně nebo finančně. V porovnání se silniční dopravou jde o spolehlivější, ekologičtější a levnější způsob dopravy. Pro většinu světových přístavů má velký význam ve spojení přístavu se zeměmi určenými, kde se náklad dále překládá na další druhy dopravy, které zprostředkují jeho doručení na konkrétní místo určení. Výhodou železniční dopravy je její spolehlivost a možnost přepravování velkého množství nákladu při jedné jízdě. Proto se následující tabulka zabývá procentem využití železniční dopravy a počtu vlakových spojů do ČR.

Druhým nejpoužívanějším způsobem dopravy nákladu z přístavu do vnitrozemí je silniční doprava. Silniční doprava je velice flexibilním a rychlým druhem dopravy. Proto pro některé typy nákladu může její využití převažovat. To je důvodem zařazení silniční vzdálenosti z přístavů do ČR. Pro srovnatelnost vzdáleností bylo zvoleno jako vztažný bod město Brno.

**Tabulka 4** Srovnání přístavů

	Hamburk	Rotterdam	Koper
Počet terminálů	23	90	12
Průměrný počet dálkových lodí za rok	10 000	35 000	1 900
Procento využití žel. Dopravy (%)	80	11	60
Počet vlakových spojení do ČR/týden	80	10	11
Vzdálenost z přístavu do Brna sil. dopravou (km)	840	1 200	615

Zdroj: autorka

V tabulce je vidět velký rozdíl v počtu terminálů, kterými je přístav Koper vybaven. Dále také rozdíl v počet naplouvajících dálkových lodí do přístavu Koper za rok. Ten je oproti přístavu Hamburk a Rotterdam několikanásobně menší. Na druhou stranu, co se týče vlakových spojení přístavu s ČR, má Koper o jeden vlakový spoj týdně, v porovnání s Rotterdamem, více. Ve vzdálenosti mezi přístavy a Brnem, za využití silniční dopravy, má Koper jednoznačnou výhodu.

I když se může zdát, že přístav Koper je v současné době, kvůli počtu terminálů a průměrnému počtu dálkových lodí za rok, s přístavy v Severním moři nesrovnatelný, v budoucnu by tomu mohlo být jinak. Následující praktická část práce je zaměřená na rozvoj a příležitosti přístavu Koper a zjištění jeho budoucího postavení v horizontu následujících let.



### **3 ZHODNOCENÍ PRAKTICKÉHO VYUŽITÍ SLOVINSKÉHO PŘÍSTAVU KOPER PRO ČR**

V druhé části práce byly porovnávány některé parametry přístavů, z kterých je vidět že přístav Koper je jednoznačně nejmenším z nich. Ale autorka v něm, jak už bylo zmíněno v úvodu, vidí potenciál. Podle článku na webových stránkách Dopravních novin [58] začínají rejdaři vyhledávat možnosti využívání méně tradičních přístavů. Důvodem je dopravní dostupnost z přístavů Rotterdam, Hamburk a Bremerhaven do ČR přes přetíženou německou infrastrukturu. Přístavu Koper navíc na atraktivnosti přidává fakt, že oproti přístavům v Severním moři je přeprava z Dálného východu až o sedm dnů kratší. Se stále rostoucí poptávkou po kontejnerové námořní přepravě, především z Dálného východu, a současnému přetíženému stavu přístavů v Severním moři, má přístav Koper velkou šanci se v jejich konkurenci prosadit. [59]

Tato část práce je zaměřena na zjištění jednotlivých kroků, plánů a potencionálních příležitostí rozvoje přístavu Koper. V současné době jako nejdůležitější kroky pro rozvoj přístavu vidí autorka ve spojení sil přístavů v severním Jaderském moři, v potenciálu linek na trase mezi přístavem a Indií, v prohloubení přístavního dna a ve vybudování dvojkolejné trati na úseku Koper – Divača. Tyto klíčové body byly zvoleny na základě konzultace s panem Borutem Čokem, obchodním manažerem pro ČR, Slovenskou republiku a Rakouskou republiku.

#### **3.1 ASOCIACE SEVERO-JADERSKÝCH PŘÍSTAVŮ**

Asociace severo-jaderských přístavů asociace čtyř námořních přístavů v severním cípu Jaderského moře. Tvoří je přístavy v Terstu, Benátkách, Koperu a Rijece. Přístavy NAPA na trase mezi Dálným východem a Evropu nabízejí nejlevnější a nejrychlejší možnost přepravy. Tato trasa je přibližně o 2 000 námořních mil kratší než do severoevropských přístavů.

V přístavech NAPA je ročně přeloženo více než 100 milionů tun nákladu. Náklad převážně tvoří kusové zásilky, kontejnerové zásilky, automobily, rudy a minerály, fosilní paliva, chemických látek atd.

NAPA je, vzhledem k obrovskému množství logistických služeb, které nabízí a rozsáhlé dopravní síti, na kterou jsou přístavy asociace napojeny, perfektní multimodální bránou k evropským trhům. V blízké době vybudovaný V. koridor poskytne rychlé spojení s 500 miliony evropských zákazníků. Velká obchodní a průmyslová centra jako Vídeň, Mnichov a Milano jsou od přístavů NAPA vzdálené jen několik hodin jízdy autem.

Tyto čtyři přístavy se rozhodly spojit svoje síly s cílem podpory severo-jaderských námořních tras jako alternativu severoevropským přístavům. Kromě toho asociace podporuje rozvoj námořních i vnitrozemských spojení, ochranu životního prostředí, osobní námořní dopravu a bezpečnostních a informačních technologií. Přístavy NAPA také zaměřují úsilí na koordinaci a plánování silniční, železniční i námořní infrastruktury, stejně jako harmonizaci právních předpisů a postupů v oblasti poskytování přístavních služeb. [60]

### **3.2 POTENCIÁL INDIE**

Indie má za sebou dvě desetiletí od spuštění rozsáhlé hospodářské reformy. Liberalizovala svoje hospodářství a otevřela mezinárodní hospodářské toky. Růst jejího ekonomického tempa je skoro šestinásobkem jejího průměrného ročního tempa v posledních dvaceti letech. Díky tomu vyskočila Indie na vrchol nejrychleji rostoucích ekonomik na světě. V porovnání se západními zeměmi byla finančně-hospodářská krize pro současnou Indii jen malým zpomalením jejího ekonomického růstu. V současné době Indie jen trochu zaostává za Čínou. V blízké budoucnosti by ji měla ekonomicky předstihnout, hlavně díky příznivým demografickým ukazatelům a velkému množství mladé pracovní síly. [61]

Na slovinské Fakultě managementu na Univerzitě na Primorskem [62] zjistili, že v roce 2025 bude tvořit příjem Indie společně s Čínou, jednu třetinu všech světových příjmů. A že i přesto, že růst indického hrubého domácího produktu v posledních letech nebyl tak velký, tak pro malé země, jako například Slovinsko, nabízí tento subkontinent mnoho příležitostí. V roce 2011 přístavem Koper proteklo 175 000 tun zboží v 7 000 kontejnerech. Zboží z Indie tvoří 1 % z celkového přístavního obrátu, což je velice malé procento. Ve využití dopravní trasy mezi Indií a přístavem Koper je v budoucnu potenciál. Je potřeba zvýšit propagační aktivity a prostřednictvím nich se stát konkurencí přístavů v Severním moři. Klíčovým produktem na této trase jsou kovodělné výrobky a dovoz automobilů. Pro dosažení uznání na tomto velkém trhu je důležitá setrvačnost. [63]

V první polovině roku 2012 byly v Bombaji představeny přístavy NAPA jako vstupní bod pro všechny rostoucí toky nákladu z Indie do Evropy a jako příležitost pro indické námořní dopravce. Mluvílo se zde o stále rostoucím obchodu mezi Jižní Asii a Evropou a o rostoucím významu dopravní cesty do severního Jaderského moře. Bylo poukázáno na časovou efektivnost a nižší náklady při využití Suezského přístavu a představen rozvojový projekt přístavů NAPA na zvýšení jejich kapacity, zejména v kontejnerovém segmentu. [64]

### 3.3 PROHLoubENÍ PŘÍSTAVNÍHO DNa

Pro přístav Koper má mimořádný význam prohloubení přístavního dna, protože v tuto chvíli hlavním požadavkem přístavních společností je hledání úspor z rozsahu. Přístavy severního Jadranu nejsou, co se týče plavební hloubky, vůči ostatním evropským přístavům moc konkurenceschopné. Prohloubení přístavu Koper by mu přineslo velkou výhodu oproti ostatním přístavům v regionu a větší konkurenceschopnost mezi ostatními přístavy Evropy.

Proto v roce 2013 začal přístav Koper s nejvýznamnějším projektem posledních let, prohloubením prvního přístavního bazénu z původních 12 m na aktuálních 14 m. Po ukončení neúspěšné spolupráce s italskou společností Costruzioni Generali Xodi, která významně oddalovala ukončení projektu, podepsal přístav, v červnu 2014, smlouvu s holandským Van Oord. Italská firma v první fázi prohloubila dno na 13 m a po podepsání nového kontraktu s nizozemskou firmou, byl odstraněn další metr mořského bahna a naplavenin, což odpovídá 230 000 m<sup>3</sup>. Na rozdíl od Italů zaměstnanci holandské firmy pracovali 24 hodin denně a používali inovativní technologie vstřikování vody, která je rychlejší než klasický sací bagr. Kromě toho je velkou výhodou této technologie to, že plavidlo nemusí být ukotveno, čímž se usnadnilo připlouvání a odplouvání ostatních lodí do přístavu. [65], [66]

Prohloubení přístavního bazénu se vyplatilo a bylo možné, aby do něj vplula nejtěžší kontejnerová loď současnosti Gerd Maersk s 10 150 TEU na palubě. Dále došlo ke zvýšení počtu velkých lodí připlouvajících na nových linkách z Dálného východu. Celkově přibýly tři nové linky: aliance Ocean 3 (CMA-CGM, CSCL and UASC), Evergreen a aliance 2M (Maersk Line a MSC), která zahrnuje také loď Garda Maersk.

V letošním roce přístav plánuje prohloubit přístavní dno o další metr a zvětšit přístavní molo o 100 metrů. Cílem přístavu je zachovat nadvládu v Jaderském moři. Do roku 2020 má přístav v plánu investovat 200 miliónů EUR do přístavní infrastruktury a zvětšení kontejnerového terminálu. Ze současné kapacity 850 000 TEU na 1 150 000 TEU.

Loni přístav Koper naložil 674 00 TEU a tím se už čtvrtým rokem dostal v pořadí přístavů v severním Jadranu na první místo v počtu přeložených TEU za rok. [67]

Před prohloubením přístavního dna v Koperu musely některé pravidelné linky velkých námořních lodí nejprve naplout do italského přístavu Terst. Tam lodě vyložily část nákladu a teprve pak s maximálně 6 500 TEU na palubě mohly vplout do přístavu Koper. [68]

### 3.3.1 Poptávka po větších lodích

S prohloubením přístavního dna v přístavu může dojít k najíždění lodí s větším ponorem. Důvodem poptávky po větších lodích je rozkvět liniového i trampového lodního průmyslu v globální ekonomice. Zvýšily se přepravní náklady, obnovily se a byly modernizovány nabízené služby, poptávka po velkých kontejnerových lodích je v současnosti větší, než tomu bylo doposud. Na konci roku 2010 se výrazně zvýšil trend výstavby lodí s velkou kapacitou. Význam role post-panamax lodí (PPX) je mimořádně dynamický.

Lod' označovaná jako PPX má šířku větší než 32 m, což odpovídá 13 řadám kontejnerů na palubě. Flotila lodí PPX byla výrazně rozšířena a zahrnula širokou škálu modelů a velikostí lodí. Největší kontejnerová loď současnosti měří 398 m a je široká 56 m. V současné době se už projektují lodě větších rozměrů. [69]

**Tabulka 5** Post-panamské kontejnerové lodě podle roku výroby k 1. 1. 2011

Rok	3 718-6 099 TEU	6 100- 7399 TEU	7 400-10 999 TEU	11 000 TEU+	Celkem
1988-1990	5	0	0	0	5
1991-1995	24	0	0	0	24
1996-2000	71	14	20	0	105
2001-2005	112	70	72	0	254
2006	12	21	60	2	95
2007	8	25	35	5	73
2008	10	29	46	4	89
2009	4	22	25	10	61
2010	9	25	34	26	94
<b>Celkem</b>	<b>255</b>	<b>206</b>	<b>292</b>	<b>47</b>	<b>800</b>

Zdroj: autorka na základě [70]

V tabulce č. Tabulka 5 je vidět vývoj počtu post-panamských kontejnerových lodí od roku 1988 až do roku 2010. Z tabulky je možné vyčíst i postupný vývoj velikosti lodí od těch s kapacitou 3 718 TEU až po lodě, které jsou schopné přepravit více než 11 000 TEU.

Vzhledem k rozšíření přepravních relací mezi Dálným východem a Evropu se významně zvýšila poptávka po větších lodích. Další velký posun v poptávce se očekává v souvislosti s modernizací Panamského průplavu, který by měl v roce 2016 umožnit proplouvání lodí o šířce 19 řad kontejnerů na palubě. Po dokončení tohoto projektu se předpokládá ještě větší nárůst poptávky po větších lodích.

Na trasách mezi Dálným východem a Evropu je v současné době největší počet používaných PPX lodí s kapacitou 7 400 až 10 999 TEU. Využití kapacit na této relaci dosahuje vrcholu. V krátkém horizontu obchodování na této trase není ohroženo, ale do budoucnosti

budou větší lodě nezbytností. Velké lodě postupně vytlačí lodě s menší kapacitou, pro které budou vybrány nové trhy a nové linky. Lodě s menší kapacitou budou sloužit k regionální obsluze na kratší vzdálenosti. [71]

**Tabulka 6** Objednané post-panamské kontejnerové lodě k datu doručení (teoretický odhad)

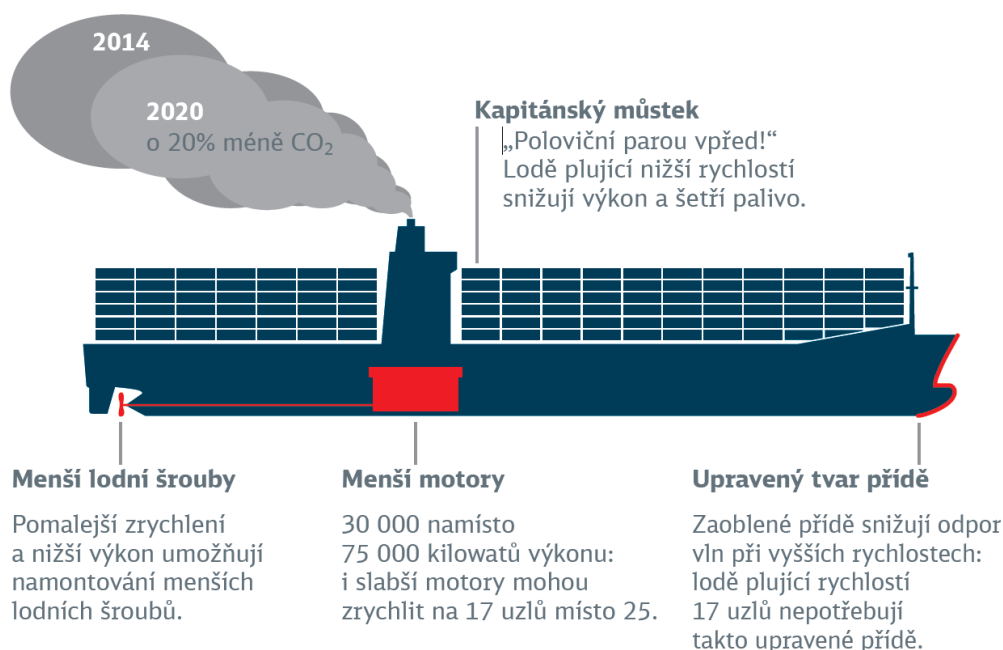
Rok	3 718-6 099 TEU	6 100- 7399 TEU	7 400-10 999 TEU	11 000 TEU+	Celkem
2011	34	31	37	56	158
2012	32	17	25	48	122
2013	4	6	30	24	64
2014	0	0	15	6	21
2015	0	0	1	3	4
<b>Celkem</b>	<b>70</b>	<b>54</b>	<b>108</b>	<b>137</b>	<b>369</b>

Zdroj: autorka na základě [72]

### 3.3.2 Budoucnost „zelených lodí“

Dánská rejdářská společnost Maersk Line představila 21. února 2011 v Londýně loď Triple-E. Tato loď má společnosti pomoc dosáhnout jejich cíle snížení emisí CO<sub>2</sub> o 40 % v průběhu příštích osmi let. Na první plavbu loď vyplula v roce 2013. Společnost Maersk Line má objednaných dvacet kusů lodí tohoto typu, které by měly vyplout už během roku 2015. Tato gigantická loď Triple-E má kapacitu 18 000 TEU a je největší kontejnerovou lodí, která kdy byla postavena.

Rychlost 17 uzlů + menší motory = méně paliva a emisí CO<sub>2</sub>



**Obrázek 7** Snížení emisí CO<sub>2</sub> při námořní přepravě kontejnerů [73]

Jednotlivá „E“ názvu, této nové třídy lodí Triple-E, znamenají:

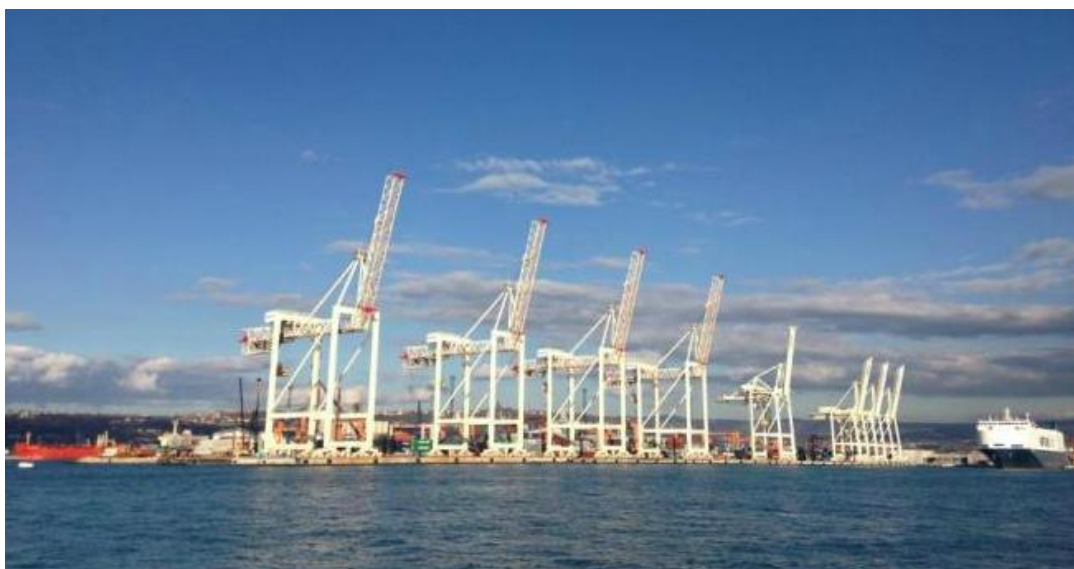
- economy of scale (úspora z rozměrů),
- energy efficiency (energetická účinnost),
- environmental improved (vylepšení environmentální šetrnosti).

Dalším výhodou těchto lodí je úspora 35 % paliva v porovnání s loděmi o kapacitě 13 100 TEU. S loděmi této třídy dojde ke snížení emisí CO<sub>2</sub> o více jak 50 % na každém přepraveném kontejneru, ve srovnání s většinou typů kontejnerových lodí. A o 20 % v porovnání s loděmi E třídy. Je to hlavně díky snížení výkonu motoru na 19 uzlů (maximálně 23 uzlů). Tato rychlost je podle rejdářů a zákazníků optimální rychlostí. Jedním z kroků k vylepšení environmentální šetrnosti je snaha o 100 % recyklovatelnost lodí po jejich 25 leté službě a to tím, že některé prvky budou použity při stavbě nových lodí. Tyto lodě budou jezdit na pravidelné lince mezi 13 přístavy severní Evropy a Asie.

Lodě jsou dlouhé 400 m a široké 59 m. Což je jen o několik metrů více u lodí třídy E, které jsou dlouhé 398 m a široké 56 m. Lodě třídy Triple-E mají kapacitu o 16 % větší, tedy 2 500 TEU, než lodě třídy E. K tomuto nárůstu došlo díky novému tvaru trupu lodě. [74]

### **3.4 KONTEJNEROVÝ TERMINÁL**

V současné době měří pobřežní kontejnerový terminál 596 m. Jeho celková kapacita je 19 130 TEU. Terminál je pro mrazírenské kontejnery vybaven 340 zásuvkami. Všechny skladovací plochy terminálu tvoří 270 000 m<sup>2</sup>, z toho plochy určené ke stohování se rozléhají na území 180 000 m<sup>2</sup>. Množství přeložených kontejnerů v roce 2014 bylo 674 000 TEU. K dispozici jsou čtyři panamax jeřáby a čtyři post-panamax jeřáby. [75]



**Obrázek 8** Pohled na kontejnerový terminál v přístavu Koper [76]

Z výsledků diplomové práce Hadžiče Edina vyplývá, že nahrazení čtyř stávajících námořních jeřábů panamax za nové post-panamax, by bezpochyby měli vliv na produktivitu kontejnerového terminálu. Panamax jeřáby jsou schopné naložit na palubu loď 13 kontejnerů na šířku, na rozdíl od post-panamax, které zvládnou naložit kontejnery v šířce až 18 kontejnerů. Zvýšení produktivity terminálu se ale sama o sobě nedosáhne jenom pořízením nových post-panamax jeřábů. Důležité je také zázemí terminálu.

Největším problémem terminálu v současnosti je nedostatek skladovacích prostor jak pro plné, tak i prázdné kontejnery v blízkosti pobřeží, na kterém se s nimi pomocí jeřábů manipuluje. Nicméně při současném umístění terminálu není rozšíření jeho skladovacích prostorů možné. Je třeba vzít v úvahu výstavbu nového kontejnerového terminálu, který by se nacházel na třetím molu.

Nové přístavní post-panamax jeřáby by zvýšily produktivitu terminálu jen na krátkou dobu. Příkladem může být zavedení nové linky, v dubnu 2010, z Číny do přístavu Koper, kdy došlo k poklesu produktivity terminálu v důsledku jeho přesycení. Přístavní manipulační stroje nejsou schopné manipulovat s nákladem tak rychle, protože v přístavních skladech není žádný volný prostor, kam by mohlo být tolik kontejnerů, kolik jich do přístavu připluje skladováno.

Získat volné skladovací prostory se v současné době dají jediné vyprázdněním skladovacích prostor naložením kontejnerů na vagóny nebo tahače, popřípadě jejich naloděním na palubu. Kromě toho dalším existujícím problémem je umístění skladovacího prostoru pro prázdné kontejnery. Ten leží mimo terminál. Přeprava prázdných kamionů na pobřeží, kde dochází k jejich nakládce na loď, trvá tahačům kolem 15 minut. Výkon kontejnerových jeřábů terminálu musí být shodný s námořní i vnitrozemskou frekvencí dopravy. [77]

### **3.5 TRANSEVROPSKÁ DOPRAVNÍ SÍŤ**

Program transevropské dopravní sítě (TEN-T – Trans-European Transport Networks) byl přijat radou Evropským parlamentem a Evropskou radou v roce 1996. Projekt se snaží usnadnit a rozšířit možnosti pohybu osob, zboží a služeb. Je založen na budování moderních, flexibilních a přístupných dopravních cestách pro všechny, zejména do méně rozvinutých a okrajových regionech EU.

*„Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T) má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Má rovněž pomoci zabezpečit dostupnost a posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost. Podporuje právo všech*

*občanů EU na volný pohyb v rámci území členských států. Navíc zahrnuje požadavky na ochranu životního prostředí a podporuje tak udržitelný rozvoj.“ [78]*

Podle jiného zdroje je cíl programu TEN-T popsán následovně: *„Cílem programu TEN-T je zajistit soudržnost, propojení a interoperabilitu na trans-evropské dopravní síti, jakožto i přístup k ní. Finanční prostředky z programu TEN-T jsou určeny všem členským státům EU. Maximální výše příspěvku z tohoto programu TEN-T může představovat až 50 % nákladů na studie nebo 10 % nákladů stavební práce resp. 20 % u projektu s přeshraničním dopadem.“ [79]*

Důležitou charakteristikou programu TEN-T jsou investice velkých částek do vysokorychlostních železnic. Členské státy EU mají tendenci přejít na železniční dopravu s cílem zmírnit zatížení silnic a snížit negativní dopady na životní prostředí. Dalším důležitým rysem programu TEN-T je podpora kombinované dopravy. Na základě rozhodnutí Evropské komise a Evropského parlamentu obsahuje TEN-T v rámci kombinované dopravy<sup>8</sup> intermodální terminály, které umožňují překládku zboží z vlaků na vnitrozemské vodní cesty. Tím zdůrazňují důležitost multimodální dopravy v transevropské dopravní síti.

Nově vzniklé koridory přispívají k účinnému a celostátnímu vývoji Evropy výstavbou chybějících dopravních uzlů mezi členskými státy EU. Úspěšný rozvoj chybějící infrastruktury bude v budoucnu schopen uspokojit potřeby rostoucího provozu. To také umožní zvýšení popularity a významu kombinované dopravy. [80]

### **3.5.1 Republika Slovinsko chce zlepšit situaci přístavu Koper**

Slovinští zástupci Ministerstva dopravy v roce 2012 v Bruselu jednali se zástupci institucí EU o regulaci evropské dopravní infrastruktury ve snaze zlepšit situaci přístavu Koper.

V tomto roce evropská komise ujednala nový návrh o evropské dopravní infrastruktuře TEN-T zahrnujícího deset hlavních koridorů. V tomto návrhu je Slovinsko v šestém prioritním projektu. Bude součástí osy z Lyonu – Terst – Divača/Koper – Divača – Lublaň – Budapešť na ukrajinské hranice. V novém návrhu jsou na slovinském území středomořského koridoru zahrnuty železničních úseky Terst – Divača, Koper – Divača – Maribor – Lublaň, lublaňský uzel a Maribor – Zalău. Kromě toho je do projektu zahrnuta i hlavní síť na železniční ose Graz – Maribor – Pragersko, která není součástí deseti koridorů hlavní sítě. Slovinsko v zásadě podporuje nový návrh evropské komise, ale ráda by, aby došlo ke dvěma zlepšením. První se týká zapojení přístavu Koper do Baltsko-jaderského koridoru a druhý začlenění spojení z Lublaně do Mnichova mezi deset páteřních transevropských koridorů.

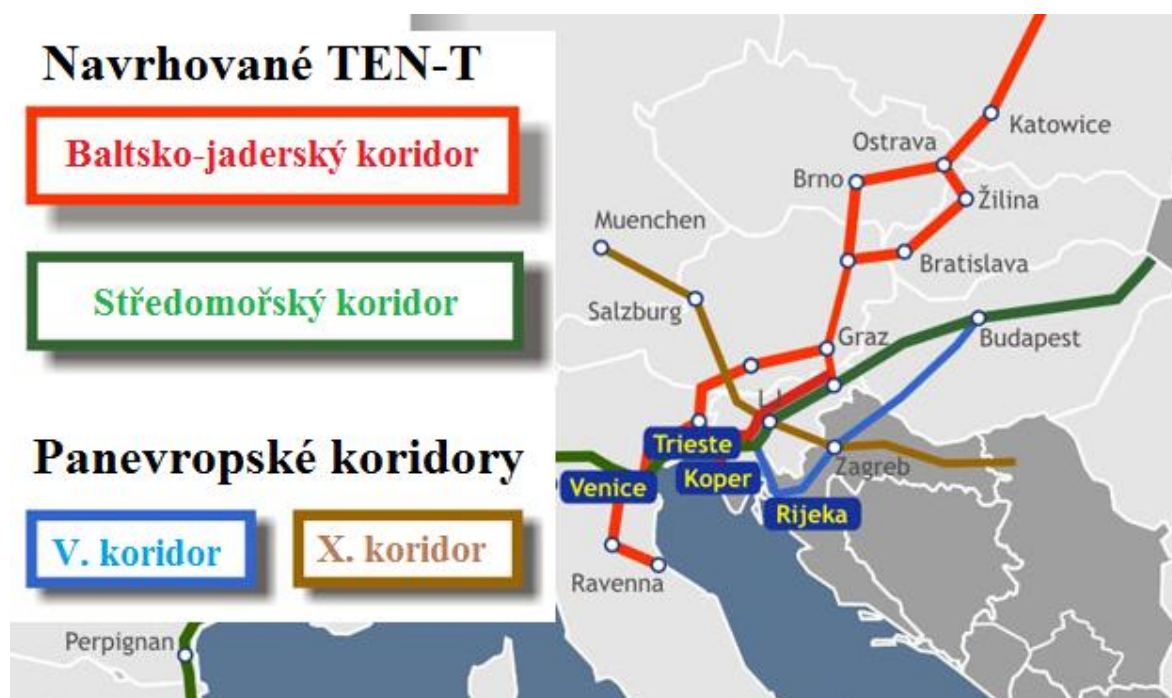
---

<sup>8</sup> Kombinovaná doprava – přeprava zboží v jedné a též přepravní jednotce



Na konferenci s názvem Multimodální infrastruktura pro budoucnost vystoupila slovinská poslankyně evropského parlamentu Tanja Fajon společně s generálním ředitelem pro námořní záležitosti Janezem Požarem a zástupcem přístavu Koper Sebastianem Šikem. Chtěli zde vysvětlit, že přístav Koper sice je zahrnut do Středomořského koridoru, který je napojený na maďarský trh a dále na východ, ale není zahrnut v Baltsko-jaderském koridoru, který by jej spojil s klíčovými trhy přístavu Koper – Rakouskou republikou, Slovenskou republikou a Českou republikou, u kterých se v budoucnu očekává největší obchodní růst. Šik varoval o tom, že pokud by si přístav Koper nechal šanci být zahrnut do Baltsko-jaderského koridoru uniknout, tak by ho konkurence z pohledu dobrého dopravního spojení mohla lehce předběhnout. Dále vysvětloval, že italský přístav Terst má zájem o podobné trhy jako přístav Koper. Také Požar upozornil na nutnost začlenění přístavu Koper do transevropské dopravní sítě, protože současné zapojení je považováno za nedostačující. Dále hovořil o tom, že pokud by přístav Koper zůstal od Baltsko-jaderského koridoru odříznut, bylo by to pro jeho rozvoj špatné. Fajanová na konferenci zdůraznila význam centrální zeměpisné polohy Slovinska a fakt že přístav Koper nabízí nejkratší spojení mezi Středomořím, Blízkým východem a Dálným východem. To je podle ní třeba brát v úvahu při směřování projektu v evropském zájmu. [81]

Slovinsko touto snahou dosáhlo na jednání o návrzích Evropské komise o přijetí právních předpisů o evropské dopravní infrastruktuře toho, že se přístav stal součástí Baltsko-jaderského koridoru a je naplánované zlepšení hlavních železničních tratí do přístavu Koper i přístavu Ravenna. [82]



**Obrázek 9** Napojení přístavů asociace NAPA na klíčové evropské trhy [83]

### 3.6 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ TEMP A PŘÍSTAVU

Přístav Koper je tradičně úzce svázán s železniční dopravou, protože více jak polovina zboží procházejícího přístavem se do něj dostává za využití železniční dopravy. Konkrétně v roce 2012 bylo 60 % z celkového objemu nákladu přepraveno železniční dopravou, 39 % objemu nákladu bylo přepraveno silniční dopravou a 1 % nákladu bylo přeloženo na jiné lodě. V porovnání s ostatními přístavy severního Jadranu přístav Koper využívá železniční dopravu zdaleka nejvíc. Například přístav Terst železniční dopravu využívá ze 40 %. U ostatních přístavů je využití výrazně nižší. V roce 2011 v přístavu Koper vzrostla železniční doprava o 16 % a námořní doprava o 11 %.

Význam železniční dopravy roste, na celé evropské úrovni, v porovnání s dopravou silniční a lodní, nejrychleji. Zvýšenému využívání železniční dopravy by se měla přizpůsobit i infrastruktura. K největším slabým stránkám přístavu patří, už po mnoho let, kritický železniční úsek mezi Koperem a Divačou. Už od roku 2009 by byla potřeba, aby tento úsek měl o minimálně čtvrtinu větší propustnost, než je tomu nyní.

Projekt zlepšující situaci železničního úseku Koper – Divača je rozdělený do dvou fází. V první fázi projektu by se provedla modernizace dvou železničních nádraží, Hrpelje – Kozina a nákladové nádraží Koper. Také by se provedla výstavba rozvodu napájení v Dekani a v Hrpelju – Kozina. Ve druhé fázi by byla provedena rekonstrukce nádraží Divača. Mělo by být vybudováno také množství pomocných staveb, jako jsou pěší podchody, nadjezdy silnic a spojovací silnice. Projekt bude částečně financován z Fondu soudružnosti EU.

Dalším krokem je výstavba nové jednokolejné trati, to znamená druhé koleje, která bude spojovat přístav s Divačou. Projekt by měl být dokončen do roku 2017 a bude stát asi miliardu EUR. V současné době jsou všechny potřebné pozemky k rozšíření trati odkoupené, ale problém nastává se získáním povolení v souladu s životním prostředím, které je jedním z hlavních podkladů pro získání stavebního povolení a evropských fondů. Kdy stavba skutečně začne je v současné době velmi těžké předvídat. Nicméně vybudování nové trati má důležitý význam na:

- zkrácení vzdálenosti z Koperu do Divači ze 45 km na 27 km,
- snížení přepravního času o více jak polovinu,
- zvýšení rychlosti ze 70 km/h na 160 km/h,
- zvýšení bezpečnosti.

Všechny výše zmíněné body odráží nárůst kapacity ze současných 82 vlaků za den na 231, resp. z 12,1 milionů přepravených tun na 41,7 milionů tun ročně. [84]

Boris Šuligoj do slovinského deníku Delo napsal, že v případě modernizování železniční tratě, dojde ke zlepšení železničního spojení na úroveň dostačující současným potřebám přístavu Koper, ale jen na období do roku 2016. Následný vývoj přístavu Koper je v případě nevybudování druhé trati ohrožen. Jedním z důvodů je zájem zemí Dálného východu jako je Čína, Korea a Japonsko v následujících deseti letech začít výrazně posilovat využití dopravních námořních tras do přístavů severního Jaderského moře. S výstavbou druhé tratě by také došlo k výraznému snížení emisí oxidu uhličitého a ulehčení silniční dopravě. [85]

Přístav Koper v roce 2015 očekává propustnost až 21 milionů tun nákladu. Při stávajícím vztahu mezi silniční a železniční dopravou má zmodernizování stávající železniční trať stále ještě nějakou rezervu, ale v dlouhodobém horizontu je pro rozvoj přístavu vybudování druhé dráhy a výstavba třetího mola nezbytností. [86]

Přehled klíčových milníků při výstavbě druhé koleje trati Divača – Koper:

- 1996 – zahájení projektu zvýšení kapacity železniční tratě Divača – Koper; Ministerstvo dopravy a spojů zadalo zadání studii s nároky na zvýšení kapacity jednokolejné trati Divača – Koper,
- červen 2001 – předběžný návrh na výstavbu dráhy Divača – Koper,
- duben 2005 – vláda přijala nařízení o národním územním plánu (DPN – Državni prostorni načrt) pro vybudování druhé koleje,
- červen 2007 – Ministerstvo dopravy přišlo s iniciativou ke změně a doplnění DPN pro dvojkolejnou trať a připojila novou projektovanou trať Divača – Terst,
- březen 2010 – změny v DPN v důsledku odstoupení Itálie od návrhu tratě do Terstu,
- březen 2011 – podána žádost o povolení životního prostředí stavby tratě,
- červen 2011 – vydáno stavební povolení pro přemístění a ochranu elektrického vedení a telekomunikačních linek,
- listopad 2011 – podána žádost o stavební povolení pro celý úsek Divača – Koper,
- únor 2012 – předán nový doplněný DPN o dodatek s vlivem stavby druhé koleje trati na životní prostředí,
- duben 2013 – připomínkování Itálie vlivu stavby na životní prostředí,
- červen 2014 – s obcí Hrplje – Kozina byla uzavřena dohoda o provedení kompenzačních opatření k zásahu do krajinného parku Beka při stavbě druhé koleje trati Divača – Kozina,
- říjen 2014 – agentura pro životní prostředí vydala souhlas pro stavbu celé druhé koleje trati v úseku Divača – Koper,

- únor 2015 – vláda tvrdí, že udělá vše pro získání peněz z evropských fondů.

Plánované aktivity:

- první poloviny roku 2015 – přístav by měl získat povolení ke stavbě části trati z nákladového nádraží, která bude navazovat na druhou kolej trati Divača – Koper,
- druhá polovina roku 2015 – začátek výstavby trati na nákladovém nádraží
- konec roku 2015 – získání stavebního povolení pro druhou kolej
- začátek roku 2016 – podle nejlepšího scénáře začátek stavebních prací výstavby druhé koleje trati Divača – Koper [87]

### **3.7 PROGRAM ROZVOJE KOPERSKÉHO PŘÍSTAVU V OBDOBÍ 2011 – 2015**

V souladu s vyhláškou a koncesní smlouvou Luka Koper a.s. a ve spolupráci s Námořní správou Republiky Slovinska byl připraven program technického rozvoje přístavu. Tento program zahrnuje:

- východiska a okolnosti fungování přístavu Koper,
- rozvoj přístavních činností (potenciál růstu a zároveň rozvoj přístavní nabídky),
- rozvoj přístavní kapacity (je zapotřebí nová kapacita se zaměřením na infrastrukturu, životní prostředí, technologie, lidské činitele a další za prostředků potřebných pro realizaci přístavních činností),
- další okolnosti, které mají vliv na rozvoj přístavu.

Opěrnými body rozvoje na toto období jsou:

- modernizace a výstava kapacity přístavní infrastruktury se zájmem o vhodné umístění přístavního systému v širších mezinárodních infrastrukturních sítích,
- péče o trvale udržitelný rozvoj, ochranu životního prostředí a bezpečnosti,
- používání účinných, moderních a inovativních technologií, kde bude mít důležitou roli informačně-komunikační podpora,
- spolupráce s místní komunitou a společensky odpovědné chování.

Přístav je schopen konkurovat pouze s relevantním napojením na moře i vnitrozemí. Přístav Koper by měl být účinně začleněn do národních a evropských sítí dopravní infrastruktury. Přístav Koper společně s příslušnými orgány Republiky Slovinska budou koordinovat přímé silniční a železniční napojení na Transevropskou dopravní síť TEN-T

a odpovídající přístup k moři. Největšími kroky, které budou vidět, ve střednědobém horizontu jsou:

- modernizace koperského železničního uzlu a stávající tratě Koper – Divača, čímž by se měla zvýšit propustnost oproti stávajícímu stavu o 30 %,
- úprava vodních cest do přístavu, což představuje prohloubení vodního kanálu, výstavbu nového vjezdu do přístavu, který bude přímo spojen s dálniční sítí.

Důležité také je, aby modernizace železnice sama o sobě představovala trvalé řešení pro zvýšení konkurenceschopnosti přístavu Koper. Za účelem dosažení udržitelného rozvoje je ale nezbytné:

- postavení nové koleje na trati Koper – Divača (ve stanovených lhůtách, protože se může stát, že pouhá modernizace stávající tratě neumožní potenciální zvýšení provozu železniční dopravy),
- optimalizování služeb železniční dopravy ve Slovinsku,
- modernizace slovinské železniční infrastruktury,
- úplná liberalizace trhu nákladní dopravy

Luka Koper a.s. provedl posouzení investic do přístavní infrastruktury v období let 2011 – 2015, která dosáhne výše 198 720 170 EUR (117 505 170 EUR za přístavní infrastrukturu a 81 215 000 EUR za veřejnou infrastrukturu). Až 40 % z celkových investic, určených pro přístavní infrastrukturu, budou investovány do kontejnerové dopravy. [88]

### **3.8 STRATEGIE ROZVOJE PŘÍSTAVU**

Přístav Koper v posledních deseti letech investoval více než 20 milionů EUR do oblasti technologií snižujících negativní dopad přístavních operací. Přestože město Koper vyžaduje uzavření terminálu uhlí, kvůli znečišťování prostředí, nebude to okamžitě. Přístav by tak ztratil pětinu příjmů a stovky pracovních míst. Navíc, žádný znalecký posudek o nebezpečí uhelného prachu na lidský zdraví a životní prostředí, nedokázal. Ovzduší v Koperu je naopak nejméně znečištěním ve Slovinsku.

Přístav komunikuje s místní komunitou prostřednictvím internetových stránek [www.zivetispristaniscem.si](http://www.zivetispristaniscem.si), na kterém je zobrazen aktuální stav všech emisí. Přístav, jako částečnou formu odškodnění městu za jeho provoz, se rozhodl přispět k rozvoji jeho cestovního ruchu prostřednictvím investic do terminálu pro cestující.

Přístav Koper ve svém pětiletém strategickém plánu postupně snižuje množství hromadného nákladu a zvyšuje strategický, výnosnější a čistší druh nákladu jako jsou kontejnery a automobily. V oblasti severního jaderského moře je přístav Koper na prvním místě

v množství TEU, které přístavem ročně projdou. Tato pozici mu přináší výhody jako je zvýšení tržní aktivity, investice a vylepšení, převážně kontejnerového segmentu. [89]

Kontejnery jsou rozhodně budoucností přístavu. Stále více a více zboží je přepravováno v kontejnerech: ovoce, kapaliny, volně ložené zboží, projektové náklady, automobily a dokonce i zvířata. Pro zvýšení objemu přepravy kontejnerů přístav není stále dostatečně připraven, ani, co se týče současného, rozšířeného prvního mola přístavu. Rozšíření stále není dostačující. Problémy vznikají již při kotvení ostatních lodí, jako jsou remorkéry a armádní lodě, která také potřebuje svá kotviště.

Do přístavu najíždí všechny typy větších lodí. A po prohloubení dna v prvním bazénu jich je ještě víc. Kontejnerové lodě budou potřebovat další přístavní kotviště. Na současném pobřeží se postupně rozvíjí terminál pro cestující. Ale hlavním přednostním cílem přístavu je rozvoj překladišť a podmínek pro nákladní lodě. V současné době je kapacita kontejnerového překladiště kolem 700 000 TEU ročně, ale po vybudování třetího mola, a po dalším rozšíření mola prvních, by mohl přístav ročně přeložit až 2 až 2,5 milionů kontejnerů. [90]

### **3.9 NÁRODNÍ ÚZEMNÍ PLÁN**

Národní územní plán pro komplexní regulaci přístavu Koper vznikl z iniciativy Ministerstva dopravy, zatímco jeho příprava byla svěřena Ministerstvu životního prostředí a územního plánování. Vláda Republiky Slovinska dne 16. června 2011 na svém 140. zasedání přijala Národní územní plán, který je výsledkem nejširšího možného kompromisu mezi zástupci státní správy, místních orgánů a institucí, odborníků v oblasti územního plánování, krajinné architektury, stavebnictví a odborníků z oblasti námořní dopravy a rozvoje přístavu. Kromě toho jsou do přístavních činností v Národním územním plánu zahrnuty i související aktivity.

Součástí návrhu je též prostorové řešení přístavních ploch v městském prostředí. Přístav je součástí města a místních obyvatel už více jak 50 let. Zaměření se na udržitelný rozvoj a realizaci koncepce zelených přístavů je podmíněno odstraněním vlivu na životní prostředí a energetickou soběstačností a příjemným vzhled. Územní rozvoj přístavu posílí jeho konkurenceschopnost a vytvoří nové příležitosti pro rozvoj města a jeho okolí. [91]

#### **3.9.1 První molo**

Plánuje se rozšíření prvního mola o cca 100 m. Molo by bylo určeno především pro kontejnerové lodě a manipulaci s kontejnery. Část mola by i nadále byla věnována terminálu pro ovoce. Plánuje se rozšíření zadní části mola o skladovací kapacity terminálu pro dřevo a ostatní náklad. [92]

### 3.9.2 Druhé molo

Je plánováno rozšíření druhého mola o přibližně 370 m. Díky jeho prodloužení by bylo umožněno modernizovat terminály pro tekutý a hromadný náklad. Dále by bylo možné sem přemístit oddělení pro Námořní ochranu. Součástí západního konce plánovaného prodlouženého mola je část, ke které by v první řadě najížděli tankery.

Na druhém molu by se také nacházel evropský energetický terminál, který by byl plně krytý. Díky speciální konstrukci by bylo okolí terminálu, při manipulačních operacích, chráněno před emisemi prachu. Tato inovace je považována za velmi šetrnou k životnímu prostředí. Navíc střecha této konstrukce by byla pokrytá zelení a částečně fotovoltaickými články, které by ušetřily velké množství energie. [93]



**Obrázek 10** Návrh přístavu Koper podle Národního územního plánu [94]

### 3.9.3 Třetí molo

Třetí molo by se nacházelo podél třetího bazénu a mělo by být dlouhé přibližně 1060 m. Bylo by určeno pro kontejnerový náklad. Jižní část mola by sloužila naplouvání kontejnerových lodí. Oblast v čele mola by byla určená k potřebám slovinských ozbrojených sil. V jeho severní části je naplánována výstavba 12 metrové zdi. Její funkcí by bylo vizuální oddělení přístavní činnosti od okolí. Tato zeď by byla osázena zelení a na jižní straně by byly nainstalované

fotovoltaické panely. Díky ní by byl výhled na přístav mnohem příjemnější. Dále se v čele mola plánuje veřejná platforma s majákem, ke které by vedla veřejná komunikace společně s turistickou a cyklistickou stezkou. [95]

#### **3.9.4 Automobilový terminál**

Automobilový terminál plánuje zvýšit skladovací kapacitu na 60 000 vozů. Byl by umístěn na dvou místech. A to v Serminom a stávajícím skladu, respektive garáží, osobních automobilů na ankaranské příjezdové cestě, po jeho plánovaném rozšíření. Automobilové skladovací prostory by měli mezi sebou být propojeny viaduktem. V severní části přístavu, směrem na Ankarán, je plánovaná výstavba dvou teras určených pro kryté skladovací plochy automobilů. Střecha objektu by měla být zasypat hlínou a zatravněna. Tím by došlo ke zlepšení vizuálního kontaktu okolí města s přístavem. [96]

#### **3.9.5 Nový vjezd pro těžká nákladní vozidla**

Nový vjezd pro nákladní silniční dopravu může zmírnit dopravní zácpy v blízkosti starého centra města. Vybudováním přímé čtyřproudé silnice mezi vstupní bránou do přístavu a stávající dálniční sítí, by se měla silniční doprava zcela vyhnout centru starého města. U vjezdu by byly nové vnější i vnitřní nákladní terminál s celkovou kapacitou 500 parkovacích míst, umístěný dostatečně daleko od obydlených oblastí. Je zde plánována i čerpací stanice pro nákladní auta. [97]

### **3.10 VEŘEJNÉ DOPORUČENÍ PRO DALŠÍ ROZVOJ PŘÍSTAVU KOPER**

Dvacet čtyři vedoucích představitelů přístavu Koper 15. dubna 2013 podepsali veřejné doporučení, které má zajistit dlouhodobou životaschopnost a konkurenceschopnost společnosti Luka Koper a.s., bez ohledu na většinový státní podíl. Slouží jako hlavní navigační směr rozvoje přístavu. Bez splnění těchto jednotlivých podmínek bude rozvoj přístavu ohrožen.

V tomto veřejném doporučení podepsali následující prohlášení, ve kterém podporují rozvoj přístavu. Jsou pevně přesvědčeni, že přístav Koper má obrovský tržní potenciál, který podporuje růst vývozu služeb, které ekonomika Republika Slovinsko naléhavě potřebuje. Představitelé přístavu mají zkušenosti, znalosti, prostor a prostředky nezbytné pro další rozvoj přístavu. Důvodem je i jeho významný národohospodářský multiplikační účinek. Jsou přesvědčeni, že je možné zajistit jeho dlouhodobou životaschopnost a konkurenceschopnost v rámci existující organizace, a to i přes, jeho většinovým vlastníkem je Republikou Slovinsko. Veřejné doporučení pro další rozvoj přístavu Koper obsahuje následujících osm podmínek:



**První podmínka: Schválení národní strategie rozvoje v oblasti logistiky a dopravy ze strany Republiky Slovinsko (s ambiciózní vizí a strategickou orientací na přístav Koper)**

Společnost Luka Koper a.s. určila strategické směry a cíle, které mohou být realizovány pouze v rámci národní strategie rozvoje Republiky Slovinska. Vzhledem ke geostrategické poloze a dlouhé tradici dopravních a logistických činností přístavu, je jeho rozvoj v širším národním zájmu Republiky Slovinska, protože má vliv na celé dopravní odvětví národního hospodářství. To je důvodem, proč chce Republika Slovinsko vytvořit všechny systémové podmínky pro jeho další rozvoj. Snaží se vytvářet synergii s jinými odvětvími, které mohou přispět k podpoře hospodářského rozvoje Slovinska.

**Druhá podmínka: Podpora místních a národních institucí při provádění strategie ve prospěch dalšího rozvoje přístavu Koper**

Všechny místní a institucionální subjekty by měly vzájemně koordinovat své úkony v souladu s výše uvedenou národní strategií a převzít aktivní roli při jeho realizaci. Všichni hlavní představitelé přístavu Koper jsou, v rámci svých pravomocí, povinni podporovat a provádět nezbytná opatření k zajištění podmínek pro komplexní rozvoj přístavu Koper a souvisejících logistických služeb na dopravních cestách ve Slovinsku.

**Třetí podmínka: Zachování správy a řízení přístavu ze strany společnosti Luka Koper**

Občas se objeví podnět k vytvoření přístavních správního orgánu, který by přístav Koper spravovaly stejně, jako tomu bývá ve většině evropských a světových přístavů. Je třeba poznamenat, že struktura správy přístavů není nikde předepsaná a to ani pro účely čerpání fondů EU. Představitelé přístavu jsou přesvědčení, že současná struktura přístavu Koper je pokročilá a optimální. Umožňuje totiž:

- vytvořit významné provozní synergie v jejich každodenních pracovních činnostech a přidělování zdrojů (využití infrastruktury, zařízení, lidských zdrojů),
- koordinaci rozvojových a obchodních priorit směrem k integrovanému rozvoji přístavu jako jediného územního prostoru a jeho soužití s místní komunitou,
- vysoký stupeň flexibility při zajišťování potřeb zákazníků.

Je zajímavé, že doposud celou přístavní infrastrukturu hradila společnost Luka Koper svými prostředky. Vzhledem ke vzniku a velikosti přístavu Koper a jeho multifunkčního zaměření a již jistou specializací jednotlivých přístavů, nevidí objektivní argument ve prospěch zavedení přístavní správy.

### **Čtvrtá podmínka: Zrychlená realizace rozvojových projektů v oblasti infrastruktury přístavu Koper**

Vzhledem k tomu, že přímá konkurence zrychluje investice do nových přístavních zařízení, musí také přístav Koper co nejdříve zajistit výstavbu další infrastruktury. Ta by podpořila růst a význam přístavních a souvisejících logistických služeb na slovinských dopravních trasách, v souladu s tržními příležitostmi a potvrzenými strategickými plány společnosti Luka Koper.

V současné době jsou prioritou především projekty, které může přístav Koper financovat z vlastních zdrojů a tím významně zvýšit ve střednědobém horizontu svoji kapacitu. Mezi projekty patří:

- prohloubení prvního bazénu,
- prodloužení prvního mola (pro potřeby kontejnerové dopravy),
- pořízená dalších pozemků v bezprostřední blízkosti přístavu,
- vytvoření nového vjezdu do přístavu s přímým napojením na dálniční síť,
- zařízení nových kotvišť ve stávajících přístavních bazénech,
- vybudování nových skladovacích kapacit.

Mezi dva hlavní strategické projekty patří:

- v dlouhodobém hledisku jde především o výstavbu třetího mola,
- z pohledu veřejné infrastruktury, za kterou je zodpovědná Republika Slovinska, je nutné vybudování fungující dvojkolejné železniční tratě mezi Koperem a Divačou do roku 2020

### **Pátá podmínka: Úprava koncesní smlouvy přístavu Koper vzhledem k zajištění investic do infrastruktury, která podporuje jeho rozvoj**

Přístav Koper financuje vlastními prostředky svůj celý rozvoj (také přístavní infrastrukturu pro veřejnou dopravu), jeho obchodní činnosti jsou zatíženy vysokými poplatky. Ty se rozdělují mezi Republiku Slovinsko formou koncesních poplatků a město Koper, jako nájemné za užívání městských pozemků. Další peníze se vyplácí vlastníkům přístavu formou dividend. Proto je důležité, aby se část prostředků, které plynou do veřejného sektoru, přístavu částečně vrátily. Zvláště ve formě financování dopravní infrastruktury a podpory jeho dalšího rozvoje.

### **Šestá podmínka: Spolupráce mezi hospodářskými subjekty v odvětví, bez užších kapitálových vazeb**

Pro rozvoj konkurenčních výhod je potřeba nejen moderní a výkonná infrastruktura, ale i vysoká úroveň spolupráce mezi všemi zúčastněnými aktéry. Zájmem přístavu Koper je zachovat svou neutralitu a otevřenost vůči všem poskytovatelům logistických služeb (rejdařům, vnitrozemským dopravcům, speditérům, agentům, logistickým operátorům). Ti společně vytvářejí integritu logistických služeb na dopravních slovinských cestách. Odhaduje se, že tato spolupráce by měla být zřízena a podporována hlavně na komerční bázi.

### **Sedmá podmínka: Stabilní a profesionální management přístavu Koper**

V posledních letech byl přístav svědkem neustálých personálních změn ve vedení firmy. Časté změny s sebou přináší stagnaci a její nepříznivé důsledky, zejména pokud jde o stabilitu a rozvoj obchodního systému a jeho důvěryhodnosti navenek. Přístav Koper musí mít zkušené, stabilní, profesionální, politicky neovlivněné a morální vedení. Není pochyb o tom, že s dobrým vedením může přístav lépe využít některých vnitřních rezervy, které bezpochyby, podle předních představitelů, má. Tímto způsobem by přístav mohl zvýšit efektivitu procesů, které by pomohly zvýšit jeho konkurenceschopnost a nabízet globální logistická integrovaná dopravní řešení.

### **Osmá podmínka: Správné fungování státu jako většinového vlastníka přístavu Koper, podle Republiky Slovinska není překážkou, ale příležitostí, která by se neměla promarnit**

Vezmeme-li se v úvahu výše uvedené podmínky, odhaduje se, že přístav Koper v současné době strategického partnera z vlastnického hlediska nepotřebuje. Nový partner by s sebou, v současné době, nepřinesl žádné jiné přímé obchodní výhody než ty, které je společnost schopná vyvinout sama. Vzhledem k podnikání na mezinárodních globálních trzích je jistě vhodné, aby přístav podporoval příležitosti pro budování strategických partnerství, ale v jiné formě než vlastnické. Nová partnerství by přinesla vzájemné pozitivní obchodní efekty. Výkon jediného slovinského přístavu má velké národní ekonomické multiplikační účinky, a proto by měla mít i Republika Slovinsko zájem o jeho efektivní a transparentní řízení a jeho další úspěšné podnikání zejména také proto, že je většinovým vlastníkem. [98], [99]

### 3.11 SHRNU TÍ

V návaznosti na kapitulu 2.4, ve které jsou shrnuty vybrané parametry přístavů z analytické části, bude zde uvedeno shrnutí praktické části práce. V současné době má přístav Koper pouze 12 terminálů. Z Národního územního plánu Republiky Slovinsko autorka zjistila, že se plánuje zásadní výstavba pro zvětšení kapacity celého přístavu a tou je třetí molo. To by sloužilo kontejnerovým námořním lodím. Další plánovanou výstavbou je evropský energetický terminál a rozšíření a modernizace některých dalších terminálů. Tyto kroky budou mít na výkonnost přístavu jednoznačně velký vliv.

Nicméně výše uvedené kroky, společně s realizovaným prohloubením přístavního dna, jsou dobrým předpokladem pro zvýšení zájmu rejdářských společností o naplouvání tohoto přístavu. S prohloubením přístavního dna zvýšil přístav Koper svoji atraktivitu a udělal první krok ke zvýšení nabízených liniových spojů. V tomto roce přibila hned dvě liniová spojení.

Jak už bylo v práci výše zmíněno, je velice důležité, aby frekvence námořní dopravy navazovala na dopravu vnitrozemskou. Z kapitoly 3.6 je patrné, že toto téma není nové. První zadání územní studie pochází již z roku 1996, bohužel kvůli komplikacím, které se se s touto tratí táhnou, by k začátku výstavby mělo, dle nejlepších předpokladů, dojít až začátkem roku 2016. Vzhledem k plánovanému objemu nárůstu nákladu a procenta využití železniční dopravy se autorka domnívá, že tento projekt je v současné době nejakutnější.

Úspěchem přístavu je jeho zařazení do Baltsko-jaderského koridoru společně s plánovaným novým vjezdem pro těžká nákladní vozidla, které usnadní dopravní spojení s vnitrozemím a ulehčí centru města Koper od kamionové dopravy mířící do přístavu. Vzhledem k tomu, že má přístav Koper jednoznačnou výhodu, oproti přístavům v Severním moři, v dosažitelnosti ČR silniční dopravou. Nový koridor tuto výhodu může jedinečně vyzdvihnout.

## ZÁVĚR

Jak již bylo uvedeno v úvodu práce, autorka si téma práce vybrala z důvodu velkého významu námořních přístavů pro ekonomiky všech států. Kvůli častým kongescím na německých železničních tratích, stávkám zaměstnanců německých železnic a častým celním prohlídkám, tedy problémům, se kterými se potýkají přístavy v Severním moři, se rozhodla porovnat zvolený přístav Koper právě s přístavy v Severním moři, které jsou situací na německém území ve spojení s ČR ovlivněny.

Práce je formálně rozdělena do tří chronologicky na sebe navazujících částí, od teoretické až po praktickou. Teoretická část je zaměřena na námořní dopravu. Je zde popsána její historie a dělení, dále dělení námořních přístavů a současná situace námořní dopravy v Evropě. Nejpoužívanější přepravní jednotkou jsou v současné době kontejnery a v přístavu Koper tvoří přibližně 30 % přeloženého nákladu. Proto je další podkapitola teoretické části zaměřena na historii kontejnerové přepravy. Dále jí tvoří historie přístavů Hamburk, Rotterdam a Koper, které jsou v následující části práce analyzovány. Předmětem této části bylo charakterizovat námořní dopravu a jednotlivé přístavy včetně jejich historického vývoje

Na teoretickou část plynule navazuje část analytická. V té jsou popsána některá důležitá fakta, která přístavy Hamburk, Rotterdam a Koper charakterizují. Od geografické polohy, přes přehled terminálů v přístavu, až po dopravní napojení přístavů na jednotlivé typy vnitrozemských komunikací a námořní trasy. Předmětem této části bylo analyzovat společně s přístavem Koper přístavy Rotterdam a Hamburk, tak, aby byly mezi nimi vidět rozdíly. Pro potřeby práce byly jasně vymezeny hranice analyzovaných oblastí

Třetí část práce je zaměřena na územní rozvoj a strategii přístavu Koper, jehož cílem je především zvýšení konkurenceschopnosti a dosažení srovnatelného postavení s přístavy v Severním moři. Za nejdůležitější kroky, které je třeba pro rozvoj přístavu realizovat, považuje autorka zejména spojení sil přístavů v severním Jaderském moři, využití potenciálu linek na trase mezi přístavem a Indií, prohloubení přístavního dna a vybudování dvojkolejně trati na úseku Koper – Divača. V této části práce je také představen Národní územní plán Republiky Slovinska a strategie rozvoje přístavu Koper v letech 2011 – 2015. V praktické části jsou jednotlivé kroky a dokumenty podrobněji rozebrány a aplikovány na stávající situaci. Předmětem této části práce bylo na základě dostupných informací analyzovat stávající možnosti přístavu Koper a porovnat ho s největšími konkurenty a na základě analýzy následně nalézt rezervy, které přístav má. Zpracování této části bylo do značné míry ovlivněno změnou webových stránek přístavu Koper, kdy byly odstraněny všechny novinky starší roku 2014.

Autorka s novou podobou webových stránek přišla o cenné podklady, které by sloužily k podrobnějšímu zpracování této části. Předmětem této části bylo nalézt rezervy, které přístav Koper má, navrhnout směry jeho rozvoje a následně zhodnotit možnosti jeho využití. Autorce se, i přes určité překážky a nedostatky, podařilo práci kvalitně zpracovat a jejím přínosem jsou zejména podrobně prozkoumané kroky rozvoje přístavu Koper, které zvýší jeho konkurenceschopnost, a v rámci jeho možností mu pomohou dosáhnout srovnatelného postavení s přístavy v Severním moři.

Cílem práce bylo na základě dostupných informací analyzovat stávající možnosti přístavu Koper, jeho vývoj a srovnání s největšími konkurenty a na základě analýzy následně nalézt rezervy, které přístav má, navrhnout směry jeho rozvoje a následně zhodnotit možnosti jeho využití pro ČR. Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že cíl práce byl naplněn

## POUŽITÁ LITERATURA

- [1] About IMO. *International Maritime Organization*. [online]. IMO, © 2015 [cit. 2015-04-02]. Dostupné z: <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>
- [2] ROŽEK, Petr. *Námořní doprava*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2007. ISBN 80-86530-39-6.
- [3] ROŽEK, Petr. *Námořní doprava*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2007. ISBN 80-86530-39-6.
- [4] TŮMA, Jan. *100 největších zajímavostí o lodní dopravě*. Praha: Columbus, 2009. ISBN 978-80-7249-172-8.
- [5] Kontejnerové lodi sedmé generace. *Hospodářské noviny*. [online]. © 1996 - 2015 [cit. 2015-05-10]. Dostupné z: <http://ihned.cz/c1-52038350-kontejnerove-lodi-sedme-generace>
- [6] NOVÁK, Radek. *Námořní přeprava*. Praha: ETC Publishing, 1997. ISBN 80-86006-33-6.
- [7] NOVÁK, Radek. *Námořní přeprava*. Praha: ETC Publishing, 1997. ISBN 80-86006-33-6.
- [8] History. *Port of Hamburk*. [online]. [cit. 2015-04-29]. Dostupné z: <http://www.hafen-hamburg.de/en/content/history-hamburg-port>
- [9] Port of Rotterdam: Review and History. *World Port Source*. [online]. © 2005 - 2015 [cit. 2015-05-16]. Dostupné z: [http://www.worldportsource.com/ports/review/NLD\\_Port\\_of\\_Rotterdam\\_106.php](http://www.worldportsource.com/ports/review/NLD_Port_of_Rotterdam_106.php)
- [10] History. *Port of Koper*. [online]. © 2015 [cit. 2015-05-13]. Dostupné z: <http://www.luka-kp.si/zgodovina-druzbe-275>
- [11] Port of Koper. *World Port Source*. [online]. © 2005 - 2015 [cit. 2015-05-13]. Dostupné z: [http://www.worldportsource.com/ports/review/SVN\\_Port\\_of\\_Koper\\_607.php](http://www.worldportsource.com/ports/review/SVN_Port_of_Koper_607.php)
- [12] Evropské námořní přístavy v roce 2030: náročné úkoly na obzoru. *Evropská unie*. [online]. [cit. 2015-04-10]. Dostupné z: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-13-448\\_cs.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-448_cs.htm)
- [13] Top 50 World Container Ports. *World Shipping Council*. [online]. © 2015 [cit. 2015-04-02]. Dostupné z: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>
- [14] About The Industry: Global Trade: Ports. *World Shipping Council*. [online]. © 2015 [cit. 2015-04-11]. Dostupné z: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/ports>
- [15] Top 50 World Container Ports. *World Shipping Council*. [online]. © 2015 [cit. 2015-04-02]. Dostupné z: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>

- [16] Central European Business Review: Container Shipping Market Dimensions And Customer Orientation In The Czech Republic. *Central European Business Review* [online]. CEBR, © 2014 [cit. 2015-04-26].. Dostupné z: <http://cebr.vse.cz/cebr/article/view/74>
- [17] Central European Business Review: Container Shipping Market Dimensions And Customer Orientation In The Czech Republic. *Central European Business Review* [online]. CEBR, © 2014 [cit. 2015-04-26].. Dostupné z: <http://cebr.vse.cz/cebr/article/view/74>
- [18] Top 50 World Container Ports. *World Shipping Council*. [online]. © 2015 [cit. 2015-04-02]. Dostupné z: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>
- [19] Nejbližším námořním přístavem Prahy je Hamburk. *Hamburg Prag*. [online]. © Prager Zeitung [cit. 2015-04-19]. Dostupné z: <http://www.hamburg-prag.de/cz/aktualni/news-anzeige-t/datum/2011/04/13/prags-naechstgelegener-seehafen-in-europa-ist-hamburg/>
- [20] Geographic location. *Port of Hamburg*. [online]. [cit. 2015-04-22]. Dostupné z: <http://www.hafen-hamburg.de/en/list/maritime-hamburg>
- [21] HORÁZNÁ, Eliška. Dopady hospodářské krize na přístav Hamburk s vazbou na Českou republiku. Praha, 2014. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze, Fakulta podnikohospodářská, Katedra managementu. Vedoucí diplomové práce Petr Kolář.
- [22] Hamburg Port Authority. *Port of Hamburg*. [online]. [cit. 2015-04-29]. Dostupné z: <http://www.hafen-hamburg.de/en/content/hamburg-port-authority>
- [23] Terminály. *Port of Hamburg*. [online]. [cit. 2015-04-23]. Dostupné z: <http://cn.portofhamburg.com/cs/content/termin%C3%A1ly>
- [24] Germany's Seaports Connecting Europe with the World. *Germany Trade & Invest*. [online]. © 2015 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: [http://www.gtai.de/GTAI/Content/EN/Invest/\\_SharedDocs/Downloads/GTAI/Brochures/Industries/germanys-seaports-connecting-europe-with-the-world-en.pdf](http://www.gtai.de/GTAI/Content/EN/Invest/_SharedDocs/Downloads/GTAI/Brochures/Industries/germanys-seaports-connecting-europe-with-the-world-en.pdf)
- [25] Line Services. *Hafen Hamburg Marketing*. [online]. [cit. 2015-04-15]. Dostupné z: <http://www.hafen-hamburg.de/node/27462>
- [26] Liniový servis. *Port of Hamburg*. [online]. [cit. 2015-04-27]. Dostupné z: <http://cz.portofhamburg.com/cs/content/liniov%C3%BD-servis>
- [27] Calls. *Port of Hamburg*. [online]. [cit. 2015-04-27]. Dostupné z: [www.portofhamburg.com/en/content/calls-port-hamburg](http://www.portofhamburg.com/en/content/calls-port-hamburg)
- [28] Traffic links. *Port of Hamburg*. [online]. [cit. 2015-04-27]. Dostupné z: <http://www.portofhamburg.com/en/content/czech-republic%E2%80%99s-traffic-links-port-hamburg>



- [29] Nesplavné Labe: Ze Šanghaje do Hamburku levněji než z Hamburku do Prahy. *Parlamentní listy*. [online]. © 2009 - 2015 [cit. 2015-05-05]. Dostupné z: <http://www.parlamentnilisty.cz/arena/monitor/Nesplavne-Labe-Ze-Sanghaje-do-Hamburku-levneji-nez-z-Hamburku-do-Prahy-212680>
- [30] Hamburk – největší evropský železniční přístav. *Port of Hamburg*. [online]. [cit. 2015-05-05]. Dostupné z: <http://cz.portofhamburg.com/cs/content/hamburk-nejv%C4%9Bt%C5%A1%C3%AD-evropsk%C3%BD-%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD-p%C5%99%C3%ADstav>
- [31] Traffic links. *Port of Hamburg*. [online]. [cit. 2015-05-05]. Dostupné z: <http://www.portofhamburg.com/en/content/czech-republic%E2%80%99s-traffic-links-port-hamburg>
- [32] Traffic links. *Port of Hamburg*. [online]. [cit. 2015-05-05]. Dostupné z: <http://www.portofhamburg.com/en/content/czech-republic%E2%80%99s-traffic-links-port-hamburg>
- [33] Port of Rotterdam, Netherlands. *Ship Technology*. [online]. © 2015 [cit. 2015-05-09]. Dostupné z: <http://www.ship-technology.com/projects/portofrotterdam/>
- [34] Rotterdam World - Class Port. *Port of Rotterdam*. [online]. © Port of Rotterdam [cit. 2015-05-09]. Dostupné z: <http://www.portofrotterdam.com/en/Brochures/Rotterdam-World-Class-Port.pdf>
- [35] Rotterdam, Port City. *Holland*. [online]. [cit. 2015-05-11]. Dostupné z: <http://www.holland.com/uk/press/facts-figures-1/rotterdam-1/rotterdam-port-city.htm>
- [36] Key facts. *Port of Rotterdam*. [online]. © Port of Rotterdam [cit. 2015-05-09]. Dostupné z: <http://www.portofrotterdam.com/en/Port-authority/our-company/Pages/key-facts.aspx>
- [37] Port of Rotterdam: Port Commerce. *World Port Source*. [online]. © 2005-2015 [cit. 2015-05-16]. Dostupné z: [http://www.worldportsource.com/ports/commerce/NLD\\_Port\\_of\\_Rotterdam\\_106.php](http://www.worldportsource.com/ports/commerce/NLD_Port_of_Rotterdam_106.php)
- [38] LANDKAMMEROVÁ, Šárka. Úloha přístavu Rotterdam v obchodních operacích. Praha, 2007. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze, Fakulta podnikohospodářská, Katedra logistiky. Vedoucí diplomové práce Radek Novák.
- [39] Liner services. *Port of Rotterdam*. [online]. © Port of Rotterdam [cit. 2015-05-18]. Dostupné z: <http://www.portofrotterdam.com/en/Business/connections/Pages/liner-services.aspx>

- [40] Business: Liner services. *Port of Rotterdam*. [online]. © Port of Rotterdam [cit. 2015-05-18]. Dostupné z: <http://www.portofrotterdam.com/en/Business/containers1/linerservices/Pages/default.aspx>
- [41] Slovník. *Doprava v Praxi*. [online]. © 2009 – 2012 [cit. 2015-05-18]. Dostupné z: <http://www.doprava.vpraxi.cz/slovník.html>
- [42] Liner services. *Port of Rotterdam*. [online]. © Port of Rotterdam [cit. 2015-05-18]. Dostupné z: <http://www.portofrotterdam.com/en/Business/connections/Pages/liner-services.aspx>
- [43] Business: Road Transport. *Port of Rotterdam*. [online]. © Port of Rotterdam [cit. 2015-05-18]. Dostupné z: <http://www.portofrotterdam.com/en/Business/about-the-port/connections/Pages/road-transport.aspx>
- [44] Business: Inland Shipping. *Port of Rotterdam*. [online]. © Port of Rotterdam [cit. 2015-05-18]. Dostupné z: <http://www.portofrotterdam.com/en/Business/about-the-port/connections/Pages/inland-shipping.aspx>
- [45] Business: Rail. *Port of Rotterdam*. [online]. © Port of Rotterdam [cit. 2015-05-18]. Dostupné z: <http://www.portofrotterdam.com/en/Business/about-the-port/connections/Pages/rail.aspx>
- [46] Business: Hinterland Connection. *Port of Rotterdam*. [online]. © Port of Rotterdam [cit. 2015-05-18]. Dostupné z: <http://www.portofrotterdam.com/en/Business/connections/Pages/hinterland-connections.aspx>
- [47] Luka Koper, port and logistic system, d.d.. *Project Logical*. [online]. [cit. 2015-05-18]. Dostupné z: <http://www.project-logical.eu/partners/luka-koper-port-and-logistic-system-d-d/?lang=de>
- [48] ČOK, Borut. *The shortcut to the Mediterranean & Far East: KOPER & the Adriatic Route*. [prezentace]. Luka Koper.
- [49] MUŠIČ, Polona Andrejčič. Port of Koper Cruiser Tourism&Cycling. [online prezentace]. 2014 [cit. 2015-05-17]. Dostupné z: <http://www.cyclecities.eu/data-en/file/Pirej/2014-11-11%20CYCLECITIES%20Koper%20Port%20of%20Slovenia.pdf>
- [50] Annual report 2014. *Port of Koper*. [online]. © 2015 [cit. 2015-05-18]. Dostupné z: <http://www.luka-kp.net/eng/investors/annual-reports>
- [51] Services & Terminals: Terminals. *Port of Koper*. [online]. © 2015 [cit. 2015-05-18]. Dostupné z: <http://www.luka-kp.si/terminali>
- [52] ČOK, Borut. *The shortcut to the Mediterranean & Far East: KOPER & the Adriatic Route*. [prezentace]. Luka Koper.

- [53] ČOK, Borut. *The shortcut to the Mediterranean & Far East: KOPER & the Adriatic Route*. [prezentace]. Luka Koper.
- [54] ČOK, Borut. *The shortcut to the Mediterranean & Far East: KOPER & the Adriatic Route*. [prezentace]. Luka Koper.
- [55] ČOK, Borut. *The shortcut to the Mediterranean & Far East: KOPER & the Adriatic Route*. [prezentace]. Luka Koper.
- [56] Luka Koper. *Supporting increased competitiveness of transport and logistics in the Region*. [prezentace].
- [57] ČOK, Borut. *The shortcut to the Mediterranean & Far East: KOPER & the Adriatic Route*. [prezentace]. Luka Koper.
- [58] Maersk Line hledá nové příležitosti se svými zákazníky. *Dopravní noviny*. [online]. © 2004 – 2015 [cit. 2015-05-18]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/namorni-doprava/maersk-line-hleda-nove-prilezitosti-se-svymi-zakazniky>
- [59] Přetíženým komunikacím z Německa by mohl pomoci Koper. *Dopravní noviny*. [online]. © 2004 – 2015 [cit. 2015-05-18]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/namorni-doprava/pretizenym-komunikacim-z-nemecka-by-mohl-pomoci-koper>
- [60] SCHUSCHNIG, Hans. Námořní přístavy Baltsko-jaderské osy. *Baltic-Adriatic Axis* [online]. č. 4 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: [http://www.baltic-adriatic.eu/upload/file/BATCo\\_NL4\\_CZ.pdf](http://www.baltic-adriatic.eu/upload/file/BATCo_NL4_CZ.pdf)
- [61] Indijski gospodarski čudež. *DELO*. [online]. © 2011 [cit. 2015-04-29]. Dostupné z: <http://www.del.si/novice/svet/indijski-gospodarski-cudez.html>
- [62] Evropska unija je najpomembnejši partner Indije. *Fakulteta za management Univerze na Primorskem*. [online]. © Fakulteta za management [cit. 2015-04-29]. Dostupné z: <http://www.fm-kp.si/si/novice/916>
- [63] PEROŠA, Marko. Determinante razvoja luke Koper. Portorož, 2012. Diplomová práce. Univerzita v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet. Vedoucí diplomové práce Igor Trupac.
- [64] NAPA at SITL in India. *NAPA*. [online]. © 2013 [cit. 2015-04-29]. Dostupné z: <http://www.portsofnapa.com/index.php?t=news&id=16>
- [65] Nizozemci začeli pripravljala dela za poglobljanje prvega bazena. *Primorske novice*. [online]. [cit. 2015-04-29]. Dostupné z: <http://www.primorske.si/Novice/Istra/Nizozemci-zaceli-pripravljala-dela-za-poglobljanj>

- [66] Koprsko pristanišče le poglobili na 14 metrov. *Prvi interaktivni multimedijski portal*. [online]. © 1995 - 2014 [cit. 2015-04-29]. Dostupné z: <http://www.rtv slo.si/gospodarstvo/koprsko-pristanisce-le-poglobili-na-14-metrov/345976>
- [67] V koprsko pristanišče vplula največja ladja doslej. *Times*. [online]. © 1995 - 2014 [cit. 2015-04-29]. Dostupné z: <http://www.times.si/gospodarstvo/v-koprsko-pristanisce-vplula-najvecja-ladja-doslej--d1d57f559a-b8516aa8c3.html>
- [68] Ladjarji komaj čakajo globlje morje pred Luko Koper. *DELO*. [online]. © 2011 [cit. 2015-04-29]. Dostupné z: <http://www.times.si/gospodarstvo/v-koprsko-pristanisce-vplula-najvecja-ladja-doslej--d1d57f559a-b8516aa8c3.html>
- [69] Shipping Economist. *Lloyd's list*. [online]. © 2015 [cit. 2015-04-29]. Dostupné z: [http://www.lloydslist.com/ll/sector/markets/lloyds-shipping-economist/lse-pdf/article358453.ece/BINARY/LSE-01\\_FEBRUARY\\_2011.pdf](http://www.lloydslist.com/ll/sector/markets/lloyds-shipping-economist/lse-pdf/article358453.ece/BINARY/LSE-01_FEBRUARY_2011.pdf)
- [70] Shipping Economist. *Lloyd's list*. [online]. © 2015 [cit. 2015-04-29]. Dostupné z: [http://www.lloydslist.com/ll/sector/markets/lloyds-shipping-economist/lse-pdf/article358453.ece/BINARY/LSE-01\\_FEBRUARY\\_2011.pdf](http://www.lloydslist.com/ll/sector/markets/lloyds-shipping-economist/lse-pdf/article358453.ece/BINARY/LSE-01_FEBRUARY_2011.pdf)
- [71] Shipping Economist. *Lloyd's list*. [online]. © 2015 [cit. 2015-04-29]. Dostupné z: [http://www.lloydslist.com/ll/sector/markets/lloyds-shipping-economist/lse-pdf/article358453.ece/BINARY/LSE-01\\_FEBRUARY\\_2011.pdf](http://www.lloydslist.com/ll/sector/markets/lloyds-shipping-economist/lse-pdf/article358453.ece/BINARY/LSE-01_FEBRUARY_2011.pdf)
- [72] Shipping Economist. *Lloyd's list*. [online]. © 2015 [cit. 2015-04-29]. Dostupné z: [http://www.lloydslist.com/ll/sector/markets/lloyds-shipping-economist/lse-pdf/article358453.ece/BINARY/LSE-01\\_FEBRUARY\\_2011.pdf](http://www.lloydslist.com/ll/sector/markets/lloyds-shipping-economist/lse-pdf/article358453.ece/BINARY/LSE-01_FEBRUARY_2011.pdf)
- [73] O 20 % nižši emise CO2 na jeden kontejner. *ELogistika*. [online]. © 2014 [cit. 2015-04-29]. Dostupné z: <http://www.elogistika.info/o-20-nizsi-emise-co2-na-jeden-kontejner/>
- [74] The World's Largest Ship. *Maersk*. [online]. [cit. 2015-04-29]. Dostupné z: <http://www.maersk.com/en/hardware/triple-e>
- [75] Container and RoRo terminla. *Port of Koper*. [online]. [cit. 2015-04-11]. Dostupné z: [www.luka-kp.si/eng/terminals-and-cargo/container-and-ro-ro-terminal](http://www.luka-kp.si/eng/terminals-and-cargo/container-and-ro-ro-terminal)
- [76] Iz oči v oči: minister Gašperšič in predstavniki zaposlenih Luke Koper. *Regional Obala*. [online]. [cit. 2015-04-11]. <http://www.regionalobala.si/novica/iz-oci-v-oci-minister-gaspersic-in-predstavniki-zaposlenih-luke-koper>
- [77] HADŽIČ, Edin. Vpliv novih kontejnerskih dvigal na pretovor v Luki Koper. Portorož, 2011. Diplomová práce. Univerzita v Lublani, Fakulteta za pomorstvo in promet. Vedoucí diplomové práce Elen Twrdy.

- [78] Strategie: Politika transevropské dopravní sítě. *Ministerstvo dopravy České republiky*. [online]. © 2006 [cit. 2015-04-11]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/Politika+transevropsk%C3%A9+dopravn%C3%AD+s%C3%ADt%C4%9B+%28TEN-T%29/Politika+transevropsk%C3%A9+dopravn%C3%AD+s%C3%ADt%C4%9B+%28TEN-T%29.htm>
- [79] Spolufinancování z projektů EU: Program TEN-T. *Ministerstvo dopravy České republiky*. [online]. © 2009 [cit. 2015-04-13]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/spolufinancovani-z-eu/program-ten-t.html>
- [80] Panevropski transportni koridorji. *Logistična infrastruktura*. [online]. [cit. 2015-04-13]. Dostupné z: [http://164.8.132.54/Logisticna\\_infrastruktura\\_VS/Panevropski%20transportni%20koridorji.pdf](http://164.8.132.54/Logisticna_infrastruktura_VS/Panevropski%20transportni%20koridorji.pdf)
- [81] Slovenija želi izboljšati položaj koperskega pristanišča v evropskih prometnih omrežjih. *STA*. [online]. [cit. 2015-04-13]. Dostupné z: <http://ep.sta.si/2012/02/slovenija-zeli-izboljsati-polozaj-koperskega-pristanisca-v-evropskih-prometnih-omrezjih/>
- [82] Slovenia Wants Changes to TEN-T Plans. *The Slovenia Times*. [online]. © 2015 [cit. 2015-04-13]. Dostupné z: <http://www.sloveniatimes.com/slovenia-wants-changes-to-ten-t-plans>
- [83] Home. *Port of NAPA*. [online]. [cit. 2015-04-29]. Dostupné z: <http://www.portsofnapa.com/#!prettyPhoto>
- [84] Notice. *Port of Koper*. [online]. [cit. 2015-04-13]. Dostupné z: <http://www.luka-kp.si/pripone/3104/Notice%20apr12%20SLO.pdf>
- [85] Kako bo Slovenija sama gradila drugi tir od Kopra do Divače?. *DELO*. [online]. © 2011 [cit. 2015-04-13]. Dostupné z: <http://www.delo.si/novice/slovenija/kako-bo-slovenija-sama-gradila-drugi-tir-od-kopra-do-divace.html>
- [86] Letno poročilo 2013. *Port of Koper*. [online]. [cit. 2015-04-13]. Dostupné z: <http://www.luka-kp.si/pripone/3739/Letno%20poro%C4%8Dilo%202013.pdf>
- [87] Drugi tir - od idej do prijave projekta na evropski razpis. *Demokracija*. [online]. [cit. 2015-04-13]. Dostupné z: <http://www.demokracija.si/slovenija/tag/Diva%C4%8Da%20%20Koper>
- [88] Program razvoja koperskega pristanišča za obdobje od 2011 do 2015. *Vlada Republike Slovenije*. [online]. © 2013 [cit. 2015-04-18]. Dostupné z: [http://www.delo.si/zgodbe/ozadja/veselko-ne-bezimo-od-potniskih-ladij-dalec-od-tega\\_2.html/](http://www.delo.si/zgodbe/ozadja/veselko-ne-bezimo-od-potniskih-ladij-dalec-od-tega_2.html/)
- [89] Notice. *Port of Koper*. [online]. [cit. 2015-04-13]. Dostupné z: <http://www.luka-kp.si/pripone/3104/Notice%20apr12%20SLO.pdf>

- [90] Veselko: Ne bežimo od potniških ladij, daleč od tega. *DELO*. [online]. © 2011 [cit. 2015-04-18]. Dostupné z: [http://www.delo.si/zgodbe/ozadja/veselko-ne-bezimo-od-potniskih-ladij-dalec-od-tega\\_2.html/](http://www.delo.si/zgodbe/ozadja/veselko-ne-bezimo-od-potniskih-ladij-dalec-od-tega_2.html/)
- [91] National Spatial Plan. *Živeti s pristaniščem*. [online]. © 2013 [cit. 2015-04-18]. Dostupné z: <http://www.zivetispristaniscem.si/index.php?page=static&item=17>
- [92] Državni prostorski načrt. *Živeti s pristaniščem*. [online]. © 2013 [cit. 2015-04-18]. Dostupné z: <http://www.zivetispristaniscem.si/index.php?page=static&item=17>
- [93] Državni prostorski načrt. *Živeti s pristaniščem*. [online]. © 2013 [cit. 2015-04-18]. Dostupné z: <http://www.zivetispristaniscem.si/index.php?page=static&item=17>
- [94] National Spatial Plan. *Živeti s pristaniščem*. [online]. © 2013 [cit. 2015-04-18]. Dostupné z: <http://www.zivetispristaniscem.si/index.php?page=static&item=17>
- [95] Državni prostorski načrt. *Živeti s pristaniščem*. [online]. © 2013 [cit. 2015-04-18]. Dostupné z: <http://www.zivetispristaniscem.si/index.php?page=static&item=17>
- [96] Državni prostorski načrt. *Živeti s pristaniščem*. [online]. © 2013 [cit. 2015-04-18]. Dostupné z: <http://www.zivetispristaniscem.si/index.php?page=static&item=17>
- [97] Državni prostorski načrt. *Živeti s pristaniščem*. [online]. © 2013 [cit. 2015-04-18]. Dostupné z: <http://www.zivetispristaniscem.si/index.php?page=static&item=17>
- [98] Priporočila vodstva družbe s podpisi. *Finance*. [online]. [cit. 2015-05-19]. Dostupné z: <http://beta1.finance.si/files/2013-04-21/Priporocila-vodstva-druzbe-s-podpisi.pdf>
- [99] Zdrahe in mor(i) je po slovensko t. *DELO*. [online]. © 2011 [cit. 2015-05-19]. Dostupné z: <http://www.delo.si/mnenja/gostujoce-pero/zdrahe-in-mor-i-je-po-slovensko.html?iskalnik=Igor%20Harb>

## SEZNAM TABULEK

<b>Tabulka 1</b> Top 15 kontejnerových přístavů na světě podle množství přepraveného TEU.....	17
<b>Tabulka 2</b> Počet lodí v přístavu Hamburk v letech 2010-2013 .....	22
<b>Tabulka 3</b> Počet vlakových spojení z přístavu Hamburk do ČR.....	23
<b>Tabulka 4</b> Srovnání přístavů.....	31
<b>Tabulka 5</b> Post-panamské kontejnerové lodě podle roku výroby k 1. 1. 2011 .....	35
<b>Tabulka 6</b> Objednané post-panamské kontejnerové lodě k datu doručení .....	36

## SEZNAM OBRÁZKŮ

<b>Obrázek 1</b> Přístavy využívané ČR z hlediska množství přeložených TEU za rok.....	18
<b>Obrázek 2</b> Dopravní spojení přístavu Hamburk s ČR.....	21
<b>Obrázek 3</b> Počet námořních spojení do Rotterdamu .....	26
<b>Obrázek 4</b> Počet železničních spojení z Rotterdamu .....	27
<b>Obrázek 5</b> Hlavní rejdářské společnosti využívající přístav Koper .....	29
<b>Obrázek 6</b> Vlaková spojení přístavu Koper.....	29
<b>Obrázek 7</b> Snížení emisí CO <sub>2</sub> při námořní přepravě kontejnerů .....	36
<b>Obrázek 8</b> Pohled na kontejnerový terminál v přístavu Koper .....	37
<b>Obrázek 9</b> Napojení přístavů asociace NAPA na klíčové evropské trhy .....	40
<b>Obrázek 10</b> Návrh přístavu Koper podle Národního územního plánu .....	46



## SEZNAM ZKRATEK

aliance 2M	aliance rejdářské společnosti Maersk Line a MSC
ČR	Česká republika
DPN	Državni prostorni načrt Národní územní plán Republiky Slovinska
EU	Evropské unie
HHM	Hafen Hamburg Marketing zastoupení metropolitního regionu přístavu Hamburk
HPA	Hamburg Port Authority Správa přístavu Hamburk
IMO	International Maritime Organisation Mezinárodní námořní organizace
ISO	International Organization for Standardization Mezinárodní organizace pro standardizaci
NAPA	North Adriatic Port Association Asociace severo-jaderských přístavů
OSN	Organizace spojených národů United National
PPX	post-panamax lodě
TEN-T	Trans-European Transport Network transevropská dopravní síť
TEU	Twentyfoot Equivalent Unit dvacetistopá kontejnerová skříň
ULCC	Ultra Large Container Carriers ultra velké kontejnerové lodě