

# NÁKLADNÍ LODNÍ DOPRAVA A JEJÍ MÍSTO V DNEŠNÍ ČR

PETR ROTH

RNDr. PETR ROTH, CSc.

Pracoval nejprve v základním výzkumu, později působil jako vedoucí správy CHKO Kokořínsko a poté na Ministerstvu životního prostředí v oblasti ochrany přírody, kde od roku 1998 odpovídal zejména za naplňování povinností, spojených s přípravou na vstup do EU. Od 2010 nezávislý konzultant se zaměřením na Naturu 2000, územní ochranu, monitoring a reporting. Pracuje především v zemích západního Balkánu.

Již od poloviny 90. let, kdy resort dopravy zahájil v souvislosti s přistoupením k Dohodě o vnitrozemských vodních cestách rozsáhlou kampaň za zvýšení splavnosti českých řek, probíhá dosud nerozhodnutý boj mezi ochranou přírody a Ředitelstvím vodních cest o zachování či obětování několika ekologicky cenných lokalit buď přímo na vodních tocích (např. Děčín), nebo v jejich bezprostřední blízkosti (např. Slavíkovy ostrovy). Po celou tuto dobu snáší Ředitelství vodních cest nejrůznější argumenty dokládající údajný veřejný zájem na rozvoji vodních cest v ČR, proti nimž staví ochrana přírody argumenty ekologické, v porovnání s rétorikou resortu dopravy často velmi chabé a nepřesvědčivé. Resort dopravy je sice v určité argumentační nouzi, pokud jde o nákladní lodní dopravu - nikdy zatím nebyl schopen odpovědět na otázku, co budeme po modernizovaných vodních cestách vozit - nicméně stále se odvolává na skutečnost, že lodní doprava je jedním z nejstarších dopravních módů, na našich řekách existuje od starověku a to je samo o sobě důvodem, proč ji prohlašovat za veřejný zájem a na náklady všech daňových poplatníků ji nadále udržovat. Běžný laik, pokud propadne kouzlu historických vedut z konce 19. století s romantickými parníky

nejen na Labi, ale i na řekách, kde si dnes vůbec nedokážeme představit, že by se dala větší loď spustit na vodu, se může oprávněně ptát, nemá-li resort dopravy nakonec pravdu.

Odpověď na tuto otázku nenajdeme v ekologii, ale ve vazbě ekonomiky a konkrétních historických okolností. Nejrůznější dopravní módy existují skutečně „odjakživa“, ale v různých historických epochách a v různých ekonomikách mají různé postavení. Tak jako velbloudí karavany, které představovaly po tisíce let jediný způsob přepravy nákladů přes africké pouště, v posledních padesáti letech poněkud ustoupily do pozadí a nezdá se, že by se kdy vrátily na výsluní, i lodní doprava na našem území měla své historické opodstatnění za určitých okolností, které však již pominuly. Krásně to ilustruje krátký článek A. Poláčkové v časopisu Živá historie č. 4/2017 (str. 12), věnovaný rozvoji kapitalismu v dnešních českých zemích. Ten mj. popisuje osobnosti a podnikání zakladatelů pražské paroplavby, Angličanů Josepha J. Rustona a Johna Andrewse. Stojí za to z článku krátce citovat: „Oba v Anglii nabyli zkušenosti se stavbou lodí (Ruston byl synem majitele loděnic) a hledali prostor k podnikání na kontinentu. Přes Francii a Rakousko dospěli



Velbloudí karavany již jako způsob dopravy poněkud ustoupily do pozadí, podobně je tomu i s lodní dopravou na našem území... Zdroj Wikipedie

do Čech a pronajali si pozemek u Vltavy v Karlíně, kde postavili první kolesový parník v Čechách, nazvaný Bohemia, s anglickým parním strojem. V květnu 1841 jej za velké slávy spustili na vodu a úspěšně ho provozovali k osobní přepravě na Labi mezi Mělníkem a Drážďany skoro deset let. Vydělali velké peníze, protože cesta přes Krušné hory v dostavníku byla nechtěným dobrodružstvím. O pohodlnou a rychlou plavbu byl velký zájem. Roku 1846 pořídili druhou loď Germania a za dva roky třetí, kterou Ruston nazval tehdy módním slovem Constitution. Roku 1851 ale stát dokončil železnici z Prahy do Podmokel (Děčína) a dále do Drážďan, která vedla kolem Labe. Ruston v tušení brzkého konce podniku lodě včas prodal do Saska a peníze investoval do strojírní a loděnice v Libni u Prahy.“

O čem vypovídá tato ukázka? V době „normálního“ kapitalismu našli dva podnikatelé mezeru na trhu – cestování dostavníkem z Drážďan do Prahy muselo být skutečně utrpením – a nabídli moderní, konkurenceschopnou dopravu lodní. Za pouhých deset let jejich konkurenční výhoda zmizela díky nově postavené železnici. Dnes by Ruston a Andrews pravděpodobně žádali po vládě či císaři, aby jim poskytli dotace na pokračování ve ztrátovém podniku. Mocnářství ovšem žádné dotace neznalo a krachující podnikatele nedrželo uměle nad vodou na úkor daňových poplatníků; v našem případě však oba podnikatelé ukázali dostatečnou prozíravost, ztrátové podnikání včas

ukončili a získané prostředky investovali do jiného, perspektivního oboru. Štafetu výdělečné plavby o málo později převzala lodní plavba nákladní, ovšem opět na základě ekonomicky podložené poptávky: například pískovec z drážďanských lomů, použitý ke stavbě monumentálních pražských budov v 80. a 90. letech 19. století, se stěží mohl dopravovat jinak než po vodě, i když jinak lodní doprava nikdy vážně nekonkurovala dopravě železniční – ale monumentální budovy byly postaveny a poptávka po dopravě pískovce navždy zanikla. Po více než sto let byla rozhodujícím dopravním modelem železnice, nákladní automobilová doprava byla jen jejím doplňkem.

Doba a ekonomika se ovšem dále výrazně měnily. Na konci 20. století došlo díky technickému pokroku i změnám bankovní úvěrové politiky k expanzi silniční nákladní dopravy, která je rychlá, flexibilní a operativní, a po století železnice tak začalo století kamionů. Nostalgický nářek milovníků železnic, ale ani ekologů, na tom nic nezmění. Tak jako v 50. letech 19. století zanikla osobní doprava na Labi, aby se opět objevila – díky tomu, že se objevil do té doby neznámý fenomén, volný čas a rekreace – o zhruba 70 let později, zanikl i v 50. letech 20. století obor povoznictví, provozovaný od starověku na celém kontinentě. Jeho roli převzala nejprve železnice a později automobilová doprava. Jak povoznictví, tak nákladní lodní doprava, prastaré dopravní mody, prostě ztratily své opodstatnění, neboť po nich v ČR není

a již nikdy nebude poptávka. Nenechme se zmást faktem, že v posledních letech došlo k modernizaci řady českých přístavů: kdyby naše společnost fungovala na tržních principech a nikoli na perverzním systému dotací (domácích i z EU), neměli bychom ani jeden, neboť by nebylo zač opravovat. A kdyby údržba a provozování vodních cest nebyly plně hrazeny státem, což je naprosto nemyslitelné u kteréhokoli z ostatních dopravních módů, kde náklady hradí uživatelé v ceně služeb, byla by zbytečnost nákladní lodní dopravy ještě zřejmější než dnes, kdy tento dopravní módus zajišťuje přepravu pouhých 2 % všech nákladů v ČR. Je to ostatně právě skutečnost, že výstavba a provozování vodních cest je plně hrazena státem, díky níž určité politické a podnikatelské kruhy lodní dopravu podporují a vyvolávají zdání její opodstatněnosti: kdyby bylo toto odvětví založeno na elementárním principu, že veškerý rozvoj a údržba vodních cest jdou na účet jejich uživatelů, otázka lodní nákladní dopravy, ale i mnoha nesmyslných zařízení a objektů pro prodělečnou rekreační plavbu, by se během jediné sezóny vyřešila sama. Zdá se ovšem, že elementární ekonomické principy právě v této oblasti ještě dlouho nikdo nebude uplatňovat – a proto se budeme i nadále přít o to, jak cenní jsou čtyři bobři či pár desítek drobnokvětů namísto jednoduchých ekonomických rozvah o nákladech, řádově převyšujících zisky...

