

Dokumentace podprogramu 3

1. Základní údaje podprogramu:

identifikační údaje: Modernizace plavidel vedoucí ke zvýšení bezpečnosti vnitrozemské plavby

2. Bilance potřeb a zdrojů financování podprogramu

ISPROFIN S 05 270

3. Technicko–ekonomické zdůvodnění cílů podprogramu a výše účasti SR na jeho financování

Modernizace plavidel vedoucí ke zvýšení bezpečnosti plavby a v konečném důsledku k výraznému snížení ekologických škod

Cíle podprogramu:

Dovybavení plavidel **příďovým dokormidlovacím zařízením** výrazně zlepší bezpečnost vnitrozemské plavby, kdy při zhoršených plavebních podmínkách pomáhá toto zařízení udržet plavidlo v požadovaném směru plavby a zlepšuje tak manévrovací vlastnosti plavidla.

Význam příďového dokormidlovacího zařízení je nejen v oblasti manévrování (zajíždění do plavebních komor, do přístavů, při otáčení plavidla apod.), ale i v oblasti hospodárnosti provozu pohonné jednotky (hlavního motoru), protože bez příďového dokormidlovacího zařízení se složitější manévrování plavidla uskutečňuje pouze použitím hlavního motoru, a to opakovaným přidáváním a snižováním otáček vpřed i vzad, čímž dochází k opakovanému zatěžování celého systému, nárůstu spotřeby pohonných hmot, a to vše při malé účinnosti kormidel z důvodu nízké rychlosti. Příďové dokormidlovací zařízení tedy výše zmiňované manévrovací problémy nejen odstraňuje, ale svou účinností odlehčuje pohonné jednotce plavidla, u které nedochází k prudkému navyšování otáček a tím i k nárůstu spotřeby a nadměrnému uvolňování emisí výfukových plynů do ovzduší.

Na řadě vodních evropských cest je dnes příďové dokormidlovací zařízení podmínkou k plavbě, a to především z důvodu větší bezpečnosti. Vybavit plavidla tímto zařízením neznamena jen zvýšení bezpečnosti vnitrozemské plavby, ale také posílení konkurenceschopnosti plavidel na přepravním trhu EU, kde pro ně nebude omezení v souvislosti s přístupem na určité evropské vodní cesty.

V rámci instalace příďového dokormidlovacího zařízení, jehož součástí je instalace spalovacího motoru, nesmějí emise CO, součet emisí HC + NO_x a emise PT překročit hodnoty definované ve směrnici EP a Rady 2004/26/ES, a to pro motory určené k jinému účelu než k pohonu vnitrozemských plavidel, lokomotiv a motorových vozů uvedené v tabulce pro etapu III A (příloha 1 bod 4.1.2.4 směrnice 97/68/ES ve znění směrnice 2004/26/ES).

Celkové náklady na vybavení plavidel příďovým dokormidlovacím zařízením jsou 99 000 tis. Kč s realizací v letech 2008-2013.

Výměna obšívky významně přispěje ke zkvalitnění podponorové části plavidla, a to ve smyslu jeho vodotěsnosti a pevnosti.

Zkorodovaná a ztenčená obšívka plavidla představuje dvě potenciální hrozby:

- **negativní dopad na bezpečnost plavby**, kdy z důvodu hloubkové koroze může dojít ke snížení podélné pevnosti trupu plavidla a k jeho následnému pevnostnímu poškození, které může vést až k jeho zlomení;
- **negativní dopad na životní prostředí**, kdy netěsnostmi, ke kterým jsou nejvíce náchylná zkorodovaná místa obšívky, může dojít k úniku látek (přepravovaný náklad, ropné produkty) do vodního toku/vodní infrastruktury anebo je koroze obšívky již v takovém stavu, že může

dojít ke snížení podélné pevnosti a následnému zlomení trupu plavidla a následky povedou nejen k lokálním ekologickým škodám.

Celkové náklady na výměnu obšívky plavidel jsou 155 100 tis. Kč s realizací v letech 2008-2013.

Zhotovení ocelových podlah nákladových prostorů zásadním způsobem zpevní lodní těleso, a to v podélném směru až o 30 % a v příčném směru až o 35 %.

Ocelová podlaha, která je oproti dřevěné vodotěsná, významně přispívá k oddělení a zabezpečení přepravovaného zboží v nejexponovanější podponorové části plavidla. Pevným spojením podlahových ocelových desek s konstrukcí lodního tělesa tak dojde k vodotěsnosti podlahy a vytvoření tzv. dvojitého dna.

Výsledným efektem ocelových podlah nákladových prostorů je nejen výrazné zvýšení podélné a příčné pevnosti lodního tělesa, kterým se dosáhne zvýšení bezpečnosti plavby, která vylučuje potenciální ekologické škody, ale také z hlediska komerčního se zvýší přepravní využitelnost nákladových prostorů, čímž se zvýší konkurenceschopnost plavidel.

Celkové náklady na zhotovení ocelových podlah nákladových prostorů plavidel jsou 9 000 tis. Kč s realizací v letech 2008-2013.

Radarová zařízení jsou na plavidlech EU již běžným standardem a významně přispívají k bezpečnosti plavby, zejména v podmínkách snížené viditelnosti.

Vybavení plavidla radarovým zařízením představuje pro vnitrozemskou plavbu významný bezpečnostní prvek a současně zvyšuje flexibilitu plavidla na přepravním trhu. Takto vybavená plavidla mohou totiž realizovat přepravy nezávisle na denních podmínkách viditelnosti (den/noc) a mohou tak zrychlit svou obrátkovost a zvýšit objem přeprav po vodní dopravní cestě. Zvýšená flexibilita samozřejmě představuje i eliminaci nejrušnějších zpoždění, které mohou být spojené s dodávkou přepravovaného zboží po vodní dopravní cestě za silně snížených podmínek viditelnosti, které způsobují např. mlhy.

Celkové náklady na dovybavení plavidel radarovým zařízením jsou 22 000 tis. Kč s realizací v letech 2008-2013.

Dovybavení plavidel **autopilotem** představuje výrazné ovlivnění hospodárnosti provozu plavidla, kdy se sníží spotřeba pohonných hmot, a to řádově o 5 - 10 % (podle typu plavidla).

Tím, že plavidlo využívá autopilot, snižuje se počet vychýlení kormidel během plavby a plavidlo se tak pohybuje po optimální trajektorii, a to má za následek snížení spotřeby pohonných hmot a menší zatížení kormidelního systému.

Celkové náklady na dovybavení plavidel autopilotem jsou 15 000 tis. Kč s realizací v letech 2008-2013.

Parametry	Měrné jednotky	Množství	Tis. Kč
Příďové dokormidlovací zařízení	ks/celkem	33	99 000
Výměna obšívky	m ²	12 925	155 100
Ocelová podlaha	m ²	1800	9 000
Radarové zařízení	ks	44	22 000
Autopilot	ks	60	15 000

Indikátory	Systém měření	Výchozí hodnota	Cílová hodnota
Snížení počtu plavebních nehod	Průběžné vyhodnocování	100 %	90 %

Počet nehod ve vnitrozemské vodní dopravě od roku 2000 je v ČR průměrně 19 ročně.¹ Indikátor představuje dosažení 10 % snížení počtu plavebních nehod, kdy je výchozí stav počtu nehod nastaven jako hodnota 100 %.

Předpokládaná výše účasti státního rozpočtu na financování podprogramu:

Maximální výše podpory může činit (při splnění stanovených podmínek) 49 % způsobilých nákladů. Strukturální fondy EU pokryjí 85 % **z celkové podpory**, a to za předpokladu, že 15 % z celkové výše podpory bude zajištěno národním financováním ze státního rozpočtu ČR.

Celková podpora podprogramu **Modernizace plavidel vedoucí ke zvýšení bezpečnosti plavby** je 146 800 tis. Kč a celkové náklady tohoto podprogramu jsou 299 500 tis. Kč.

Na základě Rozhodnutí o poskytnutí podpory plní správce rozpočtové kapitoly finanční závazky vyplývající z uvedeného rozhodnutí, tj. převádí finanční prostředky ze státního rozpočtu určené na předfinancování projektů konečným příjemcům. Následně po ukončení projektu zasílá konečný příjemce podpory požadované doklady (zejména zaplacené faktury, výpisy z účtu a osvědčení o provedené práci) příslušnému řídicímu orgánu.

Čerpání finančních prostředků dále upravuje Metodika finančních toků 2007-13, resp. část II. Strukturální fondy (<http://www.strukturalni-fondy.cz/index.php?show=000008001001028>).

Způsobilé náklady:

Způsobilými náklady schválenými EK v rámci podprogramu jsou:

- dovybavení plavidel příďovým dokormidlovacím zařízením;
- výměnu obšívky;
- zhotovení ocelových podlah nákladových prostorů;
- vybavení radarovým zařízením;
- vybavení autopilotem.

Projekty s podporou v rámci tohoto podprogramu nezačnou dříve, než příjemce podpory požádá o podporu Ministerstvo dopravy ČR. Příjemce podpory předloží čestné prohlášení o skutečnosti, že modernizace plavidla nezačala dříve, než byla podána žádost o podporu.

Přiměřenost veřejné podpory:

Referenčním plavidlem, ke kterému se vztahuje podpora je modelové plavidlo o hodnotě **50 000 tis. Kč**. Celkové náklady v rámci tohoto podprogramu **nepřesáhnou 25%** této ceny, tzn. 12 500 tis. Kč na jedno zmodernizované plavidlo v rámci tohoto podprogramu.

¹ Ročenka dopravy České republiky 2005, část 6.3. Nehody ve vnitrozemské vodní dopravě.