

Aktualizácia koncepcie rozvoja verejných prístavov

Júl 2010

Verzia po zapracovaní pripomienok VP a.s. a MDPT SR



OBSAH

1	ÚVOD	6
2	MANAŽÉRSKE ZHRNUTIE	7
3	PREDPOKLADY ROZVOJA VEREJNÝCH PRÍSTAVOV	9
3.1	PRÁVNÝ RÁMEC	9
3.1.1	<i>Súčasná platná legislatíva SR a EÚ</i>	<i>9</i>
3.1.2	<i>Nadnárodné koncepčné iniciatívy</i>	<i>10</i>
3.1.3	<i>Národné koncepčné iniciatívy</i>	<i>11</i>
3.2	TRENDY V OBLASTI OSOBNEJ A NÁKLADNEJ LODNEJ DOPRAVY	12
3.2.1	<i>Makroekonomický vývoj SR</i>	<i>12</i>
3.2.2	<i>Trendy v oblasti osobnej lodnej dopravy</i>	<i>13</i>
3.2.3	<i>Trendy v oblasti nákladnej lodnej dopravy</i>	<i>14</i>
3.3	ORGANIZAČNÉ PREDPOKLADY	18
3.3.1	<i>Popis spoločnosti VP a.s.</i>	<i>18</i>
3.3.2	<i>Regulácia a dohľad nad vodnou dopravou</i>	<i>19</i>
3.4	EKONOMICKÉ PREDPOKLADY	19
3.5	SÚČASNE PREBIEHAJÚCE AKTIVITY V RÁMCI ROZVOJA VEREJNÝCH PRÍSTAVOV	20
3.5.1	<i>Výstavba terminálu intermodálnej prepravy – Bratislava</i>	<i>20</i>
3.5.2	<i>Presunutie prekladiska minerálnych olejov</i>	<i>21</i>
3.5.3	<i>Zámery vyplývajúce z územných plánov</i>	<i>21</i>
3.6	OBCHODNOPRÁVNE PREDPOKLADY	22
4	VÍZIA, POSLANIE A STRATEGICKÉ CIELE VEREJNÝCH PRÍSTAVOV	24
4.1	ZHODNOTENIE SÚČASNÉHO STAVU	24
4.2	VÍZIA, MISIA A STRATEGICKÉ CIELE VEREJNÝCH PRÍSTAVOV NA SLOVENSKU	25
5	NÁVRH KONCEPCIE ROZVOJA VEREJNÝCH PRÍSTAVOV	26
5.1	MODEL RIADENIA VEREJNÝCH PRÍSTAVOV	26
5.2	PRÍSTAV BRATISLAVA	26
5.2.1	<i>Popis koncepcie</i>	<i>27</i>
5.2.2	<i>Časový harmonogram</i>	<i>32</i>
5.2.3	<i>Rozpočet</i>	<i>33</i>
5.2.4	<i>SWOT analýza</i>	<i>33</i>
5.2.5	<i>Riziká implementácie koncepcie</i>	<i>34</i>
5.3	PRÍSTAV KOMÁRNO	34
5.3.1	<i>Popis koncepcie</i>	<i>34</i>
5.3.2	<i>Časový harmonogram</i>	<i>35</i>
5.3.3	<i>Rozpočet</i>	<i>35</i>
5.3.4	<i>SWOT analýza</i>	<i>36</i>
5.3.5	<i>Riziká implementácie koncepcie</i>	<i>36</i>
5.4	PRÍSTAV ŠTÚROVO	36
5.4.1	<i>Popis koncepcie</i>	<i>36</i>
5.4.2	<i>Časový harmonogram</i>	<i>37</i>
5.4.3	<i>Rozpočet</i>	<i>37</i>
5.4.4	<i>SWOT analýza</i>	<i>37</i>
5.4.5	<i>Riziká implementácie koncepcie</i>	<i>37</i>
6	POSÚDENIE DOPADOV KONCEPCIE ROZVOJA VEREJNÝCH PRÍSTAVOV	39
6.1	ODHAD DOPADOV KONCEPCIE NA VEREJNÉ FINANČIE	39
6.2	ODHAD DOPADOV KONCEPCIE NA OBYVATEĽOV A PODNIKATEĽSKÚ SFÉRU	40
6.3	ODHAD DOPADOV KONCEPCIE NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE	40
6.4	ODHAD DOPADOV KONCEPCIE NA ZAMESTNANOSŤ	41
6.5	ANALÝZA VPLYVOV KONCEPCIE NA PODNIKATEĽSKÉ PROSTREDIE	41
6.6	ANALÝZA VPLYVOV KONCEPCIE NA OSTATNÉ DRUHY DOPRAVY	41
7	PRÍLOHY	42

ZOZNAM TABULIEK

Tabuľka 1: Výkon nákladnej dopravy v mld. tkm a priemerné ročné tempo rastu/poklesu výkonu v tkm	14
Tabuľka 2: Priemerné prognózované ročné tempo rastu výkonu nákladnej dopravy v tkm v %, v členení podľa typu dopravy	14
Tabuľka 3: Výkon nákladnej dopravy v mil. tkm a priemerné ročné tempo rastu/poklesu výkonu v tkm.....	15
Tabuľka 4: Priemerná ročná zmena v prepravovanom výkone (tkm) v %	17
Tabuľka 5: Odhad dopadov koncepcie na verejné financie.....	39

ZOZNAM GRAFOV

Graf 1: Vývoj HDP v mld. EUR a vývoj prepravného výkonu v mld. tkm.....	12
Graf 3: Počet cestujúcich v osobných prístavoch Bratislava a Viedeň v tis. osobách.....	13
Graf 2: Vývoj a prognóza HDP	13
Graf 4: Materiálové toky v prístavoch Bratislava a Komárno 1980 – 2009.....	16
Graf 5: Prognóza výkonu celkovej nákladnej dopravy, nákladnej lodnej dopravy a odhad HDP	17
Graf 6: Najväčší nájomcovia VP a.s. (podľa rozlohy prenájmu)	22

ZOZNAM OBRÁZKOV

Obrázok 1: Organizačná štruktúra VP a.s.	18
---	----

ZOZNAM SKRATIEK A POJMOV

Skratka/ Pojem	Popis/ vysvetlenie skratky/ pojmu
AGC	Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach
AGN	Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu
AGTC	Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch
Cross-docking	Logistická činnosť, spojená s prekládkou prepravovaného tovaru medzi navzájom dopravnými prostriedkami s minimálnym, prípadne žiadnym skladovaním
DG MOVE	Directorate-General for Mobility and Transport, t.j. Generálne riaditeľstvo Európskej komisie pre mobilitu a dopravu
DK	Dunajská komisia
DPT	Dunaj Petrol Trade a.s.
DSZ	Dokumentácie stavebného zámeru verejnej práce
DUR	Dokumentácia pre územné rozhodnutie
EIA	(Environmental Impact Assessment) Analýza hodnotenia vplyvov na životné prostredie
EIB	Európska investičná banka
EK	Európska komisia
Eurostat	Štatistický úrad Európskej únie
HDP	Hrubý domáci produkt
IPJ	Intermodálna prepravná jednotka
Infraštruktúra prístavu	Cestná a železničná infraštruktúra – napr. cesty, koľaje, trakčné vedenie, oznamovacia a zabezpečovacia technika Lodná infraštruktúra – napr. prístavné bazény, prístavné hrany a pontóny Vodno-energetická infraštruktúra – napr. zariadenia na zásobovanie vodou, plynom, elektrickou energiou Informačná infraštruktúra – napr. spoje, telefón, TV, rozhlas
Intermodálna doprava	Premiestňovanie tovaru v jednej a tej istej nákladovej jednotke alebo cestnom vozidle (nákladová jednotka kombinovanej dopravy), ktoré používajú postupne dva (bimodálna) alebo viac (trimodálna) druhov dopravy bez toho, aby sa s tovarom manipulovalo pri zmene druhu dopravy.
JIT, Just-in-time	Stratégia výrobných podnikov zameraná na znižovanie stavu zásob
Kombinovaná doprava	Intermodálna doprava, kde väčšia časť cesty v Európe sa vykonáva železničnou, vnútrozemskou vodnou, alebo námornou dopravou a každý počiatočný a koncový úsek cesty, ktorý sa vykoná cestnou dopravou je čo najkratší
MDPT SR	Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky
MŽP SR	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
NAIADES	Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe
OPD	Operačný program Doprava

Skratka/ Pojem	Popis/ vysvetlenie skratky/ pojmu
PMO	Prekladisko minerálnych olejov
Pobrežný poplatok	Poplatok za preloženie tovaru
PPP	Verejno-súkromné partnerstvo
Prioritný investičný majetok (PIM)	Pozemky a zariadenia vo verejných prístavoch ohraničené územnými obvody prístavov, ktoré sú schválené MDPT SR
Prístavný poplatok	Poplatok za pobyt plavidla v prístave
PR	Public relations
Ro-La	(Rolende Landstrasse) Preprava celých cestných súprav na špeciálnych nízkopodlažných vagónoch
Ro-Ro	(z anglického Roll on – Roll off) Nakládka a vykládka cestných vozidiel, železničných vozňov alebo IPJ (intermodálnych prepravných jednotiek) na alebo z plavidla po vlastnej osi alebo na kolesách pripevnených na tento účel. V prípade Ro-La sa nakladajú a vykladajú na vlak len cestné vozidlá.
SPaP a.s.	Slovenská plavba a prístavy a.s.
Superštruktúra prístavu	Skladové priestory, haly, silá a iné budovy v areáli prístavu, nádrže na tekutý tovar, lodenice, prekládkové vybavenie prístavu a zariadenia na manipuláciu s nákladom (napr. žeriavy, mobilné manipulačné prostriedky)
SVD G-N	Sústava vodných diel Gabčíkovo – Nagymaros
SVP, š.p.	Slovenský vodohospodársky podnik, š.p.
ŠPS	Štátna plavebná správa
ŠÚ SR, SLOVSTAT	Štatistický úrad Slovenskej republiky
TCND	Tovarové centrum nákladnej dopravy
TEN-T	Transeurópska dopravná sieť
TEN-T EA	Výkonná agentúra pre transeurópsku dopravnú sieť
TEU	(z anglického Twenty-foot Equivalent Unit) ekvivalentná jednotka veľkosti 20'. Normalizovaná prepravná jednotka, ktorá vychádza z kontajnera ISO radu 1 veľkosti 20' (6,1 m), ktorá sa používa ako štatistická jednotka na meranie prepravných prúdov a kapacít. Normalizovaný kontajner dlhý 40' sa rovná dvom TEU.
TIP BA	Verejný terminál intermodálnej prepravy Bratislava
tkm	(Tonokilometer) Vyjadrenie prepravu 1 tony tovaru na vzdialenosť 1 kilometra
ÚPL BA	Územný plán hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy
VP a.s.	Verejné prístavy, a.s.
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

1 Úvod

Z uznesenia vlády č. 798 zo 6. novembra 2008, ktorým vláda SR schválila vytvorenie správy verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo, vyplynula pre ministra dopravy, pôšt a telekomunikácií úloha C.1. „predložiť na rokovanie vlády koncepciu rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo pre ich efektívne využívanie“.

Napĺňanie koncepcie rozvoja verejných prístavov na Dunaji v Bratislave, Komárne a Štúrove pre ich efektívne využívanie v období ich predloženia Vláde SR (rokovanie: 146/2009, z 8. apríla 2009, 5. bod programu) sa javilo vzhľadom na vtedajšiu globálnu hospodársku krízu a možné hrozby plynovej krízy pre SR ako nereálne.

V zmysle uznesenia Vlády SR č. 274 z 8. apríla 2009 k zámerom rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo pre ich efektívne využívanie je preto potrebné predložiť na rokovanie vlády prepracovanú a aktualizovanú koncepciu rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo (do 31. októbra 2010).

Tento dokument zohľadňuje základné predpoklady, v duchu ktorých je potrebné koncepciu verejných prístavov modulovať, a tiež všetky rozhodnutia Vlády SR, ktoré sa týkajú danej problematiky, alebo ktoré ju môžu ovplyvňovať vrátane spôsobu uskutočnenia a financovania. Zároveň definuje predpokladaný cieľový stav so zohľadnením súčasnej situácie verejných prístavov a možnosti ich rozvoja.

Celý dokument sa vnútorne delí na sedem kapitol. Po úvodnej časti (Zoznam skratiek a pojmov a kapitola 1 Úvod) nasleduje kapitola 2 Manažérske zhrnutie, ktoré obsahuje súhrn všetkých dôležitých záverov a odporúčaní.

Kapitola 3 Predpoklady rozvoja verejných prístavov obsahuje základné východiská pre rozhodovanie o ďalšom rozvoji verejných prístavov. Dôležitosť kapitoly je v tom, že poskytuje všetky relevantné informácie, ktoré ovplyvňujú celú koncepciu.

Nasledujúca časť (kapitola 4 Vízia, poslanie a strategické ciele verejných prístavov) obsahuje popis vízie a misie verejných prístavov. Vízia a misia sú „základnými kameňmi“ pre tvorbu akejkoľvek stratégie a sú nevyhnutné pre úspešné definovanie strategických cieľov a s nimi previazaných plánov akčných krokov vedúcich k naplneniu týchto cieľov.

V kapitole 5 Návrh koncepcie verejných prístavov sú popísané rozvojové stratégie verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo. Pre každý z verejných prístavov je samostatne popísaná rozvojová stratégia, harmonogram, odhadovaný rozpočet, silné a slabé stránky a riziká spojené s realizáciou stratégie.

Kapitola 6 obsahuje diskusiu vplyvov koncepcie verejných prístavov na zamestnanosť, životné prostredie, verejné financie, ekonomiku, podnikateľskú sféru a na ostatné typy dopravy. Kapitola 7 obsahuje prílohovú časť koncepcie.

2 Manažérske zhrnutie

Dokument definuje dlhodobú koncepciu rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo. Celá **koncepcia rozvoja verejných prístavov je formulovaná na základe obmedzení, ktoré vyplývajú zo súčasného stavu a stoja na predpokladoch a odhadoch ďalšieho vývoja.** Tieto obmedzenia a predpoklady tak predstavujú kontext, v ktorom je nutné celú koncepciu chápať. Medzi tieto hlavné faktory, ktoré ovplyvňujú formuláciu koncepcie rozvoja verejných prístavov patrí najmä:

- Legislatíva v oblasti vodnej dopravy v SR a EÚ;
- Trendy v oblasti vodnej dopravy;
- Majetkovo-právne vzťahy;
- Finančné zdroje pre rozvoj verejných prístavov.

Niektoré z úloh, ktoré platná legislatíva ukladá spoločnosti Verejné prístavy, a.s. ako správcovi verejných prístavov vykonávať, nie je možné v súčasnej dobe úplne naplňovať. Táto skutočnosť je úzko spojená s neštandardnými majetkovo-právnymi vzťahmi – **pozemky vo vlastníctve štátu sú dlhodobo prenajaté (na 25 až 50 rokov) súkromným subjektom, prístavná infraštruktúra a superštruktúra sa nachádza vo vlastníctve súkromných subjektov.** To, že správca prístavu nedisponuje potrebnou infraštruktúrou a superštruktúrou, popiera deklarovaný status prístavov ako prístavov verejných. Platná **legislatíva zároveň ovplyvňuje možnosti nakladania s prioritným investičným majetkom** verejných prístavov¹.

Trendy v oblasti vodnej dopravy poukazujú na **nevyužitý potenciál v oblasti osobnej lodnej dopravy a relatívne pomalý rast nákladnej lodnej dopravy**, ktorý úzko koreluje s rastom HDP (3% - 5% do roku 2015). **Súčasné vyťaženie prístavu Bratislava sa odhaduje na menej než 20%, prístavu Komárno potom na 10%.** Zásadnejší rast výkonov prístavov možno očakávať až po dokončení prioritnej osi č. 18 projektu TEN-T (vodná cesta Rýn – Dunaj – Mohan), t.j. od roku 2016.

Posledným limitujúcim faktorom je možnosť získania finančných zdrojov. **Na rozvoj vodnej dopravy a verejných prístavov nie sú vyčlenené dostatočné finančné prostriedky.** Na rozvoj verejných prístavov **najvhodnejší zdroj – Operačný program Doprava** – neobsahuje prioritnú os podporujúcu rozvoj verejných prístavov. **Získanie finančných prostriedkov z fondov EÚ by znamenalo revíziu OPD.**

V kontexte vyššie uvedených obmedzení bola navrhnutá nasledujúca **vízia verejných prístavov SR:** *„Verejné prístavy budú ako vlastníci pozemkov, infraštruktúry a superštruktúry prenajímať prekládkové a skladové kapacity jednotlivým prístavným operátorom, budú poskytovať služby na rovnakej alebo vyššej úrovni ako v porovnateľných riečnych prístavoch na Dunaji a stanú sa tak atraktívnym a konkurencieschopným partnerom pre zabezpečenie prepravných, logistických a ďalších služieb“.*

Návrh znenia strategických cieľov nadväzuje na víziu a obsahuje nasledujúce ciele:

- Prevádzkovať prekládkové služby vo všetkých verejných prístavoch SR;
- Rozšíriť portfólio ponúkaných prístavných, logistických a ďalších služieb;
- Podporovať rast prekládkových výkonov verejných prístavov prostredníctvom pro-aktívneho marketingu a PR;
- Zvýšiť konkurencieschopnosť verejných prístavov pri porovnaní s inými prístavmi na Dunaji;
- Budovať pozitívny imidž moderného riečného prístavu ponúkajúceho široké portfólio služieb.

Na stanovenie vízie a identifikáciu strategických cieľov nadväzuje samotná formulácia koncepcie rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo. **Koncepcia je celkovo založená na aplikácii riadenia verejných prístavov formou tzv. „Tool Port modelu“** (prístav s prevahou verejného vlastníctva). V prístave s prevahou verejného vlastníctva **správca prístavu vlastní, rozvíja, prevádzkuje a udržiava prístavnú infraštruktúru a superštruktúru** (vrátane prekládkového vybavenia). Správcovská spoločnosť v tomto modeli riadenia zamestnáva aj všetkých pracovníkov, ktorí sú potrební pre prevádzku, údržbu a rozvoj infraštruktúry a superštruktúry verejných prístavov. **Preklad tovarov a jeho uskladnenie je organizované prostredníctvom spoločností (operátorov), ktoré si od správcu prístavu prenajímajú prekládkové a skladové kapacity a prípadne nakupujú aj ďalšie služby.** Tento model má výhody najmä vzhľadom k schopnosti štátu ovplyvňovať rozvoj verejných prístavov.

Koncepcia rozvoja prístavu Bratislava je v krátkodobom až strednodobom horizonte zameraná na rozvoj prístavných logistických, podporných a doplnkových služieb. Za hlavnú rozvojovú lokalitu sa pre tieto účely považujú pozemky v oblasti bazénu Pálenisko. **V prvom kroku by malo dôjsť jednak k zmene cenovej politiky z hľadiska výšky nájomného, výšky a štruktúry prístavných poplatkov a jednak k zrušeniu platných výnimiek MDPT SR ohľadom bezplatného kotvenia na vybraných prístavných hranách.**

¹ V prípade schválenia novely zákona 338/200 bude možné využiť prioritný majetok v rámci PPP projektov.

Predpokladom rozvoja služieb v oblasti bazénu Pálenisko je ďalej úspešné vypovedanie nájomných zmlúv uzavretých so spoločnosťou Dunaj Petrol Trade, a.s. (ďalej tiež „DPT“). **Súčasťou tejto fázy bude aj vypsanie nájomných zmlúv, príprava pozemkov na ďalší rozvoj, plánovanie dlhodobého rozvoja vrátane tvorby projektovej dokumentácie, rozvoj služieb a hľadanie vhodných zdrojov financovania dlhodobých rozvojových aktivít.**

Dlhodobým zámerom je prevádzkovať prístav Bratislava prostredníctvom vyššie uvedeného modelu riadenia, ktorý predpokladá vlastníctvo a správu infraštruktúry a superštruktúry v kompetencii správcu prístavu. Tento zámer sa bude primárne vzťahovať na nákladnú lodnú dopravu, ktorá sa plánuje centralizovať v oblasti bazénu Pálenisko. **Z pohľadu osobnej lodnej dopravy je cieľom koncepcie podporiť rastúci trend zvyšujúceho sa počtu cestujúcich a turistov využívajúcich služby osobnej lodnej dopravy, a to prostredníctvom možnosti využitia časti kapacít Zimného prístavu pre účely osobnej lodnej dopravy a rozvoja Zimného prístavu ako miesta pre trávenie voľného času. Nutnou podmienkou pre revitalizáciu Zimného prístavu je skutočnosť, že funkcie tejto lokality ako zimného prístavu, t.j. prístavu v ktorom sú plavidlá dobre chránené v prípade extrémne veľkých a malých vôd, alebo pri zamrznutí hladiny, prípadne v čase nebezpečného chodu ľadu, a do ktorých sú plavidlá nútené sa uchýliť v prípade zastavenia plavby na vodnej ceste, bude zachovaná.**

Napriek tomu, že **prístav Komárno** je dlhodobo vyťažený na menej než 10%, koncepcia rozvoja berie do úvahy jeho strategické postavenie ako medzinárodného prístavu, ktorý disponuje zimným prístavom, a ktorý sa nachádza na úseku Váh, definovanom podľa medzinárodnej dohody AGN ako vodná cesta medzinárodného významu. Vzhľadom k skutočnosti, že západná časť prístavu sa nachádza v bezprostrednej blízkosti mestskej zástavby, je rozvoj v tejto oblasti významne obmedzený. Z tohto dôvodu sa navrhuje ako optimálne riešenie **utlmenie činností v západnej časti prístavu.** Rozvoj východnej časti prístavu je limitovaný absenciou kolmej nábrežnej hrany, nedostatočným energetickým zabezpečením a skutočnosťou, že táto časť prístavu leží v záplavovej zóne. Napriek tomuto stavu **by mala byť východná časť prístavu ďalej rozvíjaná resp. minimálne musí byť zachovaná funkcia prístavu ako nákladného prístavu. Koncepcia však nevylučuje** – v súlade s územným plánom mesta Komárno – **premiestnenie prístavu do inej lokality mimo Komárno.** Rezort dopravy nemá finančné zdroje na zrušenie činností verejného prístavu Komárno a na ich presťahovanie do inej lokality, a preto v prípade, že bude mesto Komárno navrhovať činnosť prístavu presunúť do inej lokality, **bude nutné zo strany mesta zaistiť aj potrebné finančné zdroje.**

Koncepcia rozvoja verejného prístavu v Štúrove je v súlade so stratégiou mesta **zameraná na revitalizáciu nábrežnej plochy a na rozvoj osobnej lodnej dopravy.** Prvou rozvojovou oblasťou je účelovo zameraný prenájom pozemkov s podmienkou ich dlhodobého rozvoja formou budovania kapacít pre osobný prístav. Druhá rozvojová oblasť je zameraná na rozvoj prístavných aktivít súvisiacich s odbavením osobných lodí.

Celkové náklady na rozvoj verejných prístavov sú v dlhodobom horizonte (roky 2011 až 2016) odhadované na 483,3 mil. EUR. Vyššie uvedené odhady sú iba rámcové. Výška skutočných nákladov bude významnou mierou závisieť na úspechu jednaní s nájomcami pozemkov, vlastníkmi infraštruktúry a superštruktúry a s mestskými zastupiteľstvami a v neposlednom rade i na rozhodnutiach ohľadom prevádzkovaných služieb a využívaných prístavných a logistických technológiách.

3 Predpoklady rozvoja verejných prístavov

Táto kapitola je zameraná na definíciu východiskovej situácie verejných prístavov v SR a na jednotlivé predpoklady a obmedzenia, ktoré ovplyvňujú rozhodovanie o koncepcii ich rozvoja. Vzhľadom k rozsahu problematiky rozvoja verejných prístavov v SR, je kapitola rozdelená do samostatných tematických okruhov, ktorými sú: právny rámec, trendy v odvetví, organizačné predpoklady, súčasné aktivity, ekonomické predpoklady a obchodnoprávne predpoklady.

3.1 Právny rámec

Kapitola obsahuje predpoklady, ktoré tvoria legislatívny rámec pre rozhodovanie v rámci rozvoja verejných prístavov v SR. Prvá časť poskytuje prehľad základnej legislatívy, ktorá ovplyvňuje činnosť na území verejných prístavov. Primárne ide o zákon o vnútrozemskej plavbe v znení neskorších predpisov. Druhá a tretia časť je zameraná na národné a nadnárodné koncepčné dokumenty prijaté v rámci EÚ, ktoré sledujú rozvojové programy v oblasti nákladnej a osobnej lodnej dopravy.

3.1.1 Súčasná platná legislatíva SR a EÚ

Z hľadiska prevádzkovania a rozvoja verejných prístavov SR je najpodstatnejší zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe z 22. septembra 2000 a zákony, ktoré tento zákon menia a dopĺňajú: č. 580/2003 Z. z., č. 479/2005 Z. z., č. 561/2005 Z. z., č. 193/2007 Z. z., č. 500/2007 Z. z., č. 179/2008 Z. z., č. 191/2008 Z. z. a č. 469/2009 Z. z.

Zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe určuje podmienky vnútrozemskej plavby, práva a povinnosti subjektov zúčastnených na vnútrozemskej plavbe, podmienky podnikania vo vodnej doprave, podmienky regulácie trhu vo vodnej doprave, pôsobnosť orgánov štátnej správy a štátneho dozoru, klasifikáciu a spôsobilosť plavidiel, práva a povinnosti členov posádky plavidla, vyšetrovanie plavebných nehôd a sankcie za porušenie zákona o vnútrozemskej plavbe.

Z vyššie uvedených doplnkov zákona č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe je pre definíciu koncepcie verejných prístavov SR najzásadnejší zákon č. 500/2007 Z. z. Tento právny predpis definuje spôsob založenia, účel založenia, právne pomery a úlohy správcu verejných prístavov v Slovenskej republike.

Na základe zákona č. 500/2007 Z. z. bola 21.1.2008 založená spoločnosť Verejné prístavy a.s. (ďalej tiež „VP a.s.“), ktorej zakladateľom je Slovenská republika, menom ktorej koná Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (ďalej tiež „MDPT SR“). Hoci zákon definuje úlohy, ktoré by VP a.s. ako správca verejných prístavov v SR mala plniť, súčasné nastavenie vlastníckych vzťahov medzi spoločnosťami VP a.s., ktorá je vlastníkom pozemkov a ostatnými subjektmi, ktoré vlastnia prevažnú časť infraštruktúry a superštruktúry, neumožňuje zákonom stanovené úlohy v súčasnej dobe plniť. Medzi ďalšie obmedzenia stanovené zákonom č. 500/2007 Z. z. patrí zaradenie pozemkov VP a.s. do kategórie prioritného investičného majetku (ďalej tiež „PIM“) vzhľadom k ich polohe v ohraničenom územnom obvode verejných prístavov. Táto reštrikcia sa primárne vzťahuje na obmedzenia možnosti financovania prípadných investičných akcií, a to vzhľadom k tomu, že prioritný majetok nemôže byť predmetom záložného práva (napr. ako záruky na úver). V prípade privatizácie VP a.s., stanoví zákon č. 500/2007 Z. z. zachovať trvalú majetkovú účasť štátu v rozsahu minimálne 67%.

Rozvojové aktivity verejných prístavov budú ovplyvnené v prípade schválenia pripravovanej novely zákona 338/2000 Z.z. Konkrétne navrhované zmeny s dopadom na rozvoj verejných prístavov sa týkajú možnosti užívania prioritného investičného majetku na základe koncesnej zmluvy na realizáciu niektorých PPP projektov, právnej úpravy v oblasti poskytovania dotácií zo štátneho rozpočtu a zriadenia Agentúry rozvoja vodnej dopravy.

Z európskej legislatívy vyplýva aj povinnosť ochrany podzemných zdrojov pitnej vody, ktoré sa nachádzajú na Žitnom ostrove. Z dôvodu ochrany zdrojov pitnej vody je preto za legislatívne obmedzenie nutné považovať aj potrebu premiestenia prekladiska minerálnych olejov (ďalej tiež „PMO“) z jeho súčasnej pozície na voľnom toku Dunaja do jedného z bazénov prístavu Bratislava.

Legislatívnym faktorom, ktorý predstavuje obmedzenia predovšetkým v oblasti potenciálnych budúcich príjmov, je ďalej rozhodnutie MDPT SR o umožnení bezplatného kotvenia plavidiel spoločnosti Slovenská plavba a prístavy (ďalej tiež „SPaP a.s.“) na vybraných polohách prístavu Bratislava.

3.1.2 Nadnárodné koncepčné iniciatívy

3.1.2.1 Biela kniha „Európska dopravná politika do roku 2010: Čas rozhodnutia“

Európska komisia ako tvorca dopravnej politiky na európskej úrovni diskutuje stratégiu v oblasti dopravy v Bielej knihe „Európska dopravná politika do roku 2010: Čas rozhodnutia“. V rámci tohto strategického dokumentu navrhla Európska komisia viac ako 60 opatrení zameraných na rozvoj európskeho dopravného systému. Primárnym dlhodobým zámerom je dosiahnutie environmentálne šetrnejšieho dopravného systému prostredníctvom revitalizácie železničných sietí, propagácie vodnej dopravy, podpory intermodálneho rozvoja a obmedzením leteckej dopravy.

V rámci vodnej dopravy sa hlavné ciele vzťahujú na elimináciu úzkych miest na vodných cestách, štandardizáciu technických špecifikácií, harmonizáciu certifikácií týkajúcich sa prevádzky plavidiel a rozvoja navigačných systémov európskych vôd.

V priebehu roku 2010 bude zo strany Európskej komisie vykonaná aktualizácia Bielej knihy na obdobie rokov 2010 a 2020.

3.1.2.2 Transeurópska dopravná sieť TEN-T

Program TEN-T založený Európskou komisiou je jedným z hlavných zdrojov finančnej pomoci na podporu infraštruktúrnych projektov v rámci transeurópskej dopravnej siete. Technické a finančné riadenie programu zaisťuje výkonná agentúra pre transeurópsku dopravnú sieť (TEN-T EA). Agentúra bola založená v roku 2006 a má mandát do 31. decembra 2015. V úzkej spolupráci s nadriadeným orgánom, ktorým je Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu Európskej komisie (MOVE), riadi hlavné projekty dopravnej infraštruktúry v rámci finančných výhľadov na obdobie 2000 – 2006 a 2007 – 2013. MOVE naďalej zodpovedá za celkovú politiku, plánovanie a hodnotenie programu TEN-T.

Projekty TEN-T sú realizované v každom členskom štáte EÚ. Projekty TEN-T zahrňujú všetky druhy dopravy vrátane vnútrozemskej vodnej dopravy. Rozhodnutím Európskeho parlamentu a Rady č. 884/2004 bolo definovaných celkom 30 prioritných projektov, ktoré majú štatút „projekt európskeho záujmu“, a na ktorých realizáciu je členský štát povinný alokovať dostupné finančné zdroje (ako z prostriedkov EÚ, tak na národnej úrovni).

Rozvoj vodnej dopravy na Dunaji je rozpracovaný v rámci prioritného projektu č. 18 Rýn – Mohan – Dunaj. Aktivity tohto projektu sú zamerané na zlepšenie splavnosti tohto transkontinentálneho vodného koridoru, ktorý začína pri Severnom mori v Rotterdame a ústi do Čierneho mora v Rumunsku. Medzi zostávajúce rozvojové aktivity tohto úseku patrí výstavba stavidiel umožňujúcich priepustnosť väčších plavidiel (Maasroute – Holandsko, Ivoz – Ramet a Ampsin – Neuville – Belgicko), štúdie a pilotný projekt zameraný na zlepšenie splavnosti úseku medzi Viedňou a Bratislavou a eliminácia dvoch hlavných úzkych hrdiel na Dunaji – v Bavorsku (Straubing – Vilshofen) a v Maďarsku (viac než tridsať miest s nízkou hladinou a nestabilným riečnym tokom)². Celkové dokončenie projektu č. 18 sa plánuje na rok 2016. Bez toho, že dôjde k odstráneniu úzkych hrdiel po celej dĺžke tohto vodného koridoru, nemožno uvažovať o významnom náraste objemu prepravných výkonov. S dokončením jednotlivých etáp možno síce počítať s nárastom objemu prepravných výkonov v rádovo niekoľkých jednotkách percent, ale až so splavnením celého koridoru možno uvažovať s významnejším nárastom objemu prepravných výkonov.

Významným krokom pre zlepšenie splavnosti Dunaja by bola aj dostavba sústavy vodných diel Gabčíkovo – Nagymaros (ďalej „SVD G-N“). Dostavba SVD G-N je však podmienená dohodou zástupcov SR a Maďarska. Bohužiaľ rokovania o dokončení SVD G-N už niekoľko rokov stagnujú.

3.1.2.3 NAIADES

V rámci podpory vnútrozemskej vodnej dopravy bol Európskou komisiou prijatý Integrovaný akčný program pre vnútrozemskú vodnú dopravu NAIADES na obdobie 2006 – 2013. Program sa zameriava na päť strategických oblastí podporujúcich vnútrozemskú vodnú dopravu: zlepšenie trhových podmienok, zlepšenie infraštruktúry, modernizáciu flotily, rozvoj ľudského kapitálu a posilnenie imidžu vodnej dopravy a inštitucionálneho rámca.

Vzhľadom k tomu, že program vyžaduje aktívnu účasť všetkých členských štátov na politike vnútrozemskej vodnej dopravy, bol na základe uznesenia vlády Slovenskej republiky č. 642 zo 16. septembra 2009 schválený Generálny program implementácie NAIADES v SR navrhnutý MDPT SR. V rámci programu je identifikovaných niekoľko základných oblastí, ktoré majú vplyv na rozhodovanie o koncepcii rozvoja verejných prístavov SR.

² Zdroj: TEN-T Progress Report 2009

Kapitola Infraštruktúra, ktorá rieši plavebné prekážky, hodnotí stav úseku Dunaja SAP – Štúrovo (do ktorého spadajú prístavy Komárno a Štúrovo) takto: „stav vybavenia prístavov vyvážovými prvkami a schodiskami je nevyhovujúci a na niektorých miestach obmedzujúci prevádzku či dokonca ohrozujúci bezpečnosť.“ V rámci úseku Dunaja medzi ústím rieky Moravy a Bratislavou (do ktorého spadá prístav Bratislava) bola identifikovaná dlhodobá neriešená účinná údržba verejných prístavov a ich zariadenia. Na oboch vyššie uvedených úsekoch Dunaja bola tiež identifikovaná nedostatočná úroveň rekreačných a športových prístavov, čo je vážnou prekážkou rozvoja športovej a rekreačnej plavby a turistického ruchu. Ako opatrenia navrhuje MDPT SR opravu a rekonštrukciu prístavných polôh a ich zariadenia v prístavoch Bratislava a Komárno do konca roku 2011. Celkový rozpočet MDPT SR alokovaný na tieto opatrenia je 1,66 mil. EUR, pričom 1,16 mil. EUR je alokovaných na prístav Bratislava a 0,5 mil. EUR na prístav Komárno. Vzhľadom k súčasnej ekonomickej situácii je ale otázkou, či rozpočet v týchto intenciách bude môcť byť dodržaný.

Ďalšie oblasti s dopadom na rozhodovanie o koncepcii rozvoja verejných prístavov sú identifikované v kapitole „Podporné programy“. Konkrétne sa jedná o v dokumente identifikovanú potrebu vybudovania terminálu intermodálnej prepravy v prístave Bratislava – Pálenisko v rámci programového obdobia 2007 – 2013. Jedná sa o terminál schopný realizovať trimodálny preklad („voda-cesta“, „voda-železnica“ a „cesta-železnica“) s priemerným ročným výkonom 105 000 intermodálnych prepravných jednotiek a splňajúci ďalšie podmienky medzinárodnej dohody AGTC a AGC. Podľa programového dokumentu bude terminál financovaný z Operačného programu Doprava, a to konkrétne z prioritnej osi č. 3 „Modernizácia a rozvoj infraštruktúry intermodálnej dopravy“.

Druhá rozvojová oblasť identifikovaná v kapitole „Podporné programy“ diskutuje prestavbu šikmých brehov nachádzajúcich sa na severnom a západnom brehu bazény Pálenisko (cca 500 m) na kolmé hrany, čo by zvýšilo prekladovú kapacitu prístavu Bratislava. V programovom dokumente navrhovaným spôsobom financovania je postupné vytváranie finančných zdrojov z činností VP a.s. resp. formou úveru. Tento predpoklad však nie je reálny. VP a.s. nie je schopná vygenerovať také finančné krytie, ktoré by pokrylo náklady (4,5 mil. EUR v období troch rokov) resp. splátky úveru na tak rozsiahlu investičnú akciu. Navyše forma úveru nie je možná aj z pohľadu platnej legislatívy – prioritný majetok vo vlastníctve VP a.s. nemôže byť predmetom zástavného práva.

3.1.3 Národné koncepcné iniciatívy

3.1.3.1 Operačný program Doprava 2007 – 2013

Operačný program Doprava (ďalej tiež „OPD“) schválený uznesením vlády SR č. 1007 z decembra roku 2006 predstavuje programový dokument Slovenskej republiky pre čerpanie pomoci z fondov Európskej únie (Kohézny fond a Európsky fond regionálneho rozvoja) v sektore dopravy na roky 2007 – 2013. Riadiacim orgánom tohto programu je MDPT SR.

Zámerom OPD a zároveň jeho primárnym cieľom je podpora trvalo udržateľnej mobility prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry a rozvoja verejnej osobnej dopravy. Tento globálny cieľ je podporený štyrmi špecifickými cieľmi, ktoré sa zameriavajú na modernizáciu a rozvoj železničnej infraštruktúry, cestnej infraštruktúry, infraštruktúry intermodálnej prepravy a verejnej osobnej dopravy.

Hoci je rozvoj vodnej dopravy jednou z priorit EÚ a aj na úrovni Vlády SR je rozvoju vodnej dopravy venovaná pozornosť, nie je z OPD zabezpečený žiadny adekvátny zdroj financovania rozvoja vodnej dopravy resp. verejných prístavov. Zdroje OPD by mali tvoriť prioritnú os venovanú vodnej doprave a rozvoju verejných prístavov. Skutočnosť, že v súčasnej dobe nie sú vyčlenené v štátnom rozpočte žiadne finančné prostriedky resp. neexistuje iný zdroj finančných prostriedkov na rozvoj vodnej dopravy, významne blokuje akékoľvek rozvojové aktivity v areáli verejných prístavov a prispieva tak k zachovaniu súčasného stavu.

3.1.3.2 Koncepcia rozvoja vodnej dopravy SR

Koncepcia rozvoja vodnej dopravy SR bola predložená MDPT SR, schválená uznesením vlády SR č. 469 z 21. júna 2000 a ďalej aktualizovaná v januári 2003. Koncepcia rozvoja vodnej dopravy SR stanovuje rozhodujúce zámery a ciele v budovaní vodných ciest na území Slovenskej republiky s cieľom ďalšieho rozvoja vodnej dopravy, vodných ciest a dopravnej a prístavnej politiky.

Rozvojové zámery slovenských verejných prístavov sú obsiahnuté v kapitole „Rozvoj a modernizácia dopravnej infraštruktúry“. Kapitola obsahuje rozvojové zámery pre prístavy Bratislava, Komárno a Štúrovo:

- Rozvojové aktivity identifikované pre prístav Bratislava zahŕňujú redislokáciu prístavných polôh v súlade s územným rozvojom mesta na ľavom brehu Dunaja, začatie výstavby prekladiska a Ro-Ro terminálu v Devínskej Novej Vsi, vytvorenie podmienok pre výstavbu nového PMO mimo

hlavného toku Dunaja a výstavbu Tovarového centra nákladnej dopravy (TCND) v lokalite Pálenisko.

- V rámci prístavu Komárno sa plánuje redislokácia prístavných polôh v dôsledku zabezpečenia splavnosti riek Dunaj a Váh a ďalej výstavba prístavnej hrany a terminálu Komárno – východ v nadväznosti na výstavbu mosta, ktorého výstavba je plánovaná na obdobie 2010 – 2020.
- Pre prístav Štúrovo navrhuje Koncepcia rozvoja vodnej dopravy SR premiestniť súčasné prístavné polohy. Iniciatíva bola podmienená dokončením výstavby mostu Márie – Valérie medzi Štúrovom a Ostrihomom. Hoci je most od roku 2001 v prevádzke, k premiestneniu prístavu doteraz nedošlo a pravdepodobne ani nedôjde.

Hoci lehoty pre splnenie vyššie uvedených úloh vo väčšine prípadoch už vypršali, drvivá väčšina z rozvojových aktivít uvedených v Koncepcii rozvoja vodnej dopravy SR nebola doteraz realizovaná. Vzhľadom k tomu, že posledná aktualizácia Koncepcie rozvoja vodnej dopravy SR prebehla v roku 2003 a rozvoj vodnej dopravy vrátane rozvojových aktivít verejných prístavov od tej doby prešiel radou zmien, sa MDPT SR v rámci Generálneho programu implementácie NAIADES v SR zaviazalo spracovať aktualizáciu koncepcie rozvoja vodných ciest v SR v súlade s európskym programom NAIADES. Termín aktualizácie bol stanovený do konca roku 2011.

3.1.3.3 Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020

Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 bola predložená MDPT SR a schválená vládou SR 3. marca 2010. Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 obsahuje analýzu doterajšieho vývoja dopravnej politiky SR a EÚ, prognózu ďalšieho vývoja a výzvy, ktoré ovplyvňujú dosiahnutie stanovených cieľov v oblasti dopravy.

Víziou je do roku 2020 zabezpečiť kvalitnú, dostupnú a integrovanú dopravnú infraštruktúru, konkurencieschopné dopravné služby, užívateľsky prijateľnú a ekologicky a energeticky efektívnu, bezpečnú dopravu. Pre každú z vyššie uvedených strategických oblastí sú definované konkrétne ciele a priority pre jednotlivé druhy dopravy.

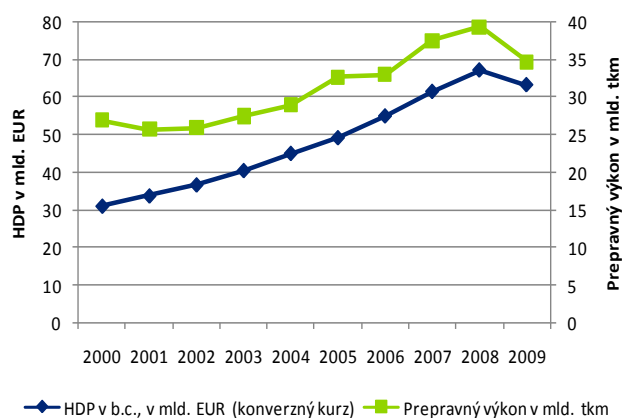
Z hľadiska faktorov, ktoré sú relevantné pre rozhodovanie o koncepcii rozvoja verejných prístavov identifikuje Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 niekoľko priorít v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy a intermodálnej prepravy. V rámci intermodálnej prepravy je kladený dôraz na vybudovanie základnej siete terminálov intermodálnej prepravy (Bratislava, Leopoldov, Košice, Žilina, Budča a Dobrá) a založenie národného operátora pre ich prevádzku. Priority v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy sa vzťahujú na implementáciu cieľov definovaných v schválenom programe NAIADES SR, vytvorenie podmienok pre modernizáciu existujúcich vodných ciest na riekach Dunaj a Váh, dobudovanie a modernizáciu verejných prístavov v Bratislave a Komárne a využívanie riečnych informačných systémov.

3.2 Trendy v oblasti osobnej a nákladnej lodnej dopravy

3.2.1 Makroekonomický vývoj SR

Slovenská republika zaznamenala vďaka úspešnému integračnému procesu do európskych štruktúr a mnohým domácim hospodárskym reformám za posledných päť rokov obdobie významného ekonomického rastu. Tento rast bol začiatkom roku 2009 podobne ako u ostatných európskych, ale aj svetových ekonomík podstatne utlmený vplyvom globálnej hospodárskej krízy, ktorá ovplyvňuje logicky i vývoj v sektore dopravy, a tým aj vývoj vodnej dopravy. Korelácia prepravného výkonu s rastom HDP je ilustratívne uvedená v Graf 1. Z uvedeného grafu je jasne viditeľná úzka korelácia vývoja HDP s vývojom prepravných výkonov. Z grafu tak možno urobiť záver o úzkej korelácii HDP a prepravných výkonov i do budúceho obdobia.

Graf 1: Vývoj HDP v mld. EUR a vývoj prepravného výkonu v mld. tkm

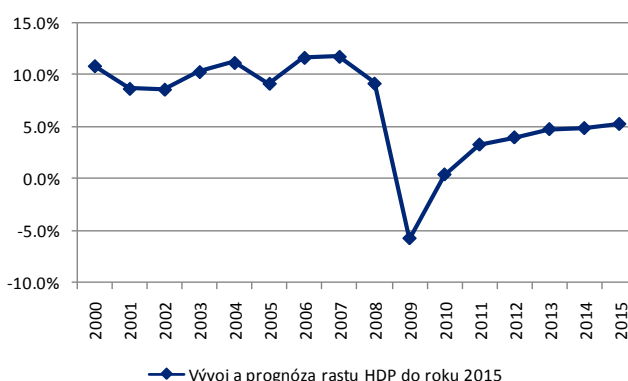


Zdroj: Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 (MDPT SR), Slovstat

Priemerný medziročný rast HDP Slovenska v období 2004 – 2008 predstavoval 10,6%, čo podstatne prevyšovalo priemerný rast EÚ 27 v rovnakom období (2,1%). Vzhľadom ku komplikovanému vývoju globálnej ekonomiky a jeho podstatného vplyvu na ekonomiku Slovenska, došlo v roku 2009 k negatívnemu rastu HDP SR na úrovni - 5,8% (viď Graf 2), čo je porovnateľné so zemami EÚ 27, ktorých priemerný negatívny rast HDP dosahoval - 4,2%.

Prelom do pozitívneho rastu HDP sa pre SR predpokladá v priebehu roka 2010 (MF SR predpokladá pre toto obdobie rast HDP 2,8%). Hlavnými príčinami sú zlepšené očakávania o vývoji vonkajšieho prostredia, zlepšovanie indikátorov ekonomického sentimentu aj pozitívne vplyvy výstavby diaľnic. Na základe viacerých zdrojov³ bude pre obdobie po roku 2010 charakteristická postupná revitalizácia ekonomických procesov, čo sa pre obdobie 2010 – 2015 prejaví v priemernom medziročnom raste HDP v rozmedzí 3% až 5%. Zo záveru učeného vyššie je možné z rastu HDP usudzovať vplyv na proporcionálny rast prepravných výkonov, t.j. o 3 až 5% do roku 2015.

Graf 2: Vývoj a prognóza HDP

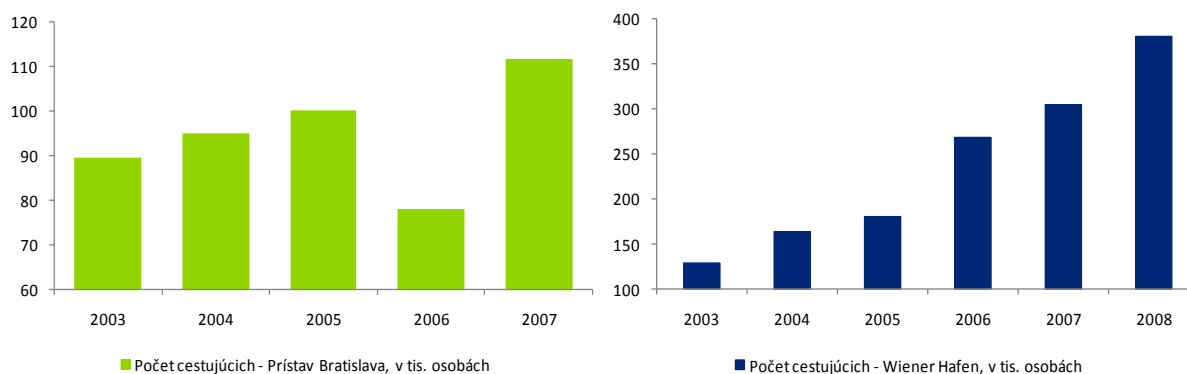


Zdroj: Ekonomický ústav Slovenskej akadémie vied (Prognóza vývoja ekonomiky SR na roky 2009 – 2015), Slovstat

3.2.2 Trendy v oblasti osobnej lodnej dopravy

Hoci osobná lodná doprava predstavuje z hľadiska celkových tržieb verejných prístavov na Slovensku relatívne zanedbateľnú časť (cca 5%), možno v tomto sektore za posledných päť rokov sledovať významný trend rastu, ktorý je viditeľný aj u porovnateľne postavených prístavov v zahraničí – napr. Viedeň. Tento trend bude v horizonte desiatich rokov naďalej podporený priamym spojením vodnou cestou s Parížom, Štrasburgom, Štutgartom a inými mestami na trase koridoru TEN-T.

Graf 3: Počet cestujúcich v osobných prístavoch Bratislava a Viedeň v tis. osobách



Zdroj: SPaP a.s., Viedenský prístav

Najväčším osobným prístavom je prístav Bratislava, ktorý rozhodujúcou mierou ovplyvňuje výkony osobnej lodnej dopravy. V porovnaní s ním je podiel ostatných dvoch osobných prístavov (Komárno, Štúrovo) na výbere úhrad za používanie verejných prístavov zanedbateľný. Využívanie osobnej lodnej dopravy je na Slovensku spojené primárne s turistickým ruchom, a to najmä vzhľadom k priaznivému postaveniu prístavov v blízkosti historických centier miest.

Práve priaznivé postavenie osobných prístavov v historických centrách miest vytvára predpoklady pre ich ďalší rozvoj. Tento rozvoj možno vidieť najmä v okolitých krajinách, kde dochádza k celej rade revitalizačných projektov. Príkladom Slovensku môžu byť napríklad oblasti pozdĺž riek v Düsseldorfe a Viedni, ale aj rada ďalších dôležitých európskych prístavov, ktoré vďaka revitalizácii premenili oblasť zanedbávaných prístavov na reprezentatívne a vyhľadávané mestské časti podporujúce výletnú a rekreačnú lodnú dopravu.

³ Zdroj: Eurostat, MF SR, NBS, Ekonomický ústav Slovenskej akadémie vied (Prognóza vývoja ekonomiky SR na roky 2009 – 2015)

3.2.3 Trendy v oblasti nákladnej lodnej dopravy

3.2.3.1 Vývoj nákladnej lodnej dopravy v EÚ

Nákladná lodná doprava zohráva významnú úlohu v transporte tovarov v Európe. Viac ako 37 000 km vodných ciest spája stovky miest a priemyselných regiónov. V porovnaní s ostatnými druhmi dopravy sa vodná doprava vyznačuje nízkym vplyvom na životné prostredie. Ponúka ekologicky prijateľnú alternatívu z hľadiska spotreby energie, hluku a emisií plynov. Prispieva tiež k odľahčeniu z preťaženej cestnej siete v husto osídlených regiónoch. Na druhú stranu je nutné konštatovať, že pokiaľ ide o objem prepraveného tovaru je v súčasnej dobe ďaleko za cestnou a železničnou dopravou.

Nasledujúca tabuľka zobrazuje výkon nákladnej dopravy v krajinách EÚ 27 a priemerné tempo rastu výkonu v tonokilometroch v období 2002 až 2008, v členení podľa typu dopravy.

Tabuľka 1: Výkon nákladnej dopravy v mld. tkm a priemerné ročné tempo rastu/poklesu výkonu v tkm

EÚ 27	2002	Δ	2003	Δ	2004	Δ	2005	Δ	2006	Δ	2007	Δ	2008
Cestná doprava	1 606	1,2%	1 625	7,5%	1 747	3,0%	1 800	3,1%	1 855	3,9%	1 927	-2,3%	1 883
Železničná doprava	384	2,1%	392	6,1%	416	-0,5%	414	6,4%	440	2,6%	452	-2,1%	443
Vnútrozemská vodná doprava	132	-6,1%	124	10,5%	137	1,5%	139	0,0%	139	1,7%	141	2,5%	145
Spolu	2 122	0,9%	2 141	7,4%	2 300	2,3%	2 353	3,5%	2 434	3,5%	2 520	-2,0%	2 471

Zdroj: European Commission

Celková nákladná doprava rástla v období 2002 – 2008 v priemere 2,6% ročne. Ak porovnáme tempo rastu s rastom HDP v EÚ 27, ktorý v rovnakom období dosahuje priemernú ročnú zmenu 3,9%, je rast výkonov nákladnej dopravy pomalší. Vo veľkej miere je tento rozdiel spôsobený výrazným poklesom vo výkone nákladnej dopravy v poslednom sledovanom roku 2008 (- 2,3%).

V roku 2008 dosiahla nákladná lodná doprava výkon 145 mld. tkm a tvorila tak 6% podiel na celkovom výkone nákladnej dopravy. Postavenie nákladnej lodnej dopravy voči celkovým dopravným výkonom je tak minoritné. Nákladná lodná doprava v porovnaní s celkovou nákladnou dopravou rástla v danom období pomalšie, priemerne ročne o 1,7%.

Vývoj nákladnej dopravy ovplyvňujú významnou mierou najmä trendy v oblasti skladovania materiálov a tovarov, napr. Just in time (ďalej tiež „JIT“). Cieľom JIT je, aby sa premiestnenie produktov a materiálov realizovalo v náležitom čase a v požadovanej kvalite, a teda aby náklady na skladovanie boli čo najnižšie. Časová senzitivnosť prepravy produktov tak nepriaznivo vplyva na vývoj nákladnej lodnej dopravy, keďže transport po vodnom kanáli trvá dlhšie ako po železničnej trati, alebo po cestnej sieti a je ovplyvňovaný ročnou sezónnosťou (premenlivý vodostav, povodne, ľadochod atď.).

Európska komisia si kladie za cieľ podporiť a posilniť konkurencieschopnú pozíciu vnútrozemskej nákladnej lodnej dopravy v dopravnom systéme a uľahčiť jej integráciu do intermodálneho logistického reťazca. Táto podpora je v súlade s koncepčnými materiálmi, ktoré boli prijaté na úrovni EÚ ako napr. Lisabonská stratégia, Göteborgská stratégia, Dopravná politika EÚ do roku 2010, TEN-T program a akčný program NAIADES.

Budúci vývoj v nákladnej doprave v rámci EÚ 27 predikuje v dokumente „European Energy And Transport: Trends to 2030 – Update 2007“ Generálne riaditeľstvo pre energetiku a dopravu Európskej komisie. Tento dokument prognózuje vývoj dopravy a energetiky do roku 2030 a vychádza z oficiálnych štatistík Eurostatu a tiež z publikácie „EU Energy and Transport in Figures“, ktorú takisto vydáva Generálne riaditeľstvo pre energetiku a dopravu, a z informácií poskytnutých členskými štátmi EÚ.

Tabuľka 2: Priemerné prognózované ročné tempo rastu výkonu nákladnej dopravy v tkm v %, v členení podľa typu dopravy

EÚ 27	Priemerné ročné tempo rastu výkonu v tkm v %		
	'00 - '10	'10 - '20	'20 - '30
Cestná doprava	3,6%	2,0%	1,2%
Železničná doprava	0,8%	1,7%	1,0%
Vnútrozemská vodná doprava	1,8%	1,2%	0,7%
Spolu	2,9%	1,8%	1,1%

Zdroj: European energy and Transport: Trends to 2030 – Update 2007

Podľa predikcie sa očakáva nárast nákladnej dopravy v EÚ. V priemere rástol výkon celkovej nákladnej dopravy do roku 2010 o 2,9% ročne. V nasledujúcich obdobiach sa očakáva priemerný ročný rast 1,8% v rokoch 2010 – 2020 resp. 1,1% v rokoch 2020 – 2030. Najrýchlejší rast je prognózovaný do roku 2020 v cestnej doprave, a to priemerne 2% ročne.

Vo vnútrozemskej nákladnej lodnej doprave sa predpokladá konzervatívny vývoj, pomalší ako v cestnej a železničnej doprave. Najrýchlejší rast dosiahla nákladná lodná doprava do roku 2010, a to priemerne 1,8% ročne. Predpokladá sa, že sa tento vývoj v budúcnosti spomalí – do roku 2020 na priemerne 1,2% ročne a po roku 2020 iba na priemerne 0,7% ročne.

Napriek tomu, že jednotlivé druhy nákladnej dopravy nezobrazujú rovnaký priebeh vývoja prepravných výkonov, očakáva sa znižovanie rozdielu medzi ich priemerným ročným tempom rastu. Priaznivo na vývoj vnútrozemskej nákladnej lodnej dopravy bude vplývať propagácia tohto druhu dopravy zo strany EÚ, najmä z dôvodu nízkeho ekologického dopadu a rozvoja intermodálnych kapacít, no na druhej strane sa ako negatívum nachádza nízka prepravná rýchlosť a zásadné nedostatky v infraštruktúre a v splavnosti vodných koridorov, ktoré obmedzujú využiteľnosť lodnej nákladnej dopravy v JIT logistických reťazcoch.

3.2.3.2 Vývoj nákladnej lodnej dopravy v SR

Slovenský prepravný trh je významne ovplyvnený geografickou polohou Slovenska a tá je atraktívna pre rozvoj dopravy medzi štátmi EÚ a tiež medzi EÚ, Ukrajinou a Ruskom.

Vnútrozemska plavba v Slovenskej republike sa prevádzkuje najmä na vodnom toku rieky Dunaj. Táto vodná cesta, podľa dohody AGN označovaná ako E-80, je súčasťou paneurópskeho dopravného koridoru VII (Dunaj – Mohan – Rýn) a prioritného projektu TEN-T č. 18. Diskutovaná vodná cesta umožňuje napojenie na prístavy v Severnom a Čiernom mori a napojenie na sieť západoeurópskych vodných ciest. Dĺžka splavných vodných tokov tvorí na Slovensku 172 km.

Nasledujúca tabuľka zobrazuje výkon celkovej nákladnej dopravy v SR a priemerné tempo rastu výkonu nákladnej dopravy v tonokilometroch v období 2002 až 2008, v členení podľa typu dopravy.

Tabuľka 3: Výkon nákladnej dopravy v mil. tkm a priemerné ročné tempo rastu/poklesu výkonu v tkm

Slovensko	2002	Δ	2003	Δ	2004	Δ	2005	Δ	2006	Δ	2007	Δ	2008
Cestná doprava	14 929	12,9%	16 859	9,8%	18 517	21,8%	22 550	-1,9%	22 114	22,3%	27 050	7,6%	29 094
Železničná doprava	10 383	-2,6%	10 113	-4,1%	9 702	-2,5%	9 463	5,5%	9 988	-3,4%	9 647	-3,6%	9 299
Vnútrozemska vodná doprava	594	-17,8%	488	47,7%	721	-5,7%	680	37,6%	936	-9,9%	843	16,1%	979
Spolu	25 906	6,0%	27 460	5,4%	28 940	13,0%	32 693	1,1%	33 038	13,6%	37 540	4,9%	39 372

Zdroj: Slovstat

Celková nákladná doprava rástla v období 2002 – 2008 v priemere 7,3% ročne. Ak porovnáme toto tempo rastu s rastom HDP na Slovensku, ktorý v rovnakom období dosahuje priemernú ročnú zmenu 10,6%, je rast výkonov celkovej nákladnej dopravy pomalší.

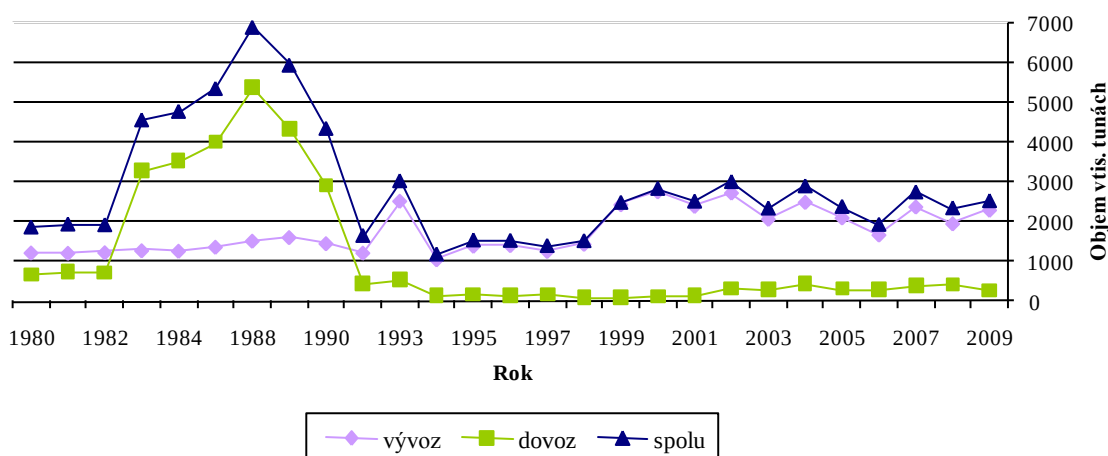
Postavenie nákladnej lodnej dopravy sa vyznačuje ako minoritné. V roku 2008 dosiahla nákladná lodná doprava výkon 979 mil. tkm a tvorila tak 2,5% podiel na celkovom výkone nákladnej dopravy. Nákladná lodná doprava v porovnaní s celkovou nákladnou dopravou rástla rýchlejšie, priemerne ročne o 11,3%.

Štatistika ohľadne rastu výkonu nákladnej lodnej dopravy na Slovensku nie je však z hľadiska rozvoja verejných prístavov primárnym indikátorom budúceho rastu materiálových tokov vo verejných prístavoch. Dôvodom je skutočnosť, že táto štatistika zachytáva aj tranzitnú vodnú dopravu na území Slovenskej republiky, ktorá nemá na prekládku realizovanú verejnými prístavmi žiaden vplyv. Pri porovnaní výkonov nákladnej vodnej dopravy na Slovensku (Tabuľka 3) a výkonov prístavov Bratislava a Komárno (Graf 4) je zrejмый významný rozdiel v medziročnom raste – napr. v roku 2005, vzrástla celková nákladná lodná doprava takmer o 40% na rozdiel od prekládkových výkonov verejných prístavov, ktoré v rovnakom období zaznamenali pokles o necelých 20%. Z hľadiska koncepcie rozvoja verejných prístavov na Slovensku je preto vhodné analyzovať primárne priemerný medziročný nárast prekládkových výkonov verejných prístavov.

3.2.3.3 Vývoj prístavov Bratislava a Komárno

Najvýznamnejšie prístavy z hľadiska prekládky sú prístavy v Bratislave a v Komárne. V Graf 4 môžeme vidieť priebeh vývoja prekládkových výkonov týchto prístavov podľa vyvezeného a dovezeného objemu. V období 2000 – 2009 bol medziročný rast výkonov verejných prístavov Bratislava a Komárno 2,25%.

Graf 4: Materiálové toky v prístavoch Bratislava a Komárno 1980 – 2009



Zdroj: Dunajská komisia, ŠPS

Export v prístave Bratislava tvorí 93%. To signalizuje silný proexportný charakter prístavu. Prístav v Komárne je, rovnako ako bratislavský prístav, viac zameraný na export. Export prístavu v Komárne však tvorí len 56%. Vzhľadom k proexportnému charakteru oboch verejných prístavov možno predpokladať, že ich budúci rast bude do istej miery spätý s ekonomickou situáciou na Slovensku, t.j. rastom HDP. Napokon budúci rast materiálových tokov vo verejných prístavoch bude primárne závisieť na využití proaktívneho marketingu a PR aktivít, najmä v rámci rozšírenia služieb súvisiacich s prekladom hlavných komodít, resp. podporných služieb ako sú napr. rádionavigačné služby, likvidácia odpadov, remorkovanie plavidiel, služby dispečingu, zaistenie ubytovania a sociálneho zázemia pre posádky a pod.

K najvýznamnejším typom vyvázaných a dovážaných komodít patria:

- Bratislava – vývoz: ropné výrobky, rudy a kovový šrot, kovové výrobky;
- Bratislava – dovoz: potraviny a krmivá pre zvieratá, rudy a kovový šrot, kovové výrobky;
- Komárno – vývoz: poľnohospodárske výrobky a živé zvieratá, pevné nerastné palivá, kovové výrobky;
- Komárno – dovoz: potraviny a krmivá pre zvieratá, ropné výrobky, rudy a kovový šrot.

Dôležitým predpokladom ďalšieho rozvoja verejných prístavov je ich súčasné vyťaženie. Vzhľadom k tomu, že percentuálnu vyťaženosť prístavu Bratislava je veľmi ťažké stanoviť (vyťaženosť infraštruktúry a superštruktúry je obchodným tajomstvom spoločností, ktoré v prístavoch poskytujú prístavné a logistické služby), bolo súčasné percentuálne vyťaženie prístavu Bratislava stanovené na základe expertného odhadu.

Prvým vstupom pre stanovenie percentuálneho vyťaženia prístavu Bratislava je porovnanie historických úrovní materiálových tokov. Cieľom je zistiť historicky najvyššiu úroveň prepravovaných objemov a porovnať ju so súčasným stavom. Pri historickom porovnaní materiálových tokov (viď Graf 4) je zrejmé, že k najvyšším prepravovaným objemom dochádzalo tesne pred pádom bývalého východného bloku, a to na úrovni cca 7 mil. ton za rok. Za predpokladu, že aj na vrchole prepravných výkonov v roku 1988 nedochádzalo k 100% vyťaženiu disponibilnej infraštruktúry, predstavujú súčasné prepravované objemy menej než 35% historicky najvyššej kapacity prístavov.

Druhým vstupom pre približné stanovenie percentuálnej vyťaženia prístavu Bratislava je jeho porovnanie s prístavom, ktorý má podobné parametre. Pre tento účel bol zvolený prístav Regensburg, ktorý priemerne odbaví 2,3 mil. ton ročne pri celkovej kapacite presahujúcej 8 mil. ton⁴. Jeho vyťaženosť je tak necelých 30%. Prístav Regensburg je na rozdiel od prístavu Bratislava vybavený modernými, neustále modernizovanými technológiami s jasne definovanou stratégiou a aktívnymi marketingovými aktivitami. Z tohto porovnania sa dá nepriamo usudzovať nižšia vyťaženosť prístavu Bratislava oproti prístavu Regensburg. Na základe vyššie uvedenej analýzy je odhadovaná vyťaženosť prístavu Bratislava menšia než 20%.

Pri celkovej odhadovanej maximálnej kapacite prístavu Komárno 4,7 mil. ton⁵ tovaru a priemernom ročnom výkone prístavu 425,5 tis. ton je vyťaženosť prístavu necelých 10%⁶.

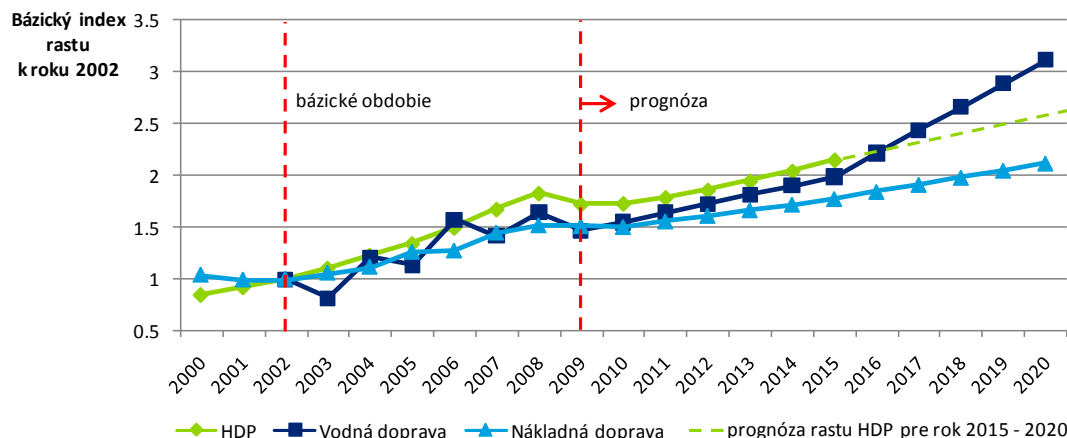
⁴ Zdroj: rozhovor so zástupcom prístavu Regensburg

⁵ Zdroj: Štúdia "Generel prístavu Komárno" spracovaná Dopravoprojektom Bratislava v marci 1984

3.2.3.4 Prognóza nákladnej lodnej dopravy

Trendy a prognózu vývoja nákladnej dopravy uvádza niekoľko oficiálnych zdrojov. Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 predpokladá vývoj celkovej nákladnej dopravy a nákladnej lodnej dopravy, ktorý je zobrazený na nasledujúcom grafe a tabuľke.

Graf 5: Prognóza výkonu celkovej nákladnej dopravy, nákladnej lodnej dopravy a odhad HDP



Zdroj: Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020, Slovstat, Ekonomický ústav Slovenskej akadémie vied (Prognóza vývoja ekonomiky SR na roky 2009 – 2015)

Tabuľka 4: Priemerná ročná zmena v prepravovanom výkone (tkm) v %

Priemerná ročná zmena v prepravovanom výkone (tkm) v %	prognóza v období 2010 - 2015	prognóza v období 2015 - 2020
Železničná nákladná doprava	0,8%	4,0%
Cestná nákladná doprava	4,3%	3,6%
Nákladná lodná doprava	5,6%	11,3%
Nákladná doprava celkom	3,6%	3,9%
Rast HDP v SR	3,8%	3,8%

Zdroj: Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020

Pre porovnanie je zobrazená prognóza HDP pre Slovensko až do roku 2020. Výkon nákladnej lodnej dopravy v mil. tkm vykazoval počas sledovaného obdobia 2002 – 2009 oscilačný priebeh. Avšak trend rastu vo výkone nákladnej lodnej dopravy v tomto období koreluje s vývojom HDP, a to až do roku 2015. V nasledujúcich rokoch sa podľa Stratégie rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 predpokladá výraznejší rast vo výkonoch nákladnej lodnej dopravy, ktorý už s prognózou HDP nekoreluje, naopak, výrazne ju predbieha. Pre porovnanie, rast nákladnej lodnej dopravy v EÚ 27 je podľa odhadov Generálneho riaditeľstva pre energetiku a dopravu Európskej komisie (pozri Tabuľka 2) omnoho konzervatívnejší. Ak konfrontujeme odhadované výkony v nákladnej lodnej doprave v SR s odhadovanými výkonmi v nákladnej doprave SR zistíme, že nákladná doprava takmer zhodne kopíruje priebeh HDP. Aj tento poznatok nás napokon vedie k úvahe, že predpoklad rastu nákladnej lodnej dopravy do budúcnosti je z pohľadu Stratégie rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 značne optimistický.

Prognóza pre nákladnú lodnú dopravu podľa ročenky Datamonitoru Slovakia Logistics Outlook 2008 predstavuje ročný nárast 2,34% do roku 2012. V období 2012 – 2016 možno predpovedať ročný nárast 3% až 5% vzhľadom na priebežné dobudovanie dolného toku vodnej cesty Rýn – Mohan – Dunaj od prístavu Constanta po prístav Viedeň. Významnejší rast sa predpokladá až po ukončení celého projektu TEN-T, ktorý je naplánovaný na rok 2016. Ukončenie projektu predpokladá zvýšenie kapacity tejto vodnej cesty o 30% aj zvýšenie pomeru nákladnej lodnej dopravy oproti ostatným druhom nákladnej dopravy. V tejto súvislosti je však nutné podotknúť, že naplnenie cieľového kapacitného potenciálu vodnej cesty Rýn – Mohan – Dunaj nebude mať skokový charakter, ale rast bude prebiehať priebežne, a to v dlhodobom horizonte (rádovo desiatky rokov).

⁶ Od doby spracovania štúdie došlo k zmenám infraštruktúry a superštruktúry. Za predpokladu, že do infraštruktúry a superštruktúry sa programovo neinvestovalo, je maximálna kapacita prístavu nižšia, preto aj percentuálne vyťaženie prístavu Komárno bude vyššie. Pôjde však rádovo o jednotky percent.

3.3 Organizačné predpoklady

Obsahom kapitoly je popis spoločnosti VP a.s. a orgánov, ktoré regulujú a dohliadajú nad vodnou dopravou.

3.3.1 Popis spoločnosti VP a.s.

Spoločnosť Verejné prístavy, a.s. bola založená 21.1.2008 na základe zákona č. 500/2007 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 338/2007 Z. z. o vnútrozemskej plavbe. Zakladateľom spoločnosti je štát, ktorý má v spoločnosti 100% majetkovú účasť a v mene ktorého jedná MDPT SR.

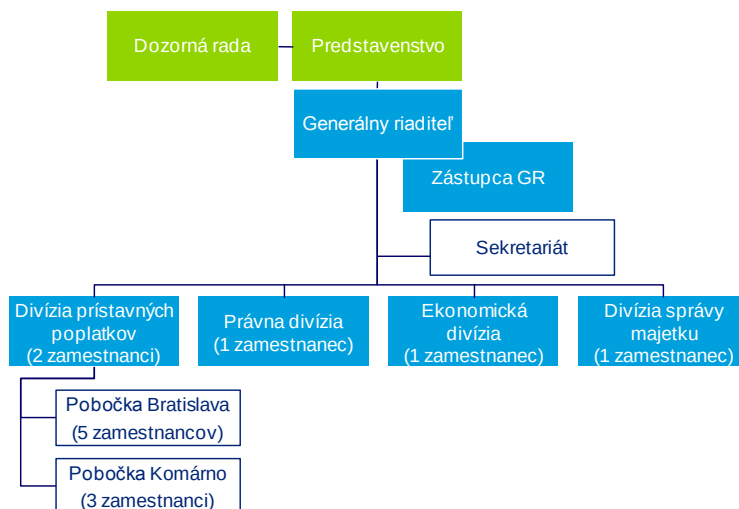
Zákon definuje nasledujúce úlohy, ktoré by VP a.s. ako správca verejných prístavov v SR mala plniť:

- prípravy a realizácie výstavby verejných prístavov spolu so spracovaním krátkodobých a dlhodobých koncepcií ich rozvoja;
- zabezpečenia prevádzky, evidencie, údržby a opravy objektov a zariadení v územných obvodoch verejných prístavov;
- prenajímania pozemkov v územných obvodoch verejných prístavov a ďalších činností, ktoré bezprostredne súvisia s nakladaním majetku v územných obvodoch verejných prístavov;
- vyberania úhrad za používanie verejných prístavov;
- vytvárania podmienok na rozvoj kombinovanej dopravy vrátane manipulácie s nákladovými jednotkami kombinovanej dopravy.

Hoci zákon definuje úlohy, ktoré by VP a.s. ako správca verejných prístavov v SR mali plniť, súčasné rozdelenie vlastníckych vzťahov medzi spoločnosťami VP a.s., ktorá je vlastníkom pozemkov a ostatnými subjektmi, ktoré vlastní infraštruktúru a superštruktúru existujúcich prístavov v správe VP a.s. (Bratislava, Komárno a Štúrovo), neumožňuje zákonom stanovené úlohy v súčasnej dobe plniť. Vlastníctvo dopravnej infraštruktúry (cestnej a železničnej – napr. cesty, koľaje, trakčné vedenie, oznamovacia a zabezpečovacia technika), vodno-energetickej infraštruktúry (napr. zariadenia na zásobovanie vodou, plynom, elektrickou energiou) a informačnej infraštruktúry (napr. spoje a médiá – telefón, TV, rozhlas) súkromnými subjektmi je v rozpore s charakterom verejného prístupu k prístavom a do značnej miery obmedzuje samotný rozvoj verejných prístavov.

VP a.s. má zo zákona vytvorené hlavné orgány, ktorými sú valné zhromaždenie, predstavenstvo a dozorná rada. Spoločnosť zamestnáva v súčasnej dobe 16 zamestnancov, ktorí fungujú v rámci nižšie uvedenej organizačnej štruktúry:

Obrázok 1: Organizačná štruktúra VP a.s.



Zdroj: Verejné prístavy, a.s.

Z hľadiska organizačného zabezpečenia VP a.s. nebude pre realizáciu tejto koncepcie disponovať adekvátnou personálnou kapacitou, a to ako z hľadiska počtu zamestnancov tak aj kvalifikačnej štruktúry. Tento personálny deficit je jednou z oblastí, ktorá bude musieť byť v rámci rozvoja verejných prístavov riešená buď personálnym posilnením alebo externým poradcom, ktorý bude pri riadení rozvojových aktivít prístavov asistovať. Z pohľadu riadenia VP a.s. potom bude nutné dopracovať resp. aktualizovať všetku potrebnú dokumentáciu ako je zakladateľská listina, štatút, prípadné koncesie a organizačný a prístavný poriadok. Štandardizácia by sa mala týkať i šablón nových zmlúv.

V nadväznosti na rozvoj verejných prístavov a predpokladaného rozšírenia portfólia služieb, ktoré budú v rámci verejných prístavov ponúkané, bude nevyhnutné optimalizovať existujúcu organizačnú štruktúru VP a.s. a to vrátane definície riadiacich orgánov spoločnosti a jej právomocí a zodpovedností.

3.3.2 Regulácia a dohľad nad vodnou dopravou

V rámci regulácie a dohľadu zohrávajú okrem VP a.s. úlohu aj ďalšie inštitúcie, ktoré tvoria regulačný rámec pre ich existenciu a pôsobenie. Jedná sa konkrétne o MDPT SR, Štátnu plavebnú správu (ďalej len „ŠPS“) a Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej len „MŽP SR“).

MDPT SR je hlavným akcionárom VP a.s., do ktorého kompetencie spadá vodná doprava na základe zákona č. 575/2001 Z.z. v znení neskorších predpisov. MDPT SR zabezpečuje na medzinárodnej úrovni spoluprácu v oblasti vodnej dopravy a spolupracuje s ostatnými orgánmi štátnej správy pri príprave a uplatňovaní dopravnej politiky.

Orgánom štátneho odborného dozoru vo vnútrozemskej plavbe je Štátna plavebná správa, ktorá je národnou autoritou v oblasti plavebnej bezpečnosti. ŠPS v súlade so zákonom 338/2000 Z. z. vykonáva štátny odborný dozor nad správou a údržbou vodných ciest a prístavov, prevádzkou plavidiel na vodných cestách a v prístavoch, odbornou spôsobilosťou členov posádok plavidiel a obsluhy plavebných komôr, spôsobilosťou plavidiel s výnimkou ťažobných zariadení podľa osobitného predpisu.

Vodná doprava sa tiež nepriamo dotýka Ministerstva životného prostredia SR, ktoré je ústredným orgánom štátnej správy pre tvorbu a ochranu životného prostredia vrátane vodného hospodárstva a správu vodných tokov.

Verejné prístavy budú ďalej ovplyvnené novo schválenou Agentúrou rozvoja vodnej dopravy, ktorá sa primárne bude zameriavať na zabezpečenie, prípravu a realizáciu výstavby a modernizácie sledovaných vodných ciest, výhľadovo sledovaných vodných ciest, ich súčastí a ďalších stavieb potrebných na prevádzku na vodných cestách, na zabezpečenie podkladov na stanovenie koncepcií v oblasti vodných ciest a ich súčastí a koordináciu opráv vrátane rekonštrukcie a modernizácie súčastí vodných ciest.

3.4 Ekonomické predpoklady

Vzhľadom k tomu, že zabezpečenie dostačujúcich finančných zdrojov je zásadným predpokladom vstupujúcim do rozhodovacieho procesu o budúcej koncepcii rozvoja verejných prístavov, je táto kapitola zameraná na možnosti financovania rozvojových aktivít verejných prístavov prostredníctvom interných a externých zdrojov. Pre ucelený prehľad sú uvedené všetky možnosti financovania aj napriek tomu, že niektoré alternatívy nie sú vzhľadom k súčasnej situácii verejných prístavov možné. U každej alternatívy je uvedený stručný popis spolu s komentárom ohľadne jej využiteľnosti pre rozvoj verejných prístavov.

- **Financovanie z vlastných zdrojov VP a.s.** Alternatíva predpokladá financovanie ďalšieho rozvoja verejných prístavov z vlastných zdrojov VP a.s., ktoré sú akumulované z príjmov z prevádzkovej činnosti. Cudzie zdroje a iné dodatočné finančné prostriedky od akcionára (MDPT SR) alebo iného investora nie sú využité. Vzhľadom k vysokým investičným nákladom spojených s rozvojom verejných prístavov a súčasne obmedzeným príjmom verejných prístavov je hlavnou prekážkou tejto alternatívy čas potrebný na akumuláciu dostatočných investičných zdrojov. Táto alternatíva financovania nie je pre ďalší rozvoj verejných prístavov realistická.
- **Kombinované financovanie z úveru a vlastných zdrojov VP a.s.** Pri tejto alternatíve sa predpokladá, že verejné prístavy využijú na financovanie investičného rozvoja nielen vlastné prostriedky VP a.s., akumulované z príjmov z prevádzkových činností, ale aj komerčný bankový úver. Tato alternatíva nie je pri súčasnej legislatívnej úprave možná. Nad rámec časového obmedzenia uvedeného v predchádzajúcom bode nie je v súčasnej dobe možné financovať rozvojové aktivity verejných prístavov formou komerčného bankového úveru. Dôvodom je existujúca legislatíva, ktorá zaraďuje pozemky správcu verejných prístavov – spoločnosti VP a.s. do kategórie prioritného investičného majetku, ktorý nemôže byť predmetom záložného práva.
- **Financovanie zo zdrojov EÚ a EIB.** Alternatíva financovania zo zdrojov EÚ a EIB predpokladá využitie fondov EÚ, resp. úver EIB na rozvoj dopravnej infraštruktúry. V podmienkach SR pripadá do úvahy Operačný program Doprava. Ten však v súčasnosti neobsahuje prioritnú os ani opatrenie, ktoré by sa venovalo rozvoju verejných prístavov. Financovanie rozvojových aktivít prostredníctvom OPD by bolo možné iba po revízii operačného programu, ktorá by ako jedno z opatrení definovala rozvojové aktivity verejných prístavov. Finančné prostriedky OPD sa však z dlhodobého hľadiska javia ako jeden z najvhodnejších zdrojov financovania rozvoja verejných prístavov.

Európska investičná banka ponúka úver na rozvoj dopravnej infraštruktúry so splatnosťou 15 – 20 rokov a s možnosťou odkladu splátky na 3 až 5 rokov. Tento úver sa poskytuje do výšky 50%

celkovej investície. Na to, aby bol poskytnutý úver pre rozvoj dopravnej infraštruktúry, je potrebná štátna garancia alebo garancia komerčnej banky či syndikátu komerčných bánk. Ručiteľom tohto úveru by mohol byť štát prostredníctvom Slovenskej záručnej a rozvojovej banky, a.s. Táto alternatíva nie je však pre financovanie investičných akcií verejných prístavov realistická vzhľadom k obmedzeným existujúcim i predpokladaným budúcim príjmom verejných prístavov.

- **Spoločný podnik.** Alternatíva spoločného podniku si vyžaduje pripraviť založenie samostatného právneho subjektu, a to po stránke právnej, organizačnej, finančnej aj technickej. Zdrojom financovania by boli prostriedky vložené do verejných prístavov zo strany strategického partnera, ktorý by vedel zabezpečiť jednak dostatok finančných prostriedkov, a ktorý by ďalej priniesol potrebný know – how na naplnenie rozvojových cieľov v prijateľnom časovom horizonte. Vzhľadom k existujúcim obmedzeniam limitujúcim ostatné formy financovania je možné považovať spoločný podnik za jednu z realistických alternatív financovania rozvojových aktivít verejných prístavov.
- **Vstup investora.** Vstup investora je oproti spoločnému podniku limitovaný iba na vloženie finančných prostriedkov a to maximálne v takej výške, ktorá neprekročí 33% majetkovej hodnoty infraštruktúry a superštruktúry verejných prístavov⁷. Táto alternatíva sa však nejaví z dôvodu diskutabilného finančného prospechu pre investora ako pravdepodobná.
- **PPP.** Verejno-súkromné partnerstvo predstavuje formu spolupráce medzi verejným a súkromným sektorom s cieľom poskytovať verejné služby prostredníctvom infraštruktúry, ktorej výstavbu a/alebo rekonštrukciu a/alebo prevádzku a údržbu financuje súkromný partner. Vzhľadom k existujúcim obmedzeniam limitujúcim ostatné formy financovania i navrhovanej novele zákona 338/2000 Z.z. v súvislosti s možnosťou užívania prioritného investičného majetku na základe koncesnej zmluvy na realizáciu niektorých PPP projektov je možné považovať PPP za realistickú alternatívu financovania rozvojových aktivít verejných prístavov.

3.5 Súčasne prebiehajúce aktivity v rámci rozvoja verejných prístavov

3.5.1 Výstavba terminálu intermodálnej prepravy – Bratislava

Na základe výsledkov „Štúdie možností optimalizácie intermodálnej prepravy na území západného Slovenska a Bratislavy“⁸ ŽSR ako objednávateľa a MDPT SR ako gestora projektu bola v roku 2009 vypísaná verejná súťaž na vypracovanie Dokumentácie pre územné rozhodnutie (ďalej tiež „DÚR“) a Dokumentácie stavebného zámeru verejnej práce (ďalej tiež „DSZ“) pre stavbu Verejný terminál intermodálnej prepravy Bratislava, ktorej víťazom sa stala spoločnosť PRODEX spol. s r.o. Bratislava. V rámci prípravy dokumentácie pre územné rozhodnutie boli zároveň vypracované podklady pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie (ďalej tiež „EIA“).

V zmysle Súťažných podmienok⁹ a Záväzného pokynu pre stavbu¹⁰ sa má vypracovať DÚR a DSZ pre výkonný terminál, ktorý bude plniť funkciu terminálu využívaného na trimodálny spôsob prekládky intermodálnych prepravných jednotiek (ďalej tiež „IPJ“) v režime vodná doprava – železničná doprava – cestná doprava.

Hlavným účelom stavby je vybudovanie technickej infraštruktúry a superštruktúry intermodálnej prepravy, ktorá bude spĺňať parametre dohody AGTC a dohody AGC¹¹ (okrem iného požadovaný výkon 105 000 IPJ/rok, celková dĺžka koľají umiestnených pod žeriavmi – min. 750 m). V termináli sa navrhujú pre prácu s IPJ dva portálové koľajové žeriavy (špičkový hodinový výkon 40 manipulácií na žeriav) a jeden mechanický manipulačný prostriedok s nosnosťou 15 ton. Cestná preprava v areáli TIP BA sa plánuje zabezpečiť novovybudovanou cestnou sieťou obslužných komunikácií. TIP BA sa plánuje napojiť na existujúcu cestnú sieť na Prístavnej ulici s napojením na diaľnicu D1 existujúcou mimoúrovňovou križovatkou pod Prístavným mostom.

Výsledkom by mal byť moderný a výkonný verejný terminál intermodálnej prepravy, ktorý by mal byť po ukončení prvej etapy výstavby uvedený do svojej prevádzky v priebehu roku 2013. Otázkou však ostáva, či je výstavba TIP BA potrebná.

⁷ Zákon č. 500/2007 hovorí v §6a o podmienke zachovania trvalej majetkovej účasti štátu v rozsahu minimálne 67 %.

⁸ Štúdie možností optimalizácie intermodálnej prepravy na území západného Slovenska a Bratislavy, Záverečná správa, Výskumný ústav dopravný Žilina, číslo projektu 180/270/2008, 03/2009

⁹ Verejný terminál intermodálnej prepravy Bratislava – projektová príprava DÚR, Súťažné podmienky, ŽSR Bratislava, 07/2009

¹⁰ Záväzný pokyn pre investorskú prípravu: ŽSR, Terminál intermodálnej prepravy Bratislava, ŽSR Bratislava, 07/2009

¹¹ Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach (AGC – European Agreement on Main International Railway Lines), 05/1985 v rámci SR platnosť od 05/1990)

3.5.2 Presunutie prekladiska minerálnych olejov

V súčasnosti sa v rámci verejného prístavu Bratislava na voľnom toku Dunaja nachádza prekladisko minerálnych olejov, ktoré zabezpečuje priamu prekládku ropných surovín a produktov. Z dôvodov súvisiacich s ochranou zdrojov pitnej vody na Žitnom ostrove v súčasnosti prebiehajú práce vedúce k premiestneniu prekladkových polôh PMO z jeho súčasnej pozície na voľnom toku Dunaja do bazénu Pálenisko.

Dňa 9.7.2009 nadobudlo právoplatnosť rozhodnutie Krajského úradu životného prostredia v Bratislave, ktorý vydal povolenie podľa § 26 ods. 1 vodného zákona, § 66 stavebného zákona, § 46 a 47 zákona č. 71/1967 Z. z. o správnom konaní v znení neskorších predpisov stavebníkovi Slovenská plavba a prístavy, a.s. na uskutočnenie vodnej stavby „Prístav Bratislava – Premiestnenie prekladkových polôh PMO do prístavu Pálenisko“.

V čase aktualizácie koncepcie rozvoja verejných prístavov boli zrealizované nasledovné činnosti v rámci tejto stavby:

- ukončené odbagrovanie dna a časti brehu pre umiestnenie oceľových výdajových plošín, ďalej boli vykonané zemné práce na prístupovej komunikácii, zhotovený oporný múr medzi komunikáciou a energokanáлом spoločnosti Slovnaft, a.s.;
- prebiehajú realizačné projekty na zhotovenie oceľových plošín, pripravujú sa oceľové prvky na prípravu k montáži, vrátane prípravy nosných prvkov na systém dalb;
- spoločnosť SPaP, a.s. zrealizovala rokovania so spoločnosťou Slovnaft, a.s. v rámci zosúladenia ich vzájomných požiadaviek ako aj viaceré obchodné stretnutia s dodávateľmi technologických súborov.

Na základe monitorovania činností vo verejných prístavoch je možné predpokladať ukončenie týchto činností a plnú prevádzku prekladiska minerálnych olejov v rámci jeho nového umiestnenia v treťom kvartáli roku 2010. Pozemky existujúceho PMO budú dekontaminované a infraštruktúra a superštruktúra demontovaná. Ďalšie využitie uvoľnených pozemkov nie je zatiaľ jasné. SPaP ako nájomca týchto pozemkov vyhladkovo plánuje dobudovanie ďalších prekladkových polôh.

3.5.3 Zámery vyplývajúce z územných plánov

Verejné prístavy v Bratislave, Komárne a Štúrove sú umiestnené v širších centrách miest. Na jednej strane je takáto lokalizácia prístavov v rámci miest žiaducim javom, nakoľko blízkosť historického centra je vhodným predpokladom rozvoja turistického ruchu, ktorý je stimulujúcim faktorom využívania osobnej lodnej dopravy. Naopak v prípade nákladnej lodnej dopravy však takéto umiestnenie nie je výhodné, a to najmä vzhľadom na skutočnosť, že blízkosť centra mesta znemožňuje rozvoj prístavných aktivít a prekládku niektorých komodít. Vzhľadom k vyššie uvedeným faktom je nutné zdôrazniť, že pri tvorbe územných plánov miest musí byť zohľadnená aj táto koncepcia rozvoja verejných prístavov a aj iné strategické dokumenty zamerávajúce sa na rozvoj logistických a dopravných služieb.

Pozemky, na ktorých sa rozprestiera verejný prístav v Bratislave, sa nachádzajú v katastrálnom území Nivy a Staré mesto, čo predstavuje širšie centrum mesta. Verejný prístav, v súvislosti s nákladnou lodnou dopravou, je primárne zložený z častí Pálenisko a Zimný prístav. Oblasť Zimného prístavu susedí s novo realizovanou rezidenčnou štvrťou „Eurovea“. V bezprostrednej blízkosti tejto rezidenčnej štvrte sa nachádza novostavba Slovenského národného divadla. Z hydrologického a plavebného hľadiska je táto poloha síce vyhovujúca, avšak z hľadiska urbanistického predstavuje obmedzenie rozvoja Zimného prístavu ako nákladného prístavu.

Pre účely rozvoja prístavných aktivít je preto najvhodnejšia oblasť prístavu Pálenisko. Je umiestnená v menej exponovanej časti mesta, ktorá je skôr industriálneho rázu. Taktiež poskytuje lepšie možnosti napojenia na dopravnú sieť, ktoré sú v priestore centra Bratislavy nerealizovateľné. Ide o napojenie na železnicu a diaľnicu, s potenciálom využitia blízkosti bratislavského letiska. Časť Zimný prístav má predpoklady pre rozvoj mestského prostredia.

Úsek medzi Starým mostom a mostom Lafranconi je v súčasnosti využívaný pre osobnú lodnú dopravu. V súvislosti s rozvojom a už zrealizovaným projektom „Eurovea“ v tejto oblasti je zmysluplné v rámci rozvoja osobnej dopravy začať zvažovať rozšírenie tohto územia až po most Apollo a zaoberať sa optimalizáciou umiestnenia plávajúcich zariadení.

Medzi záujmy mesta Bratislava a ďalších strán, ktoré je potrebné mať na zreteli pri konštruovaní koncepcie rozvoja verejných prístavov možno radiť aj:

- Zámer predstaviteľov súkromného sektoru, konkrétne investora – spoločnosť Freight Village, v oblasti vybudovania nového prístavu so súvisiacimi logistickými funkciami pri Slovnafte v rámci

„Urbanistickej štúdie lokality Vlčie hrdlo v mestskej časti Bratislava – Ružinov“¹². V rámci tejto štúdie je potrebné poukázať na potrebu vypracovania geologického prieskumu, ktorý do značnej miery môže ovplyvniť rentabilitu investičných nákladov.

V neposlednom rade je potrebné poukázať aj na fakt, že územie riešenej lokality je súčasťou chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov. Samotné územie spadá do Ramsarskej lokality Dunajské luhy, ktorej súčasťou je aj chránená krajinná oblasť.

- Zámer vytvorenia verejného priestoru, pešej promenády, medzi Starým a Novým mostom a zároveň rozšírenie pešej zóny Starého Mesta o korzo na Dunaji. Promenáda podľa verejnosti predstaveného vizuálneho riešenia spoločnosťou Design Factory, s.r.o. by mala byť vytvorená z jedenástich plávajúcich vzájomne prepojených pontónov, ktoré by mali vytvoriť priestor pre exteriérové a celoročné interiérové sedenia ako aj osobný prístav. Samotný projekt by mal investor začať realizovať po ukončení výstavby protipovodňovej ochrany v tejto oblasti.

Komárňanský prístav je tvorený Západným a Východným bazénom. Západný bazén je umiestnený v širšom centre mesta, čo je obmedzujúce pre rozvoj mesta aj prístavu. Východný bazén je vhodnejší pre rozvoj prístavu a s ním súvisiacich prístavných činností ako Západný bazén, avšak je umiestnený v záplavovej zóne, čo si vyžiada dodatočné investície. Ďalšou nevýhodou Východného bazéna je jeho lokalizácia na hranici vyhlásenej pamiatkovej zóny mesta a v tesnej blízkosti národnej kultúrnej pamiatky „Pevnostný systém mesta Komárna – Ústredná pevnosť“.

Územný plán mesta Komárno uvažuje so zrušením verejného prístavu ako celku a pre celé územie verejných prístavov určuje funkciu využitia plochy centrálnej mestskej vybavenosti celomestského a nadmestského charakteru. Územný plán mesta tak neuvažuje s rozvojom územia verejných prístavov pre účely nákladnej, ani osobnej lodnej dopravy. Územný plán mesta uvažuje o premiestnení prístavu do lokality Harčáš.

V prístave Štúrovo je výkon prístavných činností minimálny. Výrazné zmeny oproti súčasnému stavu nie sú predpokladané, pričom Územný plán mesta počíta s rozvojom prístavného územia, čo je vzhľadom na orientáciu prístavu na osobnú lodnú dopravu žiaduce. Rozvoj verejného prístavu by mal byť spojený s vybudovaním osobného prístavu s odbavovacou budovou a poskytovaním turistických služieb.

3.6 Obchodnoprávne predpoklady

Spoločnosť VP a.s. ako správca verejných prístavov je zaťažená množstvom v minulosti uzavretých dlhodobých zmlúv. Existujúce obchodnoprávne vzťahy preto predstavujú spolu so zaistením dostatočných finančných prostriedkov jednu z hlavných prekážok ďalšieho rozvoja verejných prístavov na Slovensku. Podstata problému spočíva v neštandardnom rozdelení vlastníckych vzťahov medzi spoločnosťami VP a.s., ktorá je vlastníkom pozemkov a ostatnými subjektmi, ktoré vlastní infraštruktúru a superštruktúru verejných prístavov v správe VP a.s. a pozemky od VP a.s. dlhodobo prenájmajú. Práve toto obmedzenie má zásadný dopad na formuláciu dlhodobej koncepcie rozvoja verejných prístavov na Slovensku.

Z hľadiska segmentácie dlhodobo prenájatých pozemkov je hlavným nájomcom spoločnosť SPaP. Spoločnosť SPaP prenájíma 64% disponibilných nájomných plôch VP a.s. – zmluvy sú so spoločnosťou SPaP uzatvorené s 25 ročnou splatnosťou, t.j. do roku 2031.

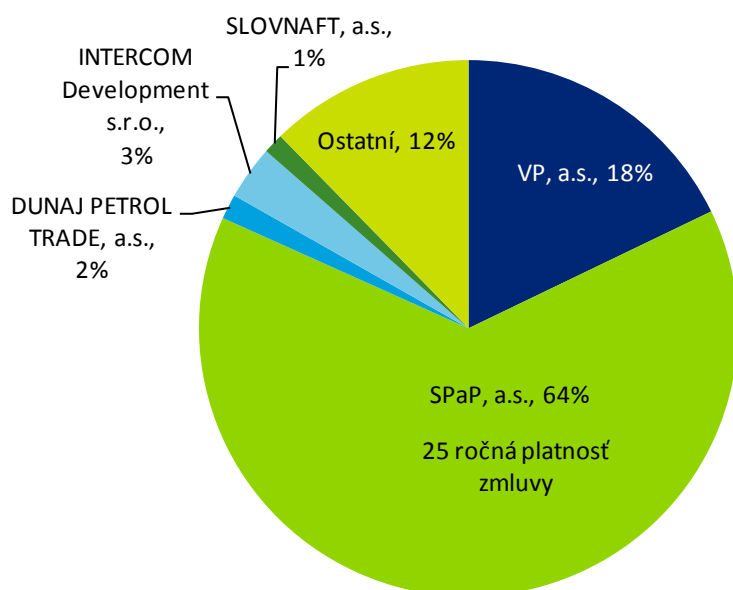
Druhým najväčším nájomcom bola spoločnosť DPT s 20% podielom z celkovej rozlohy prenájatých pozemkov. Zmluvy s DPT a.s. boli uzatvorené s 50 ročnou splatnosťou, t.j. do roku 2056. Koncom roka 2009 spoločnosť VP a.s. vypovedala zmlúvy uzavreté so spoločnosťou Dunaj Petrol Trade, a.s., a to z dôvodu neplatenia nájomného (konkrétne nájomných zmlúv č. 8/2006, 12/2006 a 15/2006) a požiadala o protokolárne odovzdanie prenájatých nehnuteľností. Spoločnosť VP a.s. následne obdržala písomné stanovisko DPT a.s., v ktorom sa uvádza, že vyzve vo veci odovzdania prenájatých nehnuteľností nevyhovujú. V nadväznosti na tento krok spoločnosť DPT a.s. v marci 2009 písomne informovala VP a.s., o skutočnosti, že Okresnému súdu Bratislava II podala návrh na začatie konania o určenie neplatnosti právneho úkonu. Dosiaľ však spoločnosť VP a.s. neobdržala zo strany Okresného súdu Bratislava II oznámenie o začatí konania v tejto veci. Z týchto dôvodov sú – pre účely tejto koncepcie – dotknuté pozemky chápané ako majetok spoločnosti VP a.s. V majetku VP a.s. je tak 18% pozemkov, v majetku DPT a.s. zostávajú dve percentá z celkovej rozlohy prenájatých pozemkov.

Nižšie uvedený graf znázorňuje štruktúru nájomných vzťahov VP a.s. podľa podielu z celkovej prenajíatej plochy a nájomcov.

Graf 6: Najväčší nájomcovia VP a.s. (podľa rozlohy prenájmu)

¹² Urbanistická štúdia pre lokalitu Vlčie hrdlo bola odsúhlasená poslancami bratislavského Ružinova na zasadnutí zastupiteľstva 21.4.2009

Najväčší nájomcovia VP, a.s. (podľa rozlohy prenájmu)



Zdroj: Verejné prístavy, a.s.

Z hľadiska obchodnoprávných obmedzení je ďalej potrebné upozorniť na skutočnosť, že v rámci nájomných zmlúv sú nastavené rôzne obchodné podmienky, a že formulácia niektorých nájomných zmlúv umožňuje ďalší prenájom pozemkov tretím stranám.

4 Vízia, poslanie a strategické ciele verejných prístavov

Definícia vízie a misie je neoddeliteľnou súčasťou formulácie dlhodobej koncepcie a je preto základom i pri formulácii koncepcie rozvoja verejných prístavov. Na základe vízie a misie sú stanovené jednotlivé strategické ciele.

Táto kapitola je zameraná na stanovenie dlhodobého smerovania verejných prístavov v Bratislave, Komárne a Štúrove s jasne definovanou cieľovou podobou. V prvej časti sú zhrnuté hlavné obmedzenia, ktoré vychádzajú z predchádzajúcej kapitoly a majú zásadný dopad na formuláciu vízie, misie a strategických cieľov. Druhá časť je zameraná na konkrétne definície vízie, misie a strategických cieľov.

4.1 Zhodnotenie súčasného stavu

Formulácia vízie, misie a strategických cieľov verejných prístavov je vo veľkej miere ovplyvnená predpokladmi, ktoré boli predmetom predchádzajúcej kapitoly. Táto časť stručne sumarizuje hlavné predpoklady a obmedzenia, ktoré majú dopad na formuláciu vízie, misie a strategických cieľov verejných prístavov podľa jednotlivých záujmových oblastí.

Legislatíva

- Úlohy VP a.s. sú definované zákonom 500/2007 Z. z;
- Pripravovaná novela zákona 338/2000:
 - umožní využitie prioritného majetku v prípade spolupráce formou PPP;
 - činnosti navrhovanej Agentúry rozvoja vodnej dopravy sa môžu prekrývať s činnosťami spoločnosti VP a.s.;
- Výnimka MDPT SR umožňuje bezplatné kotvenie plavidiel na vybraných polohách prístavu Bratislava;
- Platná medzinárodná zmluva o výstavbe a prevádzke Sústavy vodných diel Gabčíkovo – Nagymaros z 16. septembra 1977 – dobudovanie SVD G-N by významným spôsobom napomohlo splavnosti Dunaja.

Trendy

- Prepravné výkony korelujú s HDP, ktorý v dôsledku globálnej ekonomickej krízy významne klesol – zhruba desať percentný medziročný rast zaznamenaný za posledných 10 rokov bude podľa predikcie iba 3 – 5% do roku 2015;
- Súčasný vyťaženie prístavu Bratislava sa odhaduje na menej než 20% a vyťaženie prístavu Komárno sa odhaduje na 10% celkovej kapacity;
- V období 2000 – 2009 bol medziročný rast výkonov verejných prístavov Bratislava a Komárno iba 2,25%;
- Prognóza medziročného rastu pre nákladnú lodnú dopravu do roku 2016 je 3 – 5%;
- Zásadnejší nárast nákladnej lodnej dopravy sa očakáva až po dokončení prioritnej osi č. 18 projektu TEN-T, t.j. od roku 2016;
- Hlavným faktorom ovplyvňujúcim budúce výkony prístavov je efektívny marketing a pro-aktívny predaj, nie množstvo prepraveného tovaru po vodnej ceste.

Organizácia

- Neštandardné rozdelenie vlastníckych vzťahov (pozemky vo vlastníctve VP a.s. a dopravná, vodno-energetická a informačná infraštruktúra a superštruktúra vlastnená dlhodobými nájomcami) má priamy dopad na rozvoj verejných prístavov a na formuláciu vízie, misie a strategických cieľov.

Ekonomika

- Z hľadiska financovania rozvojových aktivít sa ako možné alternatívy ponúkajú založenie spoločného podniku so strategickým partnerom, financovanie prostredníctvom partnerstva PPP, vstupom investora alebo formou OPD;
- V rámci OPD možno uvažovať o takej realokácii finančných zdrojov (revízií OPD), z ktorých by bolo možné financovať rozvoj vodnej dopravy a verejných prístavov.

Súčasne plánované/prebiehajúce aktivity

- Plánovaná výstavba Terminálu intermodálnej prepravy v rámci verejného prístavu Bratislava;
- V súčasnej dobe prebiehajúce premiestnenie PMO z voľného toku Dunaja do bazénu Pálenisko;
- Pozemky Zimného prístavu susedia s rezidenčnou štvrťou Eurovea, a preto jedným zo záujmov je revitalizácia Zimného prístavu pre účely osobného prístavu;
- Súkromný investor predstavil zámer vybudovania prístavu v lokalite Vlčie hrdlo, ktorý je v súčasnej dobe v etape prvotných diskusií;
- Zámer mesta Bratislava vytvoriť pešiu promenádu medzi Starým a Novým mostom a rozšírenie pešej zóny Starého Mesta o korzo na Dunaji;
- Územný plán mesta Komárno predpokladá transformáciu územia verejných prístavov na plochy mestskej vybavenosti celomestského a nadmestského charakteru. S rozvojom územia verejných prístavov pre potreby nákladnej ani osobnej lodnej dopravy územný plán mesta neuvažuje. Územný plán mesta uvažuje o premiestnení prístavu do lokality Harčáš;
- Územný plán Štúrova akceptuje súčasný charakter prístavu ako osobného prístavu.

Obchodnoprávne podmienky

- Zmluvy zahrňujúce veľkú väčšinu (83%) prenajímaných pozemkov spoločnosti VP a.s. majú neštandardne dlhodobý charakter (25 – 50 rokov);
- V rámci nájomných zmlúv sú nastavené rôzne obchodné podmienky;
- Zmluvy neobsahujú podmienku vykonávania prístavných služieb ako primárneho predmetu podnikania nájomcov;
- Formulácia niektorých nájomných zmlúv umožňuje ďalší prenájom pozemkov tretím stranám.

4.2 Vízia, misia a strategické ciele verejných prístavov na Slovensku

Vzhľadom k tomu, že rozvojové činnosti verejných prístavov vrátane spracovania koncepčných materiálov sú zo zákona v kompetencii spoločnosti VP a.s., je znenie misie, vízie a strategických cieľov verejných prístavov späté s cieľovými rozvojovými aktivitami spoločnosti VP a.s. V kontexte tejto skutočnosti a ostatných vyššie uvedených obmedzení sa navrhuje nasledujúca formulácia vízie, misie a strategických cieľov:

Návrh znenia misie. *„Poslaním verejných prístavov je podpora existujúcich služieb a poskytovanie nových služieb v rámci lodnej dopravy na Slovensku, neustále zvyšovanie úrovne infraštruktúry a superštruktúry, a to v záujme zvyšovania spokojnosti zákazníkov verejných prístavov a v záujme efektívneho hospodárenia so zvereným majetkom štátu“.*

Návrh znenia vízie. *„Verejné prístavy budú ako vlastníci pozemkov, infraštruktúry a superštruktúry prenajímať prekládkové a skladové kapacity jednotlivým prístavným operátorom, budú poskytovať služby na rovnakej alebo vyššej úrovni ako v porovnateľných riečnych prístavoch na Dunaji a stanú sa tak atraktívnym a konkurencieschopným partnerom pre zabezpečenie prepravných, logistických a ďalších služieb“.*

Návrh znenia strategických cieľov:

- Prevádzkovať prekládkové služby vo všetkých verejných prístavoch SR;
- Rozšíriť portfólio ponúkaných prístavných, logistických a ďalších služieb;
- Podporovať rast prekládkových výkonov verejných prístavov prostredníctvom pro-aktívneho marketingu a PR;
- Zvýšiť konkurencieschopnosť verejných prístavov pri porovnaní s inými prístavmi na Dunaji;
- Budovať pozitívny imidž moderného riečného prístavu ponúkajúceho široké portfólio služieb.

5 Návrh koncepcie rozvoja verejných prístavov

Cieľom kapitoly je v jej prvej časti definovať obecný model rozvoja verejných prístavov. Nasledujúce tri časti popisujú samotný návrh koncepcie rozvoja verejných prístavov. Koncepcia je rozpracovaná samostatne podľa jednotlivých prístavov t.j. pre prístav Bratislava, Komárno a Štúrovo. Súčasťou popisu koncepcie sú aj odhadované náklady, harmonogram a diskusia silných a slabých stránok a rizík.

5.1 Model riadenia verejných prístavov

Základným predpokladom pri stanovení modelu riadenia verejných prístavov je schopnosť štátu (prostredníctvom spoločnosti VP a.s.) pozitívne ovplyvňovať rozvoj verejných prístavov. Za vhodný model riadenia preto považujeme model prístavu s prevahou verejného vlastníctva (tzv. „Tool Port“), ktorý sa dlhodobo úspešne využíva napríklad v Rakúsku a Nemecku (napr. prístavy Enns, Kohlhein či Regensburg). Spoločnosť VP a.s. sa stane tzv. správcom verejných prístavov.

V prístave s prevahou verejného vlastníctva správca prístavu vlastní, rozvíja, prevádzkuje a udržiava prístavnú infraštruktúru a superštruktúru (vrátane prekládkového vybavenia). Správcovská spoločnosť zamestnáva aj všetkých pracovníkov, ktorí sú potrební pre prevádzku, údržbu a rozvoj infraštruktúry a superštruktúry verejných prístavov. Preklad tovarov a jeho uskladnenie je organizované prostredníctvom obchodných spoločností (operátorov, prevádzkovateľov), ktoré si od správcu prístavu prenajímajú (väčšinou dlhodobo) prekládkové a skladové kapacity, a prípadne nakupujú aj ďalšie služby.

Prístavné bazény sú, podľa tohto modelu, rozdelené na jednotlivé prístavné hrany, ktoré správca prístavu spolu s infraštruktúrou a superštruktúrou prenajíma operátorom. Ako nástroj, ktorým správca „tlačí“ na efektívne využívanie prístavnej hrany zo strany jednotlivých operátorov, je podmienka minimálneho ročného množstva preloženého tovaru na jednu prístavnú hranu. V prípade, že nebude dosiahnutý vopred stanovený prekládkový objem, sú jasne stanovené pravidlá penalizácie (napr. formou ekonomických nástrojov zakotvených v zmluvách).

Za výhodu tohto modelu riadenia možno považovať centrálné riadenie investícií zo strany správcu prístavu, ktorým je obvykle štát resp. regionálne združenie miest a obcí. Výhodou je rovnako skutočnosť, že správca prístavu má zaručený pravidelný príjem z prenájmu prístavnej hrany. Riziká spôsobené fluktuáciou dopytu nesú operátori, nie správca. Výhodou modelu pre operátorov je to, že nemajú náklady spojené s údržbou a rozvojom infraštruktúry a superštruktúry (tie nesie správca). Výhodou pre operátorov je aj ľahšie riadenie finančných tokov (cash flow). Nutným predpokladom úspechu tohto modelu riadenia je ochota štátu do rozvoja verejného prístavu priebežne investovať.

Obdobný model je možné využiť pre prevádzku osobnej lodnej dopravy, kedy správca prístavu vlastní prístavné pontóny, infraštruktúru a superštruktúru a poskytuje prístavné služby, za ktoré vyberá od jednotlivých operátorov osobnej lodnej dopravy zmluvne zakotvené poplatky.

S ohľadom na vyššie uvedený model riadenia je nutné podotknúť, že za existujúcich podmienok nie je možné – najmä vzhľadom k súkromnému vlastníctvu infraštruktúry a superštruktúry verejných prístavov – navrhovanú víziu v krátkodobom časovom horizonte úplne naplniť. Vyššie predstavená vízia je tak stelesnením dlhodobého smeru rozvoja verejných prístavov. Úspešné naplnenie vízie bude v zásadnej miere závisieť na tom, presvedčiť súčasných vlastníkov infraštruktúry a superštruktúry o výhodnosti vyššie uvedeného modelu riadenia verejných prístavov.

Z krátkodobého hľadiska by mala byť koncepcia verejných prístavov smerovaná do rozvoja prístavných, logistických, podporných a doplnkových služieb, nie tak do rozvoja služieb prekládkových. Cieľom koncepcie verejných prístavov je preto v krátkodobom horizonte zvýšiť konkurencieschopnosť verejných prístavov pomocou rozvoja služieb na pozemkoch, ktoré nie sú v súčasnej dobe zmluvne zaťažené.

5.2 Prístav Bratislava

S viac ako 80% podielom na celkových výkonoch verejných prístavov a relatívne vysokým potenciálom z hľadiska ďalšieho rozvoja, je prístav Bratislava strategicky najvýznamnejším verejným prístavom na Slovensku. V súčasnosti je prístav Bratislava verejným univerzálnym prístavom využívaným na prekládku tovarov medzi prostriedkami železničnej, cestnej a vodnej dopravy priamo alebo s medziskladovaním. Vymedzené územie verejného prístavu Bratislava tvoria prístavné bazény a obidva brehy Dunaja v úseku medzi riečnymi kilometrami 1 871,35 až 1 862,00. Prístav sa rozdeľuje na tri časti, a to na:

- starú časť prístavu – Zimný prístav, pozostávajúcu zo Severného a Južného bazénu a úseku na voľnom toku Dunaja;

- novú časť prístavu – Pálenisko, ktorého vodnú časť predstavuje jeden bazén;
- bazén Lodenica.

V Zimnom prístave sa nachádzajú štyri úseky, jeden na Dunaji, dva v Severnom a jeden v Južnom bazéne. Okrem prekládkovej činnosti je možné na lodnom výťahu umiestnenom na čelnej hrane Južného bazénu vykonávať bežné opravy plavidiel. Príslušný priestor k lodnému výťahu na brehu slúži zároveň ako odstávka vyradených plavidiel a prípadne aj na ich zošrotovanie.

Bazén Pálenisko má taktiež štyri úseky, v samotnom bazéne sú dva úseky, tretím úsekom je ťažká poloha a Ro-Ro poloha s vlastným bazénom. Na voľnom toku Dunaja sa nachádza prekladisko minerálnych olejov, ktoré zabezpečuje priamu prekládku ropných surovín a produktov – PMO je v súčasnej dobe prekládané z voľného toku Dunaju do bazéna Pálenisko.

Súčasťou areálu prístavu Bratislava je aj bazén Lodenica, v ktorom je možné prevádzkať komplexné opravy a výrobu plavidiel.

5.2.1 Popis koncepcie

Hlavným cieľom rozvoja prístavu Bratislava je posilnenie jeho konkurenčnej pozície v porovnaní s ostatnými riečnymi prístavmi na Dunaji. Poskytovanie nových služieb mimo portfólia služieb, ktoré sú v súčasnosti poskytované v rámci verejných prístavov, rovnako ako aj záujem o neustále zvyšovanie úrovne infraštruktúry a superštruktúry späť s modernizáciou prístavu, sú primárne faktory, ktoré by mali napomôcť zatraktívniť verejný prístav Bratislava v očiach jeho zákazníkov ako aj širokej verejnosti. Aktívny prístup zainteresovaných strán v spomínaných oblastiach by mal prispieť k tomu, aby sa verejný prístav Bratislava stal atraktívnym partnerom pre jednotlivých operátorov v rámci zabezpečenia prepravných, logistických a ďalších služieb.

Krátkodobý až strednodobý zámer je zatraktívniť prístav Bratislava prostredníctvom širšieho portfólia ponúkaných prístavných logistických, podporných a doplnkových služieb. Za hlavnú rozvojovú lokalitu sa považujú pozemky v oblasti bazénu Pálenisko. Dôvodom využitia Páleniska pre rozvojové aktivity je predpokladaná disponibilita v tejto časti sa nachádzajúcich pozemkov, na ktorých bude možné po vyriešení nájomných vzťahov prístavné služby rozvíjať.

Dlhodobým zámerom je prevádzkovať prístav Bratislava prostredníctvom obchodného modelu, ktorý predpokladá vlastníctvo a správu infraštruktúry a superštruktúry v kompetencii jedného subjektu, tzv. správcu prístavu, v prípade verejného prístavu Bratislava v kompetencii spoločnosti VP a.s. Vlastníctvo a správa infraštruktúry a superštruktúry spoločnosťou VP a.s. je nevyhnutným predpokladom pre zabezpečenie ďalších úloh súvisiacich s vytváraním podmienok pre rozvoj vodnej a kombinovanej dopravy.

Súčasné majetkovo-právne vzťahy v rámci verejného prístavu Bratislava je možné charakterizovať nasledovne:

- Verejné vlastníctvo – vo verejnom vlastníctve sa nachádzajú pozemky, ktoré spravuje spoločnosť VP a.s., čo vyplýva aj z účelu zriadenia tejto spoločnosti „prenajímania pozemkov v územných obvodoch verejných prístavov a ďalších činností, ktoré bezprostredne súvisia s nakladaním majetku v územných obvodoch verejných prístavov“.
- Súkromné vlastníctvo – v súkromnom vlastníctve sa nachádza infraštruktúra a superštruktúra prislúchajúca k prenajímaným pozemkom, ktorú je možné charakterizovať nasledovne:
 - infraštruktúra – dopravná infraštruktúra (cestná a železničná – napr. cesty, koľaje, trakčné vedenie, oznamovacia a zabezpečovacia technika); infraštruktúra vodnej dopravy (prístavné hrany a pontóny), vodno-energetická infraštruktúra (napr. zariadenia na zásobovanie vodou, plynom, elektrickou energiou a teplom) a informačná infraštruktúra (napr. spoje a médiá – telefón, TV, rozhlas);
 - superštruktúra – skladové priestory, haly, silá a iné budovy v areáli prístavu; nádrže na tekutý tovar; lodenice; prekládkové vybavenie prístavu a zariadenia na manipuláciu s nákladom (napr. žeriavy, mobilné manipulačné prostriedky).

Vzhľadom k súčasným majetkovo-právnym vzťahom, má cieľ v podobe zavedenia v regióne zavedeného a vyskúšaného modelu riadenia verejných prístavov relatívne dlhodobý charakter. Úspešné naplnenie tohto cieľa, ako aj finančné nároky budú vo veľkej miere závisieť na vyjednávacích schopnostiach a obchodných rokovaní spoločnosti VP a.s. so súčasnými nájomcami pozemkov a vlastníckymi infraštruktúry a superštruktúry v územnom obvode verejného prístavu Bratislava.

Krátkodobý až strednodobý horizont – etapa prípravy a plánovania

Rozvojové aktivity v krátkodobom až strednodobom horizonte budú primárne smerovať k rozšíreniu portfólia ponúkaných služieb v oblasti bazénu Pálenisko. Obsahom tejto kapitoly je identifikácia možností pre rozšírenie prístavných a ďalších služieb a popis krokov potrebných pre vytvorenie podmienok, za ktorých bude možné dodatočné služby realizovať.

Fáza 1: Úprava výšky poplatkov

V rámci územného obvodu verejného prístavu Bratislava sa vyberajú dve kategórie poplatkov. Prvá kategória poplatkov vyplýva zo „Sadzobníka vyberania úhrad za používanie verejných prístavov na vodných cestách“¹³ v rámci ktorého sa rozlišujú poplatky za denný pobyt plavidla/ plávajúceho zariadenia/ neprevádzkovaného plavidla v územnom obvode verejného prístavu (tzv. prístavné poplatky) a za každú vyloženú alebo naloženú tonu tovaru z/na plavidlo (tzv. pobrežné poplatky). Druhá kategória poplatkov vyplýva z vlastníctva pozemkov a ich správy spoločnosťou VP a.s., ktorá vyberá nájomné súvisiace s prenájomom nehnuteľností.

Prvá fáza bude zameraná na zmenu cenovej politiky verejného prístavu Bratislava. Pokiaľ ide o prístavné poplatky, je možné uvažovať o zavedení tzv. „voľných dní“¹⁴ ako motivačného nástroja pre operátorov, vedúceho k čo najefektívnejšiemu využitiu prístavnej hrany. Čo sa týka výšky nájomného, tak ako je zadefinované v nájomných zmluvách, môže dochádzať k valorizácii nájomného počas doby nájmu vo výške ročnej inflácie. Väčšina pozemkov v územnom obvode prístavu Bratislava je v Územnom pláne hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy (ďalej tiež „ÚPL BA“) evidovaná ako plochy zariadení vodnej a leteckej dopravy.

Je samozrejmé, že výšku nájomného vyplývajúcu z nájomných zmlúv nie je možné porovnávať k výške nájomného/ cien pozemkov určených trhom z porovnateľnej lokality v centre mesta, ktoré sú v rámci súčasne platného ÚPL BA vedené ako plochy určené pre občiansku vybavenosť celomestského a nadmestského významu, plochy určené pre občiansku vybavenosť lokálneho významu, ale tiež ako plochy športu, telovýchovy a voľného času. Na druhej strane je však potrebné upozorniť na skutočnosť, že aj trhová cena plôch zariadení vodnej a leteckej dopravy narastá, aj keď nie priamo úmerne k cenám plôch celomestského a nadmestského významu.

Proces reštrukturalizácie by mal ďalej zahŕňať aj žiadosť o zrušenie platných výnimiek MDPT SR, ktoré povoľuje na vybraných prístavných hranách kotviť bezplatne.

Fáza 2: Príprava pozemkov na zástavbu

Predpokladom rozvoja služieb v oblasti bazéna Pálenisko je vypovedanie zmlúv uzavretých so spoločnosťou Dunaj Petrol Trade, a.s., a to z dôvodu neplatenia nájomného (konkrétne nájomných zmlúv č. 8/2006, 12/2006 a 15/2006) a s tým súvisiace odovzdanie prenajatých nehnuteľností. V danej veci však môže dôjsť z časového hľadiska k naťahovaniu, ktoré by bolo spôsobené podaním návrhu DPT a.s. na začatie konania o určenie neplatnosti právneho úkonu Okresnému súdu Bratislava II. Pre účely tejto koncepcie sú dotknuté pozemky naďalej chápané ako majetok spoločnosti VP a.s.

V prípade úspešného odstúpenia od spomínaných nájomných zmlúv by došlo k uvoľneniu pozemkov s dostatočnou rozlohou, ktoré by po následnej revitalizácii a potrebných úpravách mohli byť využité pre budúci rozvoj prístavných a ďalších služieb. Vzhľadom k tomu, že tieto pozemky neboli v minulosti k prístavným činnostiam využívané, sú v značne zanedbanom stave, ktorý bude v rámci príprav na výstavbu potrebné upraviť. Prípravné práce budú zahŕňať napr. inžiniersko-geologický prieskum, vyrovnanie terénu a vybavenie pozemku infraštruktúrou (inžinierske siete).

V prípade ak nedôjde k odovzdaniu prenajatých nehnuteľností, nebude možné realizovať v krátkodobom horizonte na týchto pozemkoch rozvoj služieb. Využitie iných potenciálnych pozemkov pre rozvoj nových služieb tak bude do veľkej miery závisieť na obchodných rokovaniach so zvyšnými nájomcami pozemkov a vlastníckmi infraštruktúry a superštruktúry v územnom obvode verejného prístavu Bratislava.

Fáza 3: Plánovanie dlhodobého rozvoja prístavu a rozvoj služieb

Behom tejto fázy dôjde k plánovaniu dlhodobého rozvoja verejného prístavu Bratislava a k rozvoju nových podporných služieb. Rozhodovanie v rámci plánovania rozvoja prístavných služieb bude limitované aktuálnym stavom, v oblasti dispozičnej situácie voľných pozemkov a s nimi súvisiacimi majetkovo-

¹³ Verejné prístavy, a. s. v zmysle zákona č.338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov, stanovuje podrobnosti o vyberaní úhrad za verejné prístavy Slovenskej republiky. Výšku úhrady určujú Verejné prístavy a.s. na základe sadzobníka schváleného Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR.

¹⁴ V prístavnom poriadku jasne definovaný počet dní, ktoré má loď na nakládku/vykládku nákladu a behom nich je oslobodená od platenia prístavných poplatkov. Tento nástroj je vhodnou motiváciou pre operátorov, ktorí sa snažia minimalizovať dobu nutnú pre nakládku/vykládku. Je tak dosahované efektívnejšieho využitia prístavnej hrany.

právnymi vzťahmi, ktoré vyplynú z prebiehajúcich obchodných rokovaní spoločnosti VP a.s. so súčasnými nájomcami a vlastníkami infraštruktúry a superštruktúry v územnom obvode verejného prístavu Bratislava.

Medzi služby v rámci činností, ktoré by mali byť realizované ako prvé, je možné radiť „činnosť strážnej služby a stráženie objektov“, ktorá je v súčasnosti v obvode verejného prístavu Bratislava realizovaná prostredníctvom súkromného subjektu. Skutočnosť, že stráženie areálu vykonáva súkromný subjekt je v rozpore s charakterom prístavu ako prístavu verejného.

Primárne je potrebné sa zamerať na služby, ktoré nesúvisia priamo s prekládkou tovarov, no na druhej strane môžu generovať verejnému prístavu Bratislava dodatočný zisk pre správu a udržiavanie infraštruktúry a superštruktúry ako aj na nákup nových technológií. Medzi takéto služby je možné radiť:

- Servis a zimovanie lodí – služba bude slúžiť na zabezpečenie opravárenských, servisných ako aj uskladňovacích činností. Realizácia takýchto služieb si bude vyžadovať vybavenie verejného prístavu lodným výťahom, dokončovacím nábrežím, halami pre uskladnenie lodí a suchým dokom pre opravy lodí. Výhodou prístavu Bratislava je jeho garantovaná hĺbka, ktorá umožňuje kotvenie všetkých na hornom toku Dunaja prevádzkových lodí.
- Služby dispečingu a prístavné kancelárie – v súčasnej dobe sú dispečerské služby prevádzkované súkromným subjektom. Táto skutočnosť je v rozpore s deklarovaným stavom prístavu Bratislava ako verejného prístavu. Dispečerské služby (riadenie prevádzky v prístave, určovanie prekladových polôh pre prichádzajúce plavidlá, určovanie časových slotov na vykládku a nakládku) a remorkovanie plavidiel by malo jednoznačne patriť do kompetencií správcu prístavu. Funkciu prístavnej kancelárie (kapitanátu) v súčasnej dobe plní ŠPS, túto funkciu by mohol v budúcnosti rovnako plniť správca prístavu.
- Šrotovisko – v areáli verejného prístavu sú v súčasnej dobe zakotvené lode, ktoré nie sú schopné ďalšej prevádzky. Vraký lodí kotvia i na voľnom toku Dunaja. Služby šrotoviska by tak v krátkodobom horizonte napomohli k „vyčisteniu“ prístavu¹⁵, v dlhodobom horizonte by potom mohli slúžiť ako zdroj pre generovanie dodatočného zisku. Neoddeliteľnou súčasťou služieb šrotoviska bude poskytovanie ekologickej likvidácie šrotu. Likvidácia prevádzky neschopných plavidiel a šrotu bude mať pozitívny dopad na ochranu vodných zdrojov, ochranu podzemných zdrojov pitnej vody a v neposlednom rade prispeje aj k naplneniu medzinárodných dohôd o ochrane Dunaja. Prax však ukazuje, že ekologická likvidácia šrotu je finančne náročná a preto je na zváženie, či nevyužiť podporu niektorého ze „zelených“ programov financovaných zo štrukturálnych fondov EK.

Ďalšie služby, ktoré je možné v areáli verejného prístavu Bratislava rozvíjať, sú obsahom prílohy č. 3. Súbežne so zavedením nových služieb bude pre ich efektívny rozvoj nutné zaviesť aj pro-aktívny marketing s cieľom lepšej prezentácie verejného prístavu Bratislava a informovanosti jeho existujúcich i potenciálnych zákazníkov.

Kľúčovým krokom tejto fázy je finálne rozhodnutie o budúcom dispozičnom pláne prístavu (najmä rozhodnutie o umiestnení prekladových polôh pre jednotlivé komodity, o nutnosti dobudovania kolmých hrán a určenia nevyhnutnej infraštruktúry, superštruktúry a technológií) a o v prístave poskytovaných službách. V rámci tejto fázy musí byť vypracovaná projektová dokumentácia a všetky podklady nevyhnutné pre vydanie územného rozhodnutia. Táto fáza je kľúčová i z pohľadu detailnej definície požiadaviek na finančné prostriedky.

Súbežne s plánovaním rozvoja verejného prístavu Bratislava bude potrebné rozpracovať aj nový model riadenia prístavu. Model riadenia musí obsahovať minimálne požiadavky na organizačné a personálne zabezpečenie, nastavenie zmluvných vzťahov správcu prístavu a jednotlivých operátorov a obchodnú politiku správcu prístavu.

Fáza 4: Vyhľadanie zdrojov financovania rozvojových aktivít

Aj napriek tomu, že reštrukturalizačné opatrenia navrhované v krátkodobom horizonte, najmä tie týkajúce sa zmien cenovej politiky verejných prístavov, budú generovať dodatočné finančné zdroje, nie je možné predpokladať, že ich úroveň bude pre zabezpečenie rozvoja verejného prístavu Bratislava dostatočná. Zámerom tejto fázy bude vyhľadanie najefektívnejšej formy financovania rozvojových aktivít verejných prístavov. Ako najvhodnejší zdroj financovania sa javí Operačný program Doprava. OPD však v súčasnej dobe rozvoj vodnej dopravy ani verejných prístavov nepodporuje. Pre zabezpečenie potrebných finančných zdrojov z prostriedkov EÚ je tak nutná revízia OPD.

Dlhodobý horizont – etapa realizácie

¹⁵ Nutným predpokladom pre likvidáciu prevádzky neschopných lodí je legislatívne nariadenie ukladajúce povinnosť prevádzkovateľom tieto vraky vo vopred danom časovom horizonte ekologicky zlikvidovať.

Dlhodobým zámerom smerom k rozvoju nákladného prístavu je prevádzkovať prístav Bratislava prostredníctvom obchodného modelu, ktorý predpokladá vlastníctvo a správu infraštruktúry a superštruktúry v kompetencii jedného správcu prístavu. Dlhodobým zámerom smerujúcim k rozvoju osobného prístavu je podporiť rastúci trend v podobe zvyšujúceho sa počtu cestujúcich a turistov využívajúcich služby osobnej lodnej dopravy, a to prostredníctvom možnosti využitia kapacít Zimného prístavu – najmä čo sa týka polôh na voľnom toku Dunaja – pre účely osobnej dopravy. Situačná mapa novej budúcej podoby prístavu Bratislava je súčasťou prílohy č. 1.

Fáza 5: Prevod infraštruktúry/ superštruktúry do správy verejných prístavov

Súčasná infraštruktúra ako aj superštruktúra určená na manipuláciu s tovarom a nákladovými jednotkami kombinovanej dopravy je vlastnená súkromným subjektom, ktorý má de facto monopolné postavenie na trhu nákladnej lodnej dopravy na Slovensku. Základným predpokladom pre rozvoj nákladnej lodnej dopravy a kombinovanej dopravy je skutočnosť, že správca prístavu vlastní, rozvíja a prevádzkuje infraštruktúru a superštruktúru nevyhnutnú pre zabezpečenie hlavnej prístavnej činnosti – prekladu tovaru.

K tejto pozícii by sa malo dôjsť najmä prostredníctvom obchodných rokovaní so súčasnými nájomcami a vlastníckymi infraštruktúry a superštruktúry v územnom obvode verejného prístavu Bratislava. V prípade odstúpenia od súčasne platných nájomných zmlúv týkajúcich sa pozemkov, na ktorých sú v súčasnej dobe prekladné činnosti realizované, prípadne prevodu infraštruktúry a superštruktúry do správy verejného prístavu, dôjde k úspešnému naplneniu vyššie uvedeného cieľa, a to verejného vlastníctva infraštruktúry a superštruktúry. Cieľom rokovaní by mala byť dohoda všetkých zúčastnených strán, ktorá povedie k nastaveniu koncepčného rozvoja verejného prístavu Bratislava.

Fáza 6: Rozvoj nákladného prístavu v areáli Pálenisko

Cieľom tejto fázy je rozvoj nového nákladného prístavu v areáli Pálenisko. V cieľovom stave sa predpokladá využitie moderných prekladových a nadväzných technológií primárne na pozemkoch, v rámci ktorých by mali byť vypovedané nájomné zmluvy z dôvodu neplatenia nájomného (konkrétne nájomné zmluvy č. 8/2006, 12/2006 a 15/2006 uzavreté so spoločnosťou DPT a.s.). Vzhľadom k relatívne nízkemu súčasnemu vyťaženiu existujúcej superštruktúry v Zimnom prístave bude – po zabezpečení jej presunu zo Zimného prístavu do bazénu Pálenisko – možné, aspoň zo začiatku, túto superštruktúru i napriek jej zastaranému stavu v Pálenisku naďalej využívať. Za reálny model sa považuje prvotné využitie existujúcej prekladnej superštruktúry (prípadne v kombinácii s modernými prekladovými zariadeniami) a postupný presun k využívaniu iba moderných, násobne efektívnejších technológií nevyžadujúcich si pomerne veľké investície do ich údržby.

Prevádzkovanie nových služieb bude predpokladať mimo využitia moderných technológií i využitie moderných manažérskych princípov zameraných na maximalizáciu zisku, ktorý bude možné využiť na kontinuálny rozvoj verejného prístavu Bratislava.

Fáza 7: Revitalizácia Zimného prístavu

Po uvoľnení polôh v Zimnom prístave v dôsledku presunu činností súvisiacich s nákladnou lodnou dopravou do bazénu Pálenisko, budú rozvojové činnosti v tejto lokalite zamerané na rozvoj osobnej lodnej dopravy.

V súčasnosti prístavné činnosti pre osobnú lodnú dopravu napomáhajú zabezpečiť – okrem areálu Osobného prístavu – aj pontóny koncentrované medzi Mostom Lafranconi a Starým mostom.

V rámci Osobného prístavu Bratislava, ktorý sa v súčasnej dobe vo výraznej miere podieľa na výkonoch celoslovenskej osobnej lodnej dopravy, je potrebné prehodnotiť jeho aktuálne kapacitné a funkčné usporiadanie. Zároveň je vhodné prihliadať na kontext umiestnenia Osobného prístavu v centre mesta. Osobná lodná doprava je primárne previazaná s cestovným ruchom, no súčasná blízkosť historického centra limituje prípadný ďalší rozvoj Osobného prístavu. Voľná plocha využiteľná na rozvoj prístavov je v súčasnosti značne obmedzená existenciou mestskej zástavby historického významu. Napríklad z hľadiska obslužnosti cestujúcich sa za problematickú oblasť v súčasnej dobe považujú nedostatočné parkovacie kapacity (najmä autobusové), nevyhnutné pre zabezpečenie nadväzujúcej prepravy zákazníkov osobného prístavu. Z tohto dôvodu je možné uvažovať o rozšírení prístavných kapacít pre osobnú lodnú dopravu v priestore medzi mostom Apollo a Starým mostom a čiastočne i v priestoroch Zimného prístavu.

Zimný prístav by sa mal rozvíjať so zreteľom na zachovanie jeho primárnej funkcie, t.j. kotvenia lodí, zároveň by však mal rešpektovať kritérium jednotného vzhľadu a integrácie do historickej časti Bratislavy v rámci napojenia na novú rezidenčnú časť „Eurovea“. Takéto riešenie by napomohlo vytvoriť atraktívne prostredie v oblasti osobného prístavu, ktorý bude slúžiť obyvateľom mesta, zahraničným turistom a prevádzkovateľom osobnej lodnej dopravy a zároveň bude poskytovať priamy kontakt s riekou a historickým centrom mesta, prípadne ďalšie prepojenie s mestskými programami pešej a cyklistickej turistiky ako aj iných aktivít, ktoré pritiahnu viac ľudí z centra Bratislavy k vode.

Nutnou podmienkou pre revitalizáciu Zimného prístavu je skutočnosť, že funkcie tejto lokality ako zimného prístavu, t.j. prístavu v ktorom sú plavidlá dobre chránené v prípade extrémne veľkých a malých vôd, alebo pri zamrznutí hladiny, prípadne v čase nebezpečného chodu ľadu, a do ktorých sú plavidlá nútené sa uchýliť v prípade zastavenia plavby na vodnej ceste, bude zachovaná.

Aby bola zabezpečená koncepčnosť riešenia popísanej situácie bude potrebné vypracovať štúdiu, ktorá by prezentovala konkrétne akčné kroky rozvoja Zimného prístavu a definovala jeho dispozičné riešenie. Zahŕňala by riešenia v oblasti zabezpečenia priestoru pre kotvenie lodí osobných prepravcov, ako aj vytvorenia atraktívneho prostredia reprezentujúceho hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislavu. Nutnou súčasťou štúdie musí byť aj nastavenie modelu financovania revitalizácie Zimného prístavu. V súčasnej dobe sa ako vhodný zdroj financovania javí financovanie formou verejno-súkromného partnerstva (PPP projektu). Táto štúdia by tak mala byť vypracovaná zo strany všetkých potencionálnych investorov a mala by byť podrobená verejnej diskusii.

5.2.2 Časový harmonogram

Tabuľka obsahuje rámcový časový harmonogram v koncepcii diskutovaných rozvojových aktivít.

Rozvojové aktivity	2011				2012				2013				2014				2015				2016			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Krátkodobý až strednodobý horizont																								
Zmena výšky poplatkov a nájomného																								
Plánovanie dlhodobého rozvoja verejného prístavu																								
Príprava pozemkov na zástavbu ¹⁶																								
Vypracovanie projektovej dokumentácie pre nákladný prístav Pálenisko (vrátane schvaľovania)																								
Rozvoj prístavných a podporných služieb																								
Vyhľadanie zdrojov financovania dlhodobých rozvojových aktivít																								
Dlhodobý horizont																								
Prevod infraštruktúry a superštruktúry na správcu prístavu																								
Hľadanie investora pre rozvoj osobného prístavu v areáli Zimného prístavu																								
Rozvoj a výstavba nákladného prístavu v bazéne Pálenisko																								
Vypracovanie projektovej dokumentácie pre osobný prístav v areáli Zimného prístavu (vrátane schvaľovania)																								
Príprava pozemkov pre rozvoj a výstavbu osobného prístavu v areáli Zimného prístavu																								
Rozvoj a výstavba osobného prístavu v areáli Zimného prístavu																								
Projektový manažment reštrukturalizácie prístavu																								

¹⁶ Súčasťou úlohy je i vysporiadanie nájomných zmlúv. Vzhľadom k tomu, že v dobe tvorby tejto koncepcie nie je možné akokoľvek predikovať termín splnenia tejto úlohy, je nutné počítať s tým, že môže dôjsť k časovým posunom oproti tomuto harmonogramu. Pretože splnenie tejto úlohy je nutným predpokladom pre realizáciu úloh nasledujúcich, časový posun splnenia tejto úlohy posunie i všetky nadväzujúce úlohy a tým i koniec projektu.

5.2.3 Rozpočet

V krátkodobom až strednodobom horizonte (na roky 2011 a 2012) je odhad nákladov na realizáciu koncepcie 12 až 14 mil. EUR. Náklady zahŕňujú:

- vypracovanie projektovej dokumentácie na prístav Pálenisko vrátane zvyšnej súvisiacej podpornej dokumentácie rozvoja prístavu Pálenisko;
- náklady na stráženie pozemkov verejných prístavov;
- náklady na zabezpečenie služieb dispečingu, prístavnej kancelárie a nákupu remorkéru;
- náklady zavedenia inžinierskych sietí do bazénu Pálenisko, zemné práce na úpravu pozemkov v súčasnej dobe patriacich DPT a
- náklady na poradenské a právnické služby a projektový manažment.

V dlhodobom horizonte (na roky 2013 až 2016) sú celkové investičné náklady na rozvoj bazénu Pálenisko odhadované v rozmedzí od 150 do 175 mil. EUR. Náklady obsahujú najmä vybudovanie nových kolmých hrán a sanáciu súčasných kolmých hrán, zavlečkovanie bazénu Pálenisko, dobudovanie potrebnej cestnej a železničnej infraštruktúry a superštruktúry (prekladové a logistické technológie, skladové priestory, prevádzkové budovy).

Rozvoj osobného prístavu v areáli Zimného prístavu sa predpokladá formou PPP projektu. Investičné náklady na revitalizáciu Zimného prístavu preto neboli odhadované.

5.2.4 SWOT analýza

V nasledujúcej tabuľke sa uvádzajú silné a slabé stránky, príležitosti a ohrozenia vyplývajúce z koncepcie rozvoja verejného prístavu Bratislava:

Krátkodobý až strednodobý horizont	
Silné stránky	Slabé stránky
• Disponibilné pozemky budú využité k podnikateľskej činnosti, ktorá bude verejne dostupná v rámci verejných prístavov. • „Vyčistenie“ prístavu od dlhodobo nepojazdných plavidiel uvoľní akvatórium prístavu a umožní tak celkový rozvoj prístavov.	• Pozemky využité pre podnikateľskú činnosť, ktorú bude zabezpečovať spoločnosť VP a.s., nebudú generovať príjem z prenájmu pozemkov. • Nižšie príjmy z prístavných poplatkov v dôsledku „vyčistenia“ prístavu od dlhodobo pristavených plavidiel. • Nutnosť získať finančné prostriedky pre plánovanú fázu.
Príležitosti	Ohrozenia
• Pro-aktívny marketing prispeje k postupnému „zviditeľneniu“ verejného prístavu. • Reštrukturalizácia a podnikateľské činnosti zabezpečia dodatočné zdroje príjmov pre rozvoj a modernizáciu verejného prístavu Bratislava.	• Podnikateľská činnosť môže byť bez kvalifikovaného personálu riziková. • Konkurencia zo strany ostatných prístavov a v súčasnosti v prístave podnikajúcich obchodných spoločností.
Dlhodobý horizont	
Silné stránky	Slabé stránky
• Spoločnosť VP a.s sa stane správcom infraštruktúry a superštruktúry, ktorá tak bude verejne prístupná. • Rozvoj a prevádzka moderných technológií bude viesť k zníženiu nákladov na ich prevádzku a údržbu. • Osobná lodná doprava bude centralizovaná v lokalite Zimného prístavu. • Možnosť štátu kontrolovať investičné náklady na budovanie a prevádzku verejného prístavu.	• Nutné získať finančné prostriedky pre dlhodobý rozvoj prístavu. • Potenciálne konflikty medzi správcom prístavu a súčasnými nájomníkmi. pozemkov, infraštruktúry a superštruktúry.
Príležitosti	Ohrozenia

• Bazén Pálenisko bude poskytovať dostatočné kapacitné a technologické zabezpečenie pre expanziu nákladnej lodnej dopravy. • Zimný prístav sa stane lokalitou vhodnou pre celkovú revitalizáciu a zmenu funkčnosti tejto lokality v dôsledku presunu nákladnej infraštruktúry a superštruktúry do bazénu Pálenisko.	• V prípade slabej podpory štátu ako správcu prístavu môže dochádzať k obmedzovaniu inovácie v prístave využívaných technológií. • Konkurencia zo strany ostatných prístavov a v súčasnosti v prístave podnikajúcich obchodných spoločností.
--	---

5.2.5 Riziká implementácie koncepcie

S realizáciou koncepcie sú spojené určité riziká. Väčšina z nich súvisí so splnením kľúčových predpokladov pre implementáciu koncepcie, t.j.:

- neúspech so žiadosťou na MDPT SR o zrušenie výnimiek pre kotvenie plavidiel vo vybraných častiach verejného prístavu Bratislava;
- neúspech v podobe vypovedania nájomných zmlúv (č. 8/2006, 12/2006 a 15/2006) uzavretých so spoločnosťou Dunaj Petrol Trade, a.s. a s tým súvisiace odovzdanie a uvoľnenie prenajatých pozemkov;
- nedosiahnutie dohody so súčasnými nájomcami pozemkov a vlastníkom infraštruktúry a superštruktúry;
- neúspech v nájdení partnera na rozvoj osobného prístavu v areáli súčasného Zimného prístavu;
- nedostatočná politická podpora rozvoja prístavu Bratislava;
- neúspech v nájdení dostatočných finančných prostriedkov na rozvoj nákladného prístavu v bazéne Pálenisko.

5.3 Prístav Komárno

Prístav Komárno je verejným prístavom využívaným na prekládku tovarov medzi prostriedkami železničnej, cestnej a vodnej dopravy priamo alebo s medziskladovaním. Koncepčne, technologicky a štruktúrne je prístav Komárno vybudovaný na prekládke hromadných voľne ložených substrátov. Prístav Komárno sa nachádza na ľavom brehu Dunaja medzi riečnymi kilometrami 1766 až 1769 a je čo do veľkosti druhý najväčší a najvýznamnejší slovenský prístav a zároveň je východiskovým bodom „Vážskej vodnej cesty“. Jeho lokalizácia je čiastočne na brehu rieky a čiastočne v spoločnom bazéne prístavu a lodeníc. Areál prístavu členený na západnú a východnú časť sa rozkladá na ploche viac ako 20 ha, ale na relatívne úzkom teritóriu v blízkosti centra mesta a obytného sídliska. Situačná mapka verejného prístavu Komárno je súčasťou prílohy č. 2.

5.3.1 Popis koncepcie

V súčasnej dobe sa dlhodobá vyťaženosť prístavu pohybuje okolo 10%. Najväčší podiel na výkonoch prístavu má preklad ropných produktov (dlhodobá cca 36%), nasledovaný prekladom kovových výrobkov (dlhodobá cca 22%), pevných nerašných palív a prekladom poľnohospodárskych výrobkov (dlhodobá cca 13% resp. 11%). Na vyťaženosť prístavu v Komárne má negatívny vplyv – z dôvodu odčerpávania dovozu a vývozu poľnohospodárskych výrobkov – neďaleký súkromný prístav Kľížská Nemá, ktorý bol pôvodne určený ako sklad hmotných rezerv štátu¹⁷. Negatívny vplyv na prístav Komárno má rovnako aj prístav Győr-Gönyű.

Napriek nízkemu vyťaženiu je prístav Komárno z geopolitického pohľadu významnou devízou Slovenskej republiky. Najmä jeho využitie ako prístavu, ktorý disponuje zimným prístavom, ho radí medzi významné prístavy na hornom toku Dunaja. Prístav Komárno je rovnako zakotvený v medzinárodných dohodách ako medzinárodný prístav. Význam prístavu Komárno je o to väčší, že sa nachádza na úseku Váhu, ktorý je podľa medzinárodnej dohody AGN definovaný ako vodná cesta medzinárodného významu. Za predpokladu realizácie zamýšľaného splavenia Váhu získa prístav Komárno ešte väčší strategický význam.

Západná časť bazénu je využívaná na prekládku materiálov s vyššou násypnou hmotnosťou a zároveň aj kontajnerov. Jedinou výraznejšou úpravou vykonanou v tejto časti prístavu po prestavbe v 80. rokoch bola rekonštrukcia železničnej vlečky. Za výhodu tejto časti prístavu sa dá považovať jej ochrana proti povodňam. Súčasťou sú tiež kryté sklady. Západná časť prístavu má však nevýhodu v podobe bezprostrednej blízkosti obytnej zóny mesta, ktorá bráni prekládke sypkých materiálov z dôvodu nadmernej hlučnosti a prašnosti pri tomto druhu prekládky. Zásadnou nevýhodou je aj šikmá nábrežná hrana.

¹⁷ Pretože existujú pochybnosti, či prístav spĺňa všetky legislatívou nariadené podmienky prevádzky týkajúce sa ochrany životného prostredia, negatívne neovplyvňuje zaťaženie regionálnych ciest a či prístav spĺňa podmienky pre bezpečnosť vodnej dopravy je na zváženie vecne príslušných orgánov, či nezrealizovať audit činnosti tohto prístavu.

Najmä skutočnosť, že západná časť prístavu sa nachádza v bezprostrednej blízkosti mestskej zástavby značne limituje akékoľvek rozvojové aktivity v tejto časti prístavu. Z týchto dôvodov sa javí ako optimálne riešenie utlmenie činností v tejto časti prístavu a zahájenie diskusie s mestom Komárno, nájomcami pozemkov a vlastníkom infraštruktúry a superštruktúry o dohode smerujúcej k rozvoju občianskej vybavenosti v tejto časti prístavu Komárno.

Východná časť prístavu Komárno je určená na prekládku hromadných voľne ložených substrátov. Za výhodu sa dajú považovať voľné skládky. Slúžia na skladovanie voľne ložených hromadných substrátov a feromateriálov s vyššou násypnou hmotnosťou. Nevýhodou je absencia kolmej nábrežnej hrany, nedostatočné energetické zabezpečenie a skutočnosť, že táto časť prístavu leží v záplavovej zóne. Tým je limitovaný ďalší rozvoj prístavu. Východná časť bazénu je navyše na hranici pamiatkovej zóny mesta a v blízkosti Pevnostného systému mesta Komárna – Ústrednej pevnosti, ktorá sa uchádza o zápis do zoznamu svetového kultúrneho dedičstva UNESCO.

Prekladisko minerálnych olejov sa rovnako ako aj v Bratislave nachádza na pozemkoch Verejných prístavov, a.s. a leží na voľnom toku Dunaja. V súčasnej dobe PMO nepredstavuje z pohľadu rozvoja verejných prístavov žiadnu prekážku, a preto sa doporučuje ponechať prevádzku PMO v súčasnom režime prevádzky.

Napriek vyššie uvedenému stavu musí byť východná časť prístavu ďalej rozvíjaná resp. minimálne musí byť zachovaná funkcia prístavu ako nákladného prístavu. Táto koncepcia však nevylučuje – v súlade s územným plánom mesta Komárno – premiestnenie prístavu Komárno do inej lokality mimo centra Komárna.

Premiestnenie prístavu Komárno do novej lokality znamená vybudovať nový prístavný bazén vrátane jemu prislúchajúcich bazénov v adekvátnej veľkosti a s príslušným technologickým vybavením, inžinierskymi sieťami a celou dopravnou infraštruktúrou. V prípade, že by došlo k odpredaju existujúceho verejného prístavu Komárno, výnos z odpredaja by nepokryl investičné náklady na vybudovanie prístavu v novej lokalite.

Navyše, premiestnenie nie je v súčasnosti podložené žiadnou odbornou štúdiou, ktorá by potvrdzovala možnosť založenia nového prístavu v novej lokalite, a to jednak z hydrologického hľadiska a ako aj iných odborných hľadísk.

Rezort dopravy nemá v súčasnosti finančné zdroje na zrušenie činností a technického vybavenia verejného prístavu Komárno a ich presťahovanie do inej lokality tak, aby to bolo ekonomicky efektívne. V prípade, že bude mesto Komárno navrhovať činnosť prístavu presunúť do inej lokality aj s vybudovaním nového bazénu a jeho zabezpečenia z vlastných zdrojov, spoločnosť Verejné prístavy, a. s. a MDPT SR budú túto iniciatívu zvažovať.

5.3.2 Časový harmonogram

Tabuľka obsahuje rámcový časový harmonogram v koncepcii diskutovaných rozvojových aktivít.

Rozvojové aktivity	2011				2012			
	1	2	3	4	1	2	3	4
Rokovanie s mestom Komárno, vlastníkmí infraštruktúry a superštruktúry a nájomcami pozemkov o utlmení činností nákladného prístavu v jeho západnej časti								
Rokovanie s mestom Komárno, vlastníkmí infraštruktúry a superštruktúry a nájomcami pozemkov o prípadnom presune prístavu do inej lokality								
Spracovanie štúdie realizovateľnosti na rozvoj prístavu Komárno (jeho východnej časti) resp. na vybudovanie prístavu v inej lokalite								
Spracovanie projektovej dokumentácie na rozvoj prístavu Komárno (jeho východnej časti) resp. na vybudovanie prístavu v inej lokalite								

5.3.3 Rozpočet

Súčasná koncepcia verejného prístavu Komárno nepredpokladá žiadne investície do jeho rozvoja resp. predpokladá investície, ktoré nebudú financované z prostriedkov štátneho rozpočtu. Odhadované náklady na premiestnenie prístavu Komárno do inej lokality sú odhadované na 300 až 325 mil. EUR (cena obsahuje vybudovanie bazénu, vybudovanie potrebnej infraštruktúry a superštruktúry, cena neobsahuje náklady na výkup pozemkov nutných pre výstavbu prístavu). Predpokladá sa, že náklady na prípadný presun prístavu do inej lokality by boli hradené z prostriedkov zabezpečených mestom Komárno. Ďalej sa predpokladá, že prípadný presun by bolo možné realizovať najskôr v priebehu roku 2013.

5.3.4 SWOT analýza

V nasledujúcej tabuľke sa uvádzajú silné a slabé stránky, príležitosti a ohrozenia vyplývajúce z koncepcie rozvoja verejného prístavu Komárno.

Silné stránky	Slabé stránky
• Zachovanie strategickej pozície prístavu Komárno na sútoku Dunaja a Váhu. • Dodržanie medzinárodných dohôd ohľadom zachovania prístavu medzinárodného významu.	• V súčasnej dobe platné nájomné zmluvy na pozemky. • Vlastníctvo infraštruktúry a superštruktúry súkromnými subjektmi.
Príležitosti	Ohrozenia
• V prípade premiestnenia prístavu do inej lokality uvoľnenie priestoru prístavu Komárno na výstavbu občianskej vybavenosti.	• Konkurencia zo strany ostatných prístavov a v súčasnosti v prístavu podnikajúcich obchodných spoločností.

5.3.5 Riziká implementácie koncepcie

S realizáciou koncepcie sú spojené nasledujúce riziká:

- nedosiahnutie dohody s mestom Komárno o výstavbe prístavu v novej lokalite;
- nedostatok finančných prostriedkov na rozvoj prístavu Komárno;
- nedosiahnutie dohody s nájomcami pozemkov a vlastníckmi infraštruktúry a superštruktúry ohľadne utlmenia činností v západnej časti prístavu.

5.4 Prístav Štúrovo

Verejný prístav v Štúrove je najmenším zo všetkých slovenských verejných prístavov. Má rozlohu 13 518 m², čo predstavuje menej ako 1% súhrnu všetkých pozemkov verejných prístavov. Na rozdiel od prístavu Bratislava a Komárno plní funkciu len osobného prístavu. Prístav je situovaný na ľavom brehu Dunaja v samotnom centre mesta Štúrovo, severne od Mosta Márie Valérie kde hraničí s centrálnou pešou zónou. Prístav nie je vybavený bazénom.

Prístav je charakterom svojej činnosti zameraný na prevádzku občasnej prepravy cestujúcich za rekreáciou do Kováčovej, resp. príležitostne aj do Komárna, Gabčíkova a Bratislavy a na odbavenie výletných lodí. Z hľadiska vybavenia patria k prístavu dva pontóny umiestnené na voľnom brehu Dunaja.

V zámere mesta je vybudovať zariadenie lodenice v zátoke pri Jesenského ulici a osobný prístav s budovou prevádzky a príslušnou občianskou vybavenosťou, a to v oblasti bývalej kompy, teda na ploche, ktorej vlastníkom sú Verejné prístavy, a.s. Umožní sa tak zriadenie pravidelných liniek, ktoré budú smerovať do Bratislavy, Komárna a Budapešti (medzinárodné trasy).

Zámerom je, aby osobný prístav slúžil aj na prístávanie veľkých kajutových lodí. Severne od osobného prístavu by mal byť, podľa zámeru mesta, lokalizovaný verejný športový prístav určený pre euroturistické plavby s individuálnymi menšími plavidlami. Úsilím mesta Štúrovo je revitalizovať nábrežie, ktorého časť je vo vlastníctve VP a.s.

5.4.1 Popis koncepcie

Koncepcia rozvoja verejného prístavu v Štúrove je v súlade so stratégiou mesta revitalizovať nábrežné plochy. Koncepcia tak podporuje naplnenie potenciálu mesta ako atraktívnej turistickej destinácie, najmä z hľadiska rozvoja osobnej lodnej dopravy. Koncepcia verejného prístavu Štúrovo rozpracováva jeho rozvoj v dvoch základných oblastiach – rozvoj pozemkov a rozvoj služieb turistického ruchu a služieb pre osobné lode.

Prvou oblasťou je účelovo zameraný prenájom pozemkov s podmienkou ich dlhodobého rozvoja formou budovania kapacít pre osobný prístav so všetkými potrebnými službami. Jedná sa o dlhodobý prenájom disponibilných pozemkov verejných prístavov mestu Štúrovo resp. inému investorovi, ktorý bude mať o dlhodobý prenájom záujem. V prospech mesta, ako vhodného rozvojového partnera hovorí skutočnosť, že je istou formou záruky žiadaného rozvoja služieb turistického ruchu na pozemkoch verejných prístavov. Súčasťou dlhobovej nájomnej zmluvy (bez ohľadu na druh partnera) by mala byť však aj klauzula týkajúca sa účelu, ku ktorému budú prenajaté pozemky využívané.

Cieľom je dospieť do stavu, kedy na prenajímaných pozemkoch budú vybudované a prevádzkované služby, ktoré budú svojím charakterom podporovať osobnú lodnú dopravu a cestovný ruch (napr. reštaurácie, turistické informačné centrum, sprievodcovské služby a pod.) Doporučeným obchodným modelom je tzv. model licencovaného užívateľa, v rámci ktorého investor odvádza správcovi verejného prístavu fixný poplatok za užívanie priestoru a variabilný poplatok, ktorým bude vopred stanovené percento z obrátu

na pozemkoch prevádzkovaných služieb. Správca prístavu tak bude motivovaný podporovať trhovú výhodu lokality verejného prístavu, ktorá spočíva v prílive možných zákazníkov – turistov, cestujúcich na výletných lodiach.

Druhá oblasť koncepcie rozvoja prístavu Štúrovo je zameraná na rozvoj prístavných aktivít súvisiacich s odbavovaním osobných lodí. Rozvoj spočíva v prvom kroku vo vypovedaní súčasných nájomných zmlúv pre pontóny a následne nákup a prevádzka vlastných pontónov podľa aktuálneho dopytu. Podmienkou úspešného podnikania v tejto oblasti bude zabezpečenie efektívneho marketingu a predaja disponibilných kapacít pontónov. V tejto súvislosti možno uvažovať o zdieľanom marketingu s nájomcami pozemkov, ktorých tržby budú zásadnou mierou ovplyvňované práve počtom odbavených lodí resp. počtom turistov, ktorých tieto lode budú prepravovať.

V druhom kroku sa javí vhodným riešením rozvoj podporných služieb určených osobným plavidlám. Medzi ponúkanými službami by malo byť zabezpečenie dodávok pitnej vody, elektriny a možnosť vyloženia komunálneho odpadu.

V dôsledku rozvoja pozemkov, služieb turistického ruchu a služieb pre osobné lode sa predpokladá synergický efekt v podobe vyššieho využitia prístavu osobnou lodnou dopravou.

5.4.2 Časový harmonogram

Tabuľka obsahuje rámcový časový harmonogram v koncepcii diskutovaných rozvojových aktivít.

Rozvojové aktivity	2011				2012				2013			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Vypovedanie nájomnej zmluvy na pontóny												
Vypracovanie nájomnej zmluvy na prenájom pozemkov												
Nákup vlastných pontónov a ich uvedenie do prevádzky												
Výber vhodného nájomcu pozemkov, uzatvorenie zmluvy												
Vytvorenie zázemia pre poskytovanie služieb pre lode (elektrina, voda, komunálny odpad)												
Postupné budovanie infraštruktúry (napr. turistické stredisko, reštaurácie, parkové lavičky, zeleň)												
Realizácia marketingovej kampane propagujúcej prístav Štúrovo												

5.4.3 Rozpočet

Náklady potrebné na rozvoj prístavu Štúrovo na rok 2011 sú odhadované v rozmedzí od 250 tis. EUR do 300 tis. EUR. V rámci kalkulácie nákladov sa počíta s nákupom pontónov, vybavením pozemkov inžinierskymi sieťami (elektrina, voda, odpad) a s poradenskými a právnymi službami. V ďalších rokoch sa predpokladá rozvoj prístavu z finančných prostriedkov mesta Štúrovo resp. iného investora. Prevádzkové náklady verejného prístavu Štúrovo budú kryté z nájomných poplatkov a príjmov generovaných prevádzkou služieb pre osobné plavidlá.

5.4.4 SWOT analýza

V nasledujúcej tabuľke sa uvádzajú silné a slabé stránky, príležitosti a ohrozenia vyplývajúce z koncepcie rozvoja prístavu Štúrovo.

Silné stránky	Slabé stránky
- Finančné prostriedky na rozvoj turistických služieb zabezpečí nájomca pozemkov. - Navrhovaná koncepcia nepredstavuje veľké riziká. - Zvýšenie pridanej hodnoty tvorenej VP a.s.	V súčasnej dobe platné nájomné zmluvy na pontóny a pozemky.
Príležitosti	Ohrozenia
Vysoký potenciál v oblasti osobnej a športovo-rekreačnej vodnej dopravy.	Konkurencia zo strany malých súkromných osobných prístavov.

5.4.5 Riziká implementácie koncepcie

S realizáciou koncepcie sú spojené nasledujúce riziká:

- nedosiahnutie dohody s mestom resp. potenciálnym investorom o smere rozvoja verejného prístavu Štúrovo;

- nedosiahnutie dohody s mestom resp. potenciálnym investorom o nastavení obchodného modelu.

6 Posúdenie dopadov koncepcie rozvoja verejných prístavov

Nasledujúca kapitola popisuje vplyvy koncepcie verejných prístavov na financie, ekonomiku, životné prostredie, zamestnanosť, podnikateľské prostredie a vplyv rozvoja verejných prístavov na ostatné druhy dopravy.

6.1 Odhad dopadov koncepcie na verejné financie

V krátkodobom až strednodobom horizonte (na roky 2011 a 2012) je odhad nákladov na realizáciu koncepcie verejného prístavu Bratislava 12 až 14 mil. EUR. Náklady zahŕňujú:

- vypracovanie projektovej dokumentácie na prístav Pálenisko vrátane zvyšnej súvisiacej podpornej dokumentácie rozvoja prístavu Pálenisko;
- náklady na stráženie pozemkov verejných prístavov;
- náklady na zabezpečenie služieb dispečingu, prístavnej kancelárie a nákupu remorkéru;
- náklady zavedenia inžinierskych sietí do bazénu Pálenisko, zemné práce na úpravu pozemkov v súčasnej dobe patriacich DPT a
- náklady na poradenské a právnické služby a projektový manažment.

V dlhodobom horizonte (na roky 2013 až 2016) sú celkové investičné náklady na rozvoj bazénu Pálenisko odhadované v rozmedzí od 150 do 175 mil. EUR. Náklady obsahujú najmä vybudovanie nových kolmých hrán a sanáciu súčasných kolmých hrán, zavlečkovanie bazénu Pálenisko, dobudovanie potrebnej cestnej a železničnej infraštruktúry a superštruktúry (prekladové a logistické technológie, skladové priestory, prevádzkové budovy). Rozvoj osobného prístavu v areáli Zimného prístavu sa predpokladá formou PPP projektu. Investičné náklady na revitalizáciu Zimného prístavu preto neboli odhadované.

Súčasná koncepcia verejného prístavu Komárno nepredpokladá žiadne investície do jeho rozvoja resp. predpokladá investície, ktoré nebudú financované z prostriedkov štátneho rozpočtu. Odhadované náklady na premiestnenie prístavu Komárno do inej lokality sú predpokladané na 300 až 325 mil. EUR (cena obsahuje vybudovanie bazénu, vybudovanie potrebnej infraštruktúry a superštruktúry, cena neobsahuje náklady na výkup pozemkov nutných pre výstavbu prístavu). Predpokladá sa, že náklady na prípadný presun prístavu do inej lokality by boli hradené z prostriedkov zabezpečených mestom Komárno. Ďalej sa predpokladá, že prípadný presun by bolo možné realizovať najskôr v priebehu roku 2013.

Náklady potrebné na rozvoj prístavu Štúrovo na rok 2011 sú odhadované v rozmedzí od 250 tis. EUR do 300 tis. EUR. V rámci kalkulácie nákladov sa počíta s nákupom pontónov, vybavením pozemkov inžinierskymi sieťami (elektrina, voda, odpad) a s poradenskými a právnymi službami. V ďalších rokoch sa predpokladá rozvoj prístavu z finančných prostriedkov mesta Štúrovo resp. iného investora. Prevádzkové náklady verejného prístavu Štúrovo budú kryté z nájomných poplatkov a príjmov generovaných prevádzkou služieb pre osobné plavidlá.

Nasledujúca tabuľka obsahuje odhad dopadov koncepcie na verejné financie v celkovej výške 483,3 mil. EUR.

Tabuľka 5: Odhad dopadov koncepcie na verejné financie

Náklady v mil. EUR*	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Celkom
Bratislava	6,5	6,5	50,0	50,0	30,0	30,0	173,0
Komárno	0,0	0,0	100,0	100,0	60,0	50,0	310,0
Štúrovo	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Celkom	6,8	6,5	150,0	150,0	90,0	80,0	483,3

* do tabuľky vstupujú priemerné hodnoty odhadov vyššie uvedených nákladov

Ako primárny zdroj financovania sa doporučuje využitie prostriedkov Operačného programu Doprava v hodnote 173,3 mil. EUR. Dopad na štátny rozpočet v dôsledku prefinancovania finančnej medzery nie je možné bez vypracovania CBA odhadnúť. Predpokladom pre získanie finančných prostriedkov z OPD je jeho revízia (v súčasnej dobe OPD nepodporuje v rámci žiadnej prioritnej osi rozvoj vodnej dopravy ani rozvoj verejných prístavov) resp. zahrnutie prioritnej osi zameranej na rozvoj vodnej dopravy a verejných prístavov do nového programového obdobia.

Dopad na rozpočet obcí a VÚC je odhadovaný na cca 310 mil. EUR. Dopad koncepcie na rozpočty štátnych fondov, na rozpočet Sociálnej poisťovne, zdravotných poisťovní, Národného úradu práce, na rozpočty Fondu národného majetku SR a Slovenského pozemkového fondu je nulový.

Všetky vyššie uvedené odhady sú len rámcové. Výška skutočných nákladov závisí významnou mierou na úspechu jednaní s nájomcami pozemkov, vlastními infraštruktúry a superštruktúry a s mestskými zastupiteľstvami a v neposlednej rade aj na rozhodnutiach ohľadne prevádzkovaných služieb a využívaných prístavných a logistických technológiách.

6.2 Odhad dopadov koncepcie na obyvateľov a podnikateľskú sféru

Aktivity, ktoré sú súčasťou koncepcie rozvoja verejných prístavov budú prispievať nielen k celkovej revitalizácii odvetvia vodnej dopravy (osobnej i nákladnej), ale predpokladajú aj pozitívny dopad na životnú úroveň obyvateľstva v dotknutých mestách, na podnikateľskú sféru a rovnako podporujú priority hospodárskej politiky SR.

Z hľadiska kvality života sa predpokladá celkové zvyšovanie životnej úrovne obyvateľstva v dôsledku rozvoja časti verejných prístavov ako vhodného miesta pre rozvoj osobnej lodnej dopravy a občianskej vybavenosti. Hlavným (spoločným) dôvodom, ktorý povedie k vyššej životnej úrovni je snaha využiť atraktívnu lokalitu verejných prístavov k aktivitám, ktoré môže široká verejnosť využiť pre rekreáciu a trávenie voľného času.

V prístave Bratislava bude v dôsledku relokácie nákladnej infraštruktúry a superštruktúry do bazénu Pálenisko uvoľnená oblasť Zimného prístavu pre rozvoj osobnej lodnej dopravy. Pozitívny dopad na životnú úroveň obyvateľstva a obecné zvyšovanie kvality života sa prejaví vo vybudovaní atraktívnej mestskej lokality v oblasti Zimného prístavu, ktorá sa v nadväznosti na už realizovaný projekt „Eurovea“ stane žiadanou destináciou so širokou ponukou možností pre trávenie voľného času.

Podobný efekt je možné predpokladať pre prístav Komárno, kde koncepcia rozvoja verejných prístavov navrhuje v dlhodobom horizonte obmedzenie nákladných činností v západnej časti prístavu resp. presun celého prístavu do inej oblasti a využitie disponibilných pozemkov k realizácii revitalizačných projektov, ktoré premenia toto priemyselné priechodné územie na živú mestskú štvrť.

Lepšiu životnú úroveň je možné po realizácii koncepcie rozvoja verejných prístavov očakávať i pre obyvateľov mesta Štúrovo. Koncepcia tu počíta v súlade so zámerom mesta s revitalizáciou nábrežnej plochy, zavedením nových služieb a rozvojom osobnej lodnej dopravy.

Z hľadiska dopadov na podnikateľskú sféru, vytvára koncepcia rozvoja verejných prístavov vhodné podmienky pre rozvoj podnikateľských aktivít a jej realizácia predpokladá pozitívny dopad na ekonomický rast regiónov, v ktorých sa verejné prístavy nachádzajú. Vzhľadom k atraktívnej lokalite priechodného územia verejných prístavov, vysokému potenciálu prílivu zákazníkov a zámeru koncepcie rozvoja verejných prístavov využiť tieto pozemky k developerským aktivitám rekreačného charakteru, je možné zo strany súkromných subjektov očakávať dopyt po možnosti na pozemkoch verejných prístavov rozvíjať a prevádzkovať obchodné aktivity a prispievať tak k celkovému ekonomickému rastu oblasti.

Koncepcia rozvoja verejných prístavov je v súlade s prioritami a cieľmi hospodárskej politiky SR. Vláda SR aktívne podporuje vznik verejno-súkromných partnerstiev v oblasti spravovania a vytvárania verejných statkov a zabezpečovania verejných služieb, pre ktorých vznik vytvára koncepcia rozvoja verejných prístavov vhodné podmienky. Koncepcia rozvoja verejných prístavov ďalej podporuje a je v súlade s prioritami hospodárskej politiky SR najmä v oblastiach „Podnikanie, investície a regionálny rozvoj“, „Obchod, služby a podpora exportu“ a „Cestovný ruch“.

6.3 Odhad dopadov koncepcie na životné prostredie

Rozvoj verejných prístavov je možné v kontexte dopadov na životné prostredie rozdeliť do dvoch základných rovín – makro-environmentálnu a mikro-environmentálnu, pričom v oboch prípadoch je možné stanoviť, že rozvoj verejných prístavov bude mať celkovo pozitívny dopad na životné prostredie.

Z hľadiska makro-environmentálnych dopadov sú verejné prístavy, ich rozvoj, propagácia, modernizácia a efektívne využitie spolu s budovaním vodných ciest jedným z hlavných nástrojov pre podporu využitia vnútrozemskej vodnej dopravy ako ekologického druhu dopravy, a to predovšetkým s cieľom znížiť objem prepravných výkonov v cestnej doprave. Všetky medzinárodné štúdie uskutočnené za účelom kvantifikovať environmentálne dopady vodnej dopravy v konečnom dôsledku poukazujú na rovnaký výsledok – vodná doprava je z hľadiska životného prostredia najšetrnejším druhom dopravy.

Vyšší podiel prepravy po vodných cestách prispieva k zníženiu skleníkových plynov a dopravných kongescií, najmä vzhľadom k významne vyššej prepravnej kapacite na dopravnú jednotku (pre porovnanie: jedna nákladná loď s kapacitou 2 000 ton prepraví rovnaké množstvo nákladu ako 50 železničných vozňov po 40 tonách alebo 80 nákladných vozidiel po 25 tonách).

Z hľadiska mikro-environmentálnych dopadov na životné prostredie sa jedná o pozitívny efekt vďaka dlhodobej snahe presunúť ekologicky rizikové činnosti realizované v areáli verejných prístavov mimo hlavného toku Dunaja do chránených bazénov, kde bude zabezpečená lepšia úroveň environmentálnej ochrany (ako príklad možno uviesť premiestnenie PMO z voľného toku Dunaja do bazénu Pálenisko).

Koncepcia verejných prístavov nie je v rozpore s prioritami a cieľmi štátnej environmentálnej politiky schválenej vládou SR a Národnou radou SR v Stratégii, zásadách a prioritách štátnej environmentálnej

politiky z roku 1993 a v Národnom environmentálnom akčnom programe II (uznesenie vlády SR č. 1112/1999).

Všetky rozvojové aktivity budú dodržiavať zákon NR SR č. 127/1994 Z.z o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov.

Konkrétne vyčíslenie odhadu dopadov na životné prostredie jednotlivých rozvojových aktivít verejných prístavov bude podrobne popísané a zhodnotené v dokumentácii pre územné rozhodnutia jednotlivých rozvojových akcií.

6.4 Odhad dopadov koncepcie na zamestnanosť

V dôsledku realizácie plánovaných rozvojových aktivít navrhnutých v koncepcii bude rásť zamestnanosť v každom z troch dotknutých prístavných miest, pričom dopyt pracovných miest bude priamo úmerný tempu rozvoja prístavných aktivít.

Zároveň pracovné činnosti súvisiace s revitalizáciou, modernizáciou ako aj s výstavbou v rámci verejných prístavov nepriamo zabezpečia pracovné príležitosti pre zamestnancov z radu spoločností a firiem príslušných regiónov, ktoré sa budú podieľať na realizácii aktivít v rámci rozvoja verejných prístavov.

V krátkodobom až strednodobom horizonte sa v Bratislave a Komárne predpokladá nižšie tempo rastu pracovných miest, vzhľadom k prípravnému a plánovaciemu charakteru tohto obdobia. Najvýznamnejší rast zamestnanosti sa očakáva v dlhodobom horizonte. Dôvodom je plánovaná konsolidácia Bratislavského nákladného prístavu do bazénu Pálenisko, rozvoj Zimného prístavu pre účely osobnej lodnej dopravy a prestavba areálu existujúceho nákladného prístavu Komárno resp. jeho presun do inej lokality.

V Štúrove sa naopak predpokladá rast zamestnanosti v krátkodobom horizonte, vzhľadom k relatívne nenáročnej realizácii koncepcie rozvoja. V prípade Štúrova však bude počet nových pracovných miest v porovnaní s Bratislavou a Komárnom významne menší.

V Bratislave bude nárast pracovných miest zjavný najmä v sektore rozvoja prístavných služieb súvisiacich s osobným prístavom (oprava a údržba lodí), služieb týkajúcich sa cestovného ruchu (turistické informačné centrá, sprievodcovské služby) a služieb súvisiacich s gastronomickým servisom (rýchle občerstvenia, reštaurácie, bary). V rámci nákladného prístavu Bratislava sa predpokladá konzervatívny rast pracovných miest v hlavných prístavných činnostiach, teda v preklade a skladovaní tovaru.

Vzhľadom k tomu, že časť prístavu Komárno sa navrhuje alternatívne rozvíjať resp. prístav premiestniť, nie je možné v súčasnej dobe adekvátne predpovedať vplyv na zamestnanosť.

Z hľadiska dostupnosti pracovnej sily potrebnej pre zabezpečenie služieb súvisiacich s rozvojom verejných prístavov sa vzhľadom k relatívne vysokej miere nezamestnanosti na Slovensku a typu nových pracovných miest, ktoré vo všeobecnosti nevyžadujú vysoko odbornú kvalifikáciu, nepredpokladá problém s ich zaistením.

6.5 Analýza vplyvov koncepcie na podnikateľské prostredie

Z hľadiska vplyvu na podnikateľské prostredie je navrhovaná koncepcia rozvoja verejných prístavov v súlade s aktuálnou legislatívou formujúcou podnikateľské prostredie a nepredpokladá potrebu jej úpravy pre dosiahnutie úspešnej realizácie. Koncepcia ďalej nepredpokladá ovplyvnenie existujúcich činností administratívnych štruktúr ani dodatočné administratívne opatrenia, ktoré by ovplyvnili podnikateľské prostredie.

6.6 Analýza vplyvov koncepcie na ostatné druhy dopravy

Realizácia koncepcie verejných prístavov celkovo zníži nároky na prepravné objemy vyplývajúce z delby práce resp. vzájomného prepojenia jednotlivých druhov dopravy. Za predpokladu cca deväť percentného rastu prepravných výkonov lodnej nákladnej dopravy (v období 2009 – 2020) je možné usudzovať, že časť týchto výkonov sa presunie so železnice a cesty na vodu.

Presun aktivít zo Zimného prístavu do bazénu Pálenisko nebude mať žiadny vplyv na prepravné výkony – obidve zmieňované časti prístavu Bratislava už teraz využívajú rovnaké dopravné napojenie na cestu a železniciu.

Zachovanie súčasných aktivít v prístave Komárno resp. ich presun do inej lokality nebude mať žiaden vplyv na prepravné objemy vyplývajúce z delby práce resp. vzájomného prepojenia jednotlivých druhov dopravy. Nutnou podmienkou presunu prístavu Komárno do inej lokality je vybudovanie adekvátneho cestného a železničného prepojenia prístavu na existujúce dopravné trasy.

Vplyv koncepcie verejného prístavu Štúrovo nebude mať žiadny vplyv ani na cestnú ani na železničnú dopravu.

7 Prílohy

Príloha 1 – Situačný plán prístavu Bratislava. Príloha obsahuje situačný plán pozemkov prístavu Bratislava s popisom ich možného budúceho využitia.

Príloha 2 – Situačný plán prístavu Komárno. Príloha obsahuje situačný plán pozemkov prístavu Komárno.

Príloha 3 – Zoznam potenciálne poskytovaných služieb. Príloha popisuje možné portfólio služieb poskytovaných v areáli verejných prístavov Bratislava a Komárno.

Tieto materiály a informácie v nich obsiahnuté poskytla spoločnosť Deloitte Advisory s.r.o. Ich cieľom je poskytnúť všeobecné informácie o danom predmete. Spoločnosť Deloitte Advisory s.r.o. zdôrazňuje, že poskytnuté materiály a informácie v nich obsiahnuté nie sú vzhľadom na posudzovaný predmet vyčerpávajúce. Na poskytnuté materiály a informácie v nich obsiahnuté by sa nemalo spoliehať ako na jediný podklad pre prijatie rozhodnutia, ktoré môže ovplyvniť vás alebo vašu obchodnú činnosť.

Popísaný východiskový stav predstavujúci základ na porozumenie informácií, tvorbu predpokladov a zhodnotenie súčasného stavu pozostáva z informácií verejne dostupných, respektíve poskytnutých alebo sprostredkovaných klientom. Spoločnosť Deloitte Advisory s.r.o. nezodpovedá za pravdivosť a úplnosť týchto informácií. Ak východiskové informácie nereflektujú všetky aspekty, ktoré sú v danom kontexte relevantné alebo nezodpovedajú skutočnosti, môže to mať vplyv na naše rady a odporúčania uvedené nižšie.

Úlohou Deloitte Advisory s.r.o. v oblasti ekonomických analýz nebolo vykonanie auditu ani inej formy overovania, poskytnutie daňového poradenstva, asistencie pri hĺbkovej previerke ani žiadneho poradenstva v environmentálnych záležitostiach a pod. Zároveň Deloitte Advisory s.r.o. nezodpovedá za aktualizáciu informácií o udalostiach a okolnostiach, ktoré nastali po dátume vydania tejto správy.

Spoločnosť Deloitte Advisory s.r.o. výslovne odmieta všetky implicitné záruky, najmä, nie však výlučne, záruky možnosti použitia materiálov a informácií v nich obsiahnutých pre akékoľvek tretie osoby, vhodnosti na konkrétny účel, nezasahovania, kompatibility, bezpečnosti a presnosti.

Použitie týchto materiálov a informácií v nich obsiahnutých je na vaše vlastné riziko. Preberáte plnú zodpovednosť za straty a riziká vyplývajúce z ich použitia. Spoločnosť Deloitte Advisory s.r.o. nebude zodpovedať za akékoľvek špeciálne, nepriame, náhodné, následné škody, ani za akékoľvek iné škody akejkoľvek povahy spôsobené či už pri výkone zmluvy, nariadenia (okrem iného vrátane nedbanlivosti), alebo inak v súvislosti s použitím týchto materiálov alebo informácií, ktoré obsahujú.

Deloitte označuje jednu, resp. viacero spoločností Deloitte Touche Tohmatsu, asociácie typu Swiss Verein, resp. jej členských firiem. Každá z týchto firiem predstavuje samostatný a nezávislý právnický subjekt. Podrobný opis právnej štruktúry združenia Deloitte Touche Tohmatsu a jeho členských firiem sa uvádza na adrese www.deloitte.com/sk/o-nas.

Spoločnosť Deloitte poskytuje služby v oblasti auditu, daní, poradenstva a finančného poradenstva klientom v mnohých odvetviach verejného a súkromného sektora. Vďaka globálne prepojenej sieti členských firiem vo viac ako 140 krajinách má Deloitte svetové možnosti a dôkladnú znalosť miestneho prostredia, a tak môže pomáhať svojim klientom dosahovať úspechy na všetkých miestach ich pôsobnosti. Viac ako 169 000 odborníkov sa usiluje, aby sa spoločnosť Deloitte stala štandardom najvyššej kvality.

Member of Deloitte Touche Tohmatsu

© 2010 Deloitte Slovensko