

Príspevok je spracovaný s podporou projektu „Dobudovanie prototypu simulátora lodnej prevádzky“, ITMS kód projektu 26220220007, Žilinská univerzita v Žiline.



ERDF – Európsky fond regionálneho rozvoja  
„Podporujeme výskumné aktivity na Slovensku / Projekt je spolufinancovaný zo zdrojov EÚ“



## K PROBLEMATIKE KVALITY VO VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVE TO THE ISSUE OF QUALITY IN INLAND WATERWAY TRANSPORT

Jarmila Sosedová <sup>1</sup>, Anežka Grobarčíková <sup>2</sup>

### Abstrakt

Vo februári 2014 Európsky parlament prijal NAIADES II – akčný program na podporu vnútrozemskej vodnej dopravy na obdobie rokov 2014 až 2020 nakoľko odvetvie vnútrozemskej plavby významne prispieva k dopravnému systému EÚ prepravou nákladu medzi prístavmi EÚ a vnútrozemím a využívaním plného potenciálu vnútrozemskej lodnej prepravy by toto odvetvie mohlo byť v Európe naďalej kľúčovým článkom v procese riešenia problémov preťaženia dopravy a životného prostredia. Prijatie NAIADES II prispeje k rozvoju udržateľnej vnútrozemskej vodnej dopravy a zabezpečeniu jej konkurenčnej výhody.

### Kľúčové slová

Vodná doprava, akčný plán, infraštruktúra, trh, kvalita, životné prostredie

### Úvod

Doprava po riekach a kanáloch predstavuje tichý a vysoko energeticky účinný spôsob prepravy tovaru. Zohráva kľúčovú úlohu v procese prepravy tovaru z rušných európskych prístavov do jeho cieľovej destinácie. Potenciál tejto formy dopravy sa však nevyužíva v plnej miere.

Všetkých päť najväčších námorných prístavov v EÚ je napojených na vnútrozemské vodné cesty. Každoročne je po vnútrozemských vodných cestách EÚ realizovaný prepravný výkon 140 miliárd tonokilometrov. V transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T) je viac ako 230 vnútrozemských prístavov, z ktorých približne 75 je súčasťou základnej siete. Asi 40 týchto

<sup>1</sup> doc. Ing. Jarmila Sosedová, PhD., Žilinská univerzita v Žiline, F PEDAS, Katedra vodnej dopravy, Univerzitná 1 Žilina, email: [jarmila.sosedova@fpedas.uniza.sk](mailto:jarmila.sosedova@fpedas.uniza.sk)

<sup>2</sup> Ing. Anežka Grobarčíková, Žilinská univerzita v Žiline, F PEDAS, Katedra vodnej dopravy, Univerzitná 1 Žilina, email: [anezka.grobarcikova@fpedas.uniza.sk](mailto:anezka.grobarcikova@fpedas.uniza.sk)

prístavov slúži súčasne ako vnútrozemský i námorný prístav. Emisie CO<sub>2</sub> a spotreba paliva veľkej vnútrozemskej lode sú v porovnaní s cestnou dopravou len tretinové. Najväčší námorný prístav v EÚ Rotterdam prepravil v roku 2010 tretinu všetkého tovaru po vnútrozemských vodných cestách. Dĺžka splavných vnútrozemských vodných ciest v Európe dosahuje 37 000 kilometrov.

## Úloha vnútrozemskej vodnej dopravy pri preprave nákladu

Európske rieky majú veľkú kapacitu na to, aby sa po nich prepravovalo väčšie množstvo nákladu a aby odľahčili preťažené cestné a železničné ťahy v najľudnatejších oblastiach. Rovnako je možné urobiť viac v záujme zníženia emisií škodlivých látok znečisťujúcich ovzdušie.

Významné časti sektora vnútrozemskej vodnej dopravy navyše bojujú s ekonomickými ťažkosťami. Dopyt je stále nízky, zatiaľ čo kapacita sa neustále zväčšuje. To sa premieta do nerovnováhy medzi ponukou a dopytom, cenového tlaku, znižujúcej sa miery využitia kapacity, zníženej miery zamestnanosti a ziskovosti.

V súlade s rozvojom vnútrozemskej vodnej dopravy, ako jednej z foriem ponúkajúcich bezpečný a ekologický spôsob dopravy s využitím kapacít, ktoré v súčasnosti vodná doprava ponúka bol už v roku 2006 prijatý Integrovaný európsky akčný program na podporu vnútrozemskej vodnej dopravy – NAIADES (Navigation Add Inland waterway Action and Development in Europe). Akčný plán NAIADES, ako integrovaná súčasť novej dopravnej politiky Európskej únie, sa zameriaval na päť kľúčových oblastí, ktoré mali pre zachovanie komplexnosti vnútrozemskej vodnej dopravy nezastupiteľný význam. Patrili sem trh, loďstvo (flotila), pracovné miesta a zručnosti, vzťah s verejnosťou a infraštruktúra. Plán určil smerovanie vodnej dopravy a rozvoj vodných ciest s cieľom identifikovať sledovanú oblasť a určiť jej hlavné nedostatky. Obsahom dokumentu boli viaceré odporúčania, ktoré mali členské štáty Európskeho spoločenstva a iné zúčastnené strany vykonať v rozmedzí rokov 2006 – 2013. Odporúčania mali spravidla charakter legislatívnych, koordinačných a podporných opatrení.

V slovenských podmienkach sa realizácia európskeho akčného programu pre rozvoj vnútrozemských vodných ciest zameriavala najmä na odstraňovanie prekážok a zlepšovanie parametrov týchto úsekov vodných ciest:

- VC Dunaj: riečny úsek Sap – Štúrovo a Bratislava – ústie rieky Moravy,
- VC Váh: riečny úsek Komárno – Sereď – Hlohovec,
- Optimalizácia prevádzky plavebnej komory VD Gabčíkovo .

Akčný plán NAIADES I obsahoval viacero opatrení na podporu vnútrozemskej plavby. Mnohé z týchto opatrení už boli dokončené a program je potrebné aktualizovať. Z pohľadu vodnej dopravy sa rezervy ukázali v rozvoji infraštruktúry, v procese zavádzania riečnych informačných služieb a rozšírenia ich ponuky, v potrebe zlepšenia environmentálnych aspektov vodnej dopravy a v preventívnych opatreniach na ochranu pred haváriami plavidiel. Neoddeliteľnou súčasťou je aj vzdelávanie odborníkov a preukazovanie odbornej kvalifikačnej spôsobilosti členov lodných posádok vo väzbe na prebiehajúce zmeny na trhu práce v tejto oblasti.

V tomto kontexte možno konštatovať, že je nevyhnutné presmerovať zameranie politiky na kľúčové prvky vnútrozemskej plavby.

## **Možnosti podpory rozvoja vnútrozemskej vodnej dopravy a jej integrácie do logistického reťazca**

V zmysle vyššie uvedeného Komisia navrhuje nový akčný program s opatreniami, ktoré zlepšia rámcové podmienky v sektore vnútrozemskej vodnej dopravy a podpora ekonomickú a environmentálnu výkonnosť tejto formy dopravy.

Program NAIADES II – prijatý na obdobie rokov 2014 až 2020 – uľahčí realizáciu dlhodobých štrukturálnych zmien v sektore vnútrozemskej vodnej dopravy, pričom zahŕňa aj krátkodobé opatrenia, ktoré Komisia v súčasnosti vykonáva s cieľom riešiť ťažkú hospodársku situáciu, v ktorej sa sektor nachádza.

Opatrenia programu NAIADES II sú orientované do týchto problémových oblastí:

- zlepšenie kvality infraštruktúry a podpora integrácie vnútrozemskej vodnej dopravy do logistického reťazca,
- podpora bezproblémového fungovania trhu a reštrukturalizácie sektora vrátane riešenia potreby kvalifikácií, zručností a kvalitných pracovných miest,
- ekologizácia sektora znižovaním emisií a podporou inovácií,
- nový prístup k riadeniu.

### *Zlepšenie kvality infraštruktúry a podpora integrácie vnútrozemskej vodnej dopravy do logistického reťazca*

Účinná infraštruktúra je základnou podmienkou úspešného fungovania vnútrozemskej vodnej dopravy. Vnútrozemská plavba môže naplno plniť svoju úlohu len vtedy, ak sú vnútrozemské vodné cesty dobre udržiavané a lepšie prepojené s ostatnými formami dopravy. Ďalšou podmienkou je teda doplnenie chýbajúcich spojení a odstránenie prekážok.

Pomocou nástroja na prepojenie Európy poskytne Komisia podporu na zlepšenie súčasnej a vybudovanie novej vnútrozemskej vodnej infraštruktúry a pomôže vylepšiť prepojenie s ostatnými formami dopravy. Realizácia koridoru TEN-T zabezpečí koordinovaný rozvoj koridorov so zohľadnením všetkých foriem dopravy.

Komisia preskúma rozvoj riečnych informačných služieb a s nimi súvisiacich projektov, ktoré zahŕňajú infraštruktúru riadenia dopravy v sieti vnútrozemskej vodnej dopravy. Patrí sem konkrétne zavedenie inteligentnej dopravy a prepravného systému, ktoré fungujú vo vzájomnej súčinnosti, s cieľom optimalizovať súčasnú kapacitu a bezpečnosť a zlepšiť interoperabilitu s ostatnými formami dopravy. V tomto kontexte považuje za nevyhnutné zlepšiť i dátovú integráciu vo všetkých dopravných módoch.

### *Podpora bezproblémového fungovania trhu a reštrukturalizácia sektora. Riešenie potreby kvalifikácií, zručností a pracovných miest*

Sektor vnútrozemskej vodnej dopravy funguje v ťažkých ekonomických podmienkach. V sektore vládne vysoká miera fragmentácie, pričom 80% flotily prevádzkujú súkromní prevádzkovatelia. V dôsledku toho je ťažké zladit' ponuku s dopytom a obmedzená je aj schopnosť sektora investovať do infraštruktúry a inovovať plavidlový park. Odhaduje sa, že zamestnanosť v sektore klesla o 10%. Veková štruktúra pracovníkov v nadchádzajúcom období povedie k ich zvýšenému odlivu. V určitých segmentoch trhu je polovica pracovníkov staršia ako 50 rokov.

Komisia sa zapojila do diskusie s daným sektorom a príslušnými členskými štátmi o vhodných opatreniach na prekonanie ťažkej situácie a podpore reštrukturalizácie sektora. Komisia sa

zaoberá aj tým, čo je v záujme zlepšenia situácie možné urobiť na strane regulácie. Opätovne preskúma technické požiadavky pre plavidlá a podporí skoré zavádzanie používania skvapalneného zemného plynu (LNG) ako alternatívneho paliva.

Komisia taktiež navrhne opatrenia na zníženie prekážok v oblasti prístupu k zamestnaniu a mobility, valorizácie kvalifikácii a profesií v sektore a na zlepšenie podmienok na trhu práce v tejto oblasti.

### *Ekologizácia sektora znížením emisií a podporou inovácií*

V porovnaní s inými vnútrozemskými formami dopravy je vnútrozemská vodná doprava energeticky účinná, bezpečná, takmer bez dopravných preťažení a tichá. Pokrok v znižovaní látok znečisťujúcich ovzdušie však nezodpovedá tomuto inak priaznivému trendu. Zavádzanie alternatívnych palív, ako je LNG, môže pomôcť sektoru dostať sa na úroveň ostatných foriem dopravy.

Komisia prehodnotí emisné limity pre nové motory a vo väčšom rozsahu preskúma limity emisií pre existujúce motory. Zmení aj pravidlá s cieľom povoliť používanie LNG ako paliva vo vnútrozemskej vodnej doprave.

Vnútrozemská vodná doprava pravidelne prichádza s novými službami a vytvára nové trhy. Celkový rozsah inovácií je však malý a potrebuje silnú podporu. Komisia preto vyzýva toto odvetvie, aby vypracovalo plán výskumu, rozvoja a inovácií.

Komisia podporí ekologizáciu a inovácie pomocou iniciatívy Horizont 2020 a programami v rámci nástroja na prepojenie Európy. Ako súčasť balíka NAIADES II predložila návrh, ktorým sa má umožniť použitie rezervného fondu odvetvia na podporu investícií do znižovania emisií. Podporné opatrenia Komisie môžu byť doplnené špecializovanými programami na úrovni členských štátov.

### *Nový prístup k riadeniu*

Program NAIADES II sa bude zaoberať prekrývaním právnych rámcov a kompetencií v sektore vnútrozemskej vodnej dopravy. Predstavuje inštitucionálne a legislatívne opatrenia a je zameraný na cielenejšiu spoluprácu s inými medzinárodnými orgánmi v záujme riešenia problému duplicitných pravidiel.

Prvými krokmi v tomto smere bola dohoda medzi útvarmi Komisie a Ústrednou komisiou pre plavbu na Rýne a nový návrh smernice prijatý ako súčasť balíka NAIADES II, ktorým sa nahrádza smernica 2006/87/ES o technických požiadavkách na plavidlá vnútrozemskej plavby a ktorý umožňuje stanoviť jednotné normy.

## **Záver**

Prijatím programu NAIADES II sa očakáva lepšie využívanie vnútrozemských vodných ciest, čo bude mať za následok výrazný prínos pre celé európske hospodárstvo. Prevádzkovatelia vnútrozemskej vodnej dopravy budú mať prospech z prehľadnejších právnych predpisov, lepších prevádzkových podmienok, rámcových podmienok, ktoré stimulujú inovácie, ako aj zo širšej možnosti využívať príspevky sektora do rezervného fondu. Na druhej strane používatelia vnútrozemskej vodnej dopravy – prepravcovia, zasielateľia, poskytovatelia logistických služieb – budú môcť zároveň využívať kvalitné služby vnútrozemskej plavby. V neposlednom rade zatraktívnenie vnútrozemskej vodnej dopravy z ekonomického a environmentálneho hľadiska bude prínosom i pre európskych občanov z hľadiska ich zdravia a kvality životného prostredia.

## Literatúra

- [1] Biela kniha Európskej únie „Európska dopravná politika do roku 2010: čas rozhodnúť“, [KOM(2001)370 z 12.9. 2001]
- [2] NAIADES I (Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe) – Integrovaný európsky akčný program pre vnútrozemskú vodnú dopravu [KOM(2006)6 z 17.1. 2006]
- [3] Udržujte Európu v pohybe – trvalo udržateľná mobilita pre náš kontinent [KOM(2006)314 z 22.6. 2006].
- [4] NAIADES II (Towards quality waterway transport) [European Commission – MEMO/13/771 10/09/2013]



Internetové noviny pre rozvoj  
logistiky na Slovensku.  
ISSN: 1336-5851