

Aktualizovaná koncepcia rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo

1 Úvod

Spoločnosť Verejné prístavy, a. s., (ďalej len „VP, a. s.“) bola založená s cieľom zabezpečenia prípravy a realizácie výstavby verejných prístavov vrátane spracovania 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 a vyberania úhrad za používanie verejných prístavov. Na základe zákona č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov je územie verejných prístavov vymedzené na toku rieky Dunaj v prístavoch Bratislava, Komárno a Štúrovo.

Koncepcia rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo pre ich efektívne využívanie bola vypracovaná na základe bodu C.1. uznesenia vlády SR č. 798 zo 6. novembra 2008. Vzhľadom na globálnu hospodársku krízu a možné hrozby plynovej krízy bolo pre SR nereálne v tom čase naplňať pripravenú koncepciu. Preto vtedajšie Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR (od 1.11.2010 Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR; ďalej len „MDVRR SR“) na základe pripomienok z medzirezortného pripomienkového konania predložilo na rokovanie vlády SR dňa 8. apríla 2009 materiál „Zámery rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo pre ich efektívne využívanie“ (ďalej len „zámery“) s tým, že v októbri 2010 predloží na rokovanie vlády SR prepracovanú a aktualizovanú koncepciu rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo (úloha B.3. z uznesenia vlády SR č. 274/2009).

Zámery rozpracovávali strategické alternatívy rozvoja verejných prístavov Slovenskej republiky, ktoré mali byť efektívne z pohľadu 100 % akcionára VP, a. s., – Slovenskej republiky zastúpenej MDVRR SR.

Podľa záverov Zámerov prepracovaná a aktualizovaná koncepcia musí zohľadňovať nové hospodárske okolnosti, v ktorých duchu je potrebné vypracovanú koncepciu z roku 2009 modelovať, a tiež všetky rozhodnutia vlády, ktoré sa týkajú danej problematiky, alebo ktoré ju môžu ovplyvňovať vrátane spôsobu jej uskutočnenia a financovania. V tomto duchu bola vypracovaná nová - aktualizovaná koncepcia rozvoja verejných prístavov, ktorá tieto dokumenty v sebe zahŕňa a vychádza z nich.

2 Predpoklady rozvoja verejných prístavov

Táto kapitola je zameraná na vymedzenie východiskovej situácie verejných prístavov v SR a na jednotlivé predpoklady a obmedzenia, ktoré ovplyvňujú rozhodovanie o koncepcii ich rozvoja. Vzhľadom na rozsah 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.

2.1 Právny rámec

Kapitola obsahuje predpisy, ktoré tvoria právny 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.

2.1.1 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 a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 338/2000 Z. z.“).

Zákon č. 338/2000 Z. z. 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.

Pre definíciu koncepcie verejných prístavov SR je najzásadnejší zákon č. 500/2007 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 338/2000 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 VP, a. s., ktorej zakladateľom je Slovenská republika, v ktorej mene koná MDVRR 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 infraštruktúry¹ a superštruktúry², neumožňuje zákonom stanovené úlohy v súčasnosti plniť. Medzi ďalšie obmedzenia stanovené zákonom č. 500/2007 Z. z. patrí zaradenie pozemkov VP, a. s., do kategórie prioritného investičného majetku (ďalej len „PIM“) vzhľadom na ich polohu v ohraničenom územnom obvode verejných prístavov. Táto reštrikcia sa primárne vzťahuje na obmedzenia možností financovania prípadných investičných akcií, a to vzhľadom na to, že PIM nemôže byť predmetom záložného práva (napr. ako záruky na úver). V prípade vstupu ďalšieho investora do VP, a. s., ustanovuje zákon č. 500/2007 Z. z. zachovať trvalú

¹ Infraštruktúra prístavu = Cestná a železničná infraštruktúra – napr. cesty, koľaje, trakčné vedenie, oznamovacia a zabezpečovacia technika; Lodná infraštruktúra – napr. prístavné bazény, prístavné hrany a pontóny; Vodnoenergetická infraštruktúra – napr. zariadenia na zásobovanie vodou, plynom, elektrickou energiou; Informačná infraštruktúra – napr. spoje, telefón, TV, rozhlas.

² 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)

majetkovú účasť štátu v rozsahu minimálne 67 %. Tým je však zabezpečená ochrana majetku štátu a zabezpečenie verejnosti prístavov.

Rozvojové aktivity verejných prístavov budú ovplyvnené v prípade schválenia v súčasnosti schvaľovaného vládneho návrhu zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 338/2000 Z. z. Konkrétne navrhované zmeny s dosahom na rozvoj verejných prístavov sa týkajú možnosti užívania PIM na základe koncesnej zmluvy na realizáciu niektorých PPP projektov, právnej úpravy v oblasti poskytovania dotácií zo štátneho rozpočtu a zriadenia Agentúry rozvoja vodnej dopravy. Agentúra rozvoja vodnej dopravy bude zohrávať dôležitú úlohu pri rozvoji verejných prístavov. Prevezme kompetencie nad rozvojom a výstavbou vodných ciest, zariadení vodnej dopravy a rozvojových projektov vodnej dopravy. Zaisťuje efektívne a z dopravného hľadiska zodpovedajúce vybudovanie potrebných zariadení pre plavbu, t. j. aj infraštruktúru verejných prístavov.

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 premiestnenia prekladiska minerálnych olejov (ďalej len „PMO“) z jeho súčasnej pozície na voľnom toku Dunaja do jedného z bazénov prístavu Bratislava.

2.1.2 Nadnárodné koncepčné iniciatívy

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

Európska komisia ako tvorca dopravnej politiky na európskej úrovni rozoberá stratégiu v oblasti dopravy v Bielej knihe „Európska dopravná politika do roku 2010: Čas rozhodnutia, (COM 370), Brusel 2001“.

V rámci tohto strategického dokumentu navrhla Európska komisia viac ako 60 opatrení zameraných na rozvoj európskeho dopravného systému. Primárnym dlhodobým zámerom bolo dosiahnutie environmentálne šetrnejšieho dopravného systému prostredníctvom revitalizácie železničných sietí, propagácie vodnej dopravy, podpory intermodálneho rozvoja a obmedzením leteckej dopravy.

Vzhľadom na blížiaci sa koniec desaťročného obdobia Európska komisia zvažuje ďalšie opatrenia a pripravuje podklad pre ďalší rozvoj dopravnej politiky. Európska komisia prijme do konca roka „bielu knihu“, ktorej súčasťou bude akčný program pre dopravu na obdobie do roku 2020. „Biela kniha do roku 2020“ bude obsahovať opatrenia potrebné na modernizáciu sektora dopravy a dosiahnutie cieľov stratégie Európa 2020. Medzi tieto opatrenia budú patriť opatrenia na zlepšenie celkovej efektívnosti dopravného systému, podporu nových technológií a realizáciu kvalitne cielenej politiky v oblasti infraštruktúr. Cieľom je dosiahnuť udržateľnosť dopravy, čo si vyžaduje opatrenia na odstránenie prekážok hospodárskej súťaže, pokroku na ceste k dopravnému systému s menšou závislosťou na fosílnych palivách a zlepšeniam bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, životného prostredia a pracovných podmienok.

Cieľom európskej dopravnej politiky je vytvoriť udržateľný dopravný systém, ktorý spĺňa hospodárske, sociálne a environmentálne potreby spoločnosti a je vhodný pre inkluzívnu spoločnosť a plne integrovanú a konkurencieschopnú Európu. Na základe súčasných trendov, ako aj budúcich problémov sa poukazuje na potrebu uspokojiť narastajúci dopyt po „dostupnosti“ v kontexte narastajúcich obáv týkajúcich sa udržateľnosti. Ukazuje sa, že najbezprostrednejšími prioritami je lepšia integrácia rôznych druhov dopravy ako spôsobu na zlepšenie celkovej účinnosti systému, ako aj urýchlenie rozvoja a zavedenia inovatívnych technológií. Preto podľa EK, pokiaľ ide o nákladnú dopravu, je nevyhnutné vytvoriť

inteligentný a integrovaný logistický systém, v ktorého rámci bude rozvoj prístavov a intermodálnych terminálov kľúčovým prvkom. Infraštruktúra by sa mala dobre udržiavať a modernizačné činnosti by sa mali koordinovať. Takýmto spôsobom je možné znížiť prevádzkové náklady, ako aj dopravné preťaženie, znečistenie a hluk. S cieľom maximalizovať sociálno-hospodárske výhody by sa mala napláňovať nová infraštruktúra a stanoviť jej priorita.

2.1.2.2 Transeurópska dopravná sieť TEN-T

Program TEN-T schválený 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 (DG MOVE), riadi hlavné projekty dopravnej infraštruktúry v rámci finančných výhľadov na obdobie 2000 – 2006 a 2007 – 2013. DG 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 zahŕňajú 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)³. 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 len „SVD G-N“). Dostavba SVD G-N je však podmienená dohodou splnomocnencov vlád SR a Maďarska.

2.1.2.3 Stratégia EÚ pre dunajský región

Stratégia EÚ pre dunajský región (ďalej len „Dunajská stratégia“) má makroregionálny rozmer a je výsledkom spoločného úsilia regiónov povodia Dunaja. Je zameraná najmä na zintenzívnenie a zefektívnenie spolupráce v oblasti dopravy, energetiky a životného prostredia. Realizácia Dunajskej stratégie predpokladá efektívne a koordinované využívanie finančných, personálnych a iných zdrojov zúčastnených strán, zintenzívnenie cezhraničnej spolupráce a postupné zapájanie relevantných susediacich a nečlenských štátov EÚ. Dunajská

³ Zdroj: TEN-T Progress Report 2009

stratégia je jednou z priorit súčasného 3-predsedenstva EÚ (BE – HU – PL) a predpokladá, že bude schválená počas HU PRES v 1. polovici r. 2011.

Vláda SR schválila svojím uznesením č. 149 z 3. 3. 2010 „Národnú pozíciu k Stratégii EÚ pre dunajský región“, kde sa rozvoj dopravnej infraštruktúry, predovšetkým rozvoj kontinuálnej dunajskej vodnej cesty a zabezpečenie splavnosti Dunaja, rešpektujúci princípy trvalo udržateľného rozvoja, považuje za jednu z hlavných priorit, ktorá by sa mala v Dunajskej stratégii odzrkadliť. Vodná doprava sa považuje z hľadiska environmentálnych, energetických, ale aj spoločenských aspektov za jeden z najvýhodnejších druhov dopravy v Európe. V tejto súvislosti treba venovať pozornosť rozvoju nákladnej a osobnej vodnej dopravy ako súčasťi západo-východoeurópskej siete vodných ciest, ako aj efektívnemu dobudovaniu dunajskej vodnej cesty v súlade s parametrami odporúčanými Dunajskou komisiou a EHK OSN (Modrá kniha a Dohoda AGN). Týmto riešením sa umožní odstránenie prekážok plavby a následne rozdielov v miere využívania potenciálu vnútrozemskej vodnej dopravy medzi západnou a východnou časťou Európy a vytvorenie podmienok pre realizáciu severo–južného dopravného prepojenia na báze vodnej dopravy. Splavnenie tokov treba využiť aj ako potenciál hospodárskeho rozvoja vnútrozemských prístavov a miest podunajského priestoru a jeho regiónov, tak aby sa mohli stať silnými logistickými uzlami s poskytovaním rozsiahlych sprievodných služieb.

Prioritami SR v oblasti dopravy sú zlepšenie splavnosti Dunaja, prepojenie s inými módmi dopravy - konektivita, dostupnosť infraštruktúry a prevádzka. Slovenský prepravný trh je významne ovplyvnený geografickou polohou SR, a tá je atraktívna pre rozvoj dopravy medzi štátmi EÚ a tiež medzi EÚ, Ukrajinou a Ruskom. Dunajská vodná cesta patrí medzi prioritné osi (koridor VII) pre vnútrozemské vodné cesty naprieč územím EÚ, umožňuje napojenie na prístavy v Severnom a Čiernom mori a napojenie na sieť západoeurópskych vodných ciest. Zlepšenie splavnosti Dunaja bude mať významný dosah na väčšie a efektívnejšie využívanie už existujúcich prístavov na Dunaji v SR.

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

Kapitola Infraštruktúra, ktorá rieši plavebné prekážky, hodnotí stav úseku Dunaja Sap – Štúrovo (do ktorého spadajú prístavy Komárno a Štúrovo) takto: *“stav vybavenia prístavov vyvážovacími 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 dlhodobou neriešená účinná údržba verejných prístavov a ich zariadení. Na oboch vyššie uvedených úsekoch Dunaja bola identifikovaná aj nedostatočná úroveň rekreačných a športových prístavov, čo je vážnou prekážkou rozvoja športovej a rekreačnej plavby a cestovného ruchu. MDVRR SR navrhuje opatrenia na opravu a rekonštrukciu prístavných polôh a ich zariadení v prístavoch Bratislava a Komárno do konca roku 2011. Celkový rozpočet MDVRR SR

vyčlenený na tieto opatrenia je 1,66 mil. eur, pričom 1,16 mil. eur je určených pre prístav Bratislava a 0,5 mil. eur pre prístav Komárno. Vzhľadom na súčasnú ekonomickú situáciu je otázkou, či rozpočet v navrhovanej výške bude môcť byť dodržaný.

Ďalšie oblasti s dosahom na rozhodovanie o koncepcii rozvoja verejných prístavov sú identifikované v kapitole „Podporné programy“. Konkrétne ide o v dokumente identifikovanú potrebu vybudovania terminálu intermodálnej prepravy v prístave Bratislava – Pálenisko v rámci programového obdobia 2007 – 2013. Ide o trimodálny terminál (prekládka „voda-cesta“, „voda-železnica“, „cesta-železnica“ a opačne) s priemerným ročným výkonom 105 000 intermodálnych prepravných jednotiek (ďalej len „IPJ“) a splňajúci ďalšie podmienky medzinárodnej Dohody AGTC. Podľa programového dokumentu bude terminál financovaný z operačného programu Doprava, a to konkrétne z prioritnej osi č. 3 „Modernizácia a rozvoj infraštruktúry intermodálnej prepravy“.

Druhá rozvojová oblasť identifikovaná v kapitole „Podporné programy“ diskutuje prestavbu šikmých brehov nachádzajúcich sa na severnom a západnom brehu bazéna 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. VP, a. s., však nie je schopná v súčasnosti vygenerovať také finančné krytie, ktoré by pokrylo náklady (4,5 mil. eur v období troch rokov), resp. splátky úveru na takú rozsiahlu investičnú akciu. Navyše forma úveru nie je možná aj z pohľadu platnej legislatívy – PIM vo vlastníctve VP, a. s., nemôže byť predmetom zástavného práva.

2.1.3 Národné koncepcné iniciatívy

2.1.3.1 Operačný program Doprava 2007 – 2013

Operačný program Doprava (ďalej len „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 MDVRR 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.

V čase prípravy a schvaľovania OPD na roky 2007 – 2013 nebolo možné predložiť relevantné projekty na rozvoj a modernizáciu verejných prístavov v SR ako aj vodnej dopravy. Dôvodom boli nevhodné privatizačné zámery z roku 1997. Tieto vzťahy bolo potrebné najskôr upraviť, aby bolo možné naštartovať rozvoj verejných prístavov v SR. Prvým krokom bolo zriadenie akciovej spoločnosti VP, a. s., podľa zákona č. 500/2007 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 338/2000 Z. z. V súčasnosti už je možné zaradiť rozvojové aktivity vo verejných prístavoch do budúceho pregramovacieho obdobia 2014 – 2020.

2.1.3.2 Koncepcia rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky

Koncepcia rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky bola schválená uznesením vlády SR č. 469 z 21. júna 2000. 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 zahŕňajú 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 mosta 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 prípadov už vypršali, drvivá väčšina z rozvojových aktivít uvedených v Koncepcii rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky nebola doteraz realizovaná. Vzhľadom na to, že Koncepcia rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky bola schválená v roku 2000 a rozvoj vodnej dopravy vrátane rozvojových aktivít verejných prístavov odvtedy prešiel radom zmien, sa MDVRR SR v materiáli schválenom uznesením vlády SR č. 642 zo 16. septembra 2009 „Generálny program implementácie NAIADES v SR“ zaviazalo spracovať novú koncepciu rozvoja vodnej dopravy v SR do konca roka 2011.

2.1.3.3 Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020

Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 bola predložená MDVRR SR a schválená uznesením vlády SR č. 158 z 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.

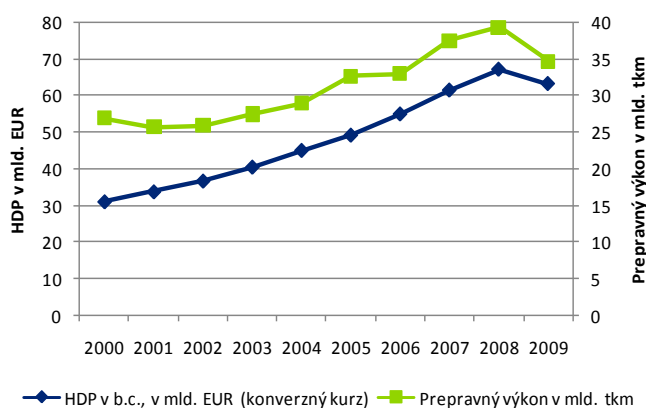
Z hľadiska faktorov, ktoré sú relevantné pre rozhodovanie o koncepcii rozvoja verejných prístavov identifikuje Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 niekoľko priorít v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy a intermodálnej prepravy. V rámci intermodálnej prepravy je kladený dôraz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

2.2 Trendy v oblasti osobnej a nákladnej lodnej dopravy

2.2.1 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 grafe 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.

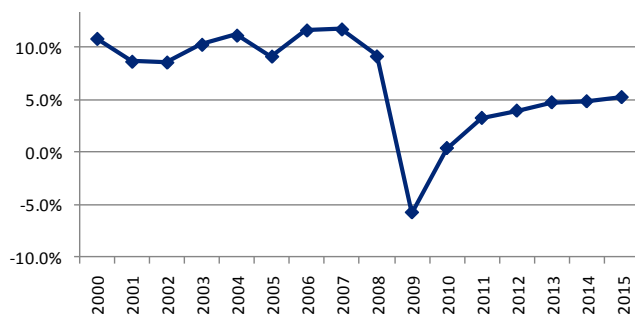
Graf 1: Vývoj HDP v mld. EUR a vývoj prepravného výkonu v mld. tkm



Zdroj: Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 (MDVRR 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 na komplikovaný vývoj globálnej ekonomiky a jeho podstatný vplyv na ekonomiku Slovenska, došlo v roku 2009 k negatívnemu rastu HDP SR na úrovni - 5,8 % (pozri graf 2), čo je porovnateľné so štátmi EÚ 27, ktorých priemerný negatívny rast HDP dosahoval - 4,2 %.

Graf 2: Vývoj a prognóza HDP



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

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 zdrojov⁴ bude pre obdobie po roku 2010 charakteristická postupná revitalizácia

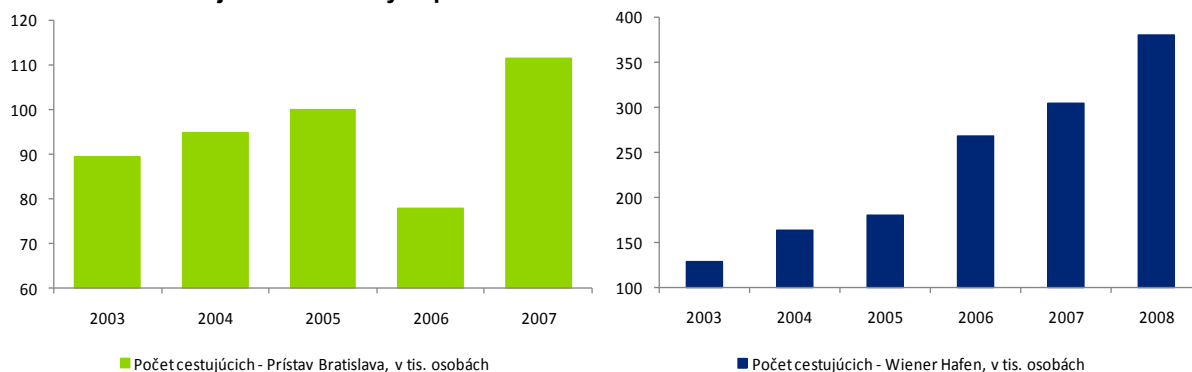
ekonomických procesov, čo sa pre obdobie 2010 – 2015 prejaví v priemernom medziročnom raste HDP v rozmedzí 3 % až 5 %. Zo záveru vykonaného vyššie je možné z rastu HDP usudzovať vplyv na proporcionálny rast prepravných výkonov, t. j. o 3 až 5 % do roku 2015.

⁴ Zdroj: Eurostat, MF SR, NBS, Ekonomický ústav Slovenskej akadémie vied (Prognóza vývoja ekonomiky SR na roky 2009 – 2015)

2.2.2 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, Štuttgartom 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 na priaznivé postavenie prístavov v blízkosti historických centier miest.

Práve priaznivé postavenie osobných prístavov v centrách miest na Dunaji s bohatým historickým odkazom vytvára predpoklady pre ich návštevnosť. Budovanie ľavobrežnej panorámy Bratislavy podporuje mesto ako destináciu osobnej lodnej dopravy, najmä kajutových osobných plavidiel, ako aj plavidiel miestnej vyhlídkovej plavby. Kapacitné potreby tohto trendu je potrebné vhodne podchytiť v rámci portfólia ponuky služieb VP, a. s.

2.2.3 Trendy v oblasti nákladnej lodnej dopravy

2.2.3.1 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 druhej strane je nutné konštatovať, že pokiaľ ide o objem prepraveného tovaru v súčasnosti ďaleko zaostáva 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%
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 o 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, ročne priemerne o 1,7 %.

Vývoj nákladnej dopravy ovplyvňujú významnou mierou najmä trendy v oblasti skladovania materiálov a tovarov, napr. Just-in-time (ďalej len „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 vplýva na vývoj nákladnej lodnej dopravy, keďže transport po vodnej ceste 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 dosahu 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.

2.2.3.2 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.

Vnútrozemská 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.

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
Vnútrozemská 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 %.

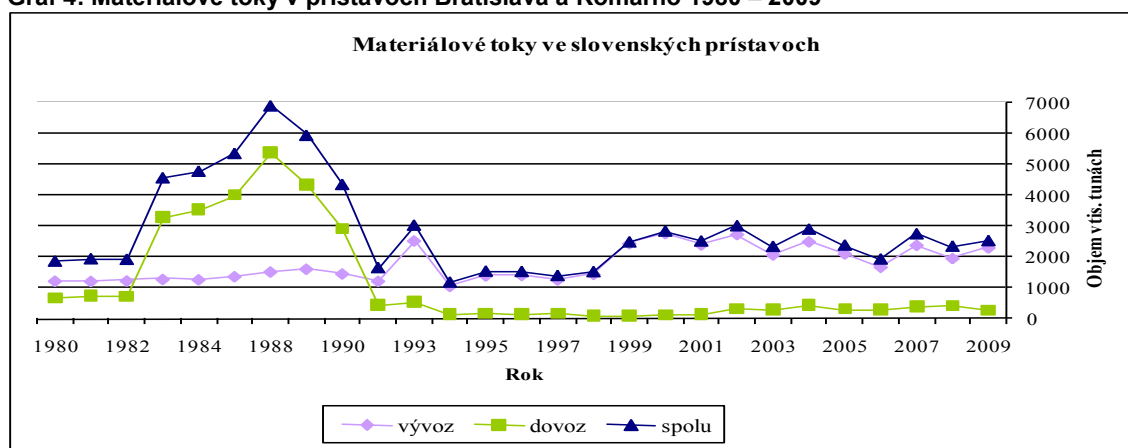
Štatistika ohľadne rastu výkonu nákladnej lodnej dopravy na Slovensku nie je však z hľadiska rozvoja verejných prístavov primárnym indikátorom budúceho rastu materiálových tokov vo verejných prístavoch. Dôvodom je skutočnosť, že táto štatistika zachytáva aj tranzitnú vodnú dopravu na území Slovenskej republiky, ktorá nemá na prekládku realizovanú verejnými prístavmi žiadny vplyv. Pri porovnaní výkonov nákladnej vodnej dopravy na Slovensku (pozri tabuľku 3) a výkonov prístavov Bratislava a Komárno (pozri graf 4) je zrejmý 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.

2.2.3.3 Vývoj prístavov Bratislava a Komárno

Najvýznamnejšie prístavy z hľadiska prekládky sú prístav v Bratislave a v Komárne. V grafe 4 môžeme vidieť priebeh vývoja prekladových 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 na proexportný charakter 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 od využitia 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 na to, 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 (pozri 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. Pre správnosť je potrebné uviesť, že išlo o jedinú významnú komoditu dovážanú v rámci plánu RVHP, a to dovoz železnej rudy pre VSŽ Košice. Celý preklad z plavidiel do vlakov (cca 5 mil. ton ročne) sa uskutočňoval na dvoch polohách pomocou špecializovaných prekládkových zariadení. Preto je tento údaj pre posúdenie kapacity prístavu skresľujúci.

Druhým vstupom pre približné stanovenie percentuálnej vyťaženosti 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. ton⁵. 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 %.

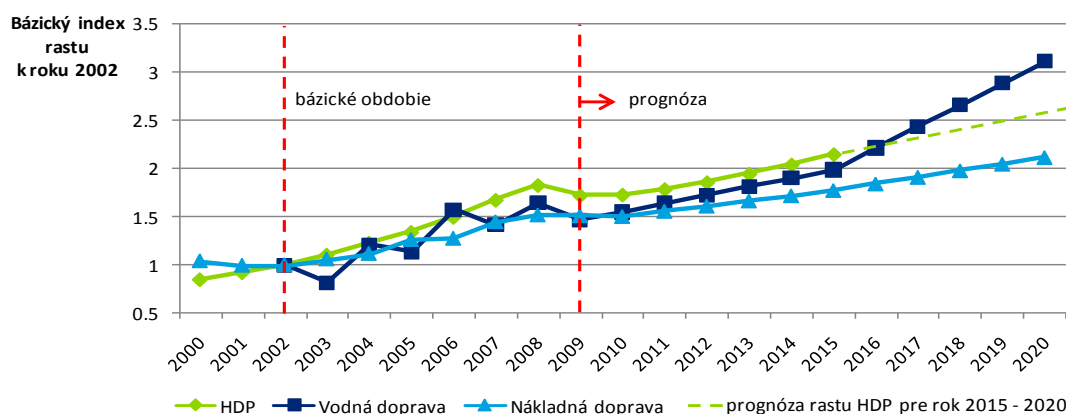
Pri celkovej odhadovanej maximálnej kapacite prístavu Komárno 4,7 mil. ton⁶ tovaru a priemernom ročnom výkone prístavu 425,5 tis. ton je vyťaženosť prístavu necelých 10 %⁷.

Na zdôvodnenie nepriaznivých výsledkov výkonov prístavov Bratislava a Komárno je nutné uviesť, že výkony v prístave Regensburg zabezpečuje minimálne 20 operátorov a výkony v prístave Bratislava zabezpečujú dvaja operátori a v prístave Komárno jediný operátor, čo predstavuje monopol, ktorý neumožňuje uplatnenie konkurencie.

2.2.3.4 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 v 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)

⁵ Zdroj: rozhovor so zástupcom prístavu Regensburg

⁶ Zdroj: Štúdia "Generel prístavu Komárno" spracovaná Dopravoprojektom Bratislava v marci 1984

⁷ 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.

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 tabuľku 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.

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 projektov TEN-T č. 18 predpokladá zvýšenie kapacity tejto vodnej cesty o 30 % aj zvýšenie pomeru nákladnej lodnej dopravy oproti ostatným druhom nákladnej dopravy. Naplnenie cieľového kapacitného potenciálu vodnej cesty Rýn – Mohan – Dunaj nebude mať však skokový charakter, ale rast bude prebiehať priebežne, a to v dlhodobom horizonte.

2.3 Organizačné predpoklady

Obsahom kapitoly je popis spoločnosti VP, a. s., a orgánov, ktoré regulujú a dohliadajú na vodnú dopravu.

2.3.1 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. 338/2000 Z. z. Zakladateľom spoločnosti je štát, ktorý má v spoločnosti 100 % majetkovú účasť a v ktorého mene jedná MDVRR SR.

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

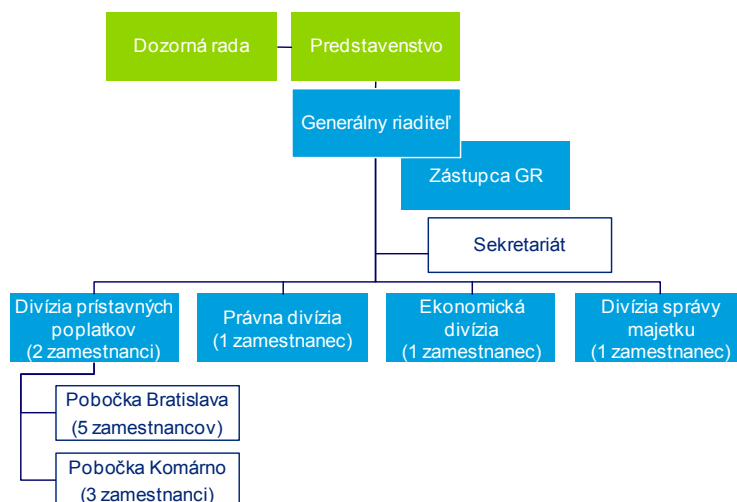
- príprava a realizácia výstavby verejných prístavov spolu so spracovaním krátkodobých a dlhodobých koncepcií ich rozvoja;
- zabezpečenie prevádzky, evidencie, údržby a opravy objektov a zariadení v územných obvodoch verejných prístavov;
- prenájom pozemkov v územných obvodoch verejných prístavov a ďalších činností, ktoré bezprostredne súvisia s nakladaním majetku v územných obvodoch verejných prístavov;
- vyberanie úhrad za používanie verejných prístavov;

- vytváranie 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 súčasnosti plniť. Vlastníctvo dopravnej infraštruktúry (cestnej a železničnej – napr. cesty, koľaje, trakčné vedenie, oznamovacia a zabezpečovacia technika), vodnoenergetickej 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 prístavu 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 súčasnosti 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., bude pre realizáciu tejto koncepcie nutné dopracovať, resp. aktualizovať 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.

2.3.2 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. Ide konkrétne o MDVRR SR, Štátnu plavebnú správu (ďalej len „ŠPS“) a Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej len „MŽP SR“).

Slovenská republika, v ktorej mene koná MDVRR SR je jediným akcionárom spoločnosti VP, a. s., Vodná doprava patrí do kompetencie MDVRR SR v zmysle zákona č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov. MDVRR 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 ŠPS, 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 a spôsobilosťou plavidiel s výnimkou ťažobných zariadení.

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

Verejné prístavy budú ďalej ovplyvnené novo zriadenou Agentúrou rozvoja vodnej dopravy, ktorá sa primárne bude zameriavať na zabezpečenie, prípravu a realizáciu výstavby a modernizáciu 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.

2.4 Ekonomické predpoklady

Vzhľadom na to, že zabezpečenie postačujúcich 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 na súčasnú situáciu verejných prístavov možné. Pri každej alternatíve je uvedený stručný popis spolu s komentárom ohľadom 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 (MDVRR SR) alebo iného investora nie sú využité. Vzhľadom na vysoké investičné náklady spojené s rozvojom verejných prístavov a súčasne obmedzené príjmy 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. Táto alternatíva nie je pri súčasnej legislatívnej úprave možná. Nad rámec časového obmedzenia uvedeného v predchádzajúcom bode nie je v súčasnosti 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 (OPD). 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 na obmedzené existujúce i predpokladané budúce príjmy 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 dostatok finančných prostriedkov, a ktorý by ďalej priniesol potrebný know-how na naplnenie rozvojových cieľov v prijateľnom časovom horizonte. Vzhľadom na existujúce obmedzenia limitujúce 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 prístavov⁸.
- **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 na existujúce obmedzenia limitujúce ostatné formy financovania i navrhovanej novele zákona č. 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.

2.5 Súčasne prebiehajúce aktivity v rámci rozvoja verejných prístavov

2.5.1 Výstavba terminálu intermodálnej prepravy – Bratislava

Na základe výsledkov „Štúdie možností optimalizácie intermodálnej prepravy na území západného Slovenska a Bratislavy“⁹, ŽSR ako objednávateľa a MDVRR SR ako gestora projektu, bola v roku 2009 vypísaná verejná súťaž na vypracovanie Dokumentácie pre územné rozhodnutie (ďalej len „DÚR“) a Dokumentácie stavebného zámeru verejnej práce (ďalej len „DSZ“) pre stavbu Verejný terminál intermodálnej prepravy Bratislava (ďalej len

⁸ Zákon č. 500/2007 hovorí v § 6a o podmienke zachovania trvalej majetkovej účasti štátu v rozsahu minimálne 67 %.

⁹ Štúdie možností optimalizácie intermodálnej prepravy na území západného Slovenska a Bratislavy, Záverečná správa, Výskumný ústav dopravný Žilina, číslo projektu 180/270/2008, 03/2009

„TIP BA“), 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 len „EIA“).

V zmysle Súťažných podmienok¹⁰ a Záväzného pokynu pre stavbu¹¹ sa má vypracovať DÚR a DSZ pre výkonný terminál, ktorý bude plniť funkciu terminálu využívaného na trimodálny spôsob prekládky intermodálnych prepravných jednotiek (ďalej len „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 AGC¹² (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.

2.5.2 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 prekládkových polôh PMO z ich súčasných polôh na voľnom toku Dunaja do vstupu bazéna Pálenisko.

Dňa 9.7.2009 nadobudlo právoplatnosť rozhodnutie Krajského úradu životného prostredia v Bratislave, ktorý vydal povolenie podľa § 26 ods. 1 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon), § 66 zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov (stavebný zákon), § 46 a 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov stavebníkovi Slovenská plavba a prístavy, a. s., na uskutočnenie vodnej stavby „Prístav Bratislava – Premiestnenie prekládkových 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 ocelových 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 ocelových plošín, pripravujú sa ocelové prvky na prípravu montáže 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.

¹⁰ Verejný terminál intermodálnej prepravy Bratislava – projektová príprava DÚR, Súťažné podmienky, ŽSR Bratislava, 07/2009

¹¹ Záväzný pokyn pre investorskú prípravu: ŽSR, Terminál intermodálnej prepravy Bratislava, ŽSR Bratislava, 07/2009

¹² Európska dohoda o medzinárodných železničných magistralach (AGC – European Agreement on Main International Railway Lines), 05/1985 v rámci SR platnosť od 05/1990)

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, a. s., ako nájomca týchto pozemkov výhľadovo plánuje dobudovanie ďalších prekladkových polôh. SPaP, a. s., realizuje výstavbu nového PMO výlučne z vlastných zdrojov.

2.5.3 Zámery vyplývajúce z územných plánov

1. 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, keďže blízkosť historického centra je vhodným predpokladom rozvoja turistického ruchu, ktorý je stimulujúcim faktorom využívania osobnej lodnej dopravy. Naopak v prípade nákladnej lodnej dopravy takéto umiestnenie nie je výhodné, a to najmä vzhľadom na skutočnosť, že blízkosť centra mesta znemožňuje rozvoj prístavných aktivít a prekladku niektorých komodít. Vzhľadom na vyššie uvedené fakty je nutné zdôrazniť, že pri tvorbe územných plánov miest musí byť zohľadnená aj táto koncepcia rozvoja verejných prístavov a aj iné strategické dokumenty zamerajúce 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 štvrtou „Eurovea“. V bezprostrednej blízkosti tejto rezidenčnej štvrte sa nachádza novostavba Slovenského národného divadla. Z hydrologického a plavebného hľadiska je táto poloha ideálna, avšak z hľadiska urbanistického predstavuje možnú kolíziu záujmov magistrátu Hl. mesta SR Bratislavy s podnikateľskými zámermi VP, a. s., v časti Zimného prístavu.

Oblasť bazéna Pálenisko je umiestnená v menej exponovanej časti mesta, ktorá je skôr industriálneho rázu. Poskytuje lepšie možnosti napojenia na dopravnú sieť, ktoré sú v priestore centra Bratislavy horšie realizovateľné. Ide o napojenie na železnicu a diaľnicu, s potenciálom využitia blízkosti bratislavského letiska.

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 lodnej 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 zaradiť aj:

- Zámer predstaviteľov súkromného sektora, 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“¹³. 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 luh, je Ramsarskou lokalitou

¹³ Urbanistická štúdia pre lokalitu Vlčie hrdlo bola odsúhlasená poslancami bratislavského Ružinova na zasadnutí zastupiteľstva 21.4.2009

Dunajské luhy, chránenou krajinou oblasťou a tiež chráneným vtáčím územím Dunajské luhy v rámci NATURA 2000.

- Zámer vytvorenia verejného priestoru, pešej promenády medzi Starým mostom 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.
2. Prístav Komárno je tvorený Západným bazénom a Východným bazénom a je umiestnený priamo v centrálnej ťažiskovej polohe mesta, v ktorej vytvára problém urbanistickej štruktúry a tvorí priestorovú bariéru pre využitie tejto, pre mesto, atraktívnej plochy. Umiestnenie Západného bazénu 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 vyžaduje dodatočné investície. Ďalšou nevýhodou Východného bazéna je jeho lokalizácia na hranici vyhlásenej pamiatkovej zóny mesta a v tesnej blízkosti národnej kultúrnej pamiatky „Pevnostný systém na sútoku riek Dunaja a Váhu v Komárne - Komárome“, ktorý je zaradený v tzv. „Tentative List“, t. j. je vytipovaný na zápis do Zoznamu svetového dedičstva UNESCO.

Územný plán mesta Komárno uvažuje so zrušením verejného prístavu ako celku a pre celé územie verejného prístavu určuje funkciu využitia plochy centrálnej mestskej vybavenosti celomestského a nadmestského charakteru. Územný plán mesta tak neuvažuje s rozvojom územia verejných prístavov pre účely nákladnej a ani osobnej lodnej dopravy v danej lokalite. Územný plán mesta uvažuje o premiestnení prístavu do lokality Harčáš, čo je plne v súlade so záväznou časťou územného plánu veľkého územného celku Nitrianskeho kraja.

3. 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.

2.6 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 subjektom, ktorý vlastní infraštruktúru a superštruktúru vo verejných prístavoch a pozemky si od VP, a. s., dlhodobo prenajíma. Práve toto obmedzenie má zásadný dosah na formuláciu dlhodobej koncepcie rozvoja verejných prístavov na Slovensku.

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

Druhým najväčším nájomcom bola spoločnosť Dunaj Petrol Trade, a. s., (ďalej len „DPT, a. s.“) s 20 % podielom z celkovej rozlohy prenajatých 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 zmluvy uzavreté so spoločnosťou DPT, a. s., a to z dôvodu neplatenia nájomného (konkrétne nájomných zmlúv č. 8/2006, 12/2006 a 15/2006) a požiadala o protokolárne odovzdanie prenajatých nehnuteľností. Spoločnosť VP, a. s., následne dostala písomné stanovisko DPT, a. s., v ktorom sa uvádza, že výzve vo veci odovzdania prenajatých 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., nedostala 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 neprenajatý majetok spoločnosti VP, a. s. Možno konštatovať, že DPT, a. s., zostávajú dve percentá z celkovej rozlohy prenajatých pozemkov (v prístave Komárno).

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.

3 Vízia, poslanie a strategické ciele verejných prístavov

Definícia vízie a poslania je neoddeliteľnou súčasťou formulácie dlhodobej koncepcie a je preto základom i pri formulácii koncepcie rozvoja verejných prístavov. Na základe vízie a poslania 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 dosah na formuláciu vízie, poslania a strategických cieľov. Druhá časť je zameraná na konkrétne definície vízie, poslania a strategických cieľov.

3.1 Zhodnotenie súčasného stavu

Formulácia vízie, poslania 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 dosah na formuláciu vízie, poslania a strategických cieľov verejných prístavov podľa jednotlivých záujmových oblastí.

Legislatíva

- Úlohy VP, a. s., sú definované zákonom č. 500/2007 Z. z.;
- Pripravovaná novela zákona 338/2000 Z. z.:
 - umožní využitie PIM v prípade spolupráce formou PPP;
 - umožní VP, a. s., využívať činnosti novovzniknutej Agentúry rozvoja vodnej dopravy;
- Udelené výnimky MDVRR SR umožňujú bezplatné kotvenie plavidiel na vybraných polohách prístavu Bratislava;
- Platná medzinárodná zmluva o výstavbe a prevádzke Sústavy vodných diel Gabčíkovo-Nagymaros zo 16. septembra 1977 – dobudovanie SVD G-N by významným spôsobom napomohlo splavniť Dunaj.

Rozvojové charakteristiky

- Prepravné výkony korelujú s HDP, ktorý v dôsledku globálnej ekonomickej krízy významne klesol – zhruba desaťpercentný medziročný rast zaznamenaný za posledných 10 rokov bude podľa predikcie iba 3 – 5 % do roku 2015;
- V období 2000 – 2009 bol medziročný rast výkonov verejných prístavov Bratislava a Komárno 2,25 %;
- Prognóza medziročného rastu pre nákladnú lodnú dopravu do roku 2016 je 3 – 5 %;
- Po dokončení prioritnej osi č. 18 projektu TEN-T, t. j. od roku 2016 sa očakáva zásadnejší nárast nákladnej lodnej dopravy.

Organizácia

- Neštandardné rozdelenie vlastníckych vzťahov (pozemky vo vlastníctve VP, a. s., a dopravná, vodnoenergetická a informačná infraštruktúra a superštruktúra vlastnená dlhodobými nájomcami) má priamy dosah na rozvoj verejných prístavov a na formuláciu vízie, poslania 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 v rámci 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 súčasnosti prebiehajúce premiestnenie PMO z voľného toku Dunaja do bazéna Pálenisko;
- Súkromný investor predstavil zámer vybudovania prístavu v lokalite Vlčie hrdlo, zrejme s úmyslom poskytnutia náhrady za Zimný prístav, o ktorom sa v súčasnosti vedú diskusie na úrovni pripravovaných zmien a doplnkov k ÚPN Hl. mesta SR Bratislavy;
- Zámer Hl. mesta SR Bratislavy vytvoriť pešiu promenádu medzi Starým mostom a Novým mostom a rozšírenie pešej zóny Starého Mesta o korzo na Dunaji;
- Územný plán mesta Komárno uvažuje o transformácii územia verejného prístavu na plochy mestskej vybavenosti celomestského a nadmestského charakteru a o premiestnení prístavu do lokality Harčáš;
- Územný plán Štúrova akceptuje súčasný charakter prístavu ako osobného prístavu.

Obchodnoprávne obmedzenia

- Zmluvy zahrnujúce veľkú väčšinu (83 %) prenajímaných pozemkov spoločnosťou VP, a. s., majú neštandardne dlhodobý charakter (25 – 50 rokov);
- V rámci nájomných zmlúv sú nastavené rôzne obchodné podmienky;
- Zmluvy neobsahujú podmienku výkonu činností pre vodnú dopravu ako primárneho predmetu podnikania nájomcov;
- Formulácia niektorých nájomných zmlúv umožňuje ďalší prenájom pozemkov tretím stranám.

3.2 Vízia, poslanie a strategické ciele verejných prístavov na Slovensku

Vzhľadom na to, že rozvojové činnosti verejných prístavov vrátane spracovania koncepčných materiálov sú zo zákona v kompetencii spoločnosti VP, a. s., je znenie poslanca, 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, poslanca a strategických cieľov:

Návrh znenia poslanca: „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 verejných prístavoch Bratislava a Komárno na aplikácii riadenia verejných prístavov formou tzv. „Tool Port“ modelu;
- Rozšíriť portfólio ponúkaných prístavných, logistických a ďalších služieb;
- Podporovať rast prekládkových výkonov verejných prístavov prostredníctvom proaktívneho marketingu a PR;
- Zvýšiť konkurencieschopnosť verejných prístavov pri porovnaní s inými prístavmi na Dunaji;
- Budovať pozitívny imidž moderného riečneho prístavu ponúkajúceho široké portfólio služieb.

4 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, prístav Komárno a prístav Štúrovo. Súčasťou popisu koncepcie sú aj odhadované náklady, harmonogram a rozbor silných a slabých stránok a rizík.

4.1 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, Kelheim 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 centrálnu riadenie investícií zo strany správcu prístavu, ktorým je obvykle štát alebo 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 na súkromné vlastníctvo 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 od presvedčenia

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. Cieľom koncepcie verejných prístavov je preto v krátkodobom horizonte zvýšiť konkurencieschopnosť verejných prístavov pomocou rozvoja služieb na pozemkoch, ktoré nie sú v súčasnosti zmluvne zaťažené.

4.2 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 (rkm) 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 bazéna 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 bazéna vykonávať bežné opravy plavidiel. Príľahlý 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 súčasnosti prekladané z voľného toku Dunaja do bazéna Pálenisko.

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

4.2.1 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 spätý s modernizáciou prístavu, sú primárne faktory, ktoré by mali napomôcť zatriktívniť 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 zatriktívniť prístav Bratislava prostredníctvom širšieho portfólia ponúkaných prístavných logistických, podporných a doplnkových služieb. Za hlavnú rozvojovú lokalitu sa považujú pozemky v oblasti bazéna Pálenisko. Dôvodom využitia Páleniska pre rozvojové aktivity je predpokladaná disponibilita pozemkov nachádzajúcich sa v tejto časti, 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.

Súčasnú majetkovoprávnu 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 „prenajmania 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), vodnoenergetická infraštruktúra (napr. zariadenia na zásobovanie vodou, plynom, elektrickou energiou a teplom) a informačná infraštruktúra (napr. spoje a médiá – telefón, TV, rozhlas);
 - superštruktúra – skladové plochy a 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 na súčasnú majetkovoprávnu vzťahy, 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 rokovaniach spoločnosti VP, a. s., so súčasnými nájomcami pozemkov a vlastníckmi 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 bazéna 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“¹⁴, 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 prenájmom nehnuteľností.

¹⁴ 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, výstavby a regionálneho rozvoja SR.

Prvá fáza bude zameraná na zmenu cenovej politiky verejného prístavu Bratislava. Pokiaľ ide o prístavné poplatky, je možné uvažovať o zavedení tzv. „voľných dní“¹⁵ ako motivačného nástroja pre operátorov (usídlených na prístavnej hrane), vedúceho k čo najefektívnejšiemu využitiu prístavnej hrany. Čo sa týka výšky nájomného, tak ako je definované 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 len „ÚPN BA“) evidovaná ako plochy zariadení vodnej a leteckej dopravy.

Je samozrejmé, že výšku nájomného vyplývajúcu z nájomných zmlúv nie je možné porovnávať s výškou nájomného pozemkov určených trhom z porovnateľnej lokality v centre mesta, ktoré sú v rámci súčasne platného ÚPN 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 prehodnotenie platných výnimiek MDVRR SR, ktoré povoľujú na vybraných prístavných hranách kotviť v istých prípadoch bezplatne.

Fáza 2: Príprava pozemkov na zástavbu

Predpokladom rozvoja služieb v oblasti bazéna Pálenisko je vypovedanie zmlúv uzavretých so spoločnosťou DPT, 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 na to, že tieto pozemky neboli v minulosti využívané na prístavné činnosti, 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 od obchodných rokovaní so zvyšnými nájomcami pozemkov a vlastníkmi infraštruktúry a superštruktúry v územnom obvode verejného prístavu Bratislava.

Fáza 3: Plánovanie dlhodobého rozvoja prístavu a rozvoj služieb

Počas tejto fázy pôjde o plánovanie dlhodobého rozvoja verejného prístavu Bratislava a o rozvoj nových podporných služieb. Rozhodovanie v rámci plánovania rozvoja prístavných služieb bude limitované aktuálnym stavom voľných pozemkov a s tým súvisiacimi majetkovopravnými vzťahmi, ktoré vyplynú z prebiehajúcich obchodných rokovaní

¹⁵ V prístavnom poriadku jasne definovaný počet dní, ktoré má loď na nakládku/vykládku nákladu a počas 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.

spoločnosti VP, a. s., so súčasnými nájomcami a vlastníkmi infraštruktúry a superštruktúry v územnom obvode verejného prístavu Bratislava.

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 zaradiť:

- odstavovanie plavidiel – umožniť činnosti, ktoré budú slúžiť na zabezpečenie malých opravárenských a servisných úkonov. Výhodou prístavu Bratislava je jeho garantovaná hĺbka, ktorá umožňuje kotvenie všetkých lodí prevádzkových na hornom toku Dunaja;
- zriadenie prístavnej kancelárie pre registráciu príchodov a odchodov plavidiel – funkciu prístavnej kancelárie (kapitanátu) v súčasnosti plní ŠPS, túto funkciu by mohol v budúcnosti rovnako plniť správca prístavu;
- strážna služba – zavedenie optimálnej formy strážnej služby pre operátorov prístavu.

Súbežne so zavedením nových služieb bude pre ich efektívny rozvoj nutné zaviesť aj proaktívny marketing s cieľom lepšej prezentácie verejného prístavu Bratislava a informovanosti jeho existujúcich zákazníkov a nábora potenciálnych zákazníkov.

Kľúčovým krokom tejto fázy je finálne rozhodnutie o budúcom dispozičnom pláne prístavu (najmä rozhodnutie o umiestnení prekládkových polôh pre jednotlivé komodity, o nutnosti dobudovania kolmých hrán a určenia nevyhnutnej infraštruktúry, superštruktúry a technológií) a o službách poskytovaných v prístave. 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, ktoré sa týkajú 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). Preto je potrebné pripraviť vhodné projekty na rozvoj vodnej dopravy a verejných prístavov na zaradenie do budúceho programového obdobia 2014 – 2020, ktoré vziđu predovšetkým z nadväzných požiadaviek na realizáciu Generálneho plánu implementácie NAIADES v SR, schváleného uznesením vlády SR č. 642 zo 16. septembra 2009.

Dlhodobý horizont – etapa realizácie

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 časti kapacity Zimného prístavu, najmä čo sa týka polôh na voľnom toku Dunaja, na účely osobnej dopravy.

Fáza 5: Prevod infraštruktúry a 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, t. j. preklad tovaru.

K tejto pozícii by sa malo dôjsť najmä prostredníctvom obchodných rokovaní so súčasnými nájomcami a vlastníkmi infraštruktúry a superštruktúry v územnom obvode verejného prístavu Bratislava. V prípade odstúpenia od súčasne platných nájomných zmlúv týkajúcich sa pozemkov, na ktorých sú v súčasnosti prekládkové 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 a dobudovanie nákladného prístavu v areáli Pálenisko

Cieľom tejto fázy je rozvoj nového nákladného prístavu v areáli Pálenisko. V cieľovom stave sa predpokladá využitie moderných prekládkových a nadväzných technológií primárne na pozemkoch, v ktorých rámci 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 na súčasné vyťaženie existujúcich prekládkových úsekov a príslušnej superštruktúry v Zimnom prístave bude snaha o presun činností zo Zimného prístavu do bazéna Pálenisko komplikovaná. Po presune prekladiska PMO do priestoru nových obslužných prečerpávacích plošín by bolo možné s nájomcom týchto plôch rokovať o prípadnom presune vhodných činností z prekládkových polôh Zimného prístavu na uvoľnené polohy po PMO na voľnom toku. Keďže by však bolo nutné vybudovať spevnené plochy na skladovanie tovarov a potrebnej infraštruktúry a superštruktúry, je nutné tento zámer podriaďovať investičným a časovým možnostiam ekonomiky VP, a. s. V súčasnosti sa javí najreálnejšie budovanie TIP BA na južnej hrane bazénu Pálenisko. V tejto súvislosti by malo byť prioritou zachovať dostatočnú voľnú plochu medzi plánovaným koľajiskom TIP BA a prekládkovou hranou bazéna po jej plánovanom dobudovaní na jej vhodné využívanie. V prípade vybudovania TIP BA na južnej hrane bazénu Pálenisko by bolo možné uvažovať o novom využití priestoru severnej prekládkovej hrany bazéna Pálenisko. Po dobudovaní zvislej hrany medzi halami Feroservisu a SKT (sklad kusového tovaru) by vznikla pri využití príľahlej záhradkárskej osady ideálna plocha s dostatočným obslužným zázemím s kapacitou aspoň štyroch prekládkových polôh.

Prevádzkovanie nových služieb bude predpokladať okrem 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

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 súčasnosti 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 súčasnosti 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. Prípadným uvoľnením polôh v Zimnom prístave, v dôsledku presunu činností súvisiacich s nákladnou lodnou dopravou do bazéna Pálenisko, bude možné rozvojové činnosti v tejto lokalite zamerať na poskytovanie servisu a služieb osobnej lodnej doprave.

Perspektívne by sa mal Zimný prístav rozvíjať so zreteľom na zachovanie jeho primárnej funkcie pri rešpektovaní kritérií integrácie do mestskej časti Bratislava - Ružinov v rámci napojenia na novú rezidenčnú časť „Eurovea“. Takémuto riešeniu by pomohlo vytvorenie atraktívneho prostredia prístavísk osobných lodí, situovaných v priestore ľavého nábrežia Dunaja v smere od Starého mosta po prúde. Bude slúžiť operátorom a prevádzkovateľom osobnej lodnej dopravy, obyvateľom mesta, zahraničným turistom 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 požiadavkou pri revitalizácii Zimného prístavu bude zachovanie funkcie tejto lokality ako ochranného 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 ľadochodu, a do ktorých sú plavidlá nútené sa uchýliť v prípade zastavenia plavby na vodnej ceste.

4.2.2 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 štúdie a projektov pre nákladný prístav Pálenisko																								
Rozvoj prístavných a podporných služieb																								
Vyhľadávanie zdrojov financovania dlhodobých rozvojových aktivít																								
Dlhodobý horizont																								
Prevod infraštruktúry a superštruktúry na správcu prístavu																								
Riešenie potrieb osobného prístavu																								
Rozvoj a výstavba nákladného prístavu v bazéne Pálenisko																								
Budovanie prístavných polôh pre osobnú lodnú dopravu medzi mostom Apollo a Starým mostom																								
Budovanie polôh na státie osobných lodí s cieľom poskytovania rôznych služieb v areáli Zimného prístavu																								
Projektový manažment reštrukturalizácie prístavu																								

¹⁶ Súčasťou úlohy je i vyrovnanie nájomných zmlúv. Vzhľadom na to, že v čase 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.

4.2.3 Rozpočet

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

- vypracovanie rozvojovej štúdie a projektovej dokumentácie na dostavbu infraštruktúry bazénu Pálenisko, náklady na strážnu službu;
- návrh portfólia služieb a spôsobu ich zabezpečenia vrátane nákladov a výnosov;
- náklady na zavedenie inžinierskych sietí do bazéna Pálenisko a zemné práce na úpravu pozemkov;
- náklady na poradenské a právnické služby a projektový manažment a
- náklady na efektívnu marketingovú činnosť a PR.

V dlhodobom horizonte (na roky 2013 až 2016) sú celkové investičné náklady na rozvoj bazéna Pálenisko odhadované v rozmedzí od 150 do 175 mil. eur. Náklady zahŕňajú najmä:

- vybudovanie nových kolmých hrán a sanáciu súčasných kolmých hrán;
- zavlčkovanie bazéna 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. Ostatné aktivity navrhnuté v koncepcii bude realizovať spoločnosť Verejný prístav, a. s., z vlastných zdrojov, resp. zo zdrojov EÚ.

4.2.4 SWOT analýza

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

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none">• Poloha na rieke Dunaj, ktorá je prioritnou osou (paneurópskym dopravným koridorom VII) na vnútrozemských vodných cestách.• Prioritný projekt TEN-T č. 18.• Medzinárodný prístav podľa dohody AGN ležiaci na hlavnej vnútrozemskej vodnej ceste medzinárodného významu (E 80).• Podpora EK v súlade s Bielou knihou.• Napojenie na prístavy v Severnom a Čiernom mori a napojenie na sieť západoeurópskych vodných ciest.• Geografická poloha prístavu je atraktívna pre rozvoj prepravy tovarov medzi štátmi EÚ a tiež medzi EÚ, Ukrajinou a Ruskom.	<ul style="list-style-type: none">• Vysoká konkurencieschopnosť z prístavu Viedeň a maďarských prístavov Győr-Gönyü, Százhalombata a Budapešť.• Nedostatočná splavnosť Dunaja aj po realizácii projektov TEN-T 18.3 a 18.4.• Nesúlad s politikami EÚ v environmentálnej oblasti a v oblasti dopravy.• Nízka právna „sila“ odporúčaní vydaných Dunajskou komisiou.
Príležitosti	Ohrozenia
<ul style="list-style-type: none">• Proaktívny marketing prispeje k postupnému „zviditeľneniu“ verejného prístavu.• Reštrukturalizácia a podnikateľské činnosti zabezpečia dodatočné zdroje príjmov pre rozvoj a modernizáciu verejného prístavu	<ul style="list-style-type: none">• Nutnosť získať finančné prostriedky pre plánovanú fázu.• Podnikateľská činnosť môže byť bez kvalifikovaného personálu riziková.• Konkurencia zo strany ostatných prístavov a v súčasnosti v prístave

<p>Bratislava.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. • Možnosť štátu kontrolovať investičné náklady na budovanie a prevádzku verejného prístavu. • “Vyčistenie“ prístavu od dlhodobodostavených plavidiel uvoľní akvatórium prístavu a umožní tak celkový rozvoj prístavu. 	<p>podnikajúcich obchodných spoločností.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nutnosť získať finančné prostriedky pre dlhodobý rozvoj prístavu. • Potenciálne konflikty medzi správcom prístavu a súčasnými nájomníkmi. pozemkov, infraštruktúry a superštruktúry. • Konkurencia zo strany ostatných prístavov. • Nižšie príjmy z prístavných poplatkov v dôsledku „vyčistenia“ prístavu od dlhodobodostavených plavidiel.
---	--

4.2.5 Riziká implementácie koncepcie

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

- neúspech v získaní dostatočných finančných prostriedkov na rozvoj nákladného prístavu v bazéne Pálenisko;
- neúspech v nájdení partnera na rozvoj osobného prístavu v areáli súčasného Zimného prístavu;
- neúspech v podobe vypovedania nájomných zmlúv (č. 8/2006, 12/2006 a 15/2006) uzavretých so spoločnosťou DPT, a. s., a s tým súvisiace odovzdanie a uvoľnenie prenajatých pozemkov;
- nedosiahnutie dohody so súčasnými nájomcami pozemkov a vlastníkom infraštruktúry a superštruktúry;
- legislatívno-právna prekážka zrušiť výnimky udelené MDVRR SR v minulosti na kotvenie plavidiel vo vybraných častiach verejného prístavu Bratislava;
- existencia kultúrnej pamiatky (objekt v Zimnom prístave) môže z dôvodu jej pamiatkovej ochrany ovplyvniť jej navrhované využitie.

4.3 Prístav Komárno

Prístav Komárno je verejným prístavom využívaným na prekládku tovarov medzi prostriedkami železničnej, cestnej a vodnej dopravy priamo alebo s medziskladovaním. Koncepcne, technologicky a štrukturálne je prístav Komárno vybudovaný na prekládku hromadných voľne ložených substrátov. Prístav Komárno sa nachádza na ľavom brehu Dunaja medzi riečnymi kilometrami 1766,00 až 1769,00 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.

4.3.1 Popis koncepcie

V súčasnosti 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 nerastných 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 Kližská Nemá, ktorý bol pôvodne určený ako sklad hmotných rezerv štátu¹⁷. Negatívny vplyv na prístav Komárno má rovnako aj prístav Győr- Gönyü.

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 dohody AGN definovaný ako národná vodná cesta medzinárodného významu. Za predpokladu realizácie zamýšľaného splavnenia Váhu získa prístav Komárno ešte väčší strategický význam.

Západná časť prístavu 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.

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 otvorenie 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 bazény je navyše na hranici pamiatkovej zóny mesta a v blízkosti „Pevnostného systému na sútoku riek Dunaja a Váhu v Komárne - Komárome“, ktorý je zaradený v tzv. „Tentative List“, t. j. je vytipovaný na zápis do Zoznamu svetového dedičstva UNESCO.

Prekladisko minerálnych olejov sa rovnako ako aj v Bratislave nachádza na pozemkoch VP, a. s., a leží na voľnom toku Dunaja. Ide o stavbu, ktorá je dočasnou stavbou povolenou do 1. 8. 2018.

Napriek vyššie uvedenému stavu nesmie dôjsť do času začatia výstavby nového prístavu k utlmovaniu prevádzky východnej časti prístavu tým, že nebude umožnená jeho riadna prevádzka, napr. obmedzením prístupu nákladnej automobilovej dopravy do areálu prístavu.

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 prístavu nie je v súčasnosti podložené žiadnou odbornou štúdiou, ktorá by potvrdzovala možnosť založenia nového prístavu v novej lokalite, a to z hydrologického

¹⁷ Pretože existujú pochybnosti, či tento neverejný prístav spĺňa všetky legislatívou stanovené podmienky prevádzky týkajúce sa ochrany životného prostredia, či negatívne neovplyvňuje zataženie regionálnych ciest a či tento neverejný prístav spĺňa podmienky pre bezpečnosť vodnej dopravy je na zváženie, či ne realizovať audit činnosti tohto prístavu.

hľadiska ako aj iných odborných hľadísk. Mesto Komárno však v súčasnosti zabezpečuje vo svojej réžii štúdiu uskutočniteľnosti k vymiesneniu prístavu do lokality Harčáš.

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.

4.3.2 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, vlastníkami infraštruktúry a superštruktúry a nájomcami pozemkov o utlmení činností nákladného prístavu v jeho západnej časti								
Rokovanie s mestom Komárno, vlastníkami infraštruktúry a superštruktúry a nájomcami pozemkov o prípadnom presune prístavu do inej lokality								
Spracovanie štúdie realizovateľnosti ďalšej prevádzky vo východnej časti prístavu Komárno, resp. na vybudovanie prístavu v inej lokalite								
Spracovanie projektovej dokumentácie ďalšej prevádzky vo východnej časti prístavu Komárno, resp. na vybudovanie prístavu v inej lokalite								

4.3.3 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 310 mil. eur (cena obsahuje vybudovanie bazéna, 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 prednostne z prostriedkov EÚ, štátneho rozpočtu, súkromných zdrojov a mesta Komárno. Ďalej sa predpokladá, že prípadný presun by bolo možné realizovať najskôr po roku 2013.

4.3.4 SWOT analýza

V nasledujúcej tabuľke sa uvádzajú silné a slabé stránky, príležitosti a ohrozenia vyplývajúce z koncepcie rozvoja verejného prístavu Komárno. Silné stránky a slabé stránky pre prístav Komárno sú totožné ako pre prístav Bratislava a je možné k nim priradiť aj:

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Zachovanie strategickej pozície prístavu Komárno na sútoku Dunaja a Váhu. • Dodržanie medzinárodných dohôd ohľadom zachovania prístavu medzinárodného významu. 	<ul style="list-style-type: none"> • V súčasnosti platné nájomné zmluvy na pozemky. • Vlastníctvo infraštruktúry a superštruktúry súkromnými subjektmi. • Nevyhovujúci prístup nákladnej dopravy cez historické jadro mesta, územie ochranného pásma NKP Pevnostný systém mesta Komárno, husto obývanú zónu. • Negatívne zaťaženie životného prostredia (hluk, vibrácie, prach, exhaláty).
Príležitosti	Ohrozenia
<ul style="list-style-type: none"> • V prípade premiestnenia prístavu do inej lokality uvoľnenie priestoru prístavu Komárno na výstavbu občianskej vybavenosti. 	<ul style="list-style-type: none"> • Konkurencia zo strany ostatných prístavov a v súčasnosti v prístave podnikajúcich obchodných spoločností.

4.3.5 Riziká implementácie koncepcie

S realizáciou koncepcie sú spojené nasledujúce riziká:

- nepriechodnosť zámeru zriadiť prístav v predpokladanej lokalite Harčáš, napr. z hydrologického hľadiska;
- nedostatok finančných prostriedkov na rozvoj prístavu Komárno;
- nedosiahnutie dohody s nájomcami pozemkov a vlastníkmi infraštruktúry a superštruktúry ohľadne utlmenia činností v západnej časti prístavu.

4.4 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 sú v prístave dva pontóny umiestnené na voľnom brehu Dunaja.

V zámere mesta je vybudovať zariadenie lodenice v zátokke 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 VP, 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 pristávanie 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.

4.4.1 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. Ide 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 dlhodobernej 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 ktorého rámci investor odvádza správcovi verejného prístavu fixný poplatok za užívanie priestoru a variabilný poplatok, ktorým bude vopred stanovené percento z obratu 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.

4.4.2 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)												

4.4.3 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. Tieto aktivity bude realizovať spoločnosť Verejné prístavy, a. s., z vlastných zdrojov, resp. zo zdrojov EÚ. V ďalších rokoch sa predpokladá rozvoj prístavu z finančných prostriedkov mesta Štúrovo alebo iného investora. Prevádzkové náklady verejného prístavu Štúrovo budú kryté z nájomných poplatkov a príjmov generovaných prevádzkou služieb pre osobné plavidlá.

4.4.4 SWOT analýza

V nasledujúcej tabuľke sa uvádzajú silné a slabé stránky, príležitosti a ohrozenia vyplývajúce z koncepcie rozvoja prístavu Štúrovo. Silné stránky a slabé stránky pre prístav Štúrovo sú totožné ako pre prístav Bratislava a Komárno a je možné k nim priradiť aj:

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Veľký potenciál na využitie turizmu. • Vysoký potenciál v oblasti osobnej a športovo-rekreačnej vodnej dopravy. 	<ul style="list-style-type: none"> • Konkurencia zo strany malých súkromných osobných prístavov.
Príležitosti	Ohrozenia
<ul style="list-style-type: none"> • Finančné prostriedky na rozvoj turistických služieb zabezpečí nájomca pozemkov. • Navrhovaná koncepcia nepredstavuje veľké riziká. • Zvýšenie pridanej hodnoty tvorenej VP, a. s. 	<ul style="list-style-type: none"> • V súčasnosti platné nájomné zmluvy na pontóny a pozemky.

4.4.5 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.

5 Záver a zhrnutie

Materiál 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;
- Majetkovoprávne vzťahy;
- Finančné zdroje pre rozvoj verejných prístavov.

Niektoré z úloh, ktoré platná legislatíva ukladá spoločnosti VP, a. s., ako správcovi verejných prístavov vykonávať, nie je možné v súčasnosti úplne naplniť. Táto skutočnosť je úzko spojená s neštandardnými majetkovoprávnymi 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 prístavov¹⁸.

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). Súčasný vyťaženie prístavu Bratislava sa odhaduje na menej než 20 % a prístavu Komárno na 10 %. Zásadnejší rast výkonov týchto prístavov, možno očakávať až po dokončení prioritnej osi č. 18 projektu TEN-T (vodná cesta Rýn – Mohan – Dunaj), 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 proaktívneho marketingu a PR;
- Zvýšiť konkurencieschopnosť verejných prístavov pri porovnaní s inými prístavmi na Dunaji;

¹⁸ V prípade schválenia novely zákona 338/200 Z. z. bude možné s účinnosťou od 1.1.2011 využiť prioritný investičný majetok v rámci PPP projektov.

- Budovať pozitívny imidž moderného riečneho 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 na schopnosť 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 bazéna Pálenisko. V prvom kroku by malo dôjsť k zmene cenovej politiky z hľadiska výšky nájomného, výšky a štruktúry prístavných poplatkov, ako aj k prehodnoteniu platných výnimiek MDVRR SR ohľadom bezplatného kotvenia na vybraných prístavných hranách. Predpokladom rozvoja služieb v oblasti bazéna Pálenisko je ďalej úspešné vypovedanie nájomných zmlúv uzavretých so spoločnosťou DPT, a. s. Súčasťou tejto fázy bude aj vysporiadanie 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 bazéna Pálenisko. Vzhľadom na súčasný trend stratégie dopravnej politiky EÚ pre oblasť vnútrozemskej vodnej dopravy musí zostať zachovaný princíp udržateľnosti rastu prekládkových kapacít vnútrozemských prístavov a zvyšovania efektívnosti prekládkových technológií. 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 nábrežných pozemkov vo vlastníctve VP, a. s., priľahlých k Pribinovej ulici a kapacít časti Zimného prístavu na účely poskytovania servisu pre rozrastajúcu sa flotilu kajutových osobných plavidiel. Nutnou podmienkou pre revitalizáciu Zimného prístavu je skutočnosť, že funkcie tejto lokality ako ochranného prístavu, t. j. prístavu, ktorý plavidlám poskytuje ochranu v prípade extrémne veľkých a malých vôd, alebo pri zamrznutí hladiny, prípadne v čase nebezpečného ľadochodu, 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 pri ústí rieky Váh, definovanej podľa medzinárodnej dohody AGN ako národná vodná cesta medzinárodného významu. Vzhľadom na skutočnosť, 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. Do času začatia výstavby nového prístavu však nesmie zo strany mesta dôjsť k utlmovaniu prevádzky prístavu tým, že nebude umožnená jeho riadna prevádzka, napr. obmedzením prístupu nákladnej automobilovej dopravy do areálu prístavu. Konceptia však nevylučuje – v súlade s územným plánom mesta Komárno – premiestnenie prístavu do inej lokality Komárna. Rezort dopravy nemá finančné zdroje na zrušenie činností verejného prístavu Komárno a na ich presťahovanie do inej lokality. Predpokladá sa, že náklady na prípadný presun prístavu do inej lokality by boli hradené prednostne z prostriedkov EÚ, štátneho rozpočtu, súkromných zdrojov a mesta Komárno.

Konceptia 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 od úspechu rokovania s nájomcami pozemkov, vlastníkmi infraštruktúry a superštruktúry a s mestskými zastupiteľstvami, v neposlednom rade i na rozhodnutiach ohľadom prevádzkovaných služieb a využívaných prístavných a logistických technológiách.