A MI DUNÁNK
ORSZÁGOS KIKÖTŐFEJLESZTÉSI FŐTERV

Celoštátny hlavný strategický plán rozvoja prístavov

EX ANTE
TANÁCSADÓ IRODA

MAHART
passnave

Az Európai Unió Európai Hálózatfinanszírozási Eszköze által társfinanszírozott

Vypracoval:

EX ANTE Tanácsadó Iroda Kft. a konzorcium MAHART Passnave Kft.

Objednávateľ:

MAHART Magyar Hajózási Zrt.

Dátum: mesiac november 2019

Dokument bol vypracovaný v súvislosti s projektom s názvom „Vypracovanie hlavného plánu na posilnenie nákladnej lodnej dopravy po Dunaji, prostredníctvom rozvoja infraštruktúry prístavov TEN-T, so zvláštnym ohľadom na prístav Komárom“, identifikačné číslo 2015-HU-TM-0152-S, financovaným zo zdrojov CEF.





OBSAH

1 VÍZIA A STRATEGICKÉ CIELE PRÍSTAVOV V MAĎARSKU 4
1.1 Vízia prístavov v Maďarsku 4
1.2 Ciele stratégie 4
1.1 Oblasti zásahu stratégie 4
2 STANOVENIE METODOLÓGIE STRATÉGIE 5
3 CIEĽOVÝ SYSTÉM STRATÉGIE 7
4 STIMULÁCIA ZMENY REŽIMU 11
4.1 Zlepšenie dostupnosti prístavov 11
4.2 Zvýšenie účinnosti nakládky a skladovania 12
4.3 Digitálny prístav 14
4.4 Udržateľný prístav 15
4.5 Propagácia prístavov a vodnej prepravy tovaru 15
4.6 Sledovanie tendencií prepravy tovaru 15
5 GENEROVANIE DOPYTU NA PRÍSTAVNÉ SLUŽBY 17
5.1 Prispôsobenie prístavných služieb k trhu 17
5.2 Rozvoj služieb v prístavoch 20
6 SYSTÉM HODNOTENIA A PODPORY ROZVOJA PRE PRÍSTAVY 22
6.1 Systém klasifikácie prístavov 22
6.2 Systém rozvoja – podpory prístavov 24
6.3 Spoločné prístavné záujmové zastúpenie 25
7 ROZVOJ PRACOVNEJ SILY SPOJENÝ S PRÍSTAVMI 27
7.1 Riešenie nedostatku pracovnej sily 27
7.2 Rozvoj úradných ľudských zdrojov 28

8 REGULAČNÝ ÚRAD 29
8.1 Upresnenie právomocí orgánov 29
8.2 Environmentálna udržateľnosť 30
9 ROZVOJOVÉ SMERY PODĽA OBLASTÍ 31
9.1 Začlenenie Národného verejného prístavu do dopravnej siete 31
9.2 Verejné prístavy regionálneho významu 31
9.3 Prístavy miestneho významu, alebo špecializované na jeden druh tovaru 32

1 VÍZIA A STRATEGICKÉ CIELE PRÍSTAVOV V MAĎARSKU

1.1 Vízia prístavov v Maďarsku

Dunajské prístavy určené na prepravu tovaru sa do roku 2030 stanú rozhodujúcim a účinným multimodálnym uzlovým bodom v prepravnom systéme svojho regiónu, pripravené na minimálne 10%-né zvýšenie ekologickej nákladnej dopravy po vnútorných vodných cestách.

1.2 Ciele stratégie

Strategické ciele Celoštátneho hlavného plánu rozvoja prístavov				
Stimulácia zmeny režimu	Generovanie ďalšieho dopytu	Vytvorenie systému financovania	Rozvoj ľudských zdrojov	Vytvorenie trvalo udržateľného regulačného prostredia

1.1 Oblasti zásahu stratégie

Oblasti zásahov stratégie Celoštátneho hlavného plánu rozvoja prístavov	
Vzdelávanie, školenia	Rozvoj infraštruktúry
Modernizácia technológie	Kariérny model
Financovanie	Digitalizácia a automatizácia
Podpora investícií, rozvoj priemyslu	Udržateľnosť
Právne predpisy, pojmy	Prieskum trhu, inovácia

2 STANOVENIE METODOLÓGIE STRATÉGIE

Dokument bol vypracovaný v nadväznosti na projekt s názvom „Vypracovanie hlavného plánu na posilnenie prepravy tovaru na Dunaji prostredníctvom rozvoja infraštruktúry prístav TEN-T, so zvláštnym ohľadom na prístav v Komárne“, vypracovaný pod identifikačným číslom 2015-HU-TM-0152-S, spojený s projektom financovaného z CEF zdrojov.

Stratégia hlavného plánu prístavu pre úsek Dunaja v Maďarsku je taký požadovaný komplexný odborno-politický dokument, ktorý vyznačí smery infraštruktúry a služieb v prístavoch popri Dunaji, ako aj smery rozvoja celého sektoru do roku 2030.

V zmysle tejto výzvy vypracovanie stratégie sa uskutočnilo v rámci dobre podloženého plánovacieho procesu.

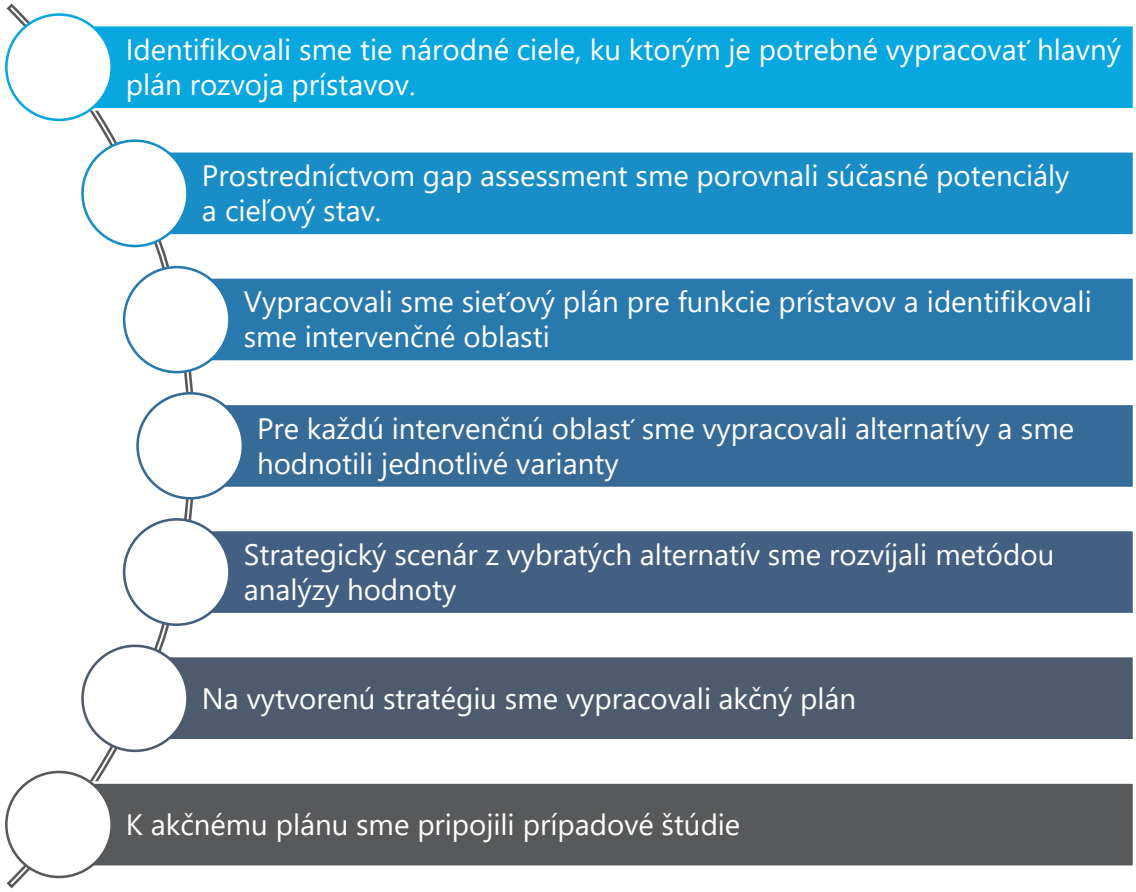
Pre zabezpečenie hlavného plánu sa pripravila obsiahla analýza stavu, ktorá zmapovala súčasný stav a medzinárodné prostredie sektoru nákladných prístavov v Maďarsku pomocou primárnych a sekundárnych výskumných metód:

- V rámci rozsiahlej analýzy dokumentov sme skúmali publikácie a stratégie Maďarska a EÚ, stratégie, plány, outputy medzinárodných projektov sektoru jednotlivých krajín EÚ, vedecké články a publikácie, ako aj relevantné domáce a medzinárodné právne predpisy;
- Pomocou štatistickej analýzy sme skúmali tendencie a výkony obratov sektoru;
- V okruhu viacerých cieľových skupín (subjekty dunajských prístavov a plavieb, podunajské samosprávy, prepravcovia, špeditéri, významné podniky s vysokými tovarovými zásobami) sme pomocou dotazníkového prieskumu zmapovali ciele a možnosti domácich hráčov v rozvoji sektoru;
- Nákladné prístavy v Maďarsku sme zmapovali návštevou na mieste;
- Analýzu niektorých podoblastí sme vykonali domácimi a zahraničnými hĺbkovými rozhovormi orientovanými na sektorových kľúčových hráčov.

V priebehu uskutočnenia strategického plánovania sme použili metódu, ktorá v najväčšej možnej miere zabezpečí:

- prispôsobenie stratégie k existujúcim schopnostiam a možnostiam,
- v čo najväčšej miere prispieť k cieľom rozvoja dopravy a hospodárskej politiky,
- uskutočniteľnosť, efektívnosť a hospodárnosť,
- zaviazanosť aktérov odvetvia Stratégii.

V zmysle toho v priebehu strategického plánovania sme sledovali nasledovný pracovný postup:



Počas priebehu celého procesu jednáme s dotknutými hráčmi sektoru, pomocou konferencií a workshopov zapojíme ich do strategického plánovania,

V rámci Celoštátneho hlavného plánu rozvoja prístavov na jar 2019 sa uskutočnili štyri podujatia, na ktorých sa zúčastnili dotknutí aj tí, ktorí sa rozhodujú v sektore prístavov. Počas workshopov, uskutočnených na podujatiach, boli stanoviská, predstavy a návrhy spomenutých subjektov odvetvia, zhromaždené do nasledujúcich 4 tematických okruhov:

- Očakávania ohľadne Hlavného plánu prístavov
- prístavný sieťový plán
- Potenciálne rozvojové varianty
- Tematické cieľové oblasti a priority stratégie

Pozbierané informácie na workshopoch sa spracovali pomocou metodiky **analýzy hodnoty**. Nasledovný strategický plán sa uskutočnil ako výsledok analýzy.

3 CIEĽOVÝ SYSTÉM STRATÉGIE

Celoštátny hlavný plán rozvoja prístavov skoncipuje päť strategických cieľov:

Strategické ciele Celoštátneho hlavného plánu rozvoja prístavov				
Stimulácia zmeny režimu	**Generovanie ďalšieho dopytu**	**Vytvorenie systému financovania**	**Rozvoj ľudských zdrojov**	**Vytvorenie trvalo udržateľného regulačného prostredia**

Uskutočnenie **cieľa stimulácie zmeny režimu** stratégia urguje pomocou zvýšenia podielu vnútrozemskej vodnej prepravy tovaru a integráciou do kombinovaného, intermodálneho prepravného systému, rozdeleného do 6 podoblastí. 6 podoblasti sú úzko postavené na seba, zohľadňujúce všetky prvky potrebné k vytvoreniu prepravného systému.

1.Zlepšenie dostupnosti prístavov:

- • V záujme zaručenia zapojenia do kombinovaného/intermodálneho dopravného systému Stratégia nalieha zaistiť na poslednom kilometri spojení s prístavomi ich dostupnosť po ceste, železnici aj po vodnej ceste.

1.Zvýšenie efektivity nakládky a skladovania:

- • Kvôli zvýšeniu podielu vnútrozemskej vodnej prepravy prístavy sa musia pripraviť na najefektívnejšie spôsoby manipulácie s tovarom. V záujem toho stratégia navrhuje prispôsobiť sa k technologickému rozvoju v cestnej, železničnej, potrubnej a lodnej preprave, zohľadňujúc možnosti alternatívneho pohonu a modernizáciu skladovania a nakladacej technológie.

1.Digitálny prístav:

- • Stratégia súri atomatizáciu a digitalizáciu procesov prebiehajúcich v prístavoch, čo by umožnilo vytvorenie Celoštátneho prístavného informačného systému, ďalej predpisuje prepojenie s jednotným medzinárodným systémom.

Udržateľný prístav:

- Stratégia podporuje prípravu na riadenie extrémneho stavu vodnej hladiny a počasia, ako súčasť prispôsobovania ku klimatickým zmenám prístavov.

Propagácia prístavov a vodnej prepravy tovaru:

- • Na zvýšenie podielu lodnej dopravy odporúča Stratégia vypracovanie cielenej informačnej kampane pre trh a propagačnej kampane.

1.Sledovanie tendencií nákladnej dopravy:

- • Pre dosiahnutie a udržanie výhodnejšej trhovej pozície v preprave, stratégia navrhuje neustály a cielený prieskum trhu, ďalej sledovanie vývoja relevantnej medzinárodnej situácie pre odvetvie logistiky v prístavoch.

V záujme **cieľa generovania ďalšieho dopytu** stratégia odporúča generovať ďalšie požiadavky v dvoch čiastočných segmentoch služieb v prístavoch. K dosiahnutiu cieľu stratégia nalieha na budúci rozvoj služieb podľa nasledovných komponentov:

1.Prispôsobovanie sa trhu, rozvoj priemyslu

- • Prispôsobenie služieb v prístavoch ku trhovým podmienkam pomocou zvýšenia a rozšírenia potenciálnej tovarovej základne (hoci aj zmenou režimu zliav na tovar a mýto), ďalej skúmaním kompatibilných prepravných možností tovaru. Počas prispôsobenia trhovým podmienkam stratégia proponuje aj spoluprácu s priemyslom a rozvoj priemyslu v prístavoch.

1.Rozvoj služieb

- • Stratégia podporuje rozvoj prístavných služieb prostredníctvom dvoch aspektov, vrátane zapojenia a rozvoja netradičných prístavných služieb, ako aj rozvoja poskytovania služieb opravy a údržby lodí.

V záujme stanovenia **cieľa systému financovania** Stratégia definuje štyri čiastkové oblasti, ktoré sú okrem vzájomnej závislosti tiež svojimi vzájomnými predpokladmi. Systém, ktorý sa má vytvárať treba sledovať pri hodnotení následnosti a dôležitosti investícií.

Systém klasifikácie prístavov

- Stratégia dopredu objasní pojmy použité v klasifikačnom systéme, resp. tým určí aj typy prístav.

Systém hodnotenia výkonnosti

• Pomocou dopredu objasnených pojmov a vlastností hodnotenia systému výkonnosti sa potenciálne investície stanú odôvodniteľnými

Podporná stratégia

•Vďaka výsledkom pojmov a systému hodnotenia výkonnosti, stratégia je schopná určiť kritéria systému štátnej podpory rozvoja prístavov.

Zastupovanie spoločného záujmu prístavov

• V duchu rozvoja na celoštátnej úrovni a vzájomnej spolupráce stratégia nalieha rozvinúť zastupovanie spoločného záujmu prístavov.

V záujme **cieľa rozvoj ľudských zdrojov** stratégia nalieha na riešenie nedostatku pracovnej sily v prístavoch, zapojením troch parciálnych oblastí.

Zabezpečenie nedostatkových povolaní

•Odbor prístavných povolaní trpí značným nedostatkom pracovnej sily, v záujme čoho stratégia nalieha na čím skoršie riešenie problému.

Zvýšenie mzdy

•V záujme zvýšenia atraktivity prístavných povolaní stratégia podporuje vytvorenie systému zvýšenia miezd.

Rozvoj programu výchovy

•V záujme rozvoja ľudských zdrojov, pracujúcich v prístavoch, Stratégia podporuje rozvoj existujúcich programov odbornej prípravy a ich rozšírenie na čo najväčší počet pracovných miest v prístavoch.

V záujme splnenia **Cieľa vytvorenie udržateľného regulačného prostredia** stratégia urguje zásah do troch parciálnych oblastí, podľa nasledovných:

Upresnenie právomocí orgánov

- Zjednotením úloh jednotlivých orgánov procesné lehoty sa skrátia a stanú účinnejším

Racionalizácia regulačného systému

- Počas revízie regulačného systému stratégia výrazne podporuje kontrolu potenciálneho zníženia mýt a priepustnosť hraníc.

Environmentálna udržateľnosť prístavov

- Stratégia prehodnotí reguláciu nakladania s odpadmi a činnosť prevencie škôd

4 STIMULÁCIA ZMENY REŽIMU

Cieľom Maďarska je, aby sa prispôsobilo dokumentu „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru“ Bielej knihy vydanej s EÚ *(do roku 2030 30 % cestnej prepravy tovaru dlhšej ako 300 km, a 50 % do roku 2050 sa má nahradiť iným spôsobom dopravy, napr. železničnej, alebo vodnej, vďaka aj účinným zeleným koridorom. K dosiahnutiu tohto cieľa je potrebné aj vytvoriť vhodnú infraštruktúru*[1]), aby v rámci celého objemu prepravy tovaru pomer vnútrozemskej vodnej prepravy do roku 2030 dosiahlo 10%, k čomu je nevyhnutná podpora zmeny režimu prepravy. Zvýšenie významu riečnej nákladnej dopravy sa môže uskutočniť iba zosúladením s inými dopravnými spôsobmi, integrovaním do systému kombinovanej a intermodálnej prepravy. Nákladné prístavy ako intermodálne uzly majú vytvoriť a neustále udržiavať základy systému, v súlade s hľadiskami ochrany vôd a ekológie, s pozornosťou na ochranu prostredia a hlavne na dodržiavanie pravidiel ochrany prírody a lesného hospodárstva.

Na podporu zmeny režimu slúžia nasledovné parciálne ciele a intervencie.

4.1 Zlepšenie dostupnosti prístavov

K riadeniu zvýšenej prepravnej kapacity prístavov vzniknutej nárastom obratu tovaru treba vytvoriť súvisiace dopravné cesty na vhodnej kvalitatívnej a kvantitatívnej úrovni.

4.1.1 Zabezpečenie vzťahov posledného kilometra prístavov

Medzi dopravnými vzťahmi má prvoradý význam infraštruktúra blízkeho okolia prístavov – úsek niekoľko kilometrov -, ktorá bez potrebnej úrovne môže znamenať úzky prierez oproti hlavným ťahom disponujúcim inak vhodnými zdatnosťami.

4.1.1.1 Zabezpečenie cestnej dostupnosti

Obraty domácich prístavov sú závislé od cestnej multimodálnej prepravy, preto je nutné zabezpečiť cesty s dlhodobou nosnosťou 11,5 ton zaťaženia nápravy, a zabezpečiť dostupnosť siete rýchlostných ciest za 30 minút, čo je výhodné z hľadiska enviromentálneho aj logistického. V prípade prístavov, ktoré sa nachádzajú v zabudovaných častiach mesta, dostupnosť treba riešiť v súlade s kvalitou života, turistikou a hospodárstvom dotknutých obcí a častí obcí.

4.1.1.2 Zabezpečenie dostupnosti po železnici

V záujme potrebnej železničnej obsluhy prístavov je potrebné vybudovať interoperabilné železničné spojenie s nosnosťou 225 kN zaťaženia nápravy (podľa možnosti elektrifikované), so spojením na štátnu hlavnú sieť. Na strategicky dôležitých bodoch, na existujúcich a plánovaných TEN-T sieťových prístavov, kde je zabezpečené pre každého hráča trhu možnosť nakládky tovaru,

[1] https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:PDF

a kde fyzické predpoklady umožnia, treba vybudovať traťovú sieť vhodnú na prijímanie vlakov štandardnej veľkosti.

4.1.1.3 Dostupnosť vodnou cestou

Dostupnosť na vodných cestách vyžaduje splavnosť dunajských vodných ciest aspoň 300 dní v roku. K tomu potrebné zásahy Vláda pripravuje v rámci samostatnej stratégie a plánov.

Na bezprostrednom okolí, ďalej v prípade prístavov s bazénom treba zabezpečiť neustálu hĺbku koryta nad 25 dm vodnej hladiny vo vstupných kanáloch a bazénoch, aj v prípade nízkeho stavu vody. Kvôli zabahneniu treba udržať tieto parametre neustálou údržbou koryta.

4.1.1.4 Zabezpečenie iných sieťových vzťahov

Na takých územiach, kde v blízkosti prístavu je značná preprava tekutého tovaru, napríklad v prípade Komárom, Csepel, Százhalombatta, Dunaföldvár, a bolo by možné hospodárne prepravovať aj vodnou cestou, treba zabezpečiť spojenie s potrubným systémom v záujme toho, aby prepravované množstvo tovaru v multimodálnej preprave sa dotýkalo aj vodnú stránku.

4.2 Zvýšenie účinnosti nakládky a skladovania

Významnou oblasťou podpory zmeny režimu je zvýšenie úrovne a účinnosti prekládkových a skladovacích služieb. Sú to tie charakteristiky, ktoré určia konkurencieschopnosť intermodálnej a v rámci toho aj vodnej prepravy. V záujme dosiahnutia strategického cieľa sú potrebné významné investície v prípade prekládkových ako aj skladovacích kapacít, ktoré sa nevzťahujú iba na infraštruktúru a prostriedky, ale aj na automatizáciu procesov .

4.2.1 Prispôsobenie k cestnému technologickému rozvoju

Prístavné terminály musia byť schopné obslúžiť technologický rozvoj nasledujúcich rokov a desaťročia, čo sa týka fyzických charakteristík prepravných prostriedkov, rozšírenie alternatívnych pohonov a rozvoj schopností samoriadenia. V prístavoch treba vytvoriť také fyzické a digitálne prostredie, ktoré rieši tieto technologické zmeny.

4.2.2 Prispôsobenie k železničnému technologickému rozvoju

Reakcia na nároky výziev prepravy tovaru a účinnosti intermodálnej nakládky sa objavia nové železničné vagóny, ktoré vyžadujú špeciálne vytvorené terminály. Vybudovanie potrebnej infraštruktúry sa stane nevyhnutnosťou na významných bodoch z hľadiska siete, ako OKK (prístavy so štátnym rozsahom), TEN-T, komplexné a základné sieťové porty, respektíve tam, kde to dopyt indukuje.

V prístavoch treba počítať s objavením lokomotív na alternatívny pohon a/alebo malých nákladných vozňov (unimogov), ktoré sú schopné premávať aj na cestách. Pomocou týchto špeciálnych železničných strojov cúvanie vo vnútri priemyselnej oblasti negatívny vplyv na životné prostredie sa

v značnej miere zníži. V prístavoch treba vybudovať pomocné prostriedky, zázemie pre opravy a odbornosť potrebnú pre prevádzkovanie.

4.2.3 Prispôsobenie k rozvoju potrubných technológii

Nástupom nových tekutých druhov tovaru, ako tekutá biomasa, tekuté hnojivá a iné skvapalnené druhy tovaru, prístavy sa musia pripraviť na ich prečerpávanie, vo vzťahu ku všetkým trom modalitám. V priebehu rozvoja treba vytvoriť potrebné podmienky aj pre prístavné prečerpávanie pitnej vody, ako pre potenciálny exportný artikel.. Tovar prichádzajúci cez potrubný systém, alebo prečerpávaný do potrubného systému využíva výhody jednotlivých druhov prepravy, a vďaka uzatvoreného systému má mimoriadne nízky negatívny vplyv na životné prostredie.

4.2.4 Prispôsobenie technologickému rozvoju flotily

Základné technické charakteristiky lodí, korábov a ostatných vodných dopravných prostriedkov sa v posledných desaťročiach sa veľmi nezmenili, ale alternatívne pohony, digitalizácia a samo riadenie vozidiel urobia významné zmeny v tomto odbore priemyslu. K týmto zmenám je potrebná predovšetkým technologická pripravenosť zo strany prístavov.

4.2.5 Použitie možností alternatívnych pohonov

V prístavoch je potrebné rozšíriť použitie alternatívnych pohonných látok v dvoch oblastiach. V prípade použitia strojov a zariadení (napríklad žeriavy, vozíky, nakladacie stroje, dopravné pásy) sa vynára otázka použitia alternatívnych metód pohonu. Priebežne so zabezpečením k tomu potrebných pohonných hmôt treba vybudovať služby zabezpečujúce možnosť nabíjania pre prepravné prostriedky, nech sa jedná o elektrické, plynové (LPG, CNG, vodík) vozidlá, alebo o vozidlá na palivové články.

4.2.6 Modernizácia technológie

Okrem prispôsobeniu vonkajším technologickým trendom, je nevyhnutná technologická modernizácia prevádzkových a obslužných procesov prístav. Okrem modernizácie technológie nakládky a skladovania, zohľadňujúc aj doplňujúce funkcie, rozvoj prístav treba brať ako komplexný proces.

4.2.6.1 Modernizácia technológie nakladania

Cieľom modernizácie nakladacej technológie zníženie času obsluhy a pomeru nepodarku, a zvýšenie nakladacej kapacity. V záujme toho je potrebná modernizácia a automatizácia žeriavov, dopravných pásov, násypiek a iných manipulačných prostriedkov. V prípade služieb spojených s nakládkou, napríklad váženie treba usilovať o čo najväčší stupeň digitalizácie.
Pre zvýšenie efektívnosti intermodálnej nakládky je potrebné rozšírenie kapacity technológie pre nakladanie návesov a kontajnerov.

4.2.6.2 Modernizácia technológie skladovania

V rozvoji skladovacej technológie prioritu má bezpečnosť tovaru, zvýšenie kapacity a diverzifikácia. V prípade sypaného, paletového, kontajnerového a návesového tovaru cieľom je zaviesť automatické skladovacie riešenia v prístavoch, ktoré zohľadňujú hore uvedené hľadiská. Pri tom je potrebné previesť inovácie aj v oblasti kontroly kvality, ktoré použitím riešení IPAR 4,0 merajú a monitorujú parametre tovaru počas skladovania.

4.2.6.3 Modernizácia ostatných technológii

Kvôli veľkým množstvom tovaru vysokej hodnoty v prístavoch, ďalej v záujme efektívnej obsluhy vozidiel je potrebné rozvíjať systémy riadenia prístupu, riadenia dopravy a bezpečnostné systémy.

4.3 Digitálny prístav

Automatizácia a digitalizácia domácich prístavov je výnimočne dôležitá oblasť stratégie rozvoja prístavov. Cieľom rozvoja je, aby nasledovaním zahraničných a domácich dobrých praktík, respektíve cestou inovácie sme vytvorili digitálne funkčné prostredie v prístavoch, ktoré zvyšuje efektivitu procesov, zníži administratívne záťaže, zaručí bezpečnosť tovaru a personálu. Digitalizácia prístavov má byť spojené s inými informačnými systémami dopravy.

4.3.1 Automatizácia a digitalizácia prístavných procesov

K efektívnemu riadeniu veľkého množstva tovaru vzniknutého v dôsledku zvýšenia podielu vnútrozemskej vodnej dopravy sa prístavy môžu pripraviť automatizáciou procesov na vysokej úrovni. Technológiu IPAR 4.0 (Priemysel 4.0) je možné použiť veľmi dobre aj v podmienkach prístavov, prispievaním k zvýšeniu efektívnosti procesov.
Druhým stupňom zvýšenia efektívnosti dosiahnutej automatizáciou je integrácia do komplexného podnikového riadenia, ktorá prostriedkami digitalizácie pomáha v prevádzkovaní obchodu, a v administrácii.

4.3.2 Celoštátny prístavný informačný systém

Vypracovanie a prevádzkovanie Informačného systému Maďarska platného pre dunajské prístavy je cieľom ministerstva, podporujúc prácu prevádzkovateľských spoločností. Prístavný informačný systém, skrátene KIR (PIS), je schopný racionalizovať komunikáciu riečnych dopravných prostriedkov a prístavných terminálov, digitálne riešiť procesy súvisiace s nakládkou tovaru zo strany vody, a pomocou zadaných údajov automaticky vykonať povinné predloženie údajov smerom k Ministerstvu technológii a inovácii cez Ústredný štatistický úrad.

4.3.3 Jednotný medzinárodný systém

K tomu, aby terminály sa mohli organicky zapojiť do medzinárodného systému prepravy tovaru, je potrebné vybudovať medzinárodný prístavný informačný systém platný pre vodnú cestu, ktorú tvoria rieky Dunaj – Mohan - Rýn. KIR (PIS) treba vytvoriť a prevádzkovať systémom, ktorý neskôr bude schopný zapojiť sa do medzinárodného systému.

4.4 Udržateľný prístav

4.4.1 Prispôsobenie ku klimatickým zmenám

4.4.1.1 Riešenie krajnej vodnej hladiny v prístavoch

V prípade nízkej hladiny obmedzený prístup a obtažná nakládka, v prípade vysokej vodnej hladiny sa pobrežné oblasti môžu dostať pod vodu, čo môže znamenať nebezpečenstvo pre nakládku a skladovanie. Zohľadnením týchto činiteľov je potrebné vytvoriť pobrežné oblasti prístavov. Následky kolísania vodnej hladiny treba riešiť výstavbou zvislých brehov, kým protizáplavové riešenia vyhovujúce pre nároky nakládky tovaru zo strany vody chránia ložné a skladovacie plochy prístavov.

4.4.1.2 Riešenie krajného počasia v prístavoch

Príprava na krajné poveternostné podmienky v prístavoch znamená ochranu personálu, tovaru a infraštruktúry. Predpisy bezpečnosti práce a závodu zaručia, aby aj v rámci krajných poveternostných podmienok prevádzka prístavov bola bezpečná.
Okrem fyzických hrozieb berúc ohľad aj na hospodárske riziká, je potrebné vybudovanie skladovacích kapacít takého rozsahu, aké na termináloch vystavených poľnohospodárskej výroby zabezpečia potrebné kapacity na doplnenie výpadku tovaru.

4.5 Propagácia prístavov a vodnej prepravy tovaru

K zvýšeniu pomeru vnútrozemskej vodnej dopravy pre trh treba poskytnúť informácie pomocou cielenej propagačnej kampane a promočnými aktivitami, v ktorých kľúčovými odkazmi sú efektívnosť druhu prepravy a nízka hladina negatívnych vplyvov na prostredie. Kampaň treba uskutočniť komplexne na celoštátnej úrovni, ale významné cieľové oblasti sú podunajské oblasti, ktoré sa rozumejú ako ponorné oblasti z hľadiska vodnej prepravy tovaru.

4.6 Sledovanie tendencií prepravy tovaru

4.6.1 Neustály a cielený prieskum trhu

Vďaka priaznivému trhovému prostrediu Maďarsko priťahuje veľa investícii. Pre novovybudované výrobné jednotky v zabezpečení surovín a prepravy hotových výrobkov majú prístavy významnú úlohu. K sledovaniu týchto trhových procesov je potrebné pokračovať v činnosti cieleného a neustáleho prieskumu trhu, čo bude mať dopad vo forme obchodných príležitostí u prevádzkovateľov prístavu.

4.6.2 Sledovanie relevantných medzinárodných udalostí odboru logistiky pre prístavy

V záujme zachovania konkurencieschopnosti prístavov treba sledovať okrem domácich trhových procesov aj udalosti medzinárodného segmentu priemyslu. Cieľom tejto činnosti je dodávať pre hráčov domácich prístavov relevantné obchodné informácie. So zvláštnou pozornosťou treba sledovať také .medzinárodné prepravné tendencie, kde domáce prepravné prístavy sa môžu zapojiť do medzinárodného prepravného reťazca ako intermodálne prekládkové uzlové body. Pozbierané informácie treba publikovať a sprístupniť pre každého hráča.

5 GENEROVANIE DOPYTU NA PRÍSTAVNÉ SLUŽBY

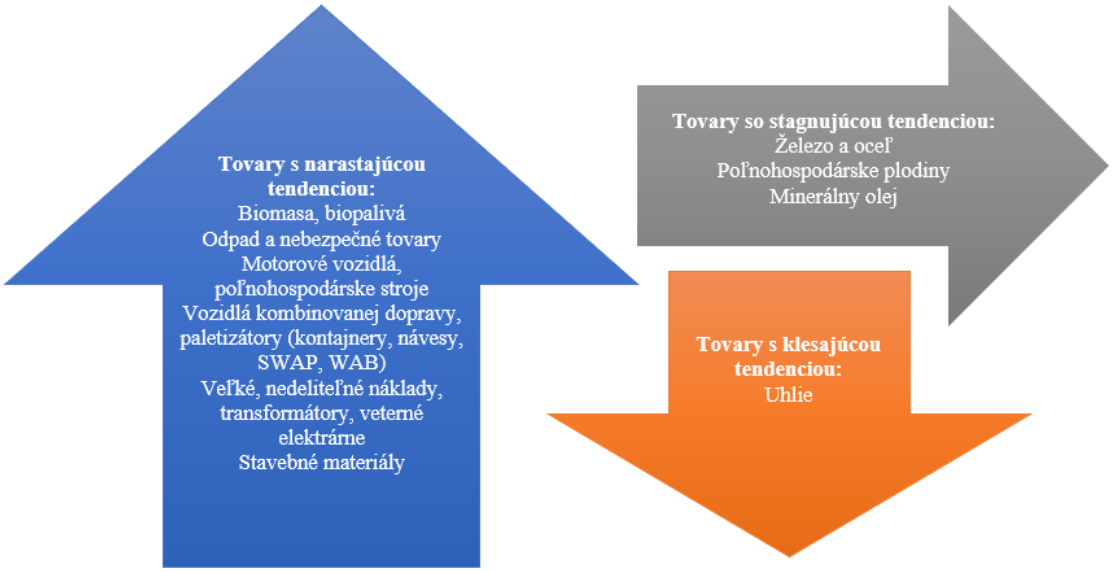
Nasledujúcim cieľom stratégie je generovanie ďalšieho dopytu ku už existujúcemu záujmu o prepravu tovaru o služby v prístavoch. Generovanie ďalšieho dopytu je postavené z komponentov prispôsobenia trhu a rozvojových aktivít, ale predmetom komponentov v obidvoch prípadoch sú prístavné služby. V rámci vytvorenia parciálnych cieľov spojených s nárastom dopytov, smerodajné priority poskytuje vízia obsiahnutá v stratégii rozvoja prístavov, so zvláštnym zreteľom na prípravu obsluhy 10 % domácej prepravy tovaru, a zmena daného prístavu na multimodálny uzlový bod v regióne.

5.1 Prispôsobenie prístavných služieb k trhu

V stratégii rozvoja prístavov Maďarska je sledovanie a prieskum trhu a integrovanie prístavných služieb do trhového mechanizmu kľúčovým faktorom. V zmysle toho stratégia nalieha na integráciu vnútrozemskej vodnej dopravy do vhodného systému prepravy tovarových tokov, a rozšírenie objemu existujúcich druhov tovaru v riečnej doprave.

5.1.1 Zvýšenie objemu potenciálneho tovarového základu a rozšírenie existujúceho tovarového základu

Analýza stavu Celoštátneho hlavného plánu rozvoja prístavov prepravovaný tovar rozdelí do 3 skupín. V skupinách sa nájde tovar už prepravovaný na vode, ako aj množina tovaru potenciálne prepravovateľnej na vode. Pri identifikácii sa podľa objemu rozlišujú:



V záujme zabezpečenia rozšírenia potenciálneho tovarového základu a možností rozvoja existujúceho tovarového základu stratégia určí pre všetky tri identifikované skupiny samostatný rastúci akčný plán v závislosti od tendencie prepravy tovaru .

1. Berúc ohľad na relatívne nízke náklady vnútrozemskej vodnej dopravy a vypočítateľnosť tovarového základu, cieľom stratégie je zníženie merných prepravných nákladov v záujme zvýšenia prepravy tovaru s klesajúcou tendenciou vodnou cestou.
2. Vzhľadom na tovar so stagnujúcou tendenciou stratégia je založená na rozlíšení od ostatných druhov prepravy, pričom zdôrazňuje nízky ukazovateľ negatívneho dopadu vodnej dopravy na životné prostredie, zvažuje pomer energetickej náročnosti potrebnej pre manipuláciu tovaru patriaceho do skupiny.
3. Pri vytvorení akčného plánu vstup/rozvoj spojeného s tovarmi s tendenciou narastajúceho objemu, k danému tovaru vytvoriť takzvanú „komoditne priateľskú prepravu", sústrediť sa na relatívne nízke náklady prepravy a na udržateľný systém prepravy vďaka nízkej hladiny negatívnych vplyvov na životné prostredie.

5.1.1.1 Potenciálne a kompatibilné riešenia prepravy tovaru

Pri kontrole tovarových skupín sa identifikujú tie druhy tovaru, ktoré nie sú prepravované vodnou cestou. Pre posudzovanie možnosti prepravy identifikovaných druhov tovaru stratégia nariaďuje vytvoriť test prispôsobenia ako činnosť pre výskum a vývoj, pomocou ktorej sa určí typ tovaru nevhodný na vodnú prepravu.

Systém prispôsobenia analyzuje potenciálne prepravovateľné druhy tovaru z troch hľadísk:

- Charakteristiky priemyselného odvetvia vyrábajúceho tovar:
  - Aktuálny stav daného priemyselného odvetvia v regióne (z hľadiska aktuálnosti vstupu)
  - Pozícia ďalších spôsobov prepravy a vyjednávacia pozícia v danom priemyselnom odvetví
  - Výpočet fixných nákladov a porovnanie nákladov iných druhov prepravy spolupracujúcich s daným odvetvím priemyslu
  - Stupeň zaviazanosti identifikovaných konkurentov voči danému odvetviu priemyslu
- Náklady vytvorenia vzťahu s daným priemyselným odvetvím:
  - Vládna politika spojená s priemyselným odvetvím
  - Kapitálová požiadavka pre vstup
  - Očakávaná reakcia priemyselného odvetvia
  - Pomer obstarávacích nákladov potrebnej technológie a zisku
- Charakteristiky technológie prepravy spojené s daným tovarom:
  - Disponibilná technológia potrebná pre prepravu
  - Výrobca dopravnej technológie spojenej s daným tovarom a jeho koncentrácia
  - Disponibilná náhradná technológia

Pomocou spomínaných kritérií vytvoreného systému prispôsobenia sa dajú vytvoriť verifikované návrhy pre vstup do prepravného systému priemyselného odvetvia disponujúceho potenciálnym tovarovým základom, ktoré prístavy môžu použiť podľa vlastného uváženia.

5.1.2 Zvýšenie tovarového základu prepravovateľného vodnou cestou

5.1.2.1 Vyrovnávacia kapacita - rozvoj

Podľa stratégie rozvoja prístavov Maďarska, domáce prístavy budú do roka 2030 pripravené na prepravu 10% z celkového objemu domáceho tovarového obratu. Avšak podľa analýzy stavu Celoštátneho hlavného plánu rozvoja prístavov sa dá očakávať 1,5 násobný nárast celého aktuálneho objemu tovaru, v zmysle čoho sa domáce prístavy majú pripraviť na obsluhu 15 % aktuálnej nákladnej prepravy, teda 45 milión ton objemu tvaru.

V zmysle hore uvedených, stratégia nalieha na vytvorenie vyrovnávacej kapacity pre obsluhu podľa predpovedaných hodnôt, teda vypracovať akčné plány na vytvorenie rezervy skladovania za obdobie medzi uskladňovaním a vyskladňovaním.

5.1.2.2 Rozvoj priemyslu v prístavoch

5.1.2.2.1 Spolupráca s priemyslom v prístavoch

Podľa vízie Stratégie rozvoja prístavov Maďarska prístavy sa stanú rozhodujúcim multimodálnym uzlovým bodom svojho regiónu. Pre dosiahnutie spomínaného strategického cieľa podporuje začlenenie priemyselných odvetví nachádzajúcich sa v okolí prístavov do prepravného reťazca, v zmysle čoho vzťahy medzi prístavmi a priemyselnými odvetviami sa posilnia.

Vďaka vytvorenému vzťahu prístavy predstavia svoje služby, ktoré sa stanú vhodný na spoluprácu v manipulácii s tovarom vyrobených priemyslom. Základným cieľom spolupráce je vytvorenie primárneho prepravného partnerského vzťahu, základom čoho je zníženie prepravných nákladov pre hráčov daných priemyselných odvetví vďaka blízkosti k vode, s čím je spojené zvýšenie zisku prístavov.

5.1.2.2.2 Priemyselná oblasť - rozvoj

V záujme nadviazania úzkych vzťahov je potrebné osadenie priemyslu do prístavov, tým tovar bude bližšie k vode a sa ušetrí predbehová fáza prepravy tovaru. Súčasťou podpory usadenia priemyslu v prístavoch je zabezpečenie existujúce nevyužité, ale potenciálne vhodné plochy na zriadenie inžinierskych sietí, pre účely priemyslu, s dopredu dohodnutými dopravnými podmienkami, čo je dôležitým predpokladom pre vstup do prepravného reťazca. K prijímaniu priemyselných hráčov sa treba pripraviť na vyhovenie aj na možné extrémne nároky na inžinierske siete.

5.1.2.2.3 Komunikačné aktivity podporujúce investícii

Organickou súčasťou vládnych stratégii zameraných na podporu prítoku zahraničného kapitálu a v rámci toho hlavne na podporu priemyselných a logistických investícii má byť aj promotovanie prístavných služieb. Riadiace orgány a podporné inštitúcie, medzi ktorými hlavne Nemzeti Befektetési Ügynökség (Agentúra na podporu investícii) (HIPA) majú rozvíjať svoju činnosť, investičné portfólie takým spôsobom, aby tie mali obsiahnuté aj ponuky prístavných služieb, a prispievanie k plánom hospodárskeho rozvoja v prístavoch.

Za hlavným prostriedkom na začlenenie do portfólia stratégia okrem nadviazania vzťahu s HIPA predpisuje vypracovanie podnikateľských plánov, ktoré okrem predstavenia návratnosti investícii, poukazuje aj na spoločenskú užitočnosť a udržateľnosť vnútrozemskej vodnej dopravy.

5.1.2.2.4 Spolupráca so samosprávami v rozvoji miestnej ekonómie

Samosprávy vo svojich opatreniach pre rozvoj hospodárstva, a počas oblastného a obecného plánovania spolupracujú a vytvárajú partnerské vzťahy s prístavmi.

V takto vytvorených vzťahoch prístavy úzko spolupracujú vo vytváraní rozvoja priemyslu so samosprávami, respektíve sa zapoja aj do realizácie a prevádzkovania. Počas vytvorenia rozvojových plánov významnou úlohou Samospráv je zosúladiť to s činnosťami existujúcich priemyselných oblastí a parkov, opierajúc sa na prístavmi odborne podložených a predstavených potenciálnych spojovacích bodov k danému priemyselnému parku.

Počas spolupráce sa Samosprávy snažia na vytvorenie vzájomne výhodných dohôd a smerníc, ako napr. ponuka pracovných príležitostí zo strany prístav pre obyvateľov obcí, zo strany Samospráv zase zníženie miestnych daní pre prístavov, výhodné používanie pozemkov, alebo zabezpečenie prípojnej cesty k prístavu.

5.2 Rozvoj služieb v prístavoch

Domáca stratégia rozvoja prístavov nalieha na rozvíjanie, rozšírenie, respektíve vytvorenie mnohotvárnosti služieb v prístavoch. Jednoznačným cieľom rozvoja služieb je, aby prístavy mali viaceré činnosti, respektíve zvyšovanie kvality služieb pre partnerov prístavu.

V zmysle hore uvedených modernizácia služieb v prístavoch podporená stratégiou sa dá rozdeliť na dva komponenty, na jej rozvoj a rozšírenie. Čo sa týka rozšírenia, stratégia rozlišuje ďalej služby pre lode, a rozšírenie služieb odlišných od tradičných možností služieb v prístavoch.

5.2.1 Netradičné služby v prístavoch

Stratégia rozvoja prístavov Maďarska urguje vybudovanie netradičných prístavných služieb v mieste logistického uzla v závislosti od polohy prístavu a od ich oblastných dispozícii. Počas vybudovania potenciálny služieb, prístavy sa majú koncentrovať na rôznorodosť činnosti pre zabezpečenie ich stability. Táto diverzifikácia zvyšuje hospodársku stabilitu prístavov v čase zníženia obratu v dôsledku krajným hladinám vody. Potenciálne služby pre prístavy odporúčané stratégiou:

- Logistické služby s významnou pridanou hodnotou
    - Skúšobné laboratória tovaru
    - baliace služby
    - City logistické funkcie
- Služby pre ľudí
    - Stravovanie pre pracovníkov prístavu
    - Predaj potravín
    - Zabezpečenie dostupnosti hromadnou dopravou
- Existujúce služby v prístave, použiteľné aj pre iné cieľové skupiny (napr. montážna dielna)
- Čerpanie pohonných hmôt, alternatívnych pohonných hmôt podľa kapitoly 4.2.5

5.2.2 Rozvíjanie činnosti opravy a obsluhy lodí v prístavoch

Stratégia predpisuje rozvíjanie a rozšírenie služieb pre obsluhu lodí. V zmysle toho prístavy sa majú usilovať zabezpečiť všestrannú obsluhu, ktorá obsahuje:

- Opravu a modernizáciu plavidiel,
- Dodávka vody a elektriny,
- Čerpanie pohonných hmôt,
- Prevzatie olejovej spodnej vody, použitého oleja a odpadovej vody, ďalej umývanie nákladového priestoru.

6 SYSTÉM HODNOTENIA A PODPORY ROZVOJA PRE PRÍSTAVY

K rozvoju domáceho prístavného sektoru sú k dispozícii v súčasnosti, aj v budúcnosti zdroje EÚ, aby sme vedeli splniť strategický cieľ (do roku 2030 podiel vodnej prepravy tovaru dosiahne 10 %).

V nasledujúcich približne 10 rokoch sa prístavy majú pripraviť, aby vedeli nakladať s trojnásobným obratom tovaru v porovnaní so súčasným obratom. Príprava znamená rozvoj infraštruktúry niektorých prístavov – tak v prístavoch, ako v ich blízkosti – ale súčasne aj zvýšenie efektivity a technologický rozvoj.

V záujme efektívneho využitia zdrojov pri vytváraní dotácií a iných regulačných nástrojov prispievajúcich k rozvoju sektoru stratégia zohľadňuje domáce nároky na dopravu a prepravu tovaru a podporuje, alebo vytvorí rozvoj a vytvorenie miest so zmenou režimu na strategicky dôležitých úsekoch Dunaja.

Pri vytváraní dotačnej stratégie treba zohľadniť aj súčasné výkony, efektivitu, potenciálnu výkonnosť, skladovacie kapacity a schopnosti prispôsobiť sa k novým trhovým tendenciám (napr. nástup nových tovarových druhov) prístavov. Hlavným princípom pri rozdeľovaní dotácií má byť to, že daná investícia o koľko zvýši celkový objem vodnej prepravy, nakoľko je efektívna v usmernení tovaru na vodnú cestu.

Stratégia podpory sa má usilovať o to, aby tak pomohla v rozvoji prístavov, aby ak je to možné spôsobila čo najmenší zmätok v trhových procesoch sektoru, vyhnúc sa narušeniu hospodárskej súťaže spôsobom, ktorý je prísnejší, ako súčasné pravidlá hospodárskej súťaže.

6.1 Systém klasifikácie prístavov

6.1.1 Prístavné pojmy použité pri hodnotení

Pri vytváraní systému klasifikácie – hodnotenia je potrebné vyjasniť tie prístavné základné pojmy, na ktoré súčasné právne predpisy nedajú potrebný návod, ďalej treba vyjasniť domáci význam pojmu komplexný a základný sieťový port zavedený nariadením TEN-T (č. 1315/2013/EU) z roku 2013 a ich úlohy v systéme dopravy. V zákone XLII o vodnej preprave z roku 2000. pri vhodne definovaných pojmoch, ako prístav, prístavné činnosti, kombinovaná preprava, alebo kotvenie lodí, je viac takých pojmov, ktorých definície v právnych predpisoch by boli potrebné pre jednoznačné použitie.

Je potrebné prevedenie v predmetnej stratégii uvedených základných pojmov do súvisiacich právnych predpisov.

- Sieť TEN-T: v nariadení 1315/2013 ES (v ďalšom: nariadenie TEN-T) EK položila harmonogram umiestnenia a rozvoja dopravných sietí. V rámci sietí TEN-T rozlišujeme vnútrozemské plavebné dráhy a prístavy rôzneho významu

- Vnútrozemská plavebná dráha TEN-T: Celý maďarský úsek rieky Dunaj je súčasťou základnej siete TEN-T, a tak jeho rozvoj je prioritný záujem Európskeho spoločenstva
- TEN-T prístav základnej siete: podľa nariadenia TEN-T prístav s prvoradým významom na európskej úrovni
- TEN-T komplexný sieťový port: podľa nariadenia TEN-T prístav s celoštátnym/regionálnym významom
- Národný verejný prístav: má celoštátny význam, verejný (môže používať ktokoľvek) prístav, vláda v nariadení určí Národné verejné prístavy (OKK) podľa zákona o vodnej doprave č. XLII z roku 2000 80. § ods. (2). Štát (centrálna vláda a samosprávy) v dôležitejších intermodálnych uzlov zabezpečí možnosť trimodálnej prekládky pre každého hráča trhu logistiky za rovnakých podmienok a otvorený prístup. Zabezpečí to ako majiteľ/správca priamo, respektíve nepriamo dlhodobou strategickou zmluvou medzi prevádzkovateľmi prístavov.
- verejný prístav: od celoštátneho prístavu menším strategickým významom, voľne prístupný prístav pre hráčov trhu
- Závodný prístav: vytvorený alebo prevádzkovaný s určeným priemyselným cieľom, v ktorom je zabezpečená možnosť nakládky tovaru pre každého hráča priemyslu
- Majiteľ prístavu: majiteľ oblasti prístavu
- Správca prístavu: organizácia poverená majiteľom pre správu majetku (charakteristické v prípade ak majiteľom je štát)
- Prevádzkovateľ prístavu: organizácia podieľajúca v prevádzkovaní prístavu, ktorá obyčajne získa právo na prevádzkovanie dlhodobou zmluvou od majiteľa
- Operátor prístavného terminálu: organizácia riaďujúca proces nakládky, vykonajúca nakladanie zo strany brehu
- Prevádzkový model prístavu: zmluvná hierarchia, zmluvný systém majiteľa, správcu, prevádzkovateľa a operátora prístavného terminálu charakteristická pre daný prístav. Existuje veľa druhov prevádzkového modelu a aj funkcie prístavov sa môžu čiastočne alebo celkom prekrývať.
- Základná prístavná infraštruktúra: všetky prvky infraštruktúry potrebné k prevádzkovaniu prístavu. Podľa typu rozlišujeme:
    - Zariadenia na strane vody: prvky vodostavby, hydrotechnické stavby potrebné k prevádzkovaniu prístavu. Charakteristicky: bagrované lôžka, prístavný bazén, vstupný kanál, vytvorené miesto na kotvenie lodí, ...
    - Zariadenia na strane brehu: nevyhnutné prvky infraštruktúry prístavov potrebné k nakládke a vykládke, charakteristicky: zvislá pobrežná stena, sklonená pobrežná stena, sklonená pobrežná stena vystužená násypom kameňa, miesto na kotvenie, ...
    - Vnútorná verejná cesta, železnica, potrubný systém, inžinierske siete: na vnútornej strane plotu prístavu, sieť infraštruktúry súvisiaca nie výlučne prístavnými činnosťami
    - Prístupová infraštruktúra (spojenie posledný km): prístup k prístavu cestou alebo železnicou, s ktorým sa napojí na štátnu cestnú sieť, alebo železnice
    - Prístavná skladovacia, uskladňovacia infraštruktúra: súčasť nadstavby prístavu, charakteristicky výšková stavba

- Multimodálny prístav: v prístave je možnosť aj na zmenu režimu medzi druhmi dopravy. Podľa počtu rozlišujeme bi- a trimodálne prístavy v závislosti od toho, že pri možnosti prepravy tovaru na vode je možnosť na cestný, alebo na cestný a železničný prístup.

6.1.2 Strategický prístav - kategórie

Prístavy na základe priestorovej polohy, vybudovanosti, vybavenia, a potenciálnej kapacity boli podľa bodu 9. klasifikované podľa strategického významu dopravy - prepravy tovaru do jednej z nasledovných kategórii:

- Národný verejný prístav
- Verejný prístav regionálneho významu
- Závodný verejný prístav regionálneho významu
- Verejný prístav miestneho významu
- Závodný prístav miestneho významu

Strategické prístavné kategórie pomáhajú orientovať sa , že daný prístav má právo na aké dotácie z rôznych domácich a EÚ zdrojov rozvojových programov:

- Centrálne pridelené zdroje z EÚ (napr.: CEF)
- EÚ zdroje z domácich operatívnych programov (v súčasnosti: IKOP, GINOP)
- Domáce vládne zdroje (na základe strategickej dohody alebo individuálneho rozhodnutia)
- Regionálne, oblastné zdroje na základe miestnych, obecných možností

6.1.3 Systém hodnotenia výkonnosti

K dosiahnutiu cieľov je nevyhnutné vytvoriť prístavný klasifikačný systém, na základe ktorého jednotlivé prístavy budú periodicky hodnotené podľa výkonu. Klasifikačný systém treba vybudovať na základe systému POPEI (Port Performance Indicators), ktorý bol vypracovaný v rámci medzinárodnej spolupráce s MDKSZ (Zväz dunajských prístavov Maďarska).

Potrebné je pokračovať vo vypracovaní klasifikačného systému, ďalej ročne kontrolovať výkony prístavov. Túto úlohu je účelné nechať u orgánov, respektíve aj u Zväzu dunajských prístavov Maďarska.

6.1.4 Prístup prístavov k dotáciám

Pre rozvoj všetkých objemov prepravy tovaru je potrebné, aby hore uvedené druhy podpor v súlade s dlhodobými plánmi hospodárskeho rozvoja pomohli uskutočniť hospodárskopolitické ciele, tak rozvoj prístavov bude prebiehať popri jasných hľadísk, ku ktorému hráči trhu sektoru budú môcť prispôsobiť svoje dlho- a krátkodobé investičné stratégie.

Hore uvedené kategórie prístavov a umiestnenie v hodnotení výkonu spolu určia, že daný prístav akého typu je a ku akému druhu a objemu dotácií, alebo k iným druhom podpôr sa môže dostať pre rozvoj dopravy.

6.2 Systém rozvoja – podpory prístavov

6.2.1 Vplyv regionálnych investícii na prístavy

Neustále sledovanie potenciálnych možností prístavov je nevyhnutné zmapovaním vplyvu miestnych a regionálnych priemyselných rozvojových aktivít na vodnú prepravu tovaru a ich podelenie s ostatnými hráčmi okolitých prístavov.

Ďalším dôležitým cieľom by bolo – v prípade vhodných investícií – od začiatku, aby investície po ich uskutočnení zvyšovali objem vodnej prepravy tovaru.

6.2.2 Indikátory spojené s rozvojovými aktivitami

V prípade prístavných rozvojových aktivít je potrebné určiť také indikátory, ktorými budú merateľné vplyvy investícií na objem prepravy tovaru.

6.2.3 Metodika analýzy náklady - výnosy

V procesoch domácich a EÚ projektov pre určenie životaschopnosti (rentability) projektu najčastejšie používaná metodika je analýza náklady – výnosy (Cost-Benefit Analysis, CBA). Projekty kontrolované touto metodikou budú porovnateľné aj medzi sebou, ak budú mať k dispozícii vhodný návod, z čoho sa budú dobre odhadovať spoločenské zisky. Domáce návody sa vzťahujú na projekty realizovateľné na vodných cestách aj v prístavoch, ale nie sú dostatočné podrobné. K zjednoteniu je potrebné vypracovať zvlášť domáci návod pre rozvoj prístavov.

6.2.4 Správne použitie štátnych dotácií

V prípade pridelenia dotácii je dôležité zohľadniť najnovšie právne predpisy spojené so zakázanými štátnymi dotáciami (State Aid). Pre správne použitie aspektov State Aid je nutné vypracovať komplexný pomocný materiál v spolupráci s domácimi a EÚ orgánmi hospodárskej súťaže.

6.2.5 Finančný systém vis major

V druhej polovici roka 2018 extrémne malé množstvo dažďa malo veľký vplyv na rieku Dunaj aj na dopravu na rieke. Kvôli nepretržite extrémne nízkej vodnej hladiny v druhej polovici roku 2018 charakteristicky nebolo možné plaviť sa s 25 dm-vým ponorom. Tento problém – zhoršený nedostatkom pracovnej sily a migráciou – hráčov prístavného a prepravného sektoru posunul na okraj svojej ekonomickej kapacity a prinútil ich minúť svoje zásoby.

Na správne riešenie podobných situácii je potrebné vypracovať systém znižovania škôd vis major spoluprácou predstaviteľov sektoru a vlády

6.3 Spoločné prístavné záujmové zastúpenie

6.3.1 Spoločné vystupovanie prístavov

Záujmové zastúpenie dunajských nákladných prístavov od roku 2012 vykonáva Zväz dunajských prístavov Maďarska. Cieľom Zväzu je nezávislé záujmové zastúpenie prístavov, zbieranie a poskytovanie informácii pre členov, odborné záujmové zastúpenie členov voči tretím osobám a orgánom. Ďalšie ciele sú organizovanie odborných dní, konferencií, koordinované ďalšie vzdelávanie pre zamestnancov členských organizácií, ďalej vypracovanie všeobecných podmienok služieb.

MDKSZ vykonáva zastupovanie nákladných prístavov Maďarska vhodne. MDKSZ sa aktívne zapojila do vypracovania súčasnej stratégie, v procese vypracovania stratégie pomáhala svojou odbornosťou.

Partnerom Vlády v záujmovom zastúpení dunajských nákladných prístavov je Zväz dunajských prístavov Maďarska.

6.3.2 Pripojenie sa k medzinárodnému záujmovému zastúpeniu

Cieľom Maďarska je začlenenie sa do medzinárodného záujmového diskusného fóra. V súčasnosti je v priebehu viac medzinárodných projektov, výsledkom ktorých je založenie záujmovej alebo zastrešujúcej organizácie. Cieľom našej vlasti je , aby v týchto bola prítomná (také sú napr.: Ports Network a EGTC v rámci projektu DBS Gateway v priebehu založenia).

Okrem hore uvedených prebieha prijímanie Zväzu dunajských prístavov Maďarska do zväzu európskych vnútrozemských prístavov. Domáce prístavy pomocou svojich členov nepriamo sú schopné sformulovať svoje názory aj v prípade návrhov stratégie a podpornej politiky.

6.3.3 Ďalšie možné funkcie záujmového zastúpenia

Ďalšou možnou funkciou záujmového zastúpenia môže byť, že v záujme riešenia obchodných sporov sformuluje návrhy. Dobrým príkladom je dokumentácia Všeobecné podmienky služieb prístavov (KÁSZ) vypracovaná s MDKSZ a navrhovaná pre použitie prístavov.

Dôležitou funkciou záujmového zastúpenia je prevzatie medzinárodných dobrých postupov pre domáce použitie. V záujme toho MDKSZ sa zúčastňuje vo viacerých medzinárodných projektoch, kde tieto dobré postupy sa môžu spoznať.

7 ROZVOJ PRACOVNEJ SILY SPOJENÝ S PRÍSTAVMI

Kľúčovým faktorom dlhodobého úspešného rozvoja domácich prístavov je rozvoj pracovnej sily sektoru prístavov a zabezpečenie a prísun kvalifikovaných ľudí.

7.1 Riešenie nedostatku pracovnej sily

Pre dosiahnutie cieľa je potrebný pravidelný prieskum chýbajúcich profesií v sektore. Pre identifikáciu chýbajúcich profesií treba zohľadniť priemerný vek pracovníkov sektoru, v ktorých pracovných pozíciách aký vysoký je vek pracovníkov, na ktoré profesie je charakteristické starnutie a kde treba riešiť náhradu. Nakoľko v súčasnosti nie je zber dát vzťahujúci na pracovníkov prístavov, je účelné rozšíriť zber dát Ústredného štatistického úradu na pracovníkov sektoru, tým poskytovať pomoc pre predstaviteľov sektoru v zistení nedostatku pracovnej sily. V budúcnosti v tom môžu mať významnú úlohu oblastné priemyselné komory.

7.1.1 Riešenie chýbajúcich profesií

7.1.1.1 Propagácia prístavných povolaní

V záujme získania a udržania pracovnej sily predstavitelia sektoru musia vykonať informačné a popularizačné činnosti. Prístavy ako pracovné miesta musia byť známe pre potenciálnych pracovníkov aj v kruhoch študentov a mladých. Je potrebná istá promócia, formovanie pohľadu. K tomu sa oplatí začať popularizáciu povolania už v rannom veku. Pre detí materských škôl, základných a stredných škôl, usporiadanie informačných dní, vytvorenie návštevných centier je výbornou možnosťou na spoznávanie prístavných povolaní.

7.1.2 Zvýšenie mzdy

Pre riešenie nedostatku pracovnej sily treba premyslieť, akými prostriedkami je možné urobiť mzdy konkurencieschopným, aby práca v prístavoch bola reálnou alternatívou práce v ostatných sektoroch. Očakáva sa aby mzdová úroveň sektoru nasledovala úroveň miezd v hospodárstve.

Stratégia rozvoja prístavov nechce zakročiť do procesu pracovného trhu na sektor špecifickou štátnou dotáciou, pritom aj tento sektor môže byť príjemcom každého relevantného vládneho prostriedku pre trh práce. Pritom v rozvoji prístavov treba vytvoriť systém podpory investícií, ktorý zvýšením efektívnosti technológie zníži potrebu živej práce v niektorých prevádzkových procesoch, vďaka čomu vytvorí možnosť na zvýšenie miezd.

7.1.3 Rozvoj programu vzdelávania

Potrená je kontrola existujúceho systému vzdelávania, obnovenie, zjednodušenie, nakoľko v súčasnosti sú príliš vysoké očakávania na vzdelávanie pre jednotlivé činnosti, charakteristické je vysoký stupeň regulácie. Cieľom je vytvorenie vzdelávacieho systému, ktorý je komplexný,

zabezpečí jednotnú úroveň poznatkov pre vykonanie prístavných procesov, a tým odborníci nemusia získať oddelene tie kvalifikácie, ktoré špecificky sa vzťahujú na jednotlivé parciálna oblasti.

V prístavnom sektore treba klásť väčší dôraz na vzdelávanie dospelých. Vo vzdelávaní dospelých je dôležité vybudovať bezprostredné vzťahy medzi vzdelávacími inštitúciami a zamestnávateľom, hoci aj realizovaním duálnej výchovy.

Dôležité je, aby na stredných odborných školách, odborných gymnáziách sa objavili školenia potrebné v sektore prístavov. Tiež dôležitým cieľom je počas rozvoja vzdelávania, aby domáci vzdelávací systém bol v súlade s obsahom európskeho vzdelávacieho systému.

7.2 Rozvoj úradných ľudských zdrojov

Výchova odborníkov pre úradov nachádzajúcich sa v sektore prístavnom je dôležitá úloha. Pracujúcich úradov sektoru prístav treba vzdelávať v oblasti odbornom aj jazykovom. V záujme toho k práci na úradoch treba vytvoriť a prevádzkovať vzdelávací systém.

Stratégia sa zameriava predovšetkým na vzdelávanie odborníkov pre nasledovné úradné oblasti:

- Úrad dopravy
- Vodná polícia
- Úrad ochrany pred katastrófami
- Stavebný úrad
- Úrad hygieny
- Úrad ochrany prírody

8 REGULAČNÝ ÚRAD

Zálohou dlhodobej konkurencieschopnosti dunajských prístav v Maďarsku je vytvorenie udržateľného a účinného regulačného prostredia.

- Domáce zavedenie EU directive 2010/65/EU, ktorý koná o tom, aby v každom TEN-T prístave na území EÚ bolo zavedené „systém jedného kontaktu" na medzinárodných vodných cestách.
- Domáce zavedenie ES-TRIN-2019. Na rok 2021 predpísané zavedenie systému treba pripraviť tak, že treba prekontrolovať každú domácu normu a predpis, ktoré doteraz regulovali technické parametre vodných zariadení, ich proces plánovania, a podmienky prevádzkovania, a v súlade s novou medzinárodnou normou a určením jeho priority to zaviedli. (Bude to znamenať pre viacerých domácich predpisov a noriem ich zrušenie, respektíve modernizáciu, alebo upravenie.)

8.1 Upresnenie právomocí orgánov

8.1.1 Zjednotenie úloh úradov

V súčasnosti úradné postupy pre vznik, rozvoj a prevádzkovanie prístavov patrí do právomoci rôznych úradov. Pri úradujúcich orgánoch aj odborné úrady sa môžu zúčastniť na konaniach, čo predlžuje lehotu úradného procesu. Stratégia preto nalieha na skrátenie lehoty úradných postupov, ktoré treba kontrolovať preskúmaním procesných postupov, respektíve zjednotením úloh úradov. Zjednotením a digitalizáciou postupov treba znížiť administratívne ťarchy vzniknuté zo strany úradu aj klienta.

Ako plavebný úrad, zánikom Národného úradu dopravy právnym nástupcom vo veciach verejnej správy vodnej dopravy postupuje Ministerstvo inovácie a technológie a Vládny úrad hlavného mesta Budapest. Zohľadňujúc zníženie administratívnej ťarchy, cieľom je zjednotenie orgánov do jedného celku.

Pri znížení administratívnej ťarchy je dôležité ovládať existujúce otázky nadmernej, alebo nedostatočnej regulácie v sektore prístavov. Kontrola a zmena právnych nariadení sa uskutoční v súlade s cieľmi stratégie rozvoja prístavov, berúc ohľad na nároky a návrhy predstaviteľov sektoru.

8.1.2 Racionalizácia systému regulácie

8.1.2.1 Zníženie mýta

V záujme podporenia vodnej tovarovej dopravy treba zabezpečiť zníženie alebo vrátenie mýta v súvislosti s nákladnými dopravnými prostriedkami, ktoré prepravujú tovary, ktoré sa objavujú v

intermodálnej preprave aj vo vnútrozemskej vodnej doprave. Opatrenie prispieva k dosiahnutiu národohospodárskeho cieľa, v ktorom pomer domácej prepravy tovaru vodnou cestou výrazne narastie oproti terajšej úrovni.

8.1.2.2 Hraničná priepustnosť

Narastajúcim objemom tovarového obratu aj pri zvýšení počtu lodí je potrebné zabezpečiť funkčnosť a potrebnú priepustnosť hraničnej inšpekčnej stanice pri Mohács, bez predlženia tranzitného času. K tomu nevyhnutnú infraštruktúru a nárok na ľudský potenciál treba určiť v závislosti od obratu po celú dobu, sledovaním tempa nárastu. Treba vyriešiť správu majetku hraničného prístavu pri Mohácsi a financovanie plánovanej a vypočítateľnej správy majetku.

8.1.2.3 Bezpečnosť a ochrana pri práci

Vzhľadom na to, že prístavné činnosti sa pokladajú za nebezpečné, hľadiská bezpečnosti pri práci, prevencia nehody a škôd má vysokú dôležitosť pri rozvoji a prevádzkovaní prístavov.

Jednou formou prevencie škôd a nehôd je rozvoj vonkajšej bezpečnosti prístavu (plot, osvetlenie priestoru, kamerový systém, systém kontroly prístupu).

8.2 Environmentálna udržateľnosť

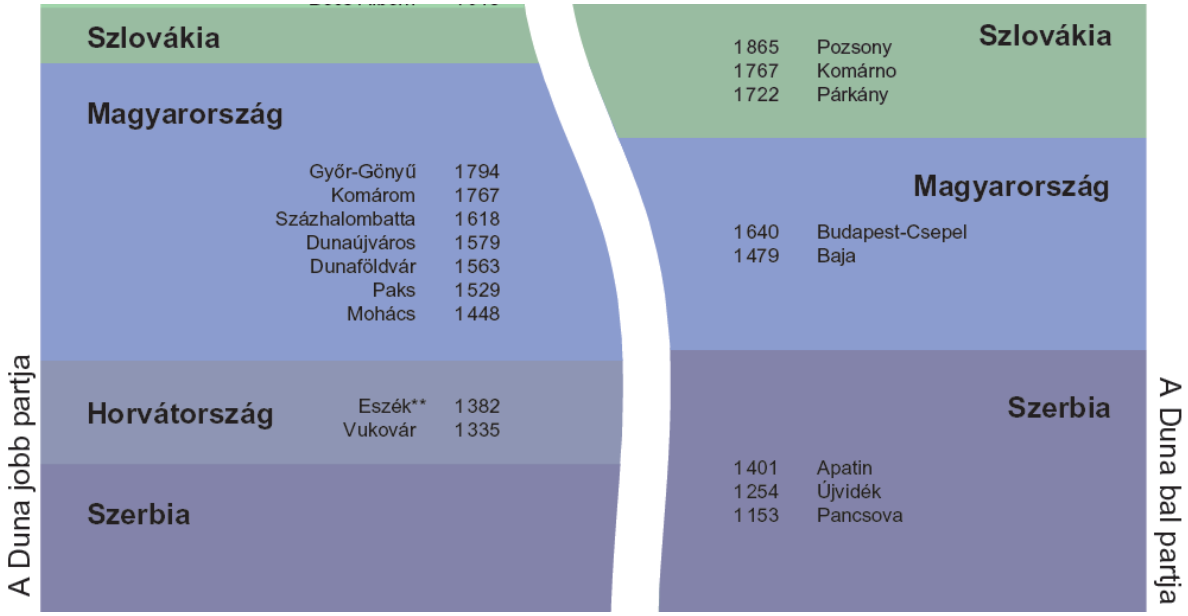
V prípade investícii v prístavoch treba zohľadniť hľadiská ochrany životného prostredia a ochrany prírody. Vybudovanie prístavov, všetky nakladacie a skladovacie činnosti môžu mať vplyv na životné prostredie. Pretože v prípade prístavu je daná vysoká hladina podzemnej vody, ktorá sa mení stavom vody, a blízkosť vodného útvaru, preto treba venovať zvláštnu pozornosť, aby škodlivé látky sa nedostali do rieky. K tomu zodpovedajúco treba vytvoriť postupy pre prácu v prístavoch.
Celkovo sa dá povedať, že z hľadiska hodnoty emisií vodná preprava tovaru najviac šetrí životné prostredie pri dlhodobej preprave.

8.2.1 Narábanie odpadom – regulácia – Efektívne fungujúci systém zeleného prístavu

Dunaj popri charakteru základnej infraštruktúry vnútrozemskej vodnej prepravy tovaru disponuje mimoriadne dôležitými ekologickými funkciami. V záujme dlhodobého zachovania a zlepšenia kvality živej vody treba znížiť vplyv na životné prostredie. K tomu treba znížiť na minimum emisie znečisťujúcich látok plavidiel rieky, pomocou prevádzkovania systému zelených prístavov. Na týchto špeciálnych termináloch sa námorníci zbavia tekutých a tuhých znečisťujúcich látok vzniknutých v lodenici priateľským spôsobom k životnému prostrediu. K tomu, aby prepravcovia využili vybudovanú infraštruktúru je potrebná jednotná a transparentná štruktúra poplatkov, vytvorenie účinnej regulácie, rozšírenie právomocí úradov a odstrašujúce sankcie.
Stratégia určuje, že v prípade vzniku nového prístavu zavedenie noriem kvality ohľaduplné k životnému prostrediu bolo predpokladom (napr.: ISO 14001, ISO 50001), ďalej, aby v existujúcich prístavoch tieto normy boli zavedené do roku 2030.

9 ROZVOJOVÉ SMERY PODĽA OBLASTÍ

Vodná preprava tovaru v každom prípade tvorí súčasť multimodálneho prepravného reťazca, preto konkurencieschopnosť významne určí hustota miest vhodných na zmenu režimu (bi- a trimodálne prístavy) Dunaja na úseku Maďarska. Rozvoj prístav v zmysle hore uvedených sa má zameriavať na zabezpečenie možností bimodálnej zmeny režimu aspoň po každých 50 km a trimodálnej zmeny režimu po 100 km na úseku Dunaja v Maďarsku.



(zdroj: Viadonau)

9.1 Začlenenie Národného verejného prístavu do dopravnej siete

Miesta trimodálnych prístavov s otvoreným prístupom majú zapadať do dopravného reťazca, a tak je potrebné prevádzkovanie trimodálneho verejného prístavu národného významu v oblasti Győr, Budapest, Dunaújváros a Baja-Mohács.

V zmysle hore uvedených požiadaviek na zmenu režimu dopravy, z hore uvedených štyroch oblastí tri už získali štatút Národného verejného prístavu: v prípade Győr-Gönyű, Budapest-Csepel a Baja. Aj v prípade Dunaújváros tiež je požiadavka, aby dlhodobo bola zabezpečená možnosť verejne dostupnej zmeny režimu pre sektor prepravy tovaru – logistiky.

Oblasti hore treba rozumieť rozšírene, tak napr. v oblasti Budapest podložené prístavné rozvojové aktivity sú podporovateľné (Budapest-Budafok), alebo k oblasti Dunaújváros patrí aj Dunavecse a Szalkszentmárton.

9.2 Verejné prístavy regionálneho významu

Pri verejných prístavoch celoštátneho významu sú ďalšie, už existujúce miesta v sieti regionálneho významu so zmenou režimu, kde sa navrhuje výstavba alebo prevádzkovanie trimodálneho prístavu:

- Oblasť Komárom (Komárom a Szőny)
- Oblasť Adony
- Oblasť Paks (Paks a Gerjen)

Pre tieto oblasti je charakteristické, že aj v súčasnosti majú veľký objem obratu tovaru (nad 100 tisíc ton/rok),a tým ich rola v sieti dopravy a prepravy tovaru už v súčasnosti je významný. Ich ďalším rozvojom sa očakáva efektívne zvýšenie objemu tovaru prepraveného vodnou cestou.

9.3 Prístavy miestneho významu, alebo špecializované na jeden druh tovaru

Tretí stupeň znamenajú prístavy miestneho významu. Tieto obyčajne sú špecializované na tovarový základ vypestovaný (napr. obilie), alebo vyťažený (napr.: štrk, kameň, piesok) v danej lokalite. V iných prípadoch sú vybudované na jeden druh tovaru (napr.: prečerpávanie tekutého tovaru, RO-RO). Úroveň vybudovania infraštruktúry týchto prístavov je na nižšej úrovni.

V súčasnosti funkčné prístavné oblasti s viac ako 10 tisíc ton/rok prekladaným tovarom:

- Oblasť Almásfüzitő-Dunaalmás
- Oblasť Lábatlan-Nyergesújfalu
- Oblasť Százhalombatta
- Oblasť Dunaföldvár-Solt-Harta
- Oblasť Foktő-Fadd-Dombori-Fajsz-Bogyiszló

V súčasnosti nefunkčné, alebo oblasti len zanedbateľným množstvom prekladaného tovaru, ktoré ale majú potrebný potenciál na prepravu tovaru (v danom prípade disponujú s prístavným povolením):

- Oblasť Vámosszabadi
- Oblasť Pilismarót
- Oblasť Esztergom
- Oblasť Vác

Okrem existujúcich verejných prístavov, ktoré v súčasnosti disponujú s povolením, z hľadiska dopravnej siete nie je potrebné vytvoriť ďalšie prístavy. Pokiaľ ciele hospodárskeho rozvoja vyžadujú, môžu sa vytvoriť verejné prístavy pozdĺž Dunaja, okrem hore uvedených oblastí na iných vhodných miestach pri Dunaji, v danom prípade pomocou dotácii hospodárskeho rozvoja.