



GENERÁLNE RIADITEĽSTVO PRE VNÚTORNÉ POLITIKY
TEMATICKÁ SEKCIA B: ŠTRUKTURÁLNE POLITIKY A POLITIKY
SÚDRŽNOSTI

DOPRAVA A CESTOVNÝ RUCH

PODIEL RÔZNYCH TYPOV NÁKLADNEJ
DOPRAVY SMERUJÚCEJ
DO A Z PRÍSTAVOV V EÚ

ZHRNUTIE

Abstrakt

V tejto štúdii sa objasňuje podiel rôznych typov dopravy v prístavoch v EÚ. Sú tu zhromaždené údaje o doprave v prístavoch a jej charakteristikách a skúmajú sa rôzne spôsoby dopravy používané na spojenie prístavov a konečných miest určenia tovaru vrátane prekládky, príbrežnej námornej dopravy a vnútrozemských prístavov.

Predstavuje podklad pre posúdenie pokroku pri dosahovaní cieľov politiky v oblasti prechodu z cestnej dopravy na iné druhy dopravy.

Tento dokument si vyžiadal Výbor pre dopravu a cestovný ruch Európskeho parlamentu.

AUTORI

Enrico Pastori, Taliansko

ZODPOVEDNÝ ADMINISTRÁTOR

Piero Soave
Tematická sekcia pre štrukturálne politiky a politiky súdržnosti
Európsky parlament
B-1047 Brusel
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

REDAKČNÁ VÝPOMOC

Adrienn Borka

JAZYKOVÉ VERZIE

Originál: EN

O VYDAVATEĽOVI

Ak chcete kontaktovať tematickú sekciu alebo odoberať jej mesačný bulletin, píšete na:
poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Text bol dokončený v marci 2015.
© Európska únia, 2015.

Tento dokument je dostupný na internete na stránke:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

DISCLAIMER

Stanoviská uvedené v tomto dokumente sú výlučne v zodpovednosti autora a nepredstavujú bezpodmienečne oficiálne stanovisko Európskeho parlamentu.

Reprodukcia a preklad na nekomerčné účely sú povolené v prípade, že je uvedený zdroj a vydavateľ je o tom vopred informovaný a dostane kópiu.

ZHRNUTIE

V prehľade sa osobitne venuje konkrétnym otázkam súvisiacim s použitým spôsobom dopravy: železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy a príbrežnej námornej dopravy smerujúcej z a do prístavov v EÚ. Štúdia zahŕňa analýzu dopravy v námorných prístavoch, vnútrozemských prístavoch a na železničných termináloch a sú v nej načrtnuté niektoré rozdiely medzi členskými štátmi a regiónmi. Poskytuje aj užitočné informácie o problémoch, ktorým prístavy v EÚ v súčasnosti čelia, pokiaľ ide o rast premávky, preťaženie a dostupnosť.

Charakter prístavov a infraštruktúr spájajúcich prístavy s vnútrozemím, druh prevážaného tovaru a veľkosť zachytnej oblasti prístavu predstavujú prvky, ktoré značne ovplyvňujú výber spôsobu dopravy a možnosť prechodu na iný druh dopravy.

EÚ je pri obchodovaní so svetom a v rámci svojho vnútorného trhu vo veľkej miere závislá od námorných prístavov: cez námorné prístavy prechádza 74 % vymieňaného tovaru (dovážaného a vyvážaného) a približne 37 % výmeny medzi členskými štátmi EÚ. Prístavy zaručujú územnú kontinuitu EÚ tým, že zabezpečujú regionálnu a miestnu námornú dopravu spájajúcu okrajové a ostrovné oblasti. Predstavujú uzly, z ktorých možno riadiť multimodálne logistické toky transeurópskej siete za využitia spojení príbrežnej námornej dopravy, železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy s cieľom minimalizovať preťaženie ciest a spotrebu energie.

Námornou dopravou v prístavoch EÚ sa prepravujú vyše 3 miliardy ton tovaru ročne.

V bielej knihe o doprave z roku 2011 sa uvádza, že je potrebných viac efektívnych vstupných bodov na európske trhy, aby sa zabránilo zbytočnej doprave po Európe. Námorné prístavy zohrávajú veľkú úlohu ako logistické centrá a vyžadujú si efektívne vnútrozemské prepojenia. Ich rozvoj je kľúčový na zvládanie rastúcich objemov nákladu prepravovaného prostredníctvom príbrežnej námornej dopravy v rámci EÚ, ako aj s ostatnými krajinami. Vnútrozemská vodná doprava, v rámci ktorej existuje nevyužitý potenciál, musí zohrávať čoraz väčšiu úlohu pri preprave tovaru do vnútrozemia a pri prepájaní európskych morí. Pokiaľ ide o toky nákladu v rámci systému európskych námorných prístavov, možno rozlíšiť päť hlavných trhov: kontajnerový trh, trh zahŕňajúci plavidlá ro-ro, trh s bežným všeobecným tovarom, trh s tekutým veľkoobjemovým tovarom a trh so suchým veľkoobjemovým tovarom. Každý trh má vlastnú dynamiku: smerovanie rôznych druhov námornej nákladnej dopravy z európskych prístavov do vnútrozemia sa riadi zložitým vzájomným pôsobením veľkej škály faktorov a subjektov. Všetky prístavy a formy obchodovania však majú dva základné spoločné prvky, ktoré ovplyvňujú smerovanie do vnútrozemia: možnosť spojenia prístavu s vnútrozemím a úroveň výkonnosti samotného prístavu.

Zrozumiteľnosť údajov o doprave v prístave komplikujú dva aspekty, ktoré sú navzájom prepojené: prekládky a príbrežná námorná doprava.

„príbrežná námorná doprava“ je premiestňovanie nákladu a cestujúcich po mori medzi prístavmi, ktoré sa zo zemepisného hľadiska nachádzajú v Európe, alebo medzi týmito prístavmi a prístavmi nachádzajúcimi sa v mimoeurópskych krajinách, ktorých pobrežie sa nachádza v uzatvorených moriach susediacich s Európou. Koncept príbrežnej námornej dopravy zahŕňa tiež námornú dopravu medzi členskými štátmi Únie, Nórskom a Islandom a ďalšími štátmi pri Baltskom mori, Čiernom mori a Stredozemnom mori. (EK, 1999)

V prípade kontajnerov je podiel príbrežnej námornej dopravy významný, pretože:

- príbrežná námorná doprava (ktorá predstavuje približne 60 % dopravy v prístavoch v EÚ) je určená pre priame vnútrozemie prístavu (alebo z neho pochádza); prístavy preto musia byť vybavené tak, aby zvládali zodpovedajúci objem nákladu a mohli poslať kontajnery do ich konečného miesta určenia. Táto kvóta zahŕňa toky v rámci výmeny s blízkymi miestami určenia podľa vymedzenia príbrežnej námornej dopravy platného v EÚ a toky pochádzajúce z operácií súvisiacich s prekládkami.
- Hlbokomorskú kvótu treba podrobnejšie preskúmať, keďže ju možno rozdeliť na i) prepravovaný náklad, ktorý zastavuje v prístave na prekládke, a ii) prepravovaný náklad, ktorý zastavuje v prístave, aby bol prepravený vnútrozemskými cestami do svojho konečného miesta určenia. Z tohto dôvodu je kľúčové zohľadniť podiel prekládok.

Naopak doprava ro-ro je v podstate druh kombinovanej dopravy zahŕňajúci cestný vnútrozemský úsek a námornú dopravu, ktorá sa uskutočňuje na krátke vzdialenosti (a preto predstavuje príbrežnú námornú dopravu).

Rozsah, v akom rôzne krajiny EÚ využívajú železničnú a vodnú dopravu na prepravu nákladu, sa veľmi líši. Príčiny tejto skutočnosti sú okrem iného:

i) geografické (ostrovné krajiny vo všeobecnosti využívajú železnice v menšej miere, vnútrozemské krajiny v strednej Európe, ktoré sa využívajú ako tranzitné krajiny pre hlavné prístavy, využívajú železnice vo väčšej miere);

ii) hospodárske/politické (krajiny, ktorých rozvoj zahŕňal ťažký priemysel, vo všeobecnosti využívajú železnice vo väčšej miere, pobaltské a škandinávské krajiny majú vyšší podiel železničnej dopravy);

iii) environmentálne (krajiny s dlhodobou environmentálnou politikou vo všeobecnosti využívajú železnice vo väčšej miere). Kým z dôvodov udržateľnosti je prechod na železničnú dopravu vnímaný ako prínos, niektoré krajiny pravdepodobne z hospodárskych a politických príčin (bod ii vyššie) v skutočnosti zaznamenali značný presun nákladu zo železničnej na cestnú dopravu. V období od roku 2000 do roku 2010 sa tak v ôsmich členských štátoch EÚ zvýšil modálny podiel železničnej dopravy. V mnohých ďalších členských štátoch však došlo k značnému prechodu na cestnú dopravu.

Z výkonnosti jednotlivých prístavov vyplýva, že:

- cestná doprava je najrozšírenejším spôsobom dopravy spájajúcej prístavy EÚ s vnútrozemskými miestami určenia. Túto skutočnosť možno vysvetliť vysokým podielom príbrežnej námornej dopravy, ktorá väčšinou pokrýva menšie vnútrozemské oblasti, ale dôvodom voľby cestnej dopravy býva predovšetkým jej väčšia flexibilita a spoľahlivosť spolu s jednoduchším prístupom do všetkých miest určenia vo vnútrozemí.
- Vnútrozemskú vodnú dopravu vo veľkej miere využívajú prístavy, pokiaľ je jej dostupnosť a úroveň infraštruktúry vhodná na prepravu veľkých objemov tovaru. To sa týka prístavov nachádzajúcich sa v rýnsko-šeldskej delte (Antverpy, Rotterdam a Amsterdam), v ktorých sa podiel vnútrozemskej vodnej pohybuje stabilne nad 30 %. Medzi ďalšie príklady patria rumunský prístav Constanța, francúzske prístavy Le Havre a Marseille a v menšej miere nemecké prístavy Brémy a Hamburg.
- V mnohých prístavoch už možno pozorovať vysoký podiel železničnej dopravy. Obzvlášť vysoké modálne podiely možno nájsť v baltských prístavoch Tallin a Riga

(hoci s nízkym absolútnym objemom), ktoré sa vyznačujú väčšinovým podielom tokov hromadnej prepravy. Pokiaľ hľadáme prístavy, ktoré zvládajú väčší absolútny objem tokov, najlepšie príklady nájdeme v Nemecku (Brémy a Hamburg, ktoré vybavujú až 250 vlakov denne), v rýnsko-šeldskej delte (Rotterdam, Antverpy a Zeebrugge) a v ďalších prístavoch, ktoré zvládajú podstatne menší celkový počet vlakov (Koper v Slovinsku, Gdansk a Gdynia v Poľsku, Terst a La Spezia v Taliansku, Felixstowe a Southampton v Spojenom kráľovstve).

Celkovo prístavy skúmané v tejto štúdii v mnohých prípadoch preukazujú uspokojivý stupeň modálneho podielu železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy.