

# Programy a projekty EÚ na podporu vnútrozemskej vodnej dopravy

Andrej Dávid<sup>1</sup> - Martin Lednický<sup>2</sup>

Inštitucionálny rámec vnútrozemskej plavby v Európe je rozdrobený, čo vedie k neefektívnemu využívaniu administratívnych zdrojov, ako aj k nedostatočnej politickej pozornosti a výsledkom je napokon zložitú podnikateľské prostredie. Vzniká evidentná potreba koordinovaného úsilia na strednodobom a dlhodobom základe zo strany všetkých zúčastnených strán, tohto priemyselného odvetvia, Európskeho spoločenstva, členských štátov a ďalších zodpovedných strán.

Nasledujúci akčný program sa nazýva „NAIADES“ - **Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe** (Akčný a rozvojový program pre vnútrozemskú plavbu a vodné cesty v Európe). Zakladá sa na dôkladnom posúdení a rozsiahlych konzultáciách s členskými štátmi a predstaviteľmi priemyslu. Zameriava sa na päť strategických a navzájom závislých oblastí pre komplexnú politiku vnútrozemskej vodnej dopravy (VVD): trh, loďstvo, pracovné miesta a zručnosti, vnímanie verejnosťou, infraštruktúra. Patria sem odporúčania akcií, ktoré majú vykonať členské štáty, Európske spoločenstvo a iné zúčastnené strany v období rokov 2006–2013. Odporúčania možno zaradiť do legislatívnych, koordinačných a podporných opatrení. Program je potrebné uskutočniť v úzkej spolupráci s vnútroštátnymi a regionálnymi orgánmi, riečnymi komisiami a európskymi priemyselnými odvetviami.

## 1. TRH

Okrem svojej tradičnej sily v oblasti dopravy voľne uloženého tovaru vnútrozemská vodná doprava úspešne prenikla aj na západoeurópske trhy s kontajnerovým nákladom, ktoré majú vysokú pridanú hodnotu. Avšak hoci je rozvoj kontinentálneho trhu nákladnej prepravy, ako aj rozvoj v strednej a východnej Európe sľubný, stále je len v ranom štádiu. Nové voľné miesta na trhu vznikli v oblastiach odpadov a recyklácie, nebezpečného tovaru a v preprave vozidiel a veľmi veľkého nedeliteľného nákladu, ako aj v riečno-námornej preprave. Cieľom

---

<sup>1</sup> Ing. Andrej Dávid, PhD., Katedra vodnej dopravy, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, mail: [Andrej.David@fpedas.uniza.sk](mailto:Andrej.David@fpedas.uniza.sk)

<sup>2</sup> Ing. Martin Lednický, Katedra vodnej dopravy, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, mail: [Martin.Lednický@fpedas.uniza.sk](mailto:Martin.Lednický@fpedas.uniza.sk)

je rozšíriť spoľahlivé služby vnútrozemskej plavby „od domu k domu“ aj na tieto rastúce trhy a zároveň lepšie začleniť vnútrozemskú plavbu do dopravného logistického reťazca.

### **Prilákať nové trhy**

Nové multimodálne služby si na prienik na trh vyžadujú silné synergie, ako aj kritické množstvo. Potrebná je úzka spolupráca s dopravcami, odvetvím lodnej dopravy a prístavmi. Ťažký prístup ku kapitálu je prekážkou vytvárania nových služieb. Treba nájsť riešenia, ktoré by prekonali počiatočné prekážky. Mali by zjednodušiť spoluprácu medzi jednotlivými druhmi dopravy a podporiť aliancie v rámci tohto odvetvia.

### **Podporiť podnikanie**

Je potrebné využiť celkový potenciál tradície podnikania v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy. Vysoké investičné náklady a ťažký prístup k financovaniu v dôsledku rozdrobeného charakteru tohto odvetvia bránia rozširovaniu a obnove tohto odvetvia. Je treba zlepšiť prístup ku kapitálu najmä v prípade malých a stredných podnikov (MSP) s cieľom prilákať nováčikov a umožniť existujúcim podnikom ďalší rozvoj. Daňové stimuly by mali podnietiť reinvestície prevádzkového zisku. Usmernenia o štátnej pomoci by mali členským štátom poskytnúť jasný a predvídateľný rámec pre dotácie v tejto oblasti. V kontexte prebiehajúcich rokovaní o pravidlách štátnej pomoci v odvetví dopravy by sa mohlo uvažovať aj o rozšírení pravidiel de minimis.

### **Zlepšiť správny a regulačný rámec**

Všeobecný správny a regulačný rámec by mal podporovať prosperujúce odvetvie vnútrozemskej vodnej dopravy. V súlade s cieľmi Lisabonskej stratégie by sa mali správne postupy posudzovať s cieľom zväziť ich zjednodušenie alebo zrušenie a vytvoriť rovnaké pravidlá hry medzi členskými štátmi, ako aj medzi jednotlivými druhmi dopravy. Lepšia koordinácia všetkých príslušných verejných služieb a politik by mala zjednodušiť potrebné formality.

## **2. LOŽSTVO**

Vnútrozemská plavba je účinným, bezpečným a ekologicky priaznivým druhom dopravy. Jej rastúce využívanie je v súlade s cieľmi dopravnej a environmentálnej politiky. Avšak potrebné sú pokračujúce investície do modernizácie a inovácie s cieľom udržať jej náskok v týchto oblastiach.

Výsledkom účinných technológií je zvyčajne vyššia logistická účinnosť a nižšie prevádzkové náklady. To sa dá dosiahnuť cielenými inováciami loďstva, napríklad konštrukciou plavidiel, ďalšou automatizáciou vrátane informačných a komunikačných

technológií. Mali by sa preskúmať a zjednodušiť inovatívne koncepcie prevádzky a prekládky veľkých a malých plavidiel. Zavádzanie technológií na ďalšie znižovanie spotreby paliva a škodlivých emisií z nových aj existujúcich plavidiel, napríklad hydrodynamiky, zdokonaleného pohonu, palivovej účinnosti či filtrovania umožní, aby si vnútrozemská plavba udržala svoje vysoké štandardy. Mal by pokračovať výskum obchodne životaschopných neuhlíkových palív, napríklad vodíkových palivových článkov a motorov s nulovými emisiami. Malo by sa zužitkovať využívanie biopalív, najmä bionafty. Malo by sa zväziť prispôbenie konštrukcie a noriem plavidiel podmienkam jednotlivých riek. Úroveň bezpečnosti vnútrozemskej lodnej dopravy, hoci je príkladná, možno ďalej zlepšovať prostredníctvom informačných technológií na palube a na brehu (riečne informačné služby), navigačného zariadenia, konštrukcie plavidiel, ako aj odbornej prípravy a vzdelávania.

Inovácia sa môže uskutočňovať vo forme konštrukcie nových plavidiel (dlhodobá) a úpravy existujúcich plavidiel (krátkodobá a strednodobá). Právny rámec environmentálnych a bezpečnostných noriem (emisie motorov, kvalita paliva, zneškodňovanie odpadu, preprava nebezpečného tovaru) by sa mal posilniť s cieľom uľahčiť rýchly prechod trhu na nové technológie. Činnosti v rámci výskumu a rozvoja by sa mali sústrediť na rozvoj koncepcií úprav, ktoré sprevádzajú podporné programy (vrátane pilotných testov), daňové stimuly a odborná príprava. Potenciál rezervného fondu vnútrozemskej vodnej dopravy vytvoreného podľa nariadenia Rady (ES) č. 718/1999 a financovaného odvetvím by sa taktiež mohol prehodnotiť s cieľom zlepšiť jeho využívanie a preskúmať možnosť ďalších zdrojov financovania.

### **3. PRACOVNÉ MIESTA A ZRUČNOSTI**

Nedostatok pracovníkov a podnikateľov sa stáva veľkým problémom. V 90. rokoch 20. storočia sa to dalo čiastočne vyvažovať technologickými inováciami a posilnením mobility členov posádok zo štátov EÚ aj mimo EÚ.

#### **Prilákať pracovné sily**

Jadrom takejto stratégie musí byť zlepšovanie pracovných a sociálnych podmienok prostredníctvom konštruktívneho sociálneho dialógu na európskej úrovni. Definovanie požiadaviek odbornej kvalifikácie pre celú EÚ prostredníctvom širšieho vzájomného uznávania kvalifikácií, napríklad prostredníctvom európskeho kvalifikačného rámca (EFQ), posilní mobilitu pracovnej sily. Okrem toho by mohli náborové iniciatívy vytvárať aj mimo

tohto odvetvia povedomie o príležitostiach týkajúcich sa pracovných miest a odborného rastu vo vnútrozemskej lodnej doprave.

#### **Investovať do ľudského kapitálu**

Fungujúci systém vzdelávania a odbornej prípravy je základnou podmienkou zdravého a konkurencieschopného trhu práce. Je potrebné zabezpečiť existenciu inštitúcií vzdelávania a odbornej prípravy a prispôbiť ich učebné osnovy súčasným riadiacim, technologickým, jazykovým a plavebným potrebám. Do programov logistického vzdelávania by sa však mali zahrnúť aj vedomosti o vnútrozemskej plavbe. Do učebných osnov je potrebné zaviesť moderné nástroje výučby, ako sú napríklad simulátory navigácie v neznámych a kritických oblastiach. Malo by sa podporovať celoživotné vzdelávanie.

#### **4. VNÍMANIE VEREJNOSŤOU**

Vnímanie odvetvia vnútrozemskej plavby verejnosťou nedrží krok s dosiahnutou logistickou a technologickou výkonnosťou. Potrebné je zlepšiť všeobecné povedomie a vedomosti o skutočnom potenciáli tohto odvetvia v zmysle kvality a spoľahlivosti.

#### **Presadzovať vnútrozemskú plavbu ako úspešného partnera v obchodovaní**

Zlepšenie obrazu vnútrozemskej plavby je spoločnou úlohou priemyselného odvetvia, politik a administratív na vnútroštátnej aj európskej úrovni. Propagačné činnosti zamerané na tých, ktorí prijímajú rozhodnutia v oblasti logistiky, by sa mohli podporovať a koordinovať s cieľom vytvoriť konzistentný a pozitívny obraz vnútrozemskej plavby a vytvárať cestu pre opätovne vyvážený dopravný systém.

#### **Vytvoriť a rozšíriť európsku sieť presadzovania a rozvoja vnútrozemskej vodnej dopravy**

Niektoré členské štáty vytvorili propagačné štruktúry, ktoré poskytujú priemyselnému odvetviu aktualizované informácie o príležitostiach vnútrozemskej plavby a pomáhajú jej rozvoju. Vytvorenie propagačných stredísk spolu s vymenovaním vnútroštátnych kontaktných miest vytvorí hladké rozhranie medzi orgánmi a priemyselným odvetvím a zjednoduší politiku zameranú na výsledky. Ukazuje sa to pri porovnaní štatistík rastu z krajín s takýmito štruktúrami a bez takýchto štruktúr. Mala by sa vytvoriť alebo rozšíriť celoeurópska sieť vnútroštátnych stredísk pre propagáciu a rozvoj vrátane kandidátskych a pridružených štátov.

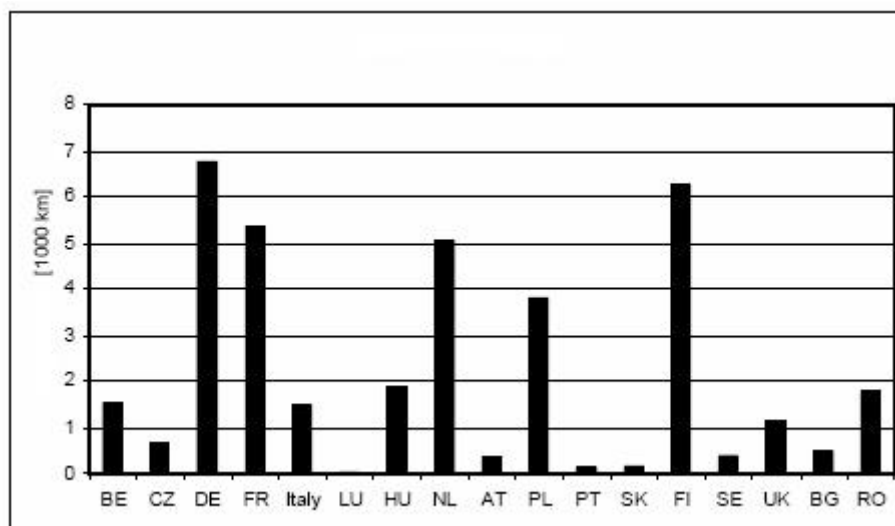
#### **Sledovať trendy a rozvoj v rámci trhu vnútrozemskej vodnej dopravy**

Trvalé pozorovanie príslušných hospodárskych a sociálnych parametrov je pre podniky, tvorcov politik a orgány rozhodujúce s cieľom predvídať trhové trendy. Súčasné štatistiky nie sú na tento účel dostatočne podrobné. Predpokladom akéhokoľvek pozorovania trhu je

dostupnosť porovnateľných a zlučiteľných zdrojových údajov. Vnútroštátne správy by sa mali vyzývať, aby tieto údaje poskytovali. Aktualizované nariadenie EÚ o štatistike prepravy tovaru vnútrozemskou vodnou dopravou, ktoré sa v súčasnosti nachádza v štádiu legislatívneho postupu, môže k tomuto cieľu prispieť. Európsky systém pozorovania trhu vrátane CCNR (Central Commission for Navigation on the Rhine – Ústredná komisia pre plavbu na Rýne), Európskej komisie a profesijných organizácií sa v súčasnosti vytvára a v náležitom čase sa bude musieť prehodnotiť a prispôbiť. Mal by obsahovať hospodárske a sociálne parametre.

## 5. INFRAŠTRUKTÚRA

Vyššie 36 000 kilometrov vodných ciest a stovky vnútrozemských prístavov spájajú mnohé významné hospodárske oblasti v Európe. Hoci veľká časť siete vodných ciest má rozsiahle voľné kapacity, rôzne prekážky spôsobené obmedzeným ponorom, svetlou výškou mostov a rozmermi vzdúvadiel bránia ich úplnému využívaniu a znižujú konkurencieschopnosť vnútrozemskej vodnej dopravy.



Graf č. 1: Využívaná dĺžka vnútrozemských vodných ciest u jednotlivých štátov

### *Zlepšiť multimodálnu sieť*

Mal by sa iniciovať európsky plán rozvoja na skvalitnenie a údržbu infraštruktúr vodnej dopravy a zariadení prekládky s cieľom zefektívniť transeurópsku vodnú dopravu a zároveň dodržať ekologické požiadavky. Mal by poskytnúť návod na financovanie a dávať prioritu zlepšovaniu a údržbe infraštruktúry vodných ciest, zariadení prekládky a eliminovať

problematické oblasti a zároveň zosúladiť jednotlivé ciele politik, napr. dopravy, energetiky, životného prostredia, s trvalo udržateľnou mobilitou. Takýto plán by sa mal orientovať podľa siete TEN-T6, no mal by zahŕňať aj menšie siete. Jeho vykonávanie by mohol uľahčovať európsky koordinátor.

Rámec spoplatnenia infraštruktúry pre všetky druhy dopravy, ktorý by internalizoval externé náklady, ako sú nehody, znečistenie ovzdušia, hluk a dopravné preťaženie, by mohol prispieť k možnostiam financovania. Okrem toho, ak by sa tento rámec úplne uplatňoval vo všetkých druhoch dopravy, podporil by využívanie vnútrozemskej plavby. Komisia začne konzultačný postup spojený s otázkou spoplatnenia infraštruktúry.

Vzhľadom na zaostávanie v rozvoji zariadení prekládky a nedostatočný prístup k vodným cestám sa vyžaduje podpora najmä v nových členských štátoch a prístupujúcich štátoch. Podpora by sa mala sústrediť na rastúce trhové segmenty. Vyžadujú sa aj inovačné stratégie a významné investície na lepšie prispôsobenie vnútrozemských plavidiel v námorných prístavoch. Územné plánovanie a hospodárske politiky sú potrebné na federálnej, regionálnej a miestnej úrovni s cieľom zachovať územia pri vodných tokoch na logistické účely.

### **Implementovať riečne informačné služby**

Riečne informačné služby (RIS) podporujú plánovanie a riadenie prevádzky a dopravy. Prispievajú k efektívnejšiemu a bezpečnejšiemu využívaniu vodných ciest, vzdúvadiel, mostov a terminálov prostredníctvom optimalizácie výmeny elektronických údajov a logistických operácií. Sú neoceniteľné pre orgány v oblasti vodných ciest pri podpore riadenia prevádzky a monitorovaní nebezpečného tovaru a budú veľmi užitočné pre obchodných účastníkov. RIS povedú k väčšej konkurencieschopnosti a zvýšenej bezpečnosti a musia sa implementovať a ďalej rozvíjať koordinovaným spôsobom v rámci transeurópskych sietí.

V navrhnutom akčnom programe sa predpokladajú rôzne akcie, ako napríklad zosúladenie právnych predpisov, strategická podpora či konkrétne podporné a koordinačné opatrenia. Svoj celkový potenciál môže rozvinúť len vtedy, ak sa bude implementovať súdržne. Súčasnú organizačnú štruktúru však charakterizuje roztrieštenosť zdrojov a úsilia na rôznych úrovniach. V súčasnosti sú kapitáni plavidiel konfrontovaní s viacerými súčasne existujúcimi súbormi pravidiel od európskych alebo vnútroštátnych zákonodarcov, z Ústrednej komisie pre plavbu na Rýne (CCNR) alebo Dunajskej komisie<sup>7</sup>. Výsledkom je celkový nedostatok účinnosti a politického dosahu.

Existuje dohoda, že súčasný rámec sa musí modernizovať. Tento proces sa už začal. Akékoľvek zmeny by mali na účely životaschopnosti na jednej strane rešpektovať súčasné úspechy a na druhej strane ponúknuť pridanú hodnotu v zmysle účinnosti, legitímnosti, politickej stratégie, nákladovej efektívnosti a posunúť do popredia zosúladienie právnych predpisov v paneurópskej perspektíve. Akékoľvek zmeny by tiež mali zohľadniť existujúce povinnosti podľa medzinárodných dohôd súvisiacich s Rýnom a Dunajom, ako aj inými vodnými cestami, ktorých sú členské štáty a tretie krajiny signatármi. V súčasnosti sa diskutuje o rôznych možnostiach.

1. **Ďalšie posilňovanie spolupráce** medzinárodných riečnych komisií s Európskou komisiou, opierajú sa o memorandá o porozumení, by zachovalo existujúci rámec a pracovné metódy, no vyžadovalo by si zvýšenú koordináciu práce týchto organizácií. Takúto spoluprácu možno pozorovať v oblasti technických požiadaviek pre plavidlá. Skúmajú sa aj ďalšie oblasti. Právne základy pre vnútrozemskú vodnú dopravu a rôzne súbory pravidiel pre rôzne zemepisné oblasti v rámci jednotného trhu však naďalej zostávajú rozdrobené.
2. **Pristúpenie Európskeho spoločenstva k Rýnskej komisii a Dunajskej komisii** by posilnilo účasť Spoločenstva, ktoré má v súčasnosti len štatút pozorovateľa. Zatiaľ však nebolo možné dosiahnuť politickú dohodu o tomto prístupe. Takéto pristúpenie by oveľa vernejšie odrážalo skutočnosť, že Spoločenstvo má už dnes výlučnú právomoc v mnohých oblastiach.
3. Vytvorenie medzivládnej **paneurópskej organizácie vnútrozemskej plavby** na základe nového medzinárodného dohovoru by malo mať za cieľ zapojiť všetky európske štáty a organizácie, ktoré sa zúčastňujú na vnútrozemskej vodnej doprave, do jediného koordinačného orgánu. Táto možnosť by zvýšila politickú pozornosť a strategický politický profil vnútrozemskej vodnej dopravy, no nevyhla by sa množstvu práce pri zosúladovaní rôznych súborov pravidiel. Okrem existujúcich právnych rámcov by sa vytvorila by aj nová inštitucionálna rovina, čo môže trvať dlho, pretože si to bude vyžadovať podpis a ratifikáciu všetkých zúčastnených strán.
4. Ďalšou možnosťou by bolo poveriť **Spoločenstvo**, aby sa strategicky zaoberalo rozvojom vnútrozemskej vodnej dopravy v Európe. Spomedzi súčasných zúčastnených strán je Spoločenstvo jedinou stranou, ktorá má právomoc prijímať jednotné pravidlá, ktoré zahŕňajú celé územie Únie. Na základe toho je Spoločenstvo v takej pozícii, v ktorej môže vytvoriť strategickú a komplexnú politiku vnútrozemskej vodnej dopravy pre jednotný trh. Trh vnútrozemskej vodnej dopravy

EÚ má však spojenia s tretími krajinami (Švajčiarsko, Chorvátsko, Srbsko a Čierna Hora, Rumunsko, Bulharsko, Moldavsko, Ukrajina, Rusko) a ich záujem sa musí zohľadňovať. Okrem toho sa musí brať náležite do úvahy skutočnosť, že medzinárodné riečne komisie historicky získali významné vedomosti a odborné poznatky, ktoré by sa mali využiť.

Podľa stanoviska Štátnej plavebnej správy, ktorá má pochopiteľne najviac skúseností s aplikáciou nášho zákona o vnútrozemskej plavbe, Generálny plán rozvoja vodnej dopravy SR do roku 2013 by sa mal po úprave priorít sústrediť na nasledovné oblasti :

- strategický plán rozvoja infraštruktúry vnútrozemskej vodnej dopravy po zohľadnení najvýznamnejších plavebných prekážok a jej inštitucionálneho rámca, vrátane rozvoja slovenských prístavov,
- rozvoj riečnych informačných služieb a ich rozšírenej ponuky,
- zvýšenie znášanlivosti plavidiel so životným prostredím,
- preventívne opatrenia na ochranu pred haváriami plavidiel,
- podporné programy štátnej pomoci zamerané na prekladiskové zariadenia a realizáciu fondu na výstavbu prístavných hrán,
- podporný program vzdelávania vo vodnej doprave.

Na podporu rozšírenia, rozpracovania strategických zámerov a ich praktického uplatnenia sa v uplynulých rokoch s finančnou a organizačnou podporou Európskej únie rozbehlo niekoľko medzinárodných projektov aj v rámci 6. a 7. rámcového programu EÚ, aj programov MarcoPolo a Socrates. Pre oblasť aplikácie programu NAIADES v jednotlivých krajinách je to predovšetkým program PLATINA.

**PLATINA - Platforma pre implementáciu NAIADES** - integrovaného Akčného a rozvojového programu vnútrozemskej plavby a vodných ciest v Európe (Platform for the implementation of NAIADES) je projekt vyhlásený v roku 2007 rámci 7. rámcového programu Európskej únie, pričom sa reálne začal v roku 2008, končiť má v roku 2011. Zúčastňuje sa ho 23 spolupracujúcich subjektov z 10 štátov (bez Slovenska), rozpočet projektu počíta s dotáciou 11 mil. €. Má napomôcť koordinovanému vytváraniu národných akčných plánov podobných rakúskemu a implementáciu schválených národných strategických koncepcií.



Akčný a rozvojový program vnútrozemskej plavby a vodných ciest v Európe NAIADES vo svojich aktivitách číslo 3 a 4 (pracovníci - pracovné miesta a zručnosti, resp. informovanosť verejnosti - pochopenie a jej podpora) počíta prirodzene aj s oblasťou vzdelávania a výcviku odborníkov pre vnútrozemsú plavbu a vodné cesty, resp. i ich propagácie a popularizácie. K tejto oblasti sa viažu ďalšie projekty medzinárodnej spolupráce :

**EWITA** (European web platforms & training concepts for intermodal inland waterway transport) vytvoril zásady pre www - aplikácie a koncepcie tvorby vzdelávacích a výcvikových programov pre európsku vnútrozemsú plavbu.

**EDINNA – Vzdelávanie pre vnútrozemsú plavbu (Education inland navigation)** je spoločenstvom subjektov spolupracujúcich v oblasti vzdelávania vo vnútrozemskej plavbe. Toto sa ustanovilo z iniciatívy námorných akadémií v spolupráci s Centrálnou komisiou pre plavbu na Rýne na kongrese európskych vzdelávacích inštitúcií pre vnútrozemsú plavbu konanom v Štrasburgu od 17. do 19. júna 2008. Ako združenie sa ustanovilo a zaregistrovalo v holandskom právnom systéme začiatkom februára 2009 sa v Rotterdame.

**NELI – Sieť spolupráce pre vzdelávanie v oblasti logistiky a plavby zameranej na vnútrozemsú vodnú dopravu v povodí Dunaja podporovanú inovatívnymi riešeniami** (Cooperation – Network for logistics & nautical education focusing on inland waterway transport in the Danube corridor supported by innovative solutions) je projekt zameraný na nákladnú lodnú prepravu na vnútrozemskej vodnej ceste v dunajskom koridore s podporou inovatívnych riešení. Bol vyhlásený a ustanovený v priebehu roku 2008 a jeho aktivity prakticky začali v apríli 2009. Na spolupráci sa zúčastňuje 15 subjektov z prístavov, riadiacich a informačných centier, univerzít, výcvikových, projekčných a vývojových ústavov z Rumunska, Rakúska, Slovenska, Maďarska, Srbska, Chorvátska, Bulharska a Ukrajiny. Za Slovensko sa na spolupráci podieľajú Katedra vodnej dopravy Fakulty prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinskej univerzity v Žiline spolu s Fakultou manažmentu a logistiky Technickej univerzity Košice.

Jednotlivé aktivity projektu sa členia do nasledujúcich piatich pracovných oblastí :

- WP1 - Nadnárodné riadenie a koordinácia projektu
- WP2 - Komunikácia a transfer poznatkov
- WP3 - Implementácia siete pre spoluprácu

- WP4 - Vzdelávacie a výcvikové služby
- WP5 - Informačné a výcvikové centrá pre vnútrozemskú vodnú dopravu

Úlohou projektu je:

- vytvoriť spoluprácu a vybudovať sieť organizácií zainteresovaných v sektore vnútrozemskej vodnej dopravy so zameraním na výmenu a ďalšiu spoluprácu v oblasti vzdelávania a tréningu;
- navrhnuť a implementovať e-learningové služby v oblasti vnútrozemskej plavby s cieľom zmiernenia rozdielov v juhovýchodnej Európe;
- skoncipovať a zriadiť informačné a vzdelávacie centrá v Galati (Rumunsko) a Ennschafene (Rakúsko);
- zvýšiť povedomie verejnosti o dôležitosti nových a inovatívnych výučbových metód v oblasti vnútrozemskej plavby s cieľom spropagovať špecifické aktivity u mládeže.



Obr. 1 Logá programu SSE vrátane projektu NELI

#### ZOZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÝCH ZDROJOV:

- [1] KLEPOCH, J. – ŽARNAY, P.: NAIADES – záchrana vodnej dopravy SR? In.: HORIZONTY DOPRAVY, 3/2006, ročník XIV
- [2] Nationaler Aktionsplan Donauschifffahrt – Massnahmenübersicht. Bundesministerium für Verkehr, innovation und Technologie, Wien 2006, [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at), [www.donauschifffahrt.info](http://www.donauschifffahrt.info)
- [3] An Integrated European Action Programme for Inland Waterway Transport. Draft communication from the commission on the promotion of inland waterway transport „NAIADES“. Pracovný materiál EK, Brusel 2006
- [4] ŽARNAY, P. – DÁVID, A.: Logistické a nautické vzdelávanie pre dunajský koridor. In.: Doprava a spoje –elektronický časopis Fakulty prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinskej univerzity v Žiline, ISSN 1336-7676
- [5] [www.neliproject.eu/neli](http://www.neliproject.eu/neli), 15.08.2010