Duna stratégia hajózási, logisztikai szemmel.

100 évenként egyszer a hajósoknak is lehet szerencséje. Utoljára ilyen lehetőség a II. világháború előtt érte a hajós társadalmat. Most ugyanis, mint az EU 2011-ben soros elnökségét adó ország, kénytelenek leszünk a Duna stratégián belül legalább beszélni a hajózásról és a logisztika előtt álló lehetőségekről. A Duna stratégia nem jelentheti a hajózás primátusát, viszont annak a részévé kell válnia. Minden iparágunk jól jár, ha Budapestet a Duna fővárosává tesszük.

Jó magyar szokás szerint nem tudni ki fújja a passzátszelet, ki a vezénylő tábornok. Sok a versenyző, de nincs tényleges vezető. Nem a „primus inter pares" elvét, hanem a tényleges stratégiát hiányolom. Ráadásul ma sem intézményünk, - és a szakemberek szerint - pénzünk sincsen.

2-3 apró hiba már most is látszik. Az egyik, hogy legalább 6 minisztérium munkájának összehangolásából születhet meg a stratégia magyar része – amit még el kell fogadtatni a többi témában érintett tagállammal is - úgy, hogy nem tudni 3 hónap múlva hogyan áll fel a minisztériumok hálózata. Mind a németek, mind az osztrákok, de a románok és a bolgárok is előttünk járnak szervezettségben, lobbyerőben.

Egészségtelen az is, hogy az első „szakértői" összejöveteltől érezhető a zöldek „nyomulása". Majdnem minden a környezetvédelemmel kezdődik. Ez – a tényleges környezetvédőket bevonva a munkába - még jól is alakulhatna, de egyelőre a zöld szervezetek csak arra képesek, hogy azt mondják ez sem jó, az sem jó, mindegy, hogy atomerőműről, halászatról, vízlépcsőről, csatornázásról, vagy erdészetről legyen szó. A hajósok társadalma (is), most arra vár, hogy egyszer egy tényleges megoldással álljanak elő.

Az egyik legnagyobb hiba pedig az, hogy az ország nem rendelkezik sem gazdasági, sem pedig közlekedési koncepcióval. Sem közép, sem pedig hosszú távra.

Miért kell a Dunához nyúlnunk? Nem erősorrendben, a következők miatt: ivóvízkészlet és gazdálkodás, árvízvédelem, talajvízrendszerek, öntözés, mezőgazdaság, ipar (áramtermelés is!), környezetvédelem, oktatás, turizmus, hajózás, hajóépítés, kikötői és multimodális logisztika.

A Texas (USA) állambeli közlekedési kutatóintézet egyik anyagának elején szerepel: „A víziutak Amerikáért dolgoznak". Egy kis plágiummal élve. A Duna Európáért dolgozik. Kicsit cifrázva: A Duna-Majna–Rajna víziútrendszer ugyan ezt teszi, tekinthetjük úgy, hogy ez Európa gerince. Tán ha használnánk is!

Közlekedéslogisztikai szempontból el kell kerülnünk azt, hogy tényleges tranzitország, vagyis átjáróház legyünk. Ha sikeresen megépítjük az országot keresztbe kasul átszelő autópályákat, gyorsvasút vonalakat, akkor azt fogjuk észrevenni, hogy 10 euróért a kamionok még tankolni sem fognak megállni, a külföldi irányvonatok, idegen mozdonyokkal és személyzettel lassítás nélkül hagyják el az országot. Mivel árumegállítási jog a középkorban létezett, nekünk hozzáadott értékkel és szolgáltatásokkal kell itt tartanunk, vagy ide irányítanunk az árufolyamokat. Ebbe logisztikai szempontból bele kell, hogy tartozzon a széles vasúti nyomtáv Dunáig történő meghosszabbítása – a nyomtávkülönbség hadistratégiai jelentőség az atomkorszakban már nem jelentős-, az ésszerű kikötőfejlesztés, a lezüllesztett és szétvert hajózási vállalkozások, hajógyártás újraszervezése, valamint a logisztikai szolgáltatók segítése is. Ezen belül is a kis és közepes vállalkozások tényleges támogatása kell, hogy elsőbbséget kapjon. Ide tartozik még az átgondolt és ténylegesen bevezetett szabályozási környezet és eszközrendszerek (tranzitdíjak, úthasználati díjak és a pályahasználat díjai) is.

Az egyik legtöbbet vitatott kérdés a vízlépcsők (Nagymaros, Adony, Fajsz) kérdése. Már az is komoly eredmény, hogy manapság újra beszélhetünk róla. A nemzetközi víziutakról szóló EU megállapodás Kormányrendeletben történt kihirdetésre (151/2000.(IX.14) valamint 17/2002. (III.07.) KöViM sz. rendelet)),valamint a Duna Bizottság, ENSZ EGB, és a CEMT ajánlásai is kötelező érvényűek. A hajózás szempontjából igen fontos axióma, hogy ebben a helyzetben a hajózás csak melléktermék, vagy szebben fogalmazva haszonélvező! Nem azért kell ezt megépítenünk, mert a hajósok nem bírnak magukkal, hanem azért mert az ivóvízkészlet aranyat fog érni. Mi egyelőre még a WC-t is ezzel öblítjük nap, mint nap. Ezzel párhuzamosan Izrael tankerokban importálja a vizet Törökországból. A másik ok a medersüllyedés miatti talajvízszint csökkenése és az árvízvédelem. Most élvezzük a sok havat,

márciusban meg menekülünk majd az olvadó hó és a leeső csapadék által okozott árvizek elől. A mezőgazdaságunk pedig a Duna-Tisza közén egyre kisebb hozamokkal, egyre drágábban termel. A nemzetközi piacokon viszont az EU-s tagállamokkal, valamint a támogatott amerikai farmerokkal versenyez a logisztikában is, ahol a legnagyobb költsége - és egyben versenyhátránya - a fuvarozás/átrakás költsége már ma is.

A közlekedési, logisztikai beruházások, „zöldrendszerek", és az energiatakarékosságba fektetendő intelligens beruházások munkahelyeket generálnak. Ezek nélkül nem indul el a gazdaság tényleges fejlődése.

Ha pedig az energiatermelést vesszük alapul, akkor a bejövő oldalon a víz, mint a legolcsóbb alapanyag szerepel, szemben a fosszilis energiákkal, illetve az atomerőművek fűtőelemeivel. A vízenergia hasznosítása után sem atomhulladék, sem pedig salak nem képződik. Ma a Tisza tavat, mint természeti csodát mutogatjuk. Jó ha tudjuk, hogy az is egy „betonszörnyhöz" tartozó felvíz, csak mára tökéletesen illeszkedik a környezetébe.

Természetesen békét kell kötnünk a Szlovákokkal is. A zöldek által kinevetett papírtigris felkelt és kijött a ketrecéből. Azóta pedig annyi áramot termelt, amiből 2005-re fedezte a beruházás teljes költségét.

Beszélnünk kell a tömegközlekedés – divatos kifejezéssel közösségi közlekedés – fejlesztéséről is. A Dunát Budapest – de turizmus szempontjából az ország a Tiszát sem - nem használja ki. A Duna Budapest ingyenes autópályája és parkolóháza is lehetne. Ehhez viszont el kell jutni a rakpartokig, biztonságos parkolóban kell tudni leállítani a közlekedési eszközöket – autótól a bicikliig -, és menetrend szerint kell járatni a kishajókat. Az észak- és délpesti agglomeráció örömmel venné ezt a lehetőséget. Hely és akarat is adott. Nem beszélve a befejezetlen 3-as Metróról, ami az évek óta épülő 4-es költségeinek töredékéből tízezreket vonzana a Dunához Újpesten. Megvizsgálandó a HÉV vonalak összekapcsolása is. Számtalan példa látható a világvárosokban - lásd London - a Metro vonalak összekötésére híddal, aluljáróval, a gyalogos és biciklis forgalom számára.

A fentiekhez kell igazítanunk az oktatásunkat is. Ez is a jövőnkbe történő befektetés. Ma 150 ezer fiatal jár egyetemre és 15 ezer szakközépiskolába. Viszont a képzett, nyelvet beszélő középfokú végzettségű gépkezelő, kereskedő, matróz, vagy hajóvezető igazi kincsnek számít. Az elmúlt hetek dunai havariáit alulképzett – nem magyar - hajósok okozták. Kísértetiesen kezd hasonlítani a helyzet a tengerhajózásra, ahol a szaporodó katasztrófák esetén igazolhatóvá vált mind a legénységek alulképzettsége – 2000$-ért vett kapitányi patentek Panamában - mind a hajók – pl. substandard single hull bulkerek és tankerek[1]- rossz műszaki állapota. Ezek a folyamatos és esztelen spórolásra, valamint a szakképzés hiányára vezethetők vissza. Nekünk nem kellene ebbe a csapdába sétálnunk. De hozhatunk itt elalvásos, ráfutásos közúti baleseti példákat is. Az eredmény ugyan az. Ahol mogyoróval fizetnek, ott csak majom kapható!

Végezetül egy fontos tény: A Duna a stratégia nem magyar, és nem hajózási stratégia, hanem a Duna melletti országok által kidolgozott közös európai stratégia. Ha nem adunk hozzá megvalósítható ötleteket, szellemi tőkét, csak az aláírási ceremóniát fogják nálunk tartani, a tényleges szerepet átveszik mások. Na ezt nem kellene hagynunk.

Szalma Botond
MAHOSZ
elnök

[1] Olyan szimpla oldalfallal megépített hajók, amik nem alkalmasak a tényleges és biztonságos hajózásra