MAGYAR ORSZÁGOS HAJÓZÁSI SZÖVETSÉG

Székhely: 1056. Budapest, Vigadó tér 2. – Kossuth Múzeumhajó; web: www.mahosz.hu
mail:mahosz@mahosz.hu; Tel: (30) 8170926; Levelezési cím: 1131. Budapest, Béke u. 79. III.9.

Somlóvári László úr
hajózási és vízügyi mérnök, hajóskapitány
NHS készítő bizottság vezetője részére

Tisztelt Somlóvári úr, kedves Laci,

Személyes egyeztetésünkkor ismertetted a Nemzeti Hajózási Stratégia első változatának elkészítési körülményeit, szempontjait és tájékoztattad Szövetségünk képviselőit a tervezett további lépésekről. Amellett, hogy a célok tekintetében túlnyomó részt egyeznek véleményeink, több olyan elem is szóba került a megbeszélésen, amelyet eltérően ítélünk meg, különösen azért, mert Szövetségünk feladata elsődlegesen a hajózási iparág érdekvédelme, a szakma (beleértve az egész európai hajózási szakmát) által kialakított és minden fórumon közel egységesen képviselt tapasztalatainak, eredményeinek képviselete.
Természetesen tisztában vagyunk azzal, hogy az utolsó évtizedek által kialakított (manipulált) közgondolkodás és ezen keresztül a politika magatartásának - iparágunk számára pozitív irányú - elmozdítása kulcs fontosságú. Ebben Szövetségünk is igyekezett részt vállalni és teszi ezt a jövőben is, ugyanakkor azt is fontosnak tartjuk, hogy ez a hangulatváltoztató folyamat szakmai, ipargazdasági szempontból is vállalható megnyilatkozások útján történjen. Nyilván Te is észlelted, hogy törekvéseink elsődlegesen a hajózás többi közlekedési ágakkal történő azonos elbírálása (versenysemlegesség), illetve az Unió más államaiban szokásos megoldások ismertetése (pályázatok, finanszírozás, hitelezés, képzés támogatása, stb), magyar gyakorlattá emelése köré összpontosult. Azokat a vitatott elemeket, amelyek árnyékot vetnek az állam és a hajózás viszonyára, általános (a hajós társadalomban eddig is így gondolt) környezetben kezeltük, döntően vízgazdálkodási, ár- és belvízvédelmi, turisztikai gondolkodás részeként.
Mivel korábban leírt véleményezésünk során **a NHS-ver1** anyagának száraz tényéből indultunk ki (nem ismerve annak készítési módját, még a készítőit sem), most **nem ismételjük meg ugyanazon észrevételeket, de valamennyit fenntartjuk**. Természetesen megértjük, hogy néhány elem a körülmények miatt nem kapcsolódott megfelelően egymáshoz és rólad azt sem feltételezzük, hogy ne ismernéd eléggé a Balatont, és a tengert is.

Mint azt a megbeszélésen is előre vetítettük – a NHS 20 dm-es hajókra vonatkozó elemével nem értünk egyet, mert a mi tapasztalataink, adataink, ismereteink mást mutatnak, mint az általad kiemelt mutatók (a mellékletben kitérünk rá), továbbá – e tekintetben - a gazdaságosságról vallott nézeteink is eltérnek az általad

elmondottakhoz, leírtakhoz képest a hajótípus, ill. annak méretei, gazdasági hatékonysága tekintetében.

Kérjük, hogy anyagod elkészítésekor mérlegeld és vedd figyelembe a hajózási szakma 92%-át képviselő érdekvédelmi és szakmai szervezet véleményét és javaslatait, hogy a jövő a közösen kialakított biztos szakmai alapokra helyezhető és hozzáértők előtt is vállalható legyen. Utalnánk az ország imázsának a kötelékméretekkel kapcsolatos eljárás miatti devalválódására és a kirekesztésre, ami tanulságul kell, hogy szolgáljon minden döntéshozónak és véleményezőnek.

A mellékletben egy olyan összefoglalót küldünk meg, amely nem stratégiának készült, de összefoglaltuk benne véleményünket, javaslatainkat a hajózás kezelésével kapcsolatban. Az anyag eredetije több hónapja a miniszterelnöknek készült és néhány oldalas frissítéssel adjuk át szíves felhasználásra.

Budapest, 2013-02-26.

Üdvözlettel:

MAGYAR HAJÓZÁSI ORSZÁGOS SZÖVETSÉG
MAHOSZ
1056 Budapest, Vigadó tér 2.
"Kossuth" Múzeumhajó
Adószám: 18113384-1-41
Bank szla.sz.: 16200010-90452898

Horváth Imre
főtitkár

a MAHOSZ elnöksége nevében

MELLÉKLET
MAHOSZ A HAJÓZÁSRÓL ÉS A JÖVŐRŐL

Az Európai közösség közlekedéspolitikája által megfogalmazott két fő követelmény az **élhetőbb környezet** biztosítása a közösség területén, a másik a közösség **versenyképesség**ének erősítése. Úgy gondoljuk, hogy ezek a közösségi célok ésszerűek, vállalhatók Magyarország részéről is.

Mindkét fő cél elérésében jelentős szerepet képes vállalni a hajózás, ha azokat a szabályozási és az igazgatáshoz nélkülözhetetlen hatósági intézményi rendszer elősegíti és az a – korábbi évtizedekben kialakított – negatív diszkrimináció feloldásra kerül, amely kizárta a hajózást a többi közlekedési ággal való egyenrangú versenyből úgy a teherhajózás, mint a személyszállítás területén.

Magunk is megdöbbentünk, amikor – a velünk nem mindig szimpatizáló – zöld szervezetek is olyan adatokat hoznak nyilvánosságra erről az egyenlőtlen elbánásról (legutóbb két éve a Levegő Munkacsoport), ami évi százmilliárdokról szólnak a közúti közlekedés támogatásában, és ennél jelentősen kisebb, de még mindig óriási támogatásokról a vasút esetében. Ennek fényében, ebben az egyenlőtlen versenyhelyzetben nem meglepő, hogy a hajózás hazánkban nem volt és változatlan körülmények között nem is lehet képes a fent említett két fő célt szolgálni.

Fő elemek a hajózás kitűzött célok végrehajtására való alkalmassá tételéhez:

- A közlekedési ágak közti támogatási szakadék, az óriási mértékű finanszírozási eltérések megszűntetése a valós versenyhelyzet kialakulása érdekében az áru- és a személyszállításban egyaránt.
- A hajózás alapfeltételei fejlődésének elősegítése
  - a hajópark technikai megújításának hatékony támogatása (egyebek mellett a pályázati rendszer újragondolásával),
  - a szakemberképzés intézményi és más feltételeinek biztosítása,
  - a hajóépítés és -javítás feltételeinek újrateremtése,
  - a hajózás üzemi feltételeire kialakított hitelezés, valamint
  - víziútjaink hajózhatóságának a hazai, a nemzetközi és az uniós elvárásoknak megfelelő javítása

  útján.
- A települési közlekedési rendszerekben a hajózás ésszerű arányának visszaállítása,
  - a közösségi személyszállításban,
  - a kiskereskedelemi áruszállításban és
  - a közösségi hulladék és szemét szállításában

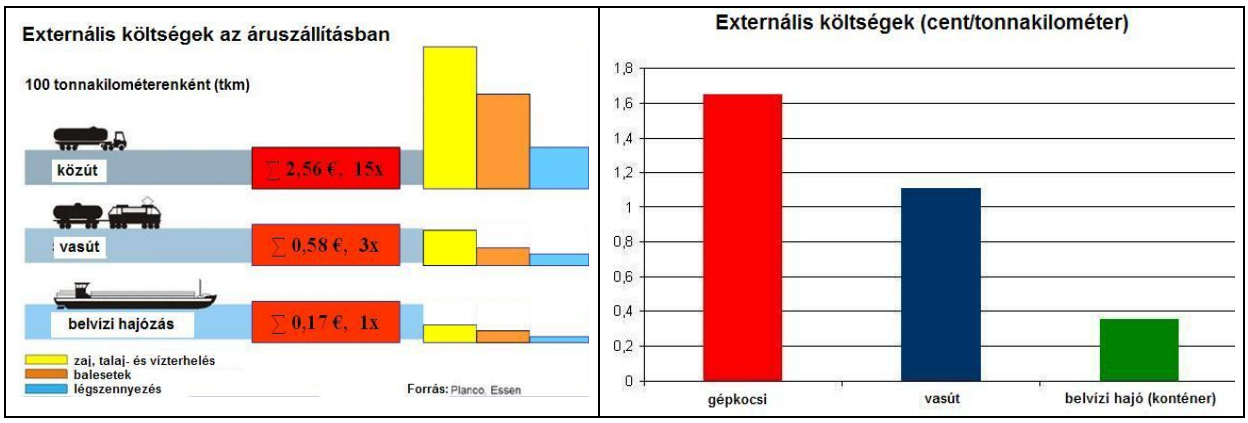
  való szerepvállalása révén. A hajózásnak a közösségi szolgáltatásokban való jelentősebb szerepvállalása – a környezet védelme érdekében – lehetőséget nyújt a gépjármű forgalom egy részének kiváltására, a személygépjárművel munkába közlekedő emberek számára kedvező alternatíva felkínálásával.
- Az utóbbi évtizedekben, éppen a kiszorító jellegű szabályozás miatt, szinte teljesen kihasználatlan vízi közlekedési lehetőségek újraindításával, a folyók ismételt bekapcsolásával az emberek életébe,
- A települések közötti közutak kapcsolatát biztosító komp- és révátkelések fenntartása, fejlesztése, mivel az ország számos helyén ez az egyetlen lehetőség a munkába és iskolába járásra és az egészségügyi szolgáltatások

igénybevételére, s egyben a települések közötti legrövidebb idejű és távolságú eljutás lehetőségének biztosítására, az emisszió és a közlekedési balesetek csökkentése mellett.

A hajózás műszaki, gazdasági és környezetvédelmi jellemzői, összefüggései a gazdaság többi elemével

E fejezetben röviden összefoglaltuk azokat az érveket, amelyeket fontosnak vélünk annak érzékeltetésére, hogy miért is fontos a két fő közösségi célkitűzés (élhetőbb környezet és versenyképesség növelése) elérése érdekében a hajózás arányának növelése a közlekedési teljesítményekben. Bármilyen kérdésfeltevés alkalmas a manipulálásra, a mi kérdéseink is, így ezek a tetten érhető szándék társadalmi hasznossága szerint ítélhetők meg.

1. Miért jutott a Európai Unió arra az eredményre, hogy a hajózás arányát többszörösére kívánja növelni a közlekedési munkamegosztásban (8-10%)?
   - Idézünk az Európai Bizottság indokolásából arra vonatkozóan, hogy Magyarország jövedéki adó mentességet ad a vasúti és belvízi szállítás számára: „… *nem emel kifogást Magyarország azon határozatával kapcsolatban, amelyben az a vasúti és belvízi szállítás számára jövedékiadó-mentességet biztosít, illetve jövedékiadó-visszatérítést tesz lehetővé. Ennek az intézkedésnek a célja az említett szállítási módok használatának előmozdítása, illetve a közlekedési ágazat által kibocsátott szennyezés és más externális költségek csökkentése. A vasúti és a belvízi szállítás a közúti szállításnál sokkal kevesebb externális költséget okoz mind a balesetek, mind az éghajlatváltozás és a légszennyezés szempontjából. Jelentős* ***tartalékkapacitásuk*** *révén ezek a szállítási módok szerepet játszhatnak a közúthálózat túlzsúfolt részeinek forgalmi tehermentesítésében is. … a Bizottság annak ellenőrzésére összpontosított, hogy a* ***közúti szállítás helyett tisztább közlekedési módot választva tonnakilométereként valóban több externális költség takarítható-e meg, mint amennyi a támogatás tonnakilométerenkénti összege***”. Ez az indoklás pontosan megfogalmazza a hajózás azon előnyös tulajdonságait, amelyek a kérdésre választ adnak, vagyis a hajózás (és a vasút) térnyerésének elősegítése a környezeti állapotok, a rendkívül kedvezőtlen baleseti mutatók javításához vezet, amelyek áttételesen gazdasági eredményekben is jól kifejezhetők.

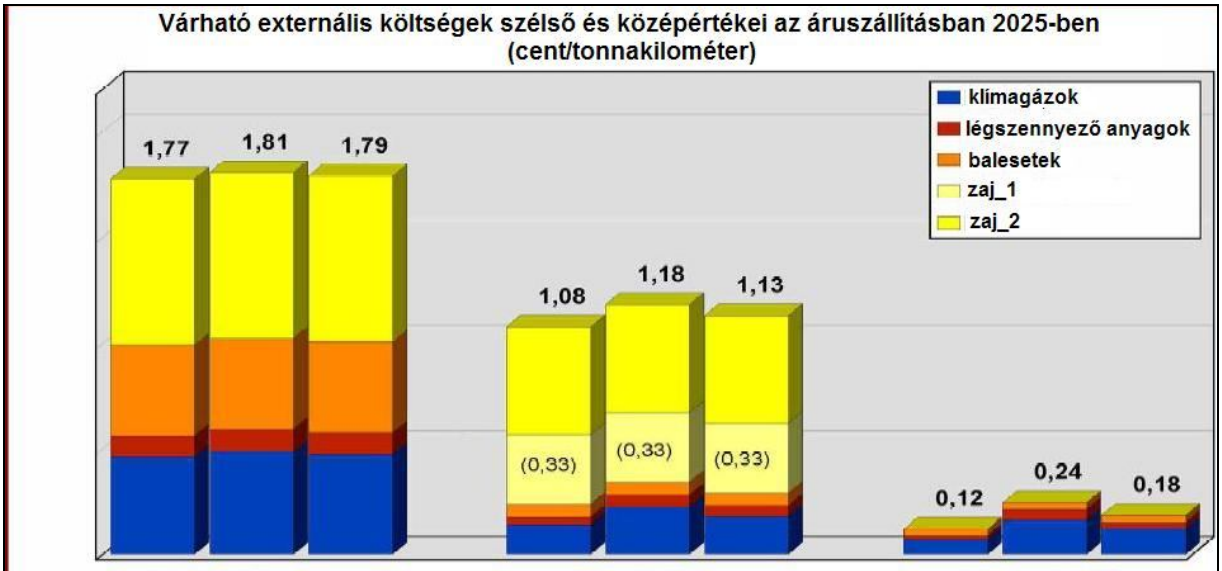


Az externális költségek egyszerűsített összehasonlítása két német szaklapból

A közlekedés externális hatásai 2006-ban
(a használók által meg nem fizetett környezeti, egészségi károk)

	Közút				Vasút		
	Össze-sen	Személy-gépkocsik	Teher-gépkocsik	Helyközi autóbusz	Össze-sen	Személy-szállítás	Teher-szállítás
üvegházhatású gázok	61,7	33,8	26,7	1,2	1,8	1,5	0,3
egyéb levegőszennyezés	171,7	58,6	108,5	4,5	2,9	1,7	1,3
zajszennyezés	41,2	15,6	25,6	0,0	1,1	0,8	0,4
talaj- és vízszennyezés	15,7	6,4	8,4	0,9	0,1	0,0	0,0
területfoglalás és elválasztó hatás	22,4	16,4	5,7	0,3	10,8	10,1	0,6
torlódás és más városi hatások	148,9	94,3	54,7	0,1	0,5	0,3	0,2
erőforrások korlátozottsága	88,7	50,5	36,6	1,6	2,5	2,0	0,5
autógyártás, útépítés, kőolaj-kitermelés stb. környezeti kárai	72,5	43,6	27,8	1,1	1,2	0,7	0,5
nem piaci árú tárolás, parkolás	20,0	20,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
balesetek	665,0	397,9	70,3	4,7	5,9	4,5	1,3
externális hatások összesen	-1307,8	-737,1	-364,3	-14,4	-26,8	-21,6	-5,1
kibővített áht. egyenleg	-1551,9	-744,4	-492,7	-94,3	-209,7	-163,0	-46,6
kibővített fajlagos áht. egyenleg (Ft/átkm, Ft/ukm)		-18,9	-13,4	-8,0		-17,0	-4,6

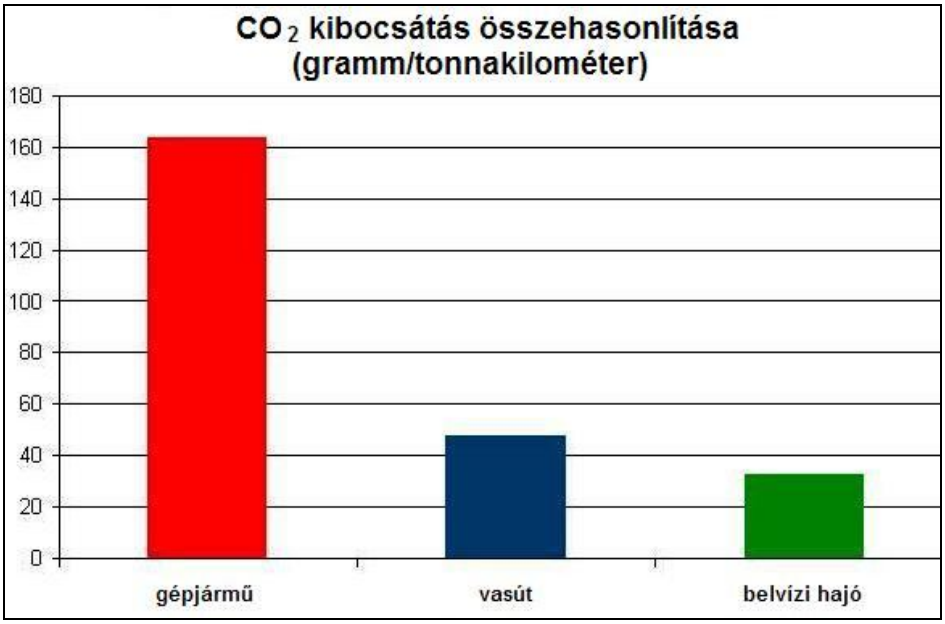
Az externális költségek tényleges összehasonlítása a közút és a vasút között
(milliárd Ft - a Levegő Munkacsoport adatai)



	Tehergépjármű			Vasút			Belvízi hajó		
	Min	Max	közepes	Min	Max	közepes	Min	Max	közepes
balesetek	0,43	0,43	0,43	0,06	0,06	0,06	0,03	0,03	0,03
zaj	0,79	0,79	0,79	0,84	0,84	0,84	0,00	0,00	0,00
levegő	0,10	0,11	0,10	0,04	0,06	0,05	0,02	0,05	0,03
klíma	0,46	0,48	0,47	0,14	0,22	0,18	0,07	0,16	0,12

Az externális költségek alakulásának 2025-re várható adatai (nem konténeres)

- Idézünk az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság (2009 május 13-án közzétett „Környezetbarátabb tengeri és belvízi közlekedés” c. véleményéből: „*A belvízi hajózás nem elhanyagolható szerepet játszik az európai belső közlekedésben, hiszen az EU-n belüli nem tengeri közlekedési módok között a folyóvízi közlekedés részesedése a teljes forgalomhoz képest 5,3 %, de a jelentős vízi utakkal rendelkező régiókban akár a 40 %-ot is meghaladhatja.* ***A belvízi közlekedés megbízható, költséghatékony, biztonságos és energia-hatékony.*** *A belvízi közlekedés előmozdítása hozzájárulhat az EU fő környezetvédelmi céljainak teljesüléséhez, kiterjedtebb alkalmazása pedig kulcsszerepet játszhat a közlekedési ágazat CO_2-kibocsátásának csökkentésében. Ez jól kiegészíti az uniónak azt a politikáját is, hogy csökkenteni igyekszik az utak túlzott zsúfoltságát.*”….”*Az Európai Parlament nemrégiben elfogadta a belvízi hajózási ágazatnak a javaslatát, és úgy határozott, hogy a kéntartalmat 2011-től kezdődően egy lépésben 10 ppm-re kell csökkenteni. A nem túl távoli jövőben a belvízi hajózás élvezheti a zéró kibocsátású rendszerek – pl. az üzemanyagcellák – használatának áldásait.*” Ezek a mondatok jól kiegészítik és pontosítják az előbbi idézet állításait, azaz kiemelve: **a belvízi hajózás biztonságos, költség- és energiahatékony, környezetkímélő**.



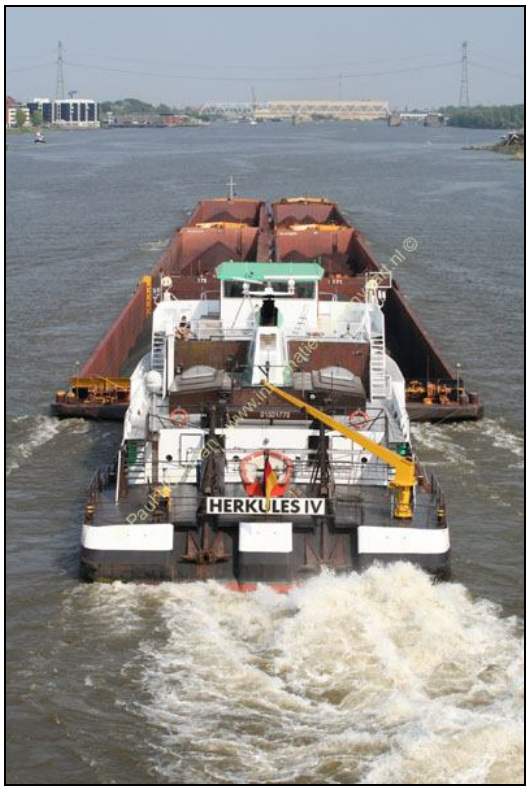
A CO_2 kibocsátás összehasonlítása egy német szaklapból (átlagos víziúton)

Kiemelendőnek tartjuk az idézett értékelés azon megállapítását, amely az egyik legfontosabb előnyét jelzi a hajózásnak: az utak túlzsúfoltságának csökkentési lehetősége, amely negatív hatás meghaladta azt a kritikus szintet, ami már a hétköznapi életet lehetetleníti el, állandó baleseti stresszhelyzetet okoz, óriási természetrombolást eredményez.

- Egy konkrét példán talán jól megközelíthető és jobban érzékelhető ez az összehasonlítás:
  - a magyarországi Duna-szakaszon szokásos méretű 5 egységből álló tolt kötelék 310-330 kamion (24t/kamionnal számolva) rakományát tudja továbbítani, ami 11 km hosszú kamion oszlopnak felel meg,
  - ehhez átlagosan 150 liter gázolajat fogyaszt el óránként, kb. 12 km/h átlagsebesség mellett, azaz egy km-en 12,5 litert,

- egy kamion ideális helyzetben (autópálya, akadálymentes, 80 km/h átlagsebesség) átlagosan 36-40 liter/100 km gázolajat fogyaszt el, azaz 0,4 l/km, így a 320 kamion 128 litert egy kilométeren,
- az arány több mint 10-szeres, és ez hasonló arányokban vonatkozik a kibocsátásra (emisszió), porra, a zajra, az egészségre káros rezgésre, a zsúfoltságra is,
- a Duna a megfelelő vízmélység biztosítása esetén ilyen közepes méretű tolt kötelékből mindkét irányban egyidejűleg átlagosan 10, azaz összesen 20 db-t képes különösebb gond, torlódás, a többi vízen közlekedő korlátozása nélkül átbocsátani óránként (ez kb. 1000 m követési távolságot jelent), azaz 20*11, összességében 220 km hosszú, azaz óránként – egy Budapesttől Debrecenig érő – kamionoszlop, és az általa kibocsátott káros elemek (zaj, rezgés, mérgező gázok, zsúfoltság) kiváltására képes, a lakosság számára szinte észrevétlenül (megjegyezni kívánjuk, hogy ez az arány kedvező vízállások esetén jelentősen növekszik, pl. 7 egységből álló kötelék már 550 kamion rakományának továbbítására képes),

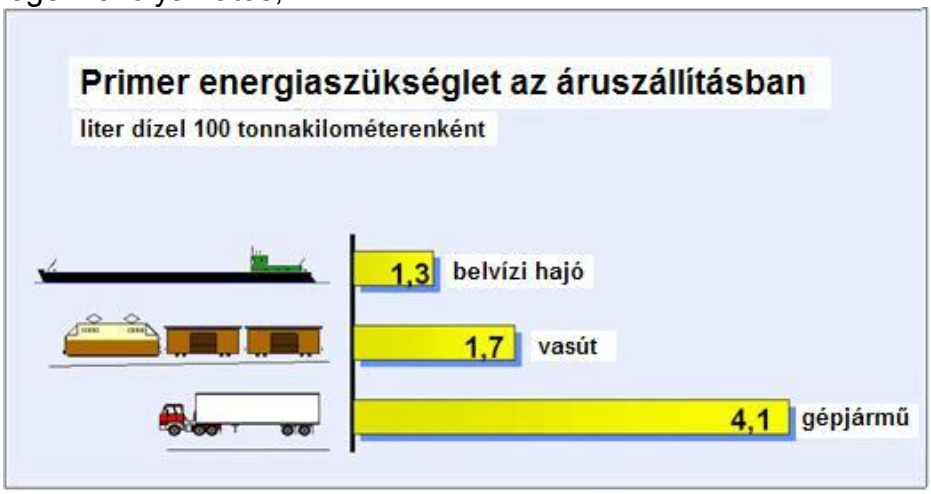
Öt egységből álló tolt kötelék Budapestnél



Hét egységből álló tolt kötelék

- a következő képen (az Erzsébet-híd közelében) 18-20.000 tonna rakomány halad át Budapest belvárosán, azaz a két látható hajókötelék **750-833 db 24 tonnás kamion áthaladását teszi feleslegessé** a városon! Alig hallhatóan, a gépkocsikhoz viszonyítva töredék mértékben szennyezve a levegőt, és egyáltalán nem szennyezve a vizet, továbbá mindenfajta zsúfoltság nélkül (élményt nyújtva a szemlélőnek),

- megemlíthető az az előny is, amely a vámhatárok átlépése esetében mérhető – a hajó jól áttekinthető, könnyen ellenőrizhető objektum, amely esetében egy hét egységből álló tolt kötelék alapos ellenőrzése és okmányvizsgálata legfeljebb 2 óra/kötelék/vizsgáló szerv vesz igénybe, míg az általa kiváltott 550 db kamion esetében ez ideális helyzetben (10 perc/kamion) is legalább 92 óra (az arány kb. 45-szörös), de gyakori, hogy Záhonynál több napos várakozás is van, továbbá
- a víziutakon nincs szükség „hétvégi kamionstopra", mivel a baleseti adatok többszörös nagyságrendekkel kedvezőbbek a hajózásban (**évi 20!!! említésre méltó hajózási baleset az ország egész területén, úgy, hogy vannak évek, amikor egyetlen halálos baleset sem történik a kereskedelmi hajózásban**), mint a közúton és vasúton, azaz a közlekedés hétvégén is folyamatos,



A 100 tkm-re eső energiafelhasználás összehasonlítása egy német szaklapból

- A hajózás fejlesztésének kiemelhető előnye – a fentiek mellett – a takarékos terület-felhasználás. A belvízi hajózás pályája túlnyomó többségében egy természetes állapotában is – különböző mértékben – hajózható folyó vagy tó,

azaz annak használata nem von el területeket a szárazulatból (termő-, vagy más célra hasznosítható területekből), ellentétben a közúttal és vasúttal, ahol ezek az elvonások jelentősek.

2. Alaposak-e azok az észrevételek, amelyek a hajózás fejlesztését szembe állítják a környezet/természetvédelemmel?
   - Általánosságban kimondható, hogy bármilyen átalakítás, változtatás a természet addig kialakult rendjében nem lehet hatástalan. A kérdés az, hogy jó-e az a rend, ami a jelenre kialakult – akár csekély ismeretekkel is azonnal kimondható, hogy nem jó -, továbbá kérdés, ha valamilyen változtatást terveznek, akkor az milyen hatást vált ki. A hatás vizsgálata azonban nem lehet szúrópróba (vagy pont) szerű (azaz egy-egy kiragadott elem és a beavatkozás kapcsolatát vizsgáló), hanem annak komplex (azaz lehetőleg minden elemre kiterjedő) elemzése szükséges. A hajózási szakma azt tapasztalta az utóbbi évtizedekben, hogy ezek ez elemzések pontszerűek voltak és távol álltak a komplexitástól. A Duna és általában a vízi közlekedés vonatkozásában kizárólag a hajózásnak tulajdonított negatív hatások vizsgálatára és kipellengérezésére terjedtek ki a mozgalmi és hivatalos vizsgálatok is.
   - Az 1. pontban összefoglalt összehasonlítások, elemzések eredményei azt mutatják, hogy a hajózás valamennyi környezet-, természet- és életvédelmi szempontból előnyösebb, mint a másik két szárazföldi közlekedési ág. A fejlődéséhez, gazdaságos működéséhez – a közösség és az ország versenyképességének erősítéséhez – szükséges „beavatkozások" feltételeit és következményeit ezekkel kell szembe állítani, és nem önmagában vizsgálni. Ha tehát az említett környezetvédelmi előnyök (zaj, zsúfoltság, rezgés, emisszió, porszennyezés, energiafelhasználás területén) azzal állnak szemben, hogy a víziútakon kisebb/nagyobb (jól megoldhatóan tervezhető) beavatkozásokkal módosulnak a jelen viszonyok, a megítélés már sokkal árnyaltabb (a tipikus <u>megtévesztések</u> közé tartoznak <u>az állat- és növényfajok kipusztulásának víziói</u>, amelyek mint veszély valódiak, de – mint más víziutak, ill. a Duna osztrák és német szakaszának, de még a Bősi-vízlépcső környezete, sőt a Kiskörei duzzasztó bögéje, a Tisza-tó példái kitűnően jelzik – megoldhatók káros következmények nélkül, sőt jobb természeti állapot alakítható ki, mint a jelenlegi – a Tisza-tó egy Európa-szerte ismert siker, mint természetgazdagító élményt, nemzeti parkot mutatjuk be – jogosan büszkén – a turistáknak gazdag élővilágával). Ehhez az összehasonlításhoz egy adalék, amit gyakran állítanak be hamis színben az ellenzők:

     <u>Mire van szükség ahhoz, hogy a hajóút elérje az előírt méreteket?</u>
     - Magyarországon mintegy 1500 fkm hajózható folyami víziutat tart nyilván a Nemzeti Közlekedési Hatóság, továbbá hazai nagyobb tavainkon is kialakult és tradíciókkal rendelkező hajózási tevékenységet találhatunk (víziútjaink sűrűsége magasabb az európai átlagnál, kihasználtsága annak töredéke).
     - a magyar és magyar-szlovák Duna-szakaszon 50 helyen vannak gázlók, amelyek átlagosan 300 m hosszon okoznak mélységkorlátozást, azaz összességében 15 km hosszan a teljes szakaszon,
     - a mélységhiány ezeken a rész-szakaszokon 20-70 cm között mozog, azaz átlagosan (súlyozva) 50 cm körül van,

- az az anyagmennyiség, amit a mélységhiány megszüntetéséhez át kellene helyezni a mederben – hangsúlyozzuk nem kivenni, hanem áthelyezni – kb. 250.000 m^3; ennek a mennyiségnek évente a többszörösét emelik ki ipari célokra és maga a folyó emberi beavatkozás nélkül a negyven-ötvenszeresét mozgatja meg természetes folyamatok során – azaz maga a beavatkozás ehhez viszonyítva elenyésző mértékű.

- Szintén gyakori eleme az észrevételeknek az, hogy a hajózás miatt kell vízlépcső(ke)t építeni, ami rendkívüli környezeti károk veszélyét vetíti előre. Ezzel kapcsolatban több félreértést tapasztalunk, amelyek közül néhányról röviden elmondjuk véleményünket:
  - Vízlépcsőket sehol a világon nem építettek folyókon kizárólag a hajózás érdekében,
  - a hajózás – mint minden más érintett – számára részben előnyöket, másrészt hátrányokat eredményez egy vízlépcső, azaz annak eldöntése, hogy valahol épüljön-e vízlépcső nyilvánvalóan általános gazdasági, környezetvédelmi, mezőgazdasági, víz (beleértve annak minden formáját) gazdálkodási, árvíz- és jégvédelmi, területfejlesztési, és nem utolsósorban közlekedési értékelés alapján dönthető el,
  - a vízlépcsők túlnyomó többsége többcélú, döntően a tiszta és megújuló energia kinyerését, a talajvíz-háztartás egyensúlyának fenntartását, a mezőgazdasági és ipari célú vízgazdálkodást, az ivóvíz kinyerhető mennyiségének nagyságrenddel való emelését, az árvíz és jégveszély elleni védekezés biztosítását, a partok állékonyságát, valamint egyik célként a hajózást is szolgálja; megjegyezni kívánjuk, hogy vízlépcsőket olyan területeken is építenek, ahol sem addig, sem annak eredményeként nem lehetséges a hajózás – lásd Ausztria és Horvátország vízlépcsői a Dráván, Németország vízlépcsői a Dunán Kelheim felett.
  - Mit nyerhet a hajózás a vízlépcsővel? Állandó méretekkel rendelkező, biztonságos pályát, ami nem kevés, de hiánya nem kizáró elem a hajózás újra felvirágzásának útjában. Ugyanakkor a hajózás szakemberei úgy látják, hogy a folyó(k) saját természetes folyamataik, és a már korábban történt emberi beavatkozások következtében olyan negatív fejlődési spirálba kerültek, amiből csak egy radikális lépéssel, a további medersüllyedés megakadályozásával lehet kilépni. Minél később lépünk ki ebből, annál nagyobb árat kell érte fizetni (példaként a Tisza felső folyását említjük, ahol nincs vízlépcső, jelentősebb szabályozási tevékenység sem folyt a múlt században, komolyabb mederanyag-kitermelés sem történt, mégis a korábbi mederszint néhány évtized alatt 2-4 métert süllyedt megállíthatatlanul),

A medersüllyedés miatt felszínre került sziklák a Dunán Dunaföldvárnál

Összefoglalva e fejezet gondolatait: a hajózás feltételrendszerének a nemzetközi szerződések, előírásoknak megfelelően történő javítása a lehető legésszerűbb beavatkozási módszer alkalmazásával azért érdeke a (közösségi, térségi, hazai) társadalomnak és a hajózásnak is, mert a közösségi és hazai versenyképesség növelését (ahol csak lehetséges az olcsóbb vízi szállítással) úgy lehet megvalósítani, hogy a jelenlegi (elsősorban a közúti közlekedés által okozott) környezeti problémák egy része ennek hozadékaként megoldható, nagymértékben csökkenthető.
A jelenlegi szabályozás okozta torz teherviselés helyett általános elvként kell érvényesülnie a használó fizet elvnek, amely szerint minden közlekedési ágnak fizetnie kell az általa közvetlenül és közvetetten okozott külső károkat, azaz az externális költségeiket (pl. talaj,- víz,- levegőszennyezés, rezgési ártalmak, balesetek, közlekedési dugók, késedelmek, egészségkárosodás járulékos költségei).

Ami pedig ennél még sokkal fontosabb a hajózás térnyerésével az említett következmények részben megelőzhetők, azaz jelentősen kisebb mértékben merülnek fel egészségkárosító, környezetet szennyező okok, így nem csak a károk előzhetők meg, hanem emberi szenvedés (pl. a rákbetegségek, légúti, idegrendszeri betegségek egy része), a természet károsodása is.

A fő célokat kiszolgálni képes hajózás feltételrendszere

E fejezetben bővebben ismertetjük azokat a szabályozási, tárgyi, szervezési feltételeket, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a hajózás képes legyen teljesíteni a tőle elvárt hatásokat.

1. A hajózás az utóbbi évtizedekben az általános gazdasági, ezen belül a közlekedés körében számára hátrányosan kialakított szabályozás következményeként még a korábban elért részarányához képest is jelentősen visszaszorult a közlekedési munkamegosztásban. A magyar közlekedéspolitika évtizedek óta jelentősen eltér a környező államok és az Unió közlekedéspolitikájától, ami a hajózás és háttér ipara vonatkozásában azt eredményezte, hogy az 1970-es évek közepétől, de különösen 1990-től a hajózást és háttér iparát más közlekedési/iparágakkal szemben negatív diszkriminációval szorították vissza. Manipulált adatok alapján életképtelennek állították be a hajógyártást, ami más államokban azóta is életképes. A magyar hajózási vállalkozások kénytelenek hajóikat külföldön javíttatni és csak onnan tudnak vásárolni is.
   Jelentős állami beavatkozások útján csökkentették a hajózás versenyképességét a közvetlenül, vagy áttételesen állami érdekszférába tartozó vasúti közlekedéssel szemben. A közúti közlekedés egész világra kiterjedő nyomulása ma már jól látható károkat okoz az emberiségnek, amelyet más államok és az Unió már régen felismert, tesz is ellene, azonban hazánkban minden szóban és írásban kinyilvánított szándék ellenére továbbra is negatív diszkrimináció éri a hajózást. E folyamatok oda vezettek, hogy a korábbi állami és félállami hajózás vagyonát eladták úgy, hogy azzal lényegében a piacukat vásárolták fel külföldiek. A hazai gazdaságban ezekből a tranzakciókból az egyszeri minimális bevételen kívül semmi nem hasznosult, ugyanakkor a munkahelyek jelentős arányban megszűntek: közvetlenül több ezer, közvetve – a háttér iparágakkal együtt - több tízezer.
   A rendszerváltást megelőző gazdasági válság és az azt követő privatizáció elsöpörte a leghatékonyabban működő és jó piaci pozíciókat kiépített, más

országokban is elismeréssel kísért fejlesztési politikát folytató Magyar Hajózási Rt. (MAHART)-t, amelynek későbbi sorsa is tipikus példája a hajózás hányatott helyzetének. Addig, amíg a közúti közlekedésre ezermilliárdokat, a vasútra néhány százmilliárdot fordított az állam, a városi közlekedésre (közút, kötött pálya) az állam és az önkormányzatok évente tízmilliárdokat költenek, a hajózás harminc éve semmilyen segítségben nem részesült (az előbbi fejezetben említett jövedéki adó kedvezmény is abból származott, hogy a hajózásoknak lehetősége volt külföldön beszerezni az üzemanyagot és ez veszteséget okozott a hazai üzemanyag forgalmazóknak).
Ismét idézünk az Európai Bizottság kedvezményt jóváhagyó döntésének indokolásából: „*Mivel a közúti áruszállításra nem terhelődnek rá az általa okozott externális költségek,* ***helyénvaló csökkenteni a költségbeli különbséget*** *a kombinált szállítási műveletek és a közúti szállítás között, és ezáltal* ***egyenlő feltételeket biztosítani*** *a* ***tisztább szállítási módok*** **(hajózás, vasút)** ***számára****.*„

A jelenleg hatályos közlekedési célú pályázati lehetőségek között is minden esetben önkormányzati, vagy állami tulajdonú vállalkozások számára nyitottak lehetőséget (ez a hajózásban egyedül a Balatoni Hajózási Zrt., és a BKV Zrt., azaz a túlnyomó többséget képviselő magánvállalkozások e kedvező feltételű pályázatokból eleve ki vannak zárva – úgy véljük, hogy ezek **nem piac-konform** megoldások, mivel ezzel egyben a hajózás e téren történő alkalmazásának feltételeit lehetetleníti el a pályázat kiírója. A kinyilvánított szándékok és a valóság (tettek) között jelentős a szakadék.

Hasonló módon szabályozási hiányosságként (negatív diszkriminációként) értékelhető, hogy valamennyi pályázati lehetőségből (kormányrendeleti szinten) minden hajózást hatékonyan segítő elem kizárásra került, nevezetesen nem lehet pályázni az elöregedett és ma már (önmaguk fiatal korához képest) kevésbé környezetkímélő hajómotorok cseréjére, új hajók vásárlására nem lehet a nyugat-európai versenytársak esetében általánosan alkalmazott állami garanciával biztosított, hosszú lejáratú, alacsony kamatozású kölcsönökhöz jutni, kihasználva hajóknak azt a sajátos jogi helyzetét, hogy ingatlannak minősülnek. Megjegyezni kívánjuk, hogy az utóbbi három év a többi uniós országban is gazdasági válságban telt el, azaz ez nem lehet hivatkozás arra, hogy emiatt nem lehetett volna változtatni ezeken a feltételeken.

Hasonló anomália az is, hogy a hajózás eszközei (hajók) **gördülő állomány**nak (!!!) minősülnek, ami teljesen elhibázott minősítés, ezért a pályázati források szinte mindegyikéből kizárja ez a minősítés.

Kizárják a jelenlegi szabályok a hajózást azokból a térségi megállapodásokból is, amelyet a szárazföldi közösségi közlekedés vállalkozásai (BKV Zrt, MÁV Zrt., Volán) kötöttek Budapest vonatkozásában, és azt a jegyár-támogatási rendszert is bezárták a hajózás előtt, ami a közlekedési ágak közti egészséges (egyenlő feltételekkel zajló) versenyt biztosítaná, így két Duna-parton elhelyezkedő pont között BKV jeggyel/bérlettel zötykölődnek az emberek közúton vagy villamoson háromszoros ideig, várakoznak a közúti dugókban, szívják a kipufogó gázt, ahelyett, hogy azt hajóval kényelmesen tennék meg, és a BKV így is kiemelkedően veszteséges.

A 2012-ben pályázati pénzből elindított fővárosi menetrendi hajózás annak utasvonzó képességének jelentős hiányosságai miatt nem tekinthető etalonnak, mivel a forgalmat olyan hajókkal bonyolították 2012-ben, amelyek 40-60 évesek, mindenféle komfortot nélkülöztek és a kiszolgálás minősége is igen komoly hiányosságokat mutatott (hideg időben fűtés nélkül, mindenféle – ígért – szolgáltatás, pl. wifi nélkül). Ez alapján nem csoda, hogy a nyári turistákra alapozódó nagyobb utaslétszám után (amit a BKV-jeggyel utazás lehetősége tornázott fel) ősszel, télen szinte teljesen kiürültek a menetrendi hajók. Súlyos hiányosságként emelhető ki az is, hogy a menetrend (és útvonal, érintett kikötők) szakmai szempontból hibásan kerültek meghatározásra. A hajózás valódi előnyeit ez a megoldás homályban hagyta, elfedte. Félő, hogy egy rosszul megtervezett és (2012-ben) még rosszabbul kivitelezett jó kezdeményezés ismét téves következtetésekre adnak lehetőséget.

2. Az egyes gazdasági ágazatok érdekérvényesítési képességét jelentős mértékben az határozza meg, hogy milyen formában reprezentált az <u>államigazgatás</u> rendszerében. A közlekedés (de különösen a hajózás) igazgatása az utóbbi évtizedekben rögös utat járt be és lényegében fokozatosan eljutott a közel teljes ellehetetlenülés szintjére. Ma minisztériumi szinten egy osztály (benne három köztisztviselő, ebből egy hajós végzettségű) reprezentálja szakmai szinten a hajózás teljes vertikumát mindenfajta háttér intézmény nélkül. A hatósági tevékenység a sokadik átszervezést szenvedi el, amelyek minden esetben a szervezet működőképességének egy szeletét áldozták fel. Ma azt tapasztaljuk, hogy a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) szervezetén belül a hajózási hatósági tevékenység az általa fontosnak ítélt néhány feladatra koncentrál, és nem jut kapacitása olyan régen megoldandó feladatokra, mint a hatékony ellenőrzés, valamint szervezeti struktúrája sem alkalmas arra a rugalmas munkavégzésre, amit hazai víziútjaink biztonságának érdeke megkövetelne. Évek óta napirenden van a víziutak földrajzi rendszeréhez alkalmazkodó illetékességű – döntően ellenőrzéssel foglalkozó – révkapitányságí rendszer megvalósítása, amelyet egykor az uniós csatlakozási folyamatban terveztek megvalósítani. Ezek hiányában a víziútjainkon közlekedők szakmai szintű ellenőrzése lényegében nem működik, a hatóságnak sem eszközei, sem kapacitása nincs erre. Félő, hogy az államigazgatás tervezett további átszervezése a hajózás ezirányú tevékenységét végleg lehetetlen helyzetbe hozza.
   Más közlekedési ágak esetében, mint a légi-, a vasúti és döntő részben a közúti közlekedés hatósága, szakmai irányítója, a szakmai felügyelet gyakorlója az NKH, ez csupán a vízi közlekedésnél nem áll fenn. A belvízi utak hajózható állapotban tartása, a vízi közlekedési infrastruktúra legfontosabb pályaelemeinek (mint pl. a kitűzés, a műtárgyak) egy mára már szétesett, örökölt és rugalmatlan struktúrában működő, a vízügyi igazgatóságok által megtestesített szervezet kezében van. Ez a szervezet a vízi közlekedés pályabiztonsággal összefüggő feladatai teljes körű, hatékony és rugalmas ellátására nem alkalmas (leépített szakapparátus, az 1970-es évekből örökölt, mind inkább fenntarthatatlan szervezeti keretrendszer, folyamatos finanszírozási nehézségek, 30-50 éves eszközök, 20-30 éves műtárgytechnikák, stb). Az utóbbi években állandósult víziút fenntartási problémák jelentkeztek, amely csak részben vezethető vissza az erre fordítható anyagi javak hiányára, továbbá e szervezetet a kiútkeresés, az előre menekülés teljes hiánya jellemzi, az 1990-es évek közepétől várja lassú elmúlását.

A hajózható vízterületeken az elvileg azonos felépítés mellett eltérő hatékonysággal jellemezhető vízügyi igazgatások működnek, ugyanazon vízi úton eltérő a kitűzési jelsűrűség, a hajózást szabályozó úszó- és parti jelek állapota, a vízi közlekedés kijelölt szakaszainak használhatósága, holott a jogszabályokban rögzített vízút fenntartási feladatok végrehajtásban különbségek nem lehetnek. Az elavult szerkezeti rendszerben való működésben nem érvényesül – ha van ilyen – a központi, átfogó és egységes irányítás, eseti követelményeket támasztanak, tűzoltás jellegű megoldásokat preferálnak koncepció nélküli elképzelésekkel, amelyhez forrást nem rendelnek. Ugyanakkor magukon viselik a széteső, korábban erősen koncentrált, fegyelmezett irányítású és végrehajtású, decentralizáltan végrehajtó jellegű szervezet minden hátulütőjét (pl. képtelenek hajófennakadások után a leszabadítások során keletkező meder elfajulások felszámolására, helyreállítására, a vétkes megfelelő szintű szankcionálására, a helyreállításra való tényleges kötelezésére).

A vízi közlekedés eszközeinek (a vízi járműveknek), a létesítményeknek és a vízi közlekedésben résztvevő személyek képzése, okmányolása, valamint a vízi közlekedésben jelentkező egyes hajózási tevékenységek engedélyező hatósága képes a pálya – a vízi közlekedésre megnyitott és alkalmas vízterületek – hajózásra való alkalmasságát fenntartani és fejlesztési tevékenysége szakmai irányítására. Egy a vízi közlekedés pályáinak felügyeletét ellátó, a hajózási hatóságba integrált szervezeti egység kialakítása után, a felbomló hagyományos vízügyi szervezet helyett, annak alternatívájaként új szervezetben, egységes irányítással és - a már működő és bizonyított HHSZEP struktúrába integrálva, vízügyi szakismerettel mélységben is rendelkező munkatársak alkalmazásával, a kitűzési- és műtárgyfenntartási feladatok ellátására szerződéses rendszerben külső (akár a jelenlegi vízügyi szervezet egyes szakaszmérnökségei révén kezdetben) - a társadalmilag elvárt, a hajózás fennmaradásához és fejlődéséhez szakmailag megkövetelt és az államszervezet egységes mivoltát tükröző, a hajózás állami feladatát hatékonyan elősegítő és végző, vállalkozás- és foglalkoztatás barát (pl. a hatásterülteken lévő önkormányzatok szociális foglalkoztatásának teret biztosítva) irányító-ellenőrző központként működni.
A vízi közlekedés pályája feletti irányítás átvétele egyúttal az NKH részére is új kitörési lehetőséget jelenthet, akár a jelenlegi, széthulló vízügyi szervezet helyett új alternatívát felmutatva, ahol a szakmaiság és a vízi közlekedés biztonságának folyamatos fenntartása, elősegítése dominál és nem egy esetleges katasztrófára való készülés az ésszerű megelőzés háttérbe szorításával.

3. Az állami irányítás és ellenőrzés rendszere mellett a hajózás egyik alapfeltétele a versenyképes <u>hajózásra alkalmas víziút</u>. A folyóinkkal való gazdálkodás fő célja az lehet, hogy alkalmasak maradjanak a természetes élőhelyként, élelemforrásként, ivó-, öntöző és ipari vízforrásként, talajvízmegtartóként, vízi kedvtelési tevékenységek helyszíneként, és nem utolsó sorban víziközlekedés pályájaként, vagy azzá váljanak (folyónként eltérő arányban) úgy, hogy a káros hatások csökkenthetők, vagy kiküszöbölhetők legyenek. Csökkenthető legyen az árvíz, a jégkár, kizárható legyen az élőhelyek ellehetetlenítése, az élelemforrás (elsősorban halállomány) ne sérüljön, az ivó-, öntöző- és ipari víz a szükséges mennyiségben rendelkezésre álljon, visszaállítható legyen a talajvíz-rendszer egyensúlya, ahol ez nem áll fenn (pl. talajvízvesztés a Duna-Tisza közén). Kihasználható legyen megújuló és olcsó energia potenciáljuk, alkalmas legyen a

szabadidős tevékenységek folytatására, alkalmas legyen egy európai víziútrendszerbe illeszkedő – a gazdaságnak tényleges előnyöket nyújtó – hajóút biztosítására.

- Víziútjaink működtetése (üzemeltetése) magán viseli a rendszerváltás előtti időszak maradványait, azaz nem a gazdasági érdekek mentén szerveződik, hanem a lehető legtöbb szervezet között széttagolva (azaz működésképtelenül). Maga az állam is következetlenül kezeli a kérdést, hiszen 2000-ben megalkotott egy törvényt a víziközlekedésről, amelyben igyekezett figyelembe venni más – jól működő – államok példáját, és a víziutat egy önállóan kezelendő elemnek jelölte meg, amelyre vonatkozóan önálló költségvetési sort rendelt (ami azóta sem valósult meg). A jó példák átvétele ezzel meg is szakadt, nem szerveztek a víziutak működtetésére egy önálló (állami többségi tulajdonú) szervezetet, amely megjelenítené a víziközlekedés érdekeit a víziúttal kapcsolatos döntésekben (ezt Ausztriában kitűnően megoldották, azóta nincs is kezelési probléma az osztrák Dunával), hanem e témát is alárendelte az egyébként önmagában jól működő, de nem a hajózás érdekei szerint motivált vízügyi szervezetnek – nem is történt haladás.
- Legfontosabb víziútunk a Duna medre a magyarországi szakaszon folyamatosan mélyül, és a kisvízszintek csökkennek, ami a hajózás feltételeit (is) rontja, továbbá jelentős ökológiai károkat is okoz. Az Unió Víz Keretirányelv előírásainak megfelelően az ökológiai károk enyhítése, illetve megszüntetése érdekében a hajózási célú műszaki beavatkozások nélkül is igen jelentős műszaki beavatkozásokat kell végezni, amit a vízgyűjtő-gazdálkodási tervekben meg kell tervezni és a terveket a társadalmi vita után véglegesíteni kell.
- A Duna hajózhatóságának javítása érdekében elindított, majd leállított hazai TEN-T finanszírozású projektek az ENSZ-EGB víziutakról szóló egyezménye - az AGN - követelményeinek megfelelő a Szap (1812. fkm) – Budapest (1641. fkm) közé eső szakaszán VI/B, Budapest – déli országhatár (1433. fkm) közötti szakaszán VI.C kategóriájú víziút hiányosan meglevő jellemzőinek (elsősorban prioritásként a vízmélységének – hajózási kisvízszintnél, azaz az év 94%-ában 2,5 m merülés) biztosítását célozzák. A Duna térség esetében az ivóvíz-készletek és a természeti értékek védelme miatt a társadalmi-gazdasági és környezetvédelmi szempontból egyaránt fenntartható hajózás megteremtése, ezért a kérdés komplex kezelése szükséges, ami érinti a hajózásnak a többi közlekedési alágazathoz (vasút és közút) való viszonyát, a vízi út természeti környezetet átmenetileg és tartósan érintő következményeit, illetve az éghajlat-változás következményeinek figyelembe vételét.
- A víziút méreteinek meghatározásakor elsősorban azt kell figyelembe venni, hogy a magyar víziutak a nagyhajók közlekedésére alkalmas európai víziútrendszer (40 ezer km) szerves részét képezik, azaz, ha itthon azok már jelenleg is elért, valamint a jövőben elérendőnek deklarált jellemzőit nem teljesítjük, akkor a magunk és uniós partnereink eddigi erőfeszítéseit (eredményeit) tesszük semmivé, valamint áruink versenyképességét veszélyeztetjük. A gazdaságos hajóméreteket a megfelelő merülés biztosításával lehet köbösen növelni (az Unió legnagyobb forgalmú víziútján a Rajnán ma már közlekednek 6 m merülésű tankerek is az alsó szakaszon; ezzel válnak képessé a hajók a korábban ismertetett kiugróan kedvező környezetvédelmi mutatók további javítására, amit más közlekedési ág – műszaki okok miatt - soha nem lesz képes még megközelíteni sem, különösen

nem ha – a társadalom érdekeinek tényleges megjelenítése érdekében - valamennyi járulékos hatást figyelembe vesszük (externális költségek).

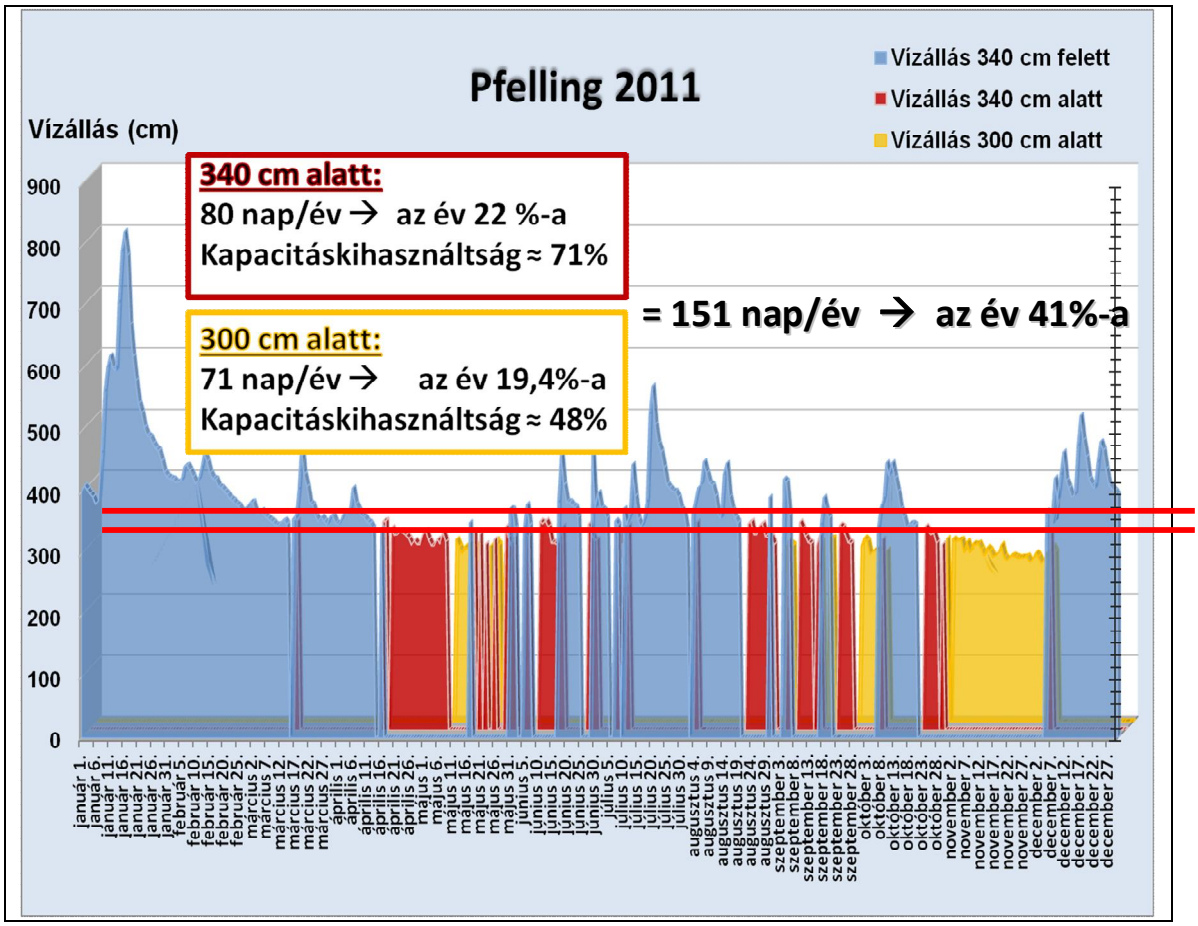
Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság szerint „*A belvízi hajózás megbízhatóságának egyik legfontosabb feltétele, illetve kihívása a fizikai infrastruktúra javítása, amely megszünteti a szűk keresztmetszeteket, és biztosítja a szükséges karbantartást*."

- Az Országos Környezetvédelmi Tanács állásfoglalása szerint „… *a hajózhatóság feltételeinek javítását támogatni kell úgy, hogy a hajózás érdekében végzett beavatkozások kedvezőtlen ökológiai és környezeti hatásainak elhárításához szükséges beavatkozásokat is elvégzik, és a beavatkozások összesített hatása jelentősebb mértékű javulást fog eredményezni a hazai Duna-szakasz ökológiai állapotában, mint a helyenként esetleg jelentkező, de a Víz Keretirányelv előírásai szerint még elfogadható mértékű kedvezőtlen hatások.* …" Mindkét állásfoglalással mélységesen egyetértünk. A hajózás sohasem kívánt hiányosan tervezett vagy kivitelezett, káros következményekkel járó beruházásokból előnyöket kovácsolni, azaz abban vagyunk érdekeltek, hogy körültekintő tervezéssel a gazdaságnak hosszú távon előnyös megoldás szülessék, legyen az a hosszú távon méreg-drága, de duzzasztás nélküli megoldás, vagy a hosszú távon több értékes gazdasági és ökológiai célt elérni képes, lényegesen olcsóbb duzzasztásos megoldás (az utolsó árvizek által okozott kár meghaladta a 300 milliárd forintot; egy szabályozott rendszernél ez a kiadás nem merül fel, csak a karbantartás költsége, ami a töredéke a károknak, és az emberi tragédiákról még szó sem esett).
- Annak eldöntése, hogy milyen hajótípusok alkalmasak e víziútrendszer hatékony kihasználására nem elegendő a magyar Duna-szakasz vizsgálata. A nyugati irányú hajózásban elsődlegesen a német és osztrák Duna-szakasz szűk keresztmetszetei okoznak időnként kapacitáskorlátozást, Constanta irányában pedig néhány aldunai gázló, azonban ezek mértékét gyakran túlozzák el a hajózást háttérbe tolni szándékozók, ezért az alábbiakban röviden ismertetjük a legfrissebb adatokat:

A 2011. év kifejezetten kedvezőtlen (száraz) évként értékelhető (aszályos év), ezért egyik adatként ennek az évnek az adatait mutatjuk be, amit kiegészítünk egy átlagos évvel (2012. évvel). Elsőnek egy diagram Pfelling vízmércéjének vízállásairól és az ehhez kapcsolódó kapacitáskihasználási lehetőségekről:

Német Duna: Pfelling vízállása

- meghaladta vagy megegyezett 370 cm-el (ez már minden hajótípus esetén alkalmas 25 dm-el közlekedni) 2011-ben 140 napon, ami az év 40%-a; 2012-ben 221 napon, ami 60,5 %;
- meghaladta vagy megegyezett 350 cm-el (ez 22-23 dm merülésre alkalmas) 2011-ben 194 napon, ami az év 53%-a,; 2012-ben 260 napon, ami 71%;



Osztrák csúcsgázló: Wildungsmauer vízállása

- meghaladta vagy megegyezett 230 cm-el (ez alkalmas 25 dm merüléssel közlekedésre) 2011-ben 164 nap (45%), 2012-ben 279 nap (76,4 %).

Magyar csúcsgázlók: Budapest vízállása

- meghaladta vagy megegyezett 170 cm-el (ez alkalmas 25 dm merüléssel közlekedésre) 2011-ben 225 nap (62%), 2012-ben 303 nap (83 %).

Alduna: Constanta irányában

- 2011-ben 28 dm-el közlekedésre alkalmas időszak 66%, 25 dm-el 75%,
- 2012-ben 28 dm-el közlekedésre alkalmas időszak 78%, 25 dm-el 86%.

- A Tisza nagyhajókkal is hajózható szakasza két jellegzetesen eltérő adottságú területre osztható. Az egyik csoportba a szabályozott, de szabadfolyású szakaszok tartoznak (Záhony-Dombrád, Kisköre-Csongrád, összesen mintegy 200 km) és a vízlépcsőkkel szabályozott szakaszok (Dombrád-Kisköre, Csongrád-déli országhatár, összesen 270 km).
  A szabadfolyású szakaszok szélsőséges vízjárás mellett 2-6 hajóból álló kötelékek – az év nagyobb részében legfeljebb 1,6 m merüléssel – közlekedésére alkalmasak, 20-30 napon át ez a merülés legfeljebb 1,0-1,4 méterre csökken. Ezeken a területeken a partok csekély állékonysága (emiatt nem lehet hagyományos módon szabályozni a folyót), a laza meder- és partanyag és az alacsony vízsebesség miatt számos gázló nehezíti a hajózást és teszi az év nagyobb részében versenyképtelenné.

A vízlépcsőkkel szabályozott területek alkalmasak versenyképes méretű hajók közlekedésére gyakorlatilag a jeges időszakot (kb. 2-2,5 hónap) kivéve, ugyanakkor a kedvező adottságú területek közé ékelődik egy kedvezőtlen adottságú, ezért a hajózási lehetőségeket lényegében ez határozza meg. Emiatt fejlődött vissza a korábban élénk hajózási tevékenység a Tiszán, beleértve a személyhajózást is. A folyóval közel párhuzamos – rendkívül gyenge minőségű – közutakon és nagy kerülőre kényszerítő vasútvonalakon át bonyolódik a térség amúgy is visszaesett áruforgalma. A Tisza vízlépcsőinél épült hajózsilipek állapota és méretei szintén akadályát képezik a rendszeres és önmagát eltartani képes (versenyképes) hajózás kialakulásának.

A Tisza térségének gazdasági kapcsolataiban óriási hátrány a víziút igénybevételekor a jelentős kerülő Szerbián keresztül (Duna-Tisza csatorna hiánya) a nagy gazdasági partner uniós országok irányában a másik pedig az, hogy nincsen kétirányú áruforgalom, azaz kifelé még csak lenne szezonálisan gabona, de befelé semmi. Így pedig nem lehet rentábilisan fuvarozni. A körülmények változása esetleg az elmaradott keleti térségek ipartelepítésének is jót tenne, ami részint munkalehetőség az ottaniaknak, másrészt a hajózásnak kétirányú kihasználtságot jelentene). Egy másik problémakör a kis áteresztő képességű hajózsilipek, továbbá a kedvező adottságú szakaszok közé ékelődött szabadfolyású szakasz. A Tisza hajózhatóságát a térség önkormányzatai által is támogatott Csongrádi vízlépcső megépítése (a kiskörei tározóhoz hasonló természeti paradicsom kialakulásával, amelyet nagy külföldi elismerés és turista érdeklődés igazol vissza), valamint az Unió vízi vérkeringésébe kerülést a – több egyéb fontos cél (öntözés, talajvíz rendezése, turizmus, Tisza vidék vízhiányának csökkentése) eléréséhez is eszközként alkalmazható - Duna-Tisza-csatorna megépítésével lehet elérni. Emlékeztetünk arra, hogy Románia a már korábban megépített Duna-Fekete- tenger-csatorna kiegészítésével **Bukarestet és térségét is bekapcsolja – közösségi finanszírozással, azaz <u>mi is fizetjük</u>** – a tengeri kikötőket elérő rendszerbe, nyilvánvaló gazdasági előnyök érdekében – elgondolkodtató.

- Többi víziútunk kiegészítő funkciókat lát el, de közülük kiemelhető a Szlovákia területén is nagyhajókkal hajózható Bodrog, a 115 km hosszban hajózható Körösök, a teljes magyar és magyar-horvát szakaszán hajózható Dráva, amelyek kivétel nélkül hátrányos helyzetű területeket kötnek a nemzetközi víziúthálózatba anélkül, hogy ennek ma bármilyen - gazdaságuk számára hasznosítható - eredménye lenne. Úgy véljük, hogy ezeket az adottságokat kár veszni hagyni, és érdemes lenne hosszú távon ezek gazdasági hasznosságát kiaknázni, egyebek mellett a hajózhatóság javításával és a környezetbarát közlekedési ág gazdaságélénkítő szerepét erősíteni.
- A Balaton, a Velencei-tó és a Fertő-tó tekintetében a hajózhatóság lényegében megoldott, a fejlesztés kívánatos irányát a vízi túrizmus infrastruktúrájának erősítésében és a Balatonon a közúti forgalom csökkentését célzó új kompátkelés megvalósításában látjuk.
- Folyóink és tavaink (víziútjaink) hajózhatóságának biztosítása jelentős mértékben függ annak szakszerű és megfelelő hatékonyságú karbantartásától, a hajóút kitűzésének (jelzésekkel megjelölésének) minőségétől, ezért elengedhetetlen egy olyan érdekeltségi (szervezeti) rendszer működtetése, amely ezeket a feladatokat a hajózás érdekei szerint végzi (ez ma nincs így **annak ellenére, hogy ezt törvény így rendeli 13 éve**).

Mi az érdeke a Duna-térségi partner államoknak a hajózással, víziúttal kapcsolatban?

- Többségük új uniós tag vagy várományos, azaz gazdaságukat fejleszteni kívánják, ennek egyik segítője a versenyképes szállítás, azaz a megfelelő méretekkel rendelkező víziút is (ennek érdekében ők már eddig is sok pénzt áldoztak) és a magyar Duna-szakasz jelenleg ennek egyik fő akadálya; valamennyi ilyen állam erről nyilatkozott már; ezen ország-csoportot nem lehet olyan célok mellé állítani, amelyek az ő víziutakra fordított jelentős beruházásaik annulálását jelentené, ezért ez nem lehet összefogás/kohézió alapja, vagy járulékos következménye,
- a régi tagok már kiépítették hálózatukat, Európában 40.000 km nagyhajókkal használható víziút szolgálja a hajózást (is) és az Unió is ezek minél nagyobb arányú bevonását támogatja az áruk mozgatásába éppen az élhetőbb környezet érdekében (lásd a közösségi közlekedéspolitikát tartalmazó Fehér Könyvet),
- ezek az államok tőlünk jelentős mértékben eltérő módon értékelik a vízlépcsők kérdéskörét, mivel Európában több száz vízlépcső üzemel ezekben az országokban és sehol nem történt katasztrófa emiatt (csak a Duna-Majna-Rajna útvonalon 70 db üzemel, szemben a magyar Dunán szükséges legfeljebb három kis emelési magasságú vízlépcsővel),
- a hajók merülési lehetőségének korlátozásával radikálisan romlik a káros anyag kibocsátás csökkentésének lehetősége is, azaz ez az irány hibás; szélesség irányába nem növelhető a hajóút mérete, mivel túlnyomó többségében kultúr-területeken helyezkednek el a víziutak, továbbá éppen az a hatalmas előnye veszne el a hajózásnak, hogy nem von el területeket a szárazulatból a közlekedés fejlesztésére, amit a közút és a vasút igen nagymértékben kénytelen tenni,
- fontosnak véljük megemlíteni, hogy a térség turisztikai vonzerejének növelésében a hajózás (beleértve a személyhajózást és a motoros/evezős turizmust is) jelentős szerepet játszhat, ezért szükséges e szegmens támogatását erősíteni, elsősorban eszközeinek korszerűsítésében, cseréjével, és csatlakozási pontjainak biztosításával, továbbá a városi és helyközi közlekedésben arányának jelentős növelésével.

Mi történik akkor, ha nem biztosítjuk az előírt hajóútméreteket?

- a környezetvédelmi előnyök jelentős mértékben csökkennek; sokkal több kamion marad az utakon, és egyre inkább nő a zsúfoltság és következményei, marad a kirívóan sok súlyos (leggyakrabban kamionok részvételével történő) baleset a mai szinten, sőt szaporodik,
- mivel a hajózás is törekszik saját mutatóinak további javítására (pl. „zöld” hajó irányába fejlesztés), a fejlesztések elmaradhatnak, mert a hajózások jövedelmezősége (azaz a finanszírozási képessége) jelentősen elmarad a lehetőségektől, hiszen a teljesítőképesség és gazdaságosság a hajók merülési lehetőségeivel köbösen arányos (ez különösen igaz a közepes és teljes merülések közti sávra, mivel itt azonos önsúly mellett jelentősen emelkedik a továbbítható mennyiség, azaz a jövedelmezőség).

4. A hajózás második alappillére a feladat ellátására alkalmas hajó. A gépi erejű hajózás közel kétszáz éves magyarországi története azt példázza, hogy a hajózás esetenként „beteg” (háttérbe szorul, krízist él át), de mindig képes a megújulásra.

Korábban is volt példa arra, hogy az állam nem volt jó gazdája ennek a gazdasági ágnak, vagy más államok (különösen Ausztria) próbálták saját érdekeik szerint befolyásolni a magyar hajózás feltételeit (ez tetten érhető volt a közelmúltban is más szereplőkkel). Ennek egyik utolsó példája a rendszerváltást követő privatizáció, amely lényegében süllyesztőbe küldte a magyar hajózást.
A leszorított hajózáshoz szorosan kapcsolódó hajóépítés/gyártás, amely néhány évtizede országunk büszkesége volt (még az 1990-es években is épült folyam-tengeri hajó Angyalföldön) lényegében hasonló sorsra jutott, szándékos lepusztítás lett a sorsa. Mára az országban nem marad szinte egyetlen olyan hely, ahol egy áruszállító, vagy egy szokványos méretű személyhajó nagyobb javítását (pl. partra húzását), vagy építését el tudnák végezni. Ez azt is jelenti, hogy egy esetleges nagyobb hajósérülés esetén külföldre kell vinni a sérült hajót, kereskedelmi hajót építtetni pedig csak külföldön lehet. Ennek következtében hajóinkat külföldön javíttatjuk, vásároljuk (más lehetőség nincs, idegen érdekeket támogatunk).
A magyar és a magyar hajógyárakban más országoknak épített hajópark, amely a 70-es években a Duna legkorszerűbbjei közé tartozott, egyre inkább korszerűtlenné vált, valamint a már elemzett okokból származó alacsony jövedelmezőség miatt a szükséges karbantartási tevékenység is elmaradt a szükséges mértéktől.
A magyar hajózási műszaki előírások a Dunán elsőként ültették át a Rajnán alkalmazott szabályokat, amelyek később az Unió műszaki előírásainak is alapja lettek (azaz Magyarország e kérdésben előrébb járt, és részben ma is előrébb jár, mint az Unió). A hajópark azonban egyre inkább elöregedett, mivel sem a magyar szabályozás, sem az uniós támogatási rendszer (lásd korábban) nem preferálta a magyar (és a vele együtt az Unióba belépő államok lobogója alatti) hajópark műszaki megújítását (főmotorok cseréje – itt 40-400e Euro nagyságrendről van szó motoronként, propulzió cseréje, hajótestek felújítása – ami 40-200e Euro, új hajók kedvezményes hitelezéssel történő beszerzése – ami 0,5-10m Euro nagyságrendű, és számos kisebb, de összefüggéseiben már jelentős összegeket felemésztő részelemek cseréje).

Az új hajók beszerzésének segítése különösen indokolt ott, ahol a magyar és az uniós előírások is határidő szabásával olyan korrekciókat fogalmaznak meg, amelyek számos hajónál nem valósíthatók meg teljes csere nélkül (pl. az egy főgépes hajót konstrukciós okokból legtöbbször nem lehet az előírt két főgépesre átépíteni).
Az Európai Unió és a Rajna térség országai a Magyarország és a vele együtt csatlakozók belépése előtt egy jól működő hajópark-felújítási programot alakítottak ki, amely lehetőséget biztosított a korábbi tagoknak arra, hogy a már folyamatban levő műszaki előírás korszerűsítés előírásainak megfelelő hajókra cseréljék az akkori tagok cégeinek hajóit, majd belépésünk előtt ezt a programot lezárják. Ezzel a magyar és a többi új belépő előtt bezárták a flotta korszerűsítésének kedvezményes lehetőségét, és eladták ezen országok vállalkozóinak az új előírásoknak a jövőben nem megfelelő hajóikat (azaz kétszeres nyereséget tettek zsebre) a közösség forrásaiból.
Ha a magyar kormány és a vele azonos módon kezelt államok nem tesznek valamit e – korrekt piaci magatartásnak nem minősíthető – intézkedés ellen, akkor ezen országok hajózási vállalkozásai hosszú távon kiszorulnak e versenyből, vagy háttérbe szorulnak abban (hajóikra egyre erősödő mértékben negatív „ítéletet”

mondanak ki a partner államok hatóságai, kiszorítva ezzel azokat a piacról). Ezzel eljuthatunk oda, hogy a magyar áruk versenyképessége a vele versenyben álló régi uniós országok befolyása alatt álló hajózási (és egyéb közlekedési szolgáltatást nyújtó) vállalkozások árpolitikájától és érdekeitől válik függővé.

A fenti motivációk indokolják elsősorban azt a lépéskényszert, ami a hajózási vállalkozások korszerűsítési, felújítási, új hajó beszerzési tevékenységének állami segítését eredményezné. A flotta felújítás elsődleges záloga a - hajózási üzem sajátosságából eredő, a magyar bankszektor által eddig kezelhetetlen – átlagnál hosszabb megtérülésű hitel alkalmazása, továbbá a hajókra, amelyek mint ingatlanok biztosítékként történő alkalmazásával állami garancia adása.
Bár a hajók várható és átlagos életkora (üzemmódtól függően 50-100 év) többszöröse a vasúti, de különösen a közúti járművekének, mégis azt lehet mondani, hogy a magyar kereskedelmi hajópark elöregedett. A számára kitűzött feladatnak akkor tud megfelelni, ha a műszaki megújítást minden eszközzel segíti az állam, elsősorban szabályozási eszközökkel, másodsorban kedvezményes hitelezéssel (beszerzések), továbbá azoknak a korszerű navigációs rendszereknek (RIS – Harmonizált Folyami Információs Szolgáltatások teljes struktúrája) a működtetésével, amelyek a folyamatos szolgáltatás biztosításához segítik a hajózást (az egész évben nyújtott folyamatos szolgáltatás az Unió egyik fő követelménye a tagállamok felé).
Ma már újra vannak olyan áruk, amelyeknél fontos a berakó kikötőből a célkikötőbe történő eljuttatásának kellően biztonságos és átrakodási, várakozások nélküli fuvarozása. Ezek nem a nagytömegű, ömlesztve szállított rakományok, hanem a szűk szállítási határidőre, pontosan, a rakomány lehető legkevesebb mozgatásával, így költségtakarékosan végrehajtott áruszállítások, ahol már nem a hajók minél nagyobb tömeggel való kihasználása a cél (pl. gépkocsik, Ro-Ro rakományok, speciális konténerszállítások, könnyű- és nehézgépipari termékek fuvarozása). A Duna-tengerhajózás lehetőséget biztosít a víziút paramétereinek megfelelő, univerzális hajók által a közeli tengerpart-menti célállomások közötti, átrakás nélküli szállításra. A korszerű folyam-tengeri hajókkal jelentős, a szállítmányokra rakodó, járulékos fuvarköltség takarítható meg, ezáltal, az olcsóbbá tett vízi szállítás a hazai gazdasági fejlődést mozdíthatja elő.

5. A hajózás önmagában kiemelkedően jó környezetvédelmi jellemzőkkel rendelkezik, azonban ez csak akkor lehet teljes körűen tartható, ha azokat a járulékos eszközöket is megvalósítja az állam/önkormányzat, amelyek a <u>hajókon keletkező szennyeződések</u> szervezett és ellenőrzött eltávolítását szolgálják (szemét, veszélyes hulladék, üzemi hulladék és kommunális szennyvíz, kenőanyag maradékok, stb). A belvízi hajózásnál a fenntartható, környezetvédelmi szempontból megfelelő és transznacionálisan koordinált nemzeti hajózási hulladékkezelési koncepció kidolgozását, próba üzem alkalmazását, és a finanszírozáshoz pénzügyi modell kialakítását (a „szennyező fizet” alapelvet figyelembe véve) tartjuk szükségesnek (ezt az Unió is támogatja – pl. WANDA program).
   - A magyar, a magyar-szlovák és a magyar/horvát/szerb határtérségbe eső Duna-szakaszon elhelyezkedő száznál több hajóállomás környezetvédelmi hatásait javítandónak ítéljük, elsősorban a hajók éjszakai zajkeltésének kiváltása a biztonságos villamos-energiaellátással, helyenként a csatorna-hálózathoz való csatlakozás hiánya, a szemét, olajos fenék-víz, fáradt olaj,

fekália szak- és jogszerű elszállításának esetlegessége okoz nehézségeket (esetenként környezeti károkat).

- A hajóállomások nagyteljesítményű villamos energia ellátásának, a települési szennyvízhálózatra csatlakozásának, az azokon és a rajtuk kikötő hajókon keletkező különféle hulladékok elszállításának és hasznosításának megvalósítása. Utóbbi szolgáltatásra legalkalmasabb változat az ellátó (3-10 kamionnyi anyag szállítására képes) hajó, amely ezeket regionálisan központosítva, menetrendszerűen képes ellátni és a legkedvezőbb formára alakítani ártalmatlanítóba, hasznosítóba vagy lerakóba szállítás előtt.
  A hajózás jelentős segítséget nyújthat a nagyobb vízparti települések (elsősorban Budapest) szemétszállításának kulturáltabb és lakosság/közlekedésbarát megoldásában (más vízterületeken ez már üzemszerűen működik).

6. A hajózás harmadik pillére a hajót működtető ember, azaz a hajószemélyzet. A hajószemélyzet valamennyi szintjén képzés és vizsga alapján kiadott képesítés birtokában végezhető munka. A hajózás oktatási rendszere a korábbi állami/önkormányzati/vállalati/vállalkozási elemek jelentős leépülését követően mára számos problémával küzd, lényegében szétesett a hajós képzés, sorra szűntek meg az erre szakosodott intézmények. Ma két önkormányzati és egy alapítványi és egy vállalkozási rendszerű iskola igyekszik teljesíteni a képzési igényt, ami azért maradt magasabb szinten a hazai hajózás állapotához viszonyítva, mert az Unióban jelentős piaca van a magyar hajósoknak, azaz érdemes ezen a pályán dolgozni. A mai helyzet hasonlatos a monarchia korára, amikor az osztrák és később a bajor állami hajózás szakember gárdájának törzsét is a magyar hajósok képezték. Ez a magyar hajózás (és a magyar állam) számára azt jelenti, hogy (ma még) rendelkezünk azzal a szakember gárdával, amely képes megvalósítani a jelentősen megnövekvő feladatokat és rendelkezik nemzetközi tapasztalatokkal.

   Az állam kivonult a hajós szakképzésből és szabályozással igyekszik – teljesen sikertelenül - fenntartani a képzés színvonalát, illetve a korábban kialakított magas szakmai szintet. A hajós szakmai utánpótlás a gyakori átszervezés, koncepcióváltás, továbbá az életkörülmények jelentős változása eredményeként – annak ellenére, hogy a hajók vezetői kiemelkedően kedvező kereseti lehetőségekkel rendelkeznek, és óriási piacuk van (jelentős a keresleti többlet) – egyre csökken, amiben jelentős szerepet játszik az a – korábbiakban részletezett - állami magatartás, amely a hajózást perifériára juttatta. Ezt azok a fiatalok is érzékelik, akik potenciális utánpótlásunkat jelenthetnék.
   A hajós alapképzés szintjén örömmel üdvözöltük a kormány szándékát arra vonatkozóan, hogy jelentősen növelni kívánja a képzés gyakorlatiasságát (duális képzés) – ezt Szövetségünk már korábban kezdeményezte, egyenlőre mind az állami, mint a szövetségi kezdeményezés eredménytelen, sőt éppen az ellenkező irányban mozdult el a NFM döntése alapján. Úgy látjuk, hogy ma a magyar hajós képzés technikai értelemben nem versenyképes a jelentős támogatással működő nyugat-európai képzésekkel, továbbá a magas állami szerepvállalással működő román hajós/tengerész képzésekkel. Úgy véljük, hogy elsősorban – de nem kizárólag - a hazai és a környező országok magyarsága számára a jelenleg működő hajós képző szervek (állami, alapítványi, egyetemi) együttműködésével és megfelelő pályázati lehetőségek biztosításával létrehozható Budapesten, vagy

közvetlen közelében (a Duna mentén) egy korszerű eszközökkel rendelkező hajós képző központ, ami biztosíthatja a hajózás szakember utánpótlását. Ehhez azonban szakítani kell a jelenlegi sehova nem vezető gondolkodással a szabályozási oldalon.
A hajózási szakképzés tansegédlettel és modern oktatási segédeszközökkel jelenleg nagyon gyengén ellátott. A hajózási hatóság nem rendelkezik megfelelő humán erőforrással a szakterületen szükséges és jelentkező oktatási segédanyag igény kielégítésére, de jogszabályi előírás sem kötelezi erre. Az állam ez idáig nem támogatta a szakirodalom készítését kiadását, valamint megfelelő korszerű oktatási segédeszközök beszerzését, pedig a képzendő személyek kis számával indokolhatóan ezek biztosítása gazdasági alapon csak veszteséges lehet.
Ennek ellenére az élni akaró szakma kényszerűségből alapítványi formában megoldotta ezt a kérdést, azonban ehhez nem kapott semmilyen támogatást, azaz – más szakmákkal ellentétben – kényszerűen maga oldja meg, és még fizet is a hatósági jóváhagyásért (kiemelhető a Zoltán Gőzös Közhasznú Alapítvány ezirányú színvonalas tevékenysége a profi hajósok tekintetében).
A képzőszervek számára pályázati lehetőséget lenne célszerű biztosítani a megfelelő tankönyvek és egyéb eszközök (pl: szimulátor) beszerzésére. Az iskolarendszerben képző és alapítványi intézmények (közép és felsőfokú) és a hatóságok összefogása megfelelő alap lehetne egy sikeres uniós pályázathoz a drága eszközök beszerzésére, amelyeket képzésre és vizsgára is lehetne használni. A megfelelő eszközökkel és szakemberekkel létrehozott magas színvonalú képzési- és vizsgarendszer elősegítheti a fentiekben már jelzett térségi hajózási oktatási központtá válást Magyarországon.
A távoktatásos képzés elterjedése kedvezően hathat a hivatásos hajós szakemberek képzésére.
A profi hajós szakemberek számára kedvezőtlen, hogy a hatályos jogszabályi előírás a legnagyobb hajókategóriák esetében is jóváhagyott gyakorlati képzést és vizsgát követel meg, amely a nyugat-európai államok esetében nem előírás. Az oktatáshoz és vizsgához szükséges kötelék biztosítása nehézkes és rendkívül költséges, mely jelentős versenyhátrányt okoz a magyar hajósok számára.
A tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: STCW) 2012-ben hatályba lépő módosításaival is összefüggésben, a szigorodó előírásoknak egyre kevésbé tud megfelelni a tengerpart és tengeri flotta nélküli országunk. A tengerészek képesítéseinek nemzetközi elfogadása érdekében biztosítani kell tudni a megfelelő szintű elméleti és gyakorlati képzést. A gyakorlati képzés biztosítása megfelelő szimulátorok használata mellett a közeli tengeri kikötővel és flottával rendelkező államok (pl: Lengyelország, Szlovénia) képzőszerveivel kötött kétoldalú megállapodások alapján lehetséges.
A hajózási hatóság már évekkel ezelőtt tervbe vette, hogy a hajózási képesítő vizsgák lehetséges vizsgatárgyai esetében bevezetésre kerüljön a teszt rendszerű számítógépes elméleti vizsga. Tervei szerint a közúti gépjárművezetők vizsgáján már évek óta sikerrel alkalmazott Számítógépes Elméleti Vizsgaprogram (SZEV) képezné az informatikai alapját.

7. A hajózás működésének alapvető feltétele a <u>kikötők</u> rendszere, ill. azok működőképessége. Magyarországon a rendszerváltás utáni privatizációs folyamat, az önkormányzati rendszer újjáalakításának anomáliái a kikötők, kikötőhelyek tekintetében is zavaros, hosszú távú megoldásokat akadályozó helyzetet

teremtettek. Míg más országokban az állam és önkormányzat (az ipari parkokhoz hasonlóan) alap infrastruktúrával és annak fenntartásával teszi vonzóvá a vállalkozások számára a kikötők, kikötőhelyek megvalósítását, továbbá 25-99 évre adja bérbe/használatba ezeket a területeket, addig hazánkban gyakori (főleg a fővárosban) az egy évben történő gondolkodás. Ez oda vezetett, hogy a bérlők nem érdekeltek a kikötők/kikötőhelyek karbantartásában, a lehető legjobb állapotban tartásában, különösen nem a fejlesztésében, mert a további bérlés (helyért való verseny) egyetlen szempontja a minél magasabb bérleti díj. Az e versenyben alulmaradt vállalkozás egyetlen alternatívája a hajó eladása (jó esetben bérbe adása), mert kikötőhely nélkül egy személyhajó semmit sem ér, eredményesen nem üzemeltethető.

A közúti forgalom víziútra terelésére vonatkozó tervek már az 1980-es évektől megjelentek, az állam létre is hozott ilyen céllal speciális kikötőket (Baja, Győr-Gönyü), azonban az a szabályozás, amely érdekeltté tette volna a közúti fuvarozókat e forma igénybe vételében – más országokkal szemben - elmaradt, ezért ezek a kikötők „szellem kikötő”-vé alakultak, kapacitásukhoz képest szinte teljesen kihasználatlanok. Az ország – a hibás (torz) érdekeltségi viszonyok miatt – nem élt az egyszerű és olcsó vízi rakodók létesítésének lehetőségével, amelyek az Unió más országainak víziútjain százával találhatók meg, versenyképessé téve még a gyenge adottságú mezőgazdasági területek termékeit is, olcsóbbá téve régiók ellátását.
A kikötőkkel kapcsolatos felelős (hosszú távú stratégiai gondolkodást mutató) állami/önkormányzati magatartás kialakulása nélkül a hajózás nem képes betölteni azt az uniós közlekedéspolitikai célt, amely a közúti közlekedés részleges kiváltását célozza (környezetvédelmi és élhetőségi, biztonsági okokból), a versenyképesség növelését (a fuvarköltségek csökkentésével).

Az áruszállítás kikötői mindig is betöltöttek egy intermodális központ szerepet, hiszen enélkül működésképtelenek lettek volna. A ma igénye ennek a képességnek a magasabb szintre fejlesztése, azaz a kikötőnek a szárazföldi közlekedés minden formájához teljesítő-képes, korszerű eszközökkel kell tudni csatlakoztatni a hajókat. Ezt a funkciót akkor képes betölteni a hajózás, ha ezek a csatlakozási pontok a víz közelében kerülnek kialakításra (ahol erre lehetőség van), ami az eddigi állami koncepciók során nem érvényesült. A kikötői felépítmény inter/multimodális folyamatba való beépülésre szinte minden kikötőnél korszerűsítéseket jelent, hiszen alapjai jelenleg is üzemelnek, ugyanakkor ezek a beruházások jelentős befektetést igényelnek, amely csak akkor térül meg, ha a hajózás is megkapja azt a kezelést, amelyet az anyag más részeiben megfogalmaztunk, illetve olyan állami szabályozást, amely az ország energiaszükségletének csökkentése érdekében – a német szabályozáshoz hasonlóan – a hajózás igénybe vételét meghatározott relációkban kötelezővé, vagy erősen preferálttá teszi.

8. A magyar, a magyar-szlovák Duna-szakasz és a magyar/horvát-szerb határtérség sürgősségi ellátás (azaz hajózás-, élet- és környezetbiztonsági) szempontjából gyengén ellátott, tagolt szervezetű, nehezen szervezhető. Jelenleg a hatékony beavatkozásra képes tűzoltóság magyar vonatkozásban – a középső szakaszon - Budapest északi szélén, a vízirendőrség a déli szélén, a NAV vám szervei, a katasztrófavédelem és a hajózási hatóságok a víztől távol helyezkednek el. A

hajózási és a fenti szervezetek oktatási centrumai elszórtan a főváros területén, a nautikai információs központ a város észak-keleti szegletében helyezkedik el.
A Duna érintett szakaszának középső elemeként egy Budapest területén létrehozott vízre települt kikötő-központban látjuk célszerűnek elhelyezni a hajózással kapcsolatos operatív munkát végző hatóságokat, állami/önkormányzati szervezeteket, képzőhelyeket (vízirendőrség, tűzoltóság, vízi környezeti kárelhárítók, vám, hajózási hatóság, mentőhajó, hajóútkitűző hajók, sürgősségi helikopter leszálló, nautikai információs központ, oktató központ). A központi kikötő szárazföldről, levegőből, vízről jól megközelíthető helyen kerüljön telepítésre célszerűen ez a Duna Budapest - Dráva utca közelébe eső – lakott területtől távoli – jelenleg alig hasznosított részén kerülhetne sor. E szervezetek eszközeinek és irányító apparátusának központosított elhelyezése a gyors és hatékony segítségnyújtást tenné lehetővé, valamennyi Dunán közlekedő biztonságát elősegítheti, azaz valamennyi parti állam érdeke. Ilyen központok hálózata lehetővé tenné elérni a hajózás jelenleginél is kedvezőbb környezeti jellemzőit. A víziközlekedéssel kapcsolatos állami/önkormányzati feladatokat alacsonyabb költség mellett hatékonyabban lehet megoldani ilyen módon. Hasonló központ létrehozása Szlovákiával közösen Gönyü-Kolozsnéma (Klizka Nema) térségében, és magyar/szerb/horvát együttműködéssel Baja térségében lenne célszerű. Ehhez kapcsolódhatna majd a későbbiekben egy horvát/szerb központ még a közös szakaszon, illetve ellenkező irányban egy osztrák/szlovák Dévény (Devin)/Hainburg környékén.

9. A lehető legszélesebb körben szükséges biztosítani az evezős és egyéb <u>egészséges vízi sporttevékenységek</u> működési lehetőségeit, elsősorban a partra jutás biztonságos megoldását és a túrázás e formájához szükséges egyéb elemek biztosítását. Az evezős társadalom elsősorban a következő főbb igények teljesítését, támogatását, megoldását javasolja/kéri:
   - az evezős turizmus kiszolgálására (támogatására) logisztikai központokat (DEPO) kell létrehozni, amelyek képesek azokat a szolgáltatásokat nyújtani, amelyek a biztonságos és élményt nyújtó túrázáshoz elengedhetetlen (akár egyéni akár csoportos túrák résztvevő vízijárművek számára biztonságos kikötő- és tárolási hely, a kiemelésre/vízre tételére alkalmas infrastruktúra,
   - az evezősök partra és a települések területére jutásának biztosítása a (rak)partokon át (ez ma a legszűkebb keresztmetszet),
   - szárazföldi tároló-helyek (csónakház) építése, a belső területeken ugyanennek vízi megfelelőjét célszerű megvalósítani,
   - védett vizek programja, azaz olyan vízterületek kijelölése, amelyeken az evezős vízijárművek más vízijárművektől elkülönítve (térben és/vagy időben), esetenként kizárólagosan közlekedhetnek,
   - más területeken elegendő a menetben levő hajók számára távolságtartási kötelezettség előírása a part közelében evezők útvonalától (a kikötésektől eltekintve), vagy
   - a sebesség korlátozása (illetve annak fenntartása) egyes jellemzően evezős túrizmusra szolgáló vízterületeken pl. Szentendrei- vagy Ráckevei-Dunaág,
   - fontosnak látjuk a szennyvizek bevezetésének megakadályozását.

<u>Összefoglalva e fejezet mondanivalóját</u>: A hajózás akkor képes a fő közlekedéspolitikai célok megvalósítására, ha alapvető feltételei, azaz pálya, eszköz, ember, szabályozás ezt megalapozzák. Még „zöldebbé” tételéhez lehetőséget kell

nyitni a most is hatályos uniós előírásoknak való megfelelés érdekében olyan pályázatok kiírásával (az Unió és a Kormány részéről is), amely meggyorsítja a kedvezőbb környezetvédelmi jellemzőkkel rendelkező berendezésekre váltást (ez jelenleg azért olyan hosszú teljesítési határidőkkel került az uniós jogba is, mert az Unió is elismeri azt, hogy ezek önálló finanszírozása rövid-közép távon nem lehetséges) – ez elsősorban a főgépek, és a csatlakozó propulziós elemek cseréjére, a legkorszerűbb biztonsági berendezésekre (pl. elektronikus navigációt támogató rendszer) vonatkozik. Szükséges a már nem újítható hajók pótlása, illetve a jelen kor megváltozott követelményeinek megfelelő hajók beszerzése hosszúlejáratú, állam által garantált, alacsony kamatozású hitelezéssel, amelyet az Unió más államaiban a hajózásban elterjedten alkalmaznak. A hajózás csak jól képzett szakemberek irányítása alatt képes megnövekedő feladatainak eleget tenni, ezért a hajós képzés erősítése, gyakorlatiasabbá tétele (nem csak szavakban), azonnal hasznosítható tudással végző fiatalok kibocsátása alapvető érdek.

Hajóvezető gyakorlati vizsgán

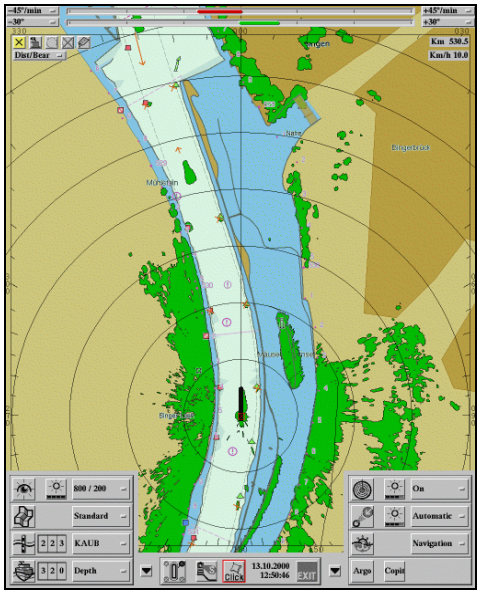
Az áruszállító hajózás

A géperejű áruszállító hajózás a kezdetektől (1820-as évek) nemzetközi versenyben működött, azaz ebben a szegmensben az 1950-1980. közti időszak kivételével minden szereplőnek (hajózási vállalkozás) versenyeznie kellett a legtöbb európai államban jelentős támogatást élvező közúti és vasúti, továbbá a Nyugat-Európában erősen támogatott hajós versenytársakkal.
A belvízi áruszállító (teher) hajózás az utóbbi húsz évben szinte minden elemében átalakult, de versenyhelyzetét a többi közlekedési ággal szemben már az 1980-as évek elejétől mesterségesen gyengítették. Olyan ellenfelekkel kellett/kell felvennie a versenyt, amelyek több tíz (esetenként száz) milliárdokkal részesültek/részesülnek az állam támogatásából (a vasút a pályára, az üzemeltetésre, járműbeszerzésekre – a közút a pálya lehető legkedvezőbb kialakításával, autópályákkal, kedvezményes

hitelekkel), ezzel szemben a hajózás pályája romokban hever, üzemeltetésre soha sem kapott támogatást, hajóbeszerzésre pedig az utóbbi 35 évben egy alkalommal, egy hajóra. Ebben az egyenlőtlen versenyben a hazai hajózási vállalkozások sorra kerültek csőd közeli vagy csődhelyzetbe, amely jó alkalmat adott azok alacsony áron való eladására.

A rendszerváltást követően a lajstromozott magyar kereskedelmi hajóállomány jelentősen csökkent. Valamennyi tengeri hajó törlésre került a magyar hajólajstromból és a belvízi kereskedelmi hajóállomány is privatizálásra került. Az állam szinte teljes egészében kivonult a hajózás finanszírozásából, egyedül a komp- és révátkelésekkel valamint a víziút fenntartásával és kismértékű kikötőfejlesztésekkel kapcsolatban lehet fellelni anyagi támogatását. Egyedül a személyszállítás mutat pozitív képet.
Magyar lajstromban szereplő belvízi hajók az anyag végén elhelyezett táblázatokban megjelölt megoszlásban szerepelnek.

Mára néhány magyar lobogó alatt hajózó vállalkozás maradt a piacon, amelyek közül már több teljes egészében (a magyar érdekeket figyelmen kívül hagyó) külföldi tulajdonban van, mások pedig mikro-, vagy legfeljebb közepes méretű vállalkozásként működnek. A teherhajós vállalkozások hajóparkja elöregedett, gyakran az uniós használt hajó piacról származnak, vagy a koruk miatt tartoznak e megítélés alá. Ez a hajópark – a hajó sajátos tulajdonságai miatt (pl. egy hajót ma is több évtizedre, akár 100 év élettartamra terveznek) – néhány fontos elemének minőségi cseréjével még hosszú évekig alkalmas a környezetbarát közlekedési ág kihívásait teljesíteni. Ugyanakkor ezek a minőségi cserék (amelyeket más uniós államokban kedvezményes hitelkonstrukciókkal, támogatásokkal segítenek) a meghajtás (propulzió), fő- és segédmotorok, villamos rendszer, kormányrendszer, árubiztonsági eszközök, korszerű hajózásbiztonsági informatikai rendszerek (radar, RIS) vonatkozásában elkerülhetetlenül szükségesek.



A RIS rendszer térképi megjelenítése

Az áruszállítás a világban zajló globalizáció következtében minden területen jelentősen átalakult. A nagy nyersanyag-feldolgozók keletre vonulása következtében

a korábbi árustruktúra nagy tételei közül jelentősen csökkentek a nyersanyagok és az abból készült féltermékek, nőttek viszont a késztermékek. A teherhajózás árustruktúrája is jelentősen átalakult az ország és Európa gazdaságának átalakulását, az uniós tagsággal együtt járó viszonylatváltozásokat követve. Lényegesen csökkent a zúdított tömegáru aránya és nőtt a késztermékek, a különleges rakományok (veszélyes áru, nehéz vagy terjedelmes áru), a mezőgazdasági termékek aránya. Ez a folyamat feleslegessé tette a hajókapacitások egy részét, amelyet az Unió preferált kapacitáscsökkentéssel igyekezett egyensúlyt tartani a kereslet-kínálat között. Ez a folyamat alkalmat adott a flották korszerűsítésére az Unió régi tagjainál és jelentős versenyhátrányt okozott az újak esetében, ill. az Unión kívülieknél.
Ennek megfelelően a hajók fajtaösszetételében is jelentős átalakulás történt a vontató hajózás eltűnt, az igényesebb áruszállító önjáró hajózás szerepe megnőtt, a tolóhajózás közel szinten maradt. A magyar vizeken közlekedő idegen lobogójú hajók esetében hasonló folyamatok zajlottak az árustruktúra és a hajófajta összetétel vonatkozásában.

Az áruszállító hajózás különösen érzékeny arra, hogy az európai normák szerint kialakított méretű és kapacitású hajópark, amely igazodik a nemzetközi szerződésekben meghatározott víziút méretekhez gazdaságosan működtethető legyen, mivel ez a versenyképesség alapvető feltétele. A magyar víziutak, köztük a Duna is éppen ennek a feltételnek nem felel meg mai állapotában, hiszen a hajóval történő fuvarozás gazdaságosságát az átlagos és a legnagyobb merülések közti kapacitáskihasználás alapozza meg, így ha a gázlók mélységét nem lehet az Európában kialakított hajóméretekhez igazítani, akkor a hajózás nem képes teljesíteni a tőle elvárt élettér (környezet- és természetvédelem) és versenyképesség javítását eredményező teljesítményfokozást, maradnak a közút által okozott környezeti károk, balesetek tömege, áruink versenyképességének egyre csökkenő szintje. Mint ahogy az előző fejezet 3. pontjában ismertettük, a jelzett mélységhiány megszűntetése két alapvető módon lehetséges, és nem hogy nem jár környezetrombolással, ellenkezőleg, **számos kedvező változást hozhat a természet és környezet világában (is)**.

A magyar lobogójú hajózás szabályozási és támogatási (elsősorban pályázati) rendszerét az Unió által kitűzött fő gazdaságpolitikai (versenyképességi) és közlekedéspolitikai (hajózás arányának lényeges növelése a közút ellenében) célok elérhetősége érdekében rövid időn belül meg kell oldani úgy az Unióban, mint a hazai viszonyok között.
A magyar áruszállító hajózásra jelentős hatást gyakorolt az 1992-ben átadott Duna-Majna-csatorna, amely már átadásakor, de különösen az Unióba való belépésünktől legfontosabb gazdasági partnereinkkel biztosít olcsó víziúti kapcsolatot. Új tengeri kijáratot érhetünk el, amely a világ három meghatározó (és másik tizenöt kisebb) tengeri kikötőjén át a lehető leggazdaságosabb szállítási lehetőséget teszi lehetővé uniós és tengeren túli partnereinkkel folytatott kereskedelmünkben.

A Duna-Majna-csatorna „arcai”

A magyar lobogó alatt közlekedő és a magyar tulajdonú, de idegen lobogó alatt közlekedő hajók üzemeltetői kezdettől kihasználták ezt a lehetőséget és azonnal reagáltak akkor is, amikor Románia megnyitotta a Duna-Fekete-tenger csatornát. Ma a magyar hajók egyik fő célállomása az e víziút torkolatában elhelyezkedő Constanta.

Duna-Fekete tenger-csatorna Cernavoda közelében

A víziút fejlesztése kérdésben elsődlegesnek azt kell tekinteni, hogy **a magyar áruk versenyképessége a fuvarköltségek csökkentésével növelhető legyen**, azaz ebből a szempontból az másodlagos kérdés, hogy milyen lobogójú hajóval szállítják azt (nekünk hajózásban tevékenykedőknek persze fontos, hogy az magyar legyen, ehhez szükséges a versenyképesség erősítése a legalább megközelítőleg másokéval azonos gazdasági környezet – hitelezés, pályázatok, szabályozás, ésszerű privilegizálás a közlekedéspolitikában). A fentiek miatt téves az a többször feltett – általában zöldek által kedvelt – kérdés, hogy miért javítsuk a hajóutat, ha egyszer azon többségükben idegenek élvezik majd előnyeit. A fő cél a magyar (majd az uniós) áruk versenyképességének növelése azzal, hogy a fuvardíjakat csökkentjük a hajózás alkalmazásával, azaz nem idegeneknek fejlesztünk, hanem eladhatóvá teszünk olyan – elsősorban mezőgazdasági – termékeinket, amelyek nem viselik el a magas fuvardíjakat, azaz kiszorulnak a piacról (még a tengeren túlról

az óceánon át szállítva is olcsóbbak a mezőgazdasági termékek, ha azokkal közúti vagy vasúti szállítás fuvardíjaival terhelt magyar áru versenyez, és azok is maradnak, ha nem lépünk). A magyar gabona már múlt században is azzal volt versenyképes, hogy jó minősége mellett hajóval (azaz olcsón) juttatták el az osztrák, német piacra, de az 1970-2000-es években Oroszország és Ukrajna felé is ez volt a döntő előny). Németországban még a gabona helyi terítését is hajóval oldják meg.
Egy másik kiemelkedően hasznos elem a veszélyes áruk szállítása, amely a belvízi hajózás segítségével jelentősen mentesítheti a közutakat és a lakosságot az ebből származó gyakori veszélyhelyzetektől (katasztrófáktól). A hajók sajátos építési szabályai lényegesen biztonságosabb körülményeket biztosítanak az ilyen rakományoknak, amelyet még azoknak a baleseteknek a tanulságai is megerősítenek, amelyek a víziutakon történtek (ezek esetében is megelőzhetők voltak a jelentősebb környezetszennyezések annak ellenére, hogy több ezer tonnás rakományokkal rakva szenvedtek hajók balesetet – lásd a néhány rajnai balesetet a közelmúltban). Miért fontos ez? Azért, mert ennek a rakománytípusnak várhatóan a hazai víziutakon is hamarosan jelentősen megnő a mennyisége, Nyugat-Európában már ma is magas az aránya a teljes áruvertikumban.

Összefoglalva az e fejezetben érintett elemeket: az áruszállító hajózás eszközei korszerűsítésének elősegítése és a számára gazdaságosan használható víziút kialakítása, a folyamatos használhatóság biztosítása elsődlegesen magyar gazdasági érdek, áruink versenyképességének egyik lehetséges erősítési területe. A hajózás említett feltételeinek biztosítása semmilyen formában nem okoz hátrányt a természet- és környezetvédelemben, ellenkezőleg – komoly segítséget adhat ezeken a területeken. A világon mindenhol (tengeren és belvízen egyaránt) hajóval szállítják a gabonát és a hasonló jellemzőjű árukat, mert ez segíti eladni akár más földrészeken is (lásd pl. az amerikai gabona, vagy szója).

Magyar áruszállító hajó Budapestnél

Az személyhajózásban rejlő lehetőségek

A hazai személyhajózás négy jól elkülönülő területre koncentrálódik, amelyek

- a nemzetközi személyhajó forgalom, amelyben lényegében egy magyar cég és ma már több mint 200 idegen lobogó alatt közlekedő (ún. szálloda) hajó vesz részt,
- a főváros térségére koncentrálódó jelentős mértékű rendezvény és minimális mértékű menterendi hajózás, amelyben mintegy 15 kisebb-nagyobb cég vesz részt,
- a Balatonon üzemelő néhány cég jelentős mértékű rendezvény és menetrendi személyhajózási tevékenysége,
- az ország egyes kisebb vízterületein működő elszórt kis cégek személyhajózási tevékenysége.

A személyhajózás hazai kezelése az 1990-es évek óta tisztán a versenyszféra szabályai szerint történt és történik, azaz a korábbi helyzettel szemben a hajózás nem része a személyszállítás kapcsán kedvezményes állami elbánásban részesülő szárazföldi közlekedési vállalkozások közösségének. A hajózás mesterséges versenyhátrányba hozása fokozatosan oda vezetett, hogy a belföldi – ezen belül a helyi és helyközi – közforgalmú menetrendi hajózás – a Balaton kivételével - szinte teljes egészében megszűnt.
A személyszállításban minden olyan piaci versenysemlegességet biztosító elemet elvont a szabályozás a hajózástól, amely biztosíthatta volna a korábbi menetrendi hajózás életképességét a szárazföldi közlekedés mellett, azt kiegészítve. Míg a szárazföldi személyközlekedés több tízmilliárdos támogatásokkal, különféle kedvezményeket biztosító egyesülésekben lép a piacra, addig a személyhajózás teljesen saját erejére támaszkodva, minden támogatás nélkül áll a versenyben. Mindez úgy, hogy közben – különösen Budapest – fuldoklik a szárazföldi közlekedés következményeiben, százszámra halnak meg az emberek balesetekben és a környezet szennyezése időnként már környezeti vészhelyzethez vezet (a közelmúltban több is előfordult).

A személyhajók tulajdonosainak egy része, így pl. a BKV is két évtizedig bérbe adta maradék hajóit, amelyeket a bérlők már csak minimális mértékben alkalmaztak menetrendi hajóként, mivel az ma – néhány kivételesen előnyös közlekedési helyzetet (a Duna két partja közti átkelés vízen való lényegesen kedvezőbb megoldását) kivéve - nem versenyképes a hatalmas állami/önkormányzati támogatással behozhatatlan versenyelőnyt élvező szárazföldi közlekedési ágakkal szemben.
2012-ben a BKV kikötőkre és menetrendi hajózásra elnyert pályázata meghozhatta volna e hajózási ágazat reneszánszát, azonban sem a kialakított koncepció, sem a pályáztatás, sem a végrehajtás nem felelt meg a szakma (és a közvélemény) elvárásainak. Ennek számos oka sorolható fel, egyebek mellett – a korábban már említett – hibás relációk, alkalmatlan hajók, pontos piackutatás hiánya, a kikötők és hajók színvonala közti óriási szakadék, a hajón nyújtott szolgáltatások alacsony színvonala, amelyek az utasokban kedvezőtlen benyomásokat eredményeztek a nyár elmúltával különösen. Az egész koncepció felülvizsgálatra szorul és tényleges piaci felméréseken alapuló, profi szakemberek által irányított üzemként kell újraszervezni (ilyenek a MAHOSZ tagságában rendelkezésre állnak).

A rendezetlen tulajdoni viszonyok és egyéb szabályozási anomáliák miatt sem akadálymentes vállalkozási tevékenység. A rendezetlenség és vállalkozásellenesség, a kikötőhelyek önkormányzati kezelése, a vizet hibásan kezelő rendezési elképzelések kötik gúzsba a vállalkozásokat. Fontos lenne döntésre vinni a Főváros és a kerületek közti újra és újra fellángoló érdekellentéteket, amely a bizonytalan helyzet egy részéért felelős..

A jelenleg a személyhajózásban üzemelő hajók túlnyomó többsége 30-60 éves, azaz az építésük időszakának igényei, előírásai szerint épült, ezért csak korszerűsítve felelhet meg a ma elvárásainak, pl. a felgyorsult életnek, a gyors eljutás, a gyors kikötés és ki/beszállítás követelményének. E követelményeknek való megfelelés mindenképpen a meglevő hajópark korszerűsítését, valamint új – e céloknak megfelelő – hajók építését követeli meg. Ilyen lépéseket egy-egy magánvállalkozás saját hajói esetében már elkezdett, de áttörés még nem történt.

A hajók átépítése és építése célirányosan, a helyi és helyközi személyszállítási rendszerbe integrálva (azonos versenyfeltételekkel) valósíthatja meg azt a közösségi (uniós) célt, hogy a hajózás váltsa ki a közúti közlekedés egy részét a környezet fokozott kíméletének, a városi élettér élhetővé tétele érdekében. E folyamat megfelelő célokra kiírt pályázatokon át történő (Uniós és belső állami/önkormányzati) támogatás nélkül nem valósítható meg, mivel tőkeigényes és a megtérülés időigénye (hasonlóan a többi közlekedési ághoz) az átlagnál magasabb.
Elmaradása esetén a vízparti városok – kiemelten a főváros – közlekedése rövid időn belül elviselhetetlen teherré válik. Nem elegendő korlátozni a városba/ból irányuló közúti forgalmat, annak az emberek számára **vonzó kiváltás**áról is gondoskodni kell. Erre egyes viszonylatokban a hajózás kiválóan alkalmas.

Szövetségünk és a hajózási szakma a következő tapasztalatokat emeli ki – különösen a Fővárosra koncentrálva – a személyhajózás vonatkozásában:

- a Főváros vezetésében és szervezetében bekövetkezett jelentős változások, és az Európai Unió Duna Régió Stratégiájának (EDRS) kialakítása új helyzetet teremtett a Főváros – Dunát is érintő – gondolkodásában, tevékenységében,
- az elmúlt évtizedekben megvalósult technikai fejlődés nyomán olyan újszerű megoldások váltak elérhetővé, amelyek révén teljesen új alapokra helyezhető a vízi közlekedés - ennek ellenére az elmúlt 20 esztendő során a Főváros tömegközlekedéséből teljes mértékben eltűnt a korábban jelentős szerepet játszó vízi tömegközlekedés,
- az a kísérlet (2012-ben), amely ezt az anomáliát megszűntethette volna, szakmai problémák (hibák) miatt nem érte el azt a sikert, ami átütően bizonyíthatta volna életképességét – egyebek mellett a hajók nem tudták megközelíteni alacsony vízállásoknál a hajóállomások egy részét (!!!), ködös időben nem közlekedhettek, mivel nincs radarberendezés a hajókon (!!!), a legkisebb mértékű jégzajlásban vagy jeges öbölben nem közlekedhetnek (!!!), ami jelzi, hogy éppen azokat a hátrányokat örökítették át ezek az öreg hajók, ami miatt eddig kiszorultak a forgalomból, azaz **a rendszer egyenszilárdságát a fel nem újított hajók bontották meg** (ezért is alkalmatlan a 2012. évi tapasztalat valós következtetésekre – e súlyos hibákat ki kell küszöbölni a működőképesség érdekében);

- ugyanakkor azt láthatjuk, hogy a világ számos, Budapesthez hasonlóan vízpartra épült nagyvárosában nem hogy visszaesés, de jelentős előrelépések történtek a hajózás területén,
- ezzel párhuzamosan, a népességben a Főváros és az agglomeráció között lezajlott átrendeződés, az életszínvonal általános emelkedése, ezzel együtt életmódunk megváltozása is alapvetően megváltoztatta a közlekedési igényeket, amelyeket a szárazföldi közlekedési ágak nem minden esetben, vagy csak részben voltak képesek követni; egyebek mellett ennek tulajdoníthatóan
- olyan – korábban érinthetetlennek beállított – sztereotípiákon való túllépés esélye merült fel, amelyek eddig blokkolták a Duna és közvetlen környezetének ésszerű hasznosítását, bevonását a város életébe (pl. a hajózás nem képes tömegeket mozgatni – ez nyilvánvalóan téves nézet),
- a Duna-part továbbra is vegyes tulajdont képez a Főváros és a kerületek között megosztva, ami koordinálatlanságot, a tulajdonosi magatartás ellentmondásosságát, indokolatlan korlátozásokat eredményez,
- a Főváros és intézményei (BKK, BKV) évek óta piaci bizonytalanságot okoznak és láthatólag nem képesek egységes fellépésre, nem képesek kedvező feltételeket teremteni egy hatékony és utas-barát hajózás biztosítására.

Úgy látjuk, hogy

- lépéseket kell tenni arra, hogy a fővárosi Duna-szakasz elfoglalhassa méltó helyét a lakosság és az ide érkező látogatók életében,
- az Európai Duna Régiós Stratégia kialakítása során, majd a kialakult keretben a tervezést úgy kell motiválni, hogy kialakulhasson egy egészséges, fenntartható és biztonságos Duna-hasznosítás,
- a Fővárosnak ki kell alakítania a városi közlekedés és a város környezeti állapotának lényeges javítása érdekében szükséges – a hajós szakma által is elfogadható - koncepcióját, amelyben a hajózás – tekintettel a EU közlekedéspolitikai célkitűzéseire is – az eddiginél lényegesen nagyobb arányú és célirányos hasznosítása fontos szerepet kell kapjon/vállaljon,
- fontos eleme a hajózás fővárosi közlekedésben való fokozott részvételének az, hogy a Főváros szakítson az olyan fékező elemek alkalmazásával, amelyek mindeddig megakadályozták a Duna-part (biztonságos) megközelíthetőségének megvalósítását, a hajózás és a parti közösségi közlekedés – ritka kivételtől eltekintve – teljes elszigeteltségének felszámolását (reméljük a Kossuth-tér átalakítás ebben kovászként hathat),
- fontos, hogy a Duna egy mozgalmas, sokoldalú, színes, életvidám „utca” legyen és ne a falanszter, amit a ma még alkalmazott szabályok kényszerítenek/kényszerítenének rá,
- nem szabad a Dunát a szokványos módon a város szárazföldi területe folytatásának tekinteni, azaz azt a súlyos hibát elkövetni, hogy építészeti szabályokat erőltessenek egy élő és remélhetőleg élhető vízterületre, az azon közlekedő, tartózkodó hajókra, emberekre, ugyanakkor
- nem kívánatos az anarchia a folyón, azaz a fővárosi Duna-part tulajdonosoknak (önkormányzatok) közösen meg kell alkotnia a város érdekeit szem előtt tartó követelményrendszert és egymással harmonizáló célokat kell megfogalmazni, szakítva azzal a korábban rendszeresen tapasztalható elzárkózó magatartással, ami egy köztulajdont birtokló szervezetnél visszatetsző.

Európa ms rendezvényhajó

Javaslat a hajózás integrálására a Főváros közlekedésébe

A Magyar Hajózási Országos Szövetség a Duna fővárosi szakaszának jövőjére, annak a város életében várható/kívánatos szerepére, az ahhoz kapcsolódó tervekre vonatkozóan a következőket tartja fontosnak:

1. A Duna fővárosi szakasza amellett, hogy a város része, egyben élőhely, élő és változó vízhozamú (ezzel változó vízszintmagasságú) vízfolyás, szabadidős tevékenységek helyszíne, meghatározó városképi elem, nemzetközi víziút is. Bármilyen e területtel foglalkozó elképzelésnek, tervezésnek ezeket a funkciókat, ill. körülményeket figyelembe kell vennie.
2. A Duna, mint folyamatosan változó magasságú és ezzel más és más arcát mutató folyó nem része a szárazulatnak. Ebből következően nem kezelhető a Duna építési telekként, nem alkalmazhatók rá az általános építési szabályok. Súlyos hiba lenne olyan szabályozó rendszert erőltetni rá, amely jellegénél fogva idegen egy vízfelülettől.
3. Bármilyen elképzelés, szabályozási terv kapcsán figyelembe kell venni, hogy a Duna fővárosi szakasza (is) része egy nagyhajók közlekedésére alkalmas európai vízrendszernek (az arány 30:40.000), ezért céltalan és ésszerűtlen elvárni, hogy a másik 39.970 km-en történő közlekedés feltételeit alakítsák a 30 km-hez.
4. A hajózásnak részt kell kapnia/vállalnia a város közlekedési és környezetvédelmi gondjainak megoldásában képességeinek és a Duna sajátosságainak megfelelő mértékben és formában. Nem értünk egyet azokkal az észrevételekkel, amelyek szerint a hajózás egy minimális mértékű segítséget nyújthat e kérdésben. Egy kicsit olyan ez az érvelés mintha a Nagykörúton csak két villamos szerelvényt közlekedtetnénk, óránként és erre azt lehetne mondani, hogy ez nem oldja meg a tömegközlekedés igényét. A Duna közlekedési kapacitása ma 5-7%-ban kihasznált, abból is a tranzit árufuvarozás és a nem helyi menetrendi személyszállítás testesíti meg a többséget. Ha csak arra gondolunk, hogy ezt az arányt 50%-ra növeljük, ez akkor is óriási kapacitásnövekedést jelent (kb. egy kétszer 10 sávos autópálya kapacitása annak környezetterhelésének töredékével). A kapacitásnövelésnek a városi közlekedésbe forgatása pedig akkor valósítható meg, ha célirányos fejlesztéseket támogat a Kormány, a

Főváros és az Unió is, és a Főváros segítséget nyújt az utazók gondolkodásmódjának motiválásában.

5. Mit tekintünk célirányos fejlesztésnek? Mindenekelőtt a Főváros területén honos vállalkozások ma is rendelkeznek jelentős hajókapacitással, amelynek egyedei (hajók) ugyanakkor nem tömeg (azaz rövid távú és gyors utas-cserélődésre alkalmas) közlekedés kiszolgálására kerültek tervezésre építéskor, valamint berendezéseik, egyes elemeik elhasználódtak. Ugyanakkor ez a hajópark – jelentős arányban – alkalmas arra, hogy akár még évtizedekig szolgálja az utasokat akkor, ha felújításuk és átalakításuk erre a funkcióra megtörténik. Ilyen átalakítás szükséges a ki/beszállítás radikális felgyorsítása, ill. az egyes kommunális elemek mennyiségi és minőségi jellemzőiben. Szintén felújítást (minőségi cserét) igényelnek a meghajtás (propulzió) elemei, amelyek a jelenleginél is kedvezőbb környezetvédelmi jellemzők és a lehető legnagyobb sebesség elérését, továbbá a korlátozott láthatóságnál és jeges időszakban is működőképes szolgáltatást szolgálnák.
6. A hajózás kizárásra került a többi közösségi közlekedési ág kedvezményes elbírálásából. Ennek ellenére még a BKV által bérbe adott hajók üzemeltetői – valamennyien Szövetségünk tagjai - is, élve a rugalmas alkalmazkodás és a piacismeret adta előnyökkel képesek voltak fennmaradni (ezzel a BKV egyetlen nyereséges vállalkozása a hajózás volt – egy fillér ráfordítás nélkül jutott a bérleti díjakhoz hosszú évek óta, saját tevékenység folytatása nélkül). Több hajózási vállalkozás fennmaradását – kisebb-nagyobb arányban - a kikötői bevételek tették lehetővé.
7. Azt gondoljuk, hogy a Fővárosnak és az Uniónak is törekednie kell arra, hogy olyan korszerű hajóparkot hozzon létre a hagyományos hajók mellé, amely a nagy (azaz 10-12 km-nél nagyobb) távolságú közlekedést is képes tömeges méretekben kiszolgálni. A hajózást eredményesen csak akkor lehet integrálni az egyes nagy csomópontok (lásd Főváros) kiszolgálásába, ha az eljutási sebesség eléri azt a küszöböt, ami az autósokat ennek a szolgáltatásnak az igénybe vételére ösztönzi (a negatív ösztönzők, pl. parkolási, közlekedési korlátozások mellett). Ezt a Duna jelen terhelése mellett szinte akadálytalanul meg lehet oldani, de csak olyan speciális kialakítású hajókkal, amelyek a nagy sebességet (70-80 km/h) úgy tudják biztosítani, hogy a többi vízen tartózkodót nem veszélyeztetik. Ugyanakkor e hajók esetében egy távoli pont és egy központi elosztó kikötő közti közlekedtetésüket látjuk célszerűnek, amely lehet nagyvárosok közti (intercity, interregionális) és lehet térségi ráhordó központok közti forgalom, de mindenképpen 10-12 km-nél nagyobb távolságok esetén. Gyors hajókkal értelmetlen (szakmai ostobaság) egymáshoz közeli kikötők (3 km-en belül) közti forgalmat kiszolgálni (ez a szárazföldön a gyorsjáratokhoz hasonlítható, ahol a megállások számának csökkentésével lehet a végpontok, ill. nagyobb csomópontok közti gyors eljutást elérni). A hagyományos – legfeljebb 20-25 km/h sebességre képes vagy alkalmassá tehető – hajókat az ennél kisebb távolságok áthidalására látjuk alkalmasnak, mivel még ezzel a sebességgel is jelentősen gyorsabbak a városba jutás, illetve a város egyes – Dunán való átkeléssel elérhető - pontjai közti utazás során, mint a csúcsforgalomban araszolgató közúti megközelítés, nem beszélve arról, hogy nem terheli az autósokat a ma már horribilis parkolási díj, a várost és lakosságát pedig az autók környezetterhelése. Meggyőződésünk szerint a perem-településeken és perem-kerületekben (Szentendre, Dunakeszi, Érd, Tököl, Csepel-Dél, Budafok, Újpest-Megyer, Békásmegyer-Pünkösdfürdő) megállított Főváros központi területeire irányuló

közúti forgalom kiváltható a hagyományos hajókkal (legfeljebb 10-12 km távolság), ugyanakkor a távolabbiak, mint Esztergom, Nagymaros, Vác, Dunaújváros, Százhalombatta, valamint a nemzetközi (intercity) forgalom elláthatók a gyorsjáratú (70-80 km/h sebességű) hajókkal. A város peremén elhelyezett parkoló-hajók hálózatával megoldható a személygépkocsik (de akár motorkerékpárok, kerékpárok) vezetőinek/utasainak kulturált átszállása a hajókra és gyors eljutása a város belső területeire, ezzel lényegesen csökkentve a városra koncentrálódó környezetterhelést. A parkoló-hajók funkciója nem pusztán a parkolás lehetősége, hanem az ott tárolt járművek és vezetőik/utasaik kulturált kiszolgálása, azaz az életminőség romlásának megakadályozása az autósok körében (is) – parkolás, őrzés, akár szerviz, szolgáltató helyek.

Hagyományos személyhajó

Gyorsjáratú kéttestű személyhajó

8. A hajózás a Főváros észak-déli irányú forgalmába tud hatékonyan beépülni, ami azért is lényeges elem, mert az V. metró vonal megépítéséig (ha lesz ilyen) jelentős segítség lehet a város számára, hogy az itt tapasztalható közlekedési kereslet a lehetséges leginkább környezetbarát módon kerüljön kiszolgálásra. A hajózási megoldás a metró építési költségeihez képest töredék összegből megvalósítható és addig, amíg a metró üzembe nem áll (ez lehet, hogy akár egy/több évtized is, vagy teljesen elmarad) ez a megoldás összekötheti a két jelentősebb HÉV-vonalat is. A hajózás képes arra, hogy igény esetén akár 5 percenkénti indítással, menetrendet tartva közel 2.400-3.000 fő/óra férőhelyet mozgasson vonalanként.
9. A személyszállítás végzése és a gépjárműforgalom csökkentése mellett a hajózás jelentős szerepet tölthet be a főváros szemétszállítási problémáinak megoldásában is, egyebek mellett a gyűjtésben, a tömörítésben, részleges feldolgozás hajóra telepítésével, és a főváros forgalmát gyakran akadályozó, lármás és kellemetlen szagú szemétszállító lánc egy részének kiváltásával. Ilyen funkciókat a hajózás több uniós államban is betölt, kihasználva a hajók szárazföldi járművekhez képest nagyságrenddel nagyobb teherbíró képességét és az óriási terekben elhelyezhető, környezetkímélő feldolgozó berendezések lakosságot nem zavaró megoldásait.
10. Partnereink felvetették és Szövetségünk támogatja azt a gondolatot, hogy a főváros belső negyedeinek árufeltöltési láncába kerüljön be a hajózás úgy, hogy a városon kívülről érkező áruk logisztikai lépcsői közé a város határai közelében álló raktár(hajó), a kis teljesítményű és tömegű elektromos gépjárműveket az ellátási útvonalhoz legközelebbi pontokra behordó – és visszaszállító hajó és az

ezeket kiszolgáló kikötési pontok formájában. A megoldás szintén több uniós államban működő logisztikai megoldás, különösen a zsúfolt belváros gondjain segíthetne. Javasoljuk, hogy a főváros és az érintett kerületek támogassák az elgondolást és tegyék lehetővé (elsősorban a parti kapcsolatok biztosításával) ezt a megoldást. Ez az elgondolás a hajózás közösségi személyközlekedésbe történő beépítésével jól harmonizál, célszerűen közös bázisok alakíthatók ki a városhatárokon.

11. A hajózás akkor tölthet be jelentősebb szerepet a városi és települési ráhordó közlekedésben, ha a Főváros gondoskodik a következő főbb feltételekről:
    - a dunai alsó rakpartok radikális átalakítása úgy, hogy az a víz és a szárazföld közötti közlekedésben ne akadály, hanem segítség legyen,
    - az indokolatlan önkorlátozás felszámolása, amely évtizedek óta megakadályozza, hogy a gyalogos közlekedés a kikötőhelyekről biztonságosan megoldja az alsó rakparton át akár felüljárókkal, akár egyéb módon (miért ne lehetne tájba illő és szép felüljárókat építeni, amelyek a magas vízhozamok lefolyását nem akadályozzák?),
    - nagy áteresztő képességű kikötőhelyek ki/vagy átalakítással való létrehozása azokon a helyeken, ahol a szárazföldi tömegközlekedés csomópontja közel van a Duna-parthoz, vagy fejlesztések kapcsán ott létre hozható (lásd: Budafok, Nemzeti Színház térsége, Boráros-tér, Fővám-tér, Gellért-tér, Vigadó-tér, Eötvös/Széchenyi-tér, Batthyányi-tér, Bem-tér, Jászai Mari-tér, Árpád-híd pesti és budai hídfő),
    - olyan tarifa-konstrukció kialakítása, amely a hajózást is azonos megítélésben részesíti, mint a többi közösségi közlekedést megvalósító ágazatot (közúti, vasúti közlekedés), amely lényegesen könnyebben finanszírozhatóvá teszi a tevékenységet, valamint jelenleg a hajózás elől elzárt közösségi források is bevonhatók a szolgáltatás színvonalának emelésére (nem csak a BKV esetében),
    - olyan hajózási vállalkozásokkal köt szolgáltatási szerződést, amelyek rendelkeznek elegendő hajóparkkal ahhoz, hogy – azok szükségszerű átalakítása, korszerűsítése után – kellő biztonsággal garantálni tudják az igények szerinti járatsűrűséget, eljutási sebességet és kulturált kiszolgálást, az időjárástól függetlenül; ebben a korszerűsítésben tagjaink számítanak a Főváros és a kormányzat, valamint az Unió támogatására is (pl. nem korlátozzák a pályázati lehetőségeket az állami/önkormányzati cégekre), és a hajót nem tekintik gördülő állománynak,
    - olyan (magyar) vállalkozásokkal oldja meg a biztonságos kiszolgálást, amelyek képesek egymás kisegítésére váratlan nagy utazási igény, vagy műszaki hiba esetén és hajlandók egymással ilyen együttműködésre; ilyen biztonságos szolgáltatásra legnagyobb tagszövetségünk - a fővárosi személyhajózás 90%-át képviselő Személyhajósok Szövetsége - tagvállalatai alkalmasak, mivel így együttesen alkalmasak szükség esetén egymás kisegítésére, kiegészítésére (fontosnak tartjuk, hogy a kikötők használatát az együttműködő vállalkozások a lehető legrugalmasabban a cél érdekében legyenek hajlandók működtetni) – referenciájuk a balesetmentes közlekedésről a legjobb.

12. Tudomásul kell venni, hogy a város egyes részei eltérő vonzerőt gyakorolnak az emberekre, turistákra és vállalkozásokra, azaz a városi Duna-szakasznak vannak kiemelt érdeklődésre számot tartó részei és vannak kevésbé vonzó területek is. Ugyanakkor a szárazulat fejlődése, átalakulása hatást gyakorol ezekre

vonzásokra, pl. a Nemzeti Színház, vagy egy nagyobb üzleti negyed partközeli létrejötte, vagy egy metró-állomás partközeli elhelyezése. Ezzel kapcsolatban szükségesnek látjuk, hogy egy dinamikus övezeti besorolással „Duna rendezési terv" kerüljön meghatározásra a Főváros területére. E rendezési tervnek azonban – a szárazulatra vonatkozó rendezési tervektől – eltérő funkciókat kell ellátnia.

13. A vízfelület övezeteinek meghatározásánál elsődlegesen figyelembe veendőnek tartjuk az ésszerű hagyományok megőrzését úgy, hogy azok működtetéséhez a lehető leghatékonyabb támogatás párosuljon (pl. a városnéző, szórakoztató funkciókhoz az egyszerű hozzáférés; a menetrendi hajózás kapcsolódásának biztosítása a szárazulat városi közlekedési hálózatához).
14. Megoldandónak tartjuk, hogy a Duna-part egységes tulajdonosi kezelést kapjon, azaz vagy kerüljön a Főváros tulajdonába a teljes Duna-part, vagy valamennyi jelenlegi tulajdonos alakítson egy egységes szabályozást alkalmazó szervezetet (nem új hatóságra gondolunk, hanem a tulajdonosok képviselőiből álló – akár ad hoc jelleggel működő – döntéshozó formára). Ez a szervezet bonyolíthatná le a tulajdonosi jogok gyakorlásához szükséges eljárásokat, amelynek munkájába célszerűnek látjuk a piaci szereplőket képviselő érdekképviseletek bevonását is.
15. Alapvető fontosságúnak látjuk a kikötőhelyekre vonatkozó eljárások lényeges egyszerűsítését és hosszú távú szerződések kötését, amely 25-99 év is lehet akár, mivel ez az időtáv biztosíthatja az azt üzemeltetők tényleges érdekeltségét a kikötőhely (és partszakasz) fejlesztésében, a lehető legjobb állapotban tartásában, valamint az azon nyújtható és a lakosság, valamint a város vendégeinek igényei szerinti szolgáltatásokra alkalmassá tételében.
16. Azt várjuk a Kormánytól és a Fővárostól, hogy úgy alakítsa ki szabályozási (rendezési) tervek feltételrendszerét, hogy azzal a vállalkozások adminisztratív és anyagi terhei radikálisan csökkenjenek.
17. Természetesnek véljük, hogy a Főváros, amely egy közvagyonnal gazdálkodik, biztosítsa a jogorvoslat lehetőségét a tulajdonosi döntésekkel szemben is.
18. Nem értünk egyet olyan szabályok megfogalmazásával, amelyek egyes – ma is gyakorolt, népszerű, vonzó – szolgáltatásokat azért korlátoznának a vízen, mert ez a szárazföldi szolgáltatóknak versenyt teremtene – mi úgy véljük, hogy egy normálisan működő piacgazdaság éppen erről szól.
19. Nem értünk egyet azzal a több helyütt megjelenő gondolattal, hogy ne legyenek normatív szabályok a városkép, a vízfelület használatának jellege, a területek tulajdonosi hozzájárulásainak kiadása vonatkozásában, mivel jogállamban ez nem lehet megoldás. Az államnak (és részeként az önkormányzatnak is) igenis normatív szabályokkal kell elérni a szereplők helyesnek vélt magatartását (beleértve az érintett témát is), azaz kiszámíthatónak kell lennie.

Összefoglalva e fejezet tartalmát: a személyhajózás akkor segíthet a közúti közlekedés okozta környezeti állapotok javításában, ha a kormányzat és az önkormányzat megszűnteti azokat a mesterséges akadályokat, beépített hátrányokat, amelyek versenyképességét akadályozzák. A jelenlegi hajópark minőségi megújítása és új hajók építése, valamint a valós igényekhez igazodó üzemelés (menetrend, útvonalak, járatok) szükséges a hatékony vízi tömegközlekedés újra kialakításához. Szükséges a Duna jól átgondolt hasznosítása, a kikötőhelyekkel való összehangolt, ésszerű gazdálkodás és a menetrendi hajóközlekedés elhelyezése a már – hajózás nélkül – kialakított közlekedési együttműködésbe. Meg kell szűntetni a személyhajós magánvállalkozások diszkriminációját a pályázatok kapcsán.

Személyhajóink a 2010. augusztus 20-dikai állami ünnepségen

A rév és kompközlekedés

A rév- és kompközlekedés a közforgalmú úthálózat egyes elemei közötti folyamatosságot biztosítja, hídpótló szerepénél fogva. E funkciónak különösen nagy jelentősége van hazánkban, ahol az országot átszelő folyók hosszához képest a hídsűrűség viszonylag alacsony. Az átkelések közútpótló szerepet töltenek be, településeket kötnek össze, munkalehetőséget, munkahelyeket segítenek megteremteni, javítják a szolgáltatást, biztosítják és segítik az egészségügyi ellátást. Mivel a közeli jövőben a hidak sűrűségében az ország területén jelentős változás nem várható, ezért **a révközlekedés jelentősége még hosszú távon megmarad**.

A rendszerváltást követően az 1991. évi XXXIII. törvény az egyes állami tulajdonban lévő vagyontárgyak önkormányzatok tulajdonába adását rendelte el, és így a 14 §. (1.) bekezdése alapján **önkormányzati tulajdonba kerültek az állam tulajdonában lévő komp- és révátkelőhelyek a hajózást kiszolgáló létesítményekkel együtt**. Az önkormányzat hatáskörébe rendelt üzemeltetés a révátkelések alapellátási kategóriájában ugyan meghatározza a működtetés kötelezettségét, de ehhez **anyagi forrást az állam nem biztosított**. Így az átalakulás az évek során az amúgy is igen leromlott gazdasági és műszaki állapotot tovább rontotta. Mivel az önkormányzatok többségének nem állt rendelkezésre a szükséges anyagi forrás, a révátkelések eszközeinek egy részét privatizálták, más részüket bérbe adták, és egy részét az önkormányzat saját alkalmazottaival üzemelteti. A működő átkelések mintegy 25,4%-a került vállalkozások tulajdonába, 4,8%-nál nem történt tulajdonos váltás (Magyar Közút, TSZ), és 69,8%-uk az önkormányzatok tulajdonát képezik, melynek 45,5%-át az önkormányzatok maguk üzemeltetik. A kisebb forgalmú átkelőhelyeknél a tulajdonos önkormányzat csak bérleti formában tudja megoldani az üzemeltetést, ahol nem egy esetben a folyamatos működtetés érdekében a bérlő részére üzemeltetési támogatást kell nyújtani.

Mindezek alapján megállapítható, hogy **az önkormányzatok többségi tulajdonában lévő révközlekedés területén a fejlesztések megvalósítása nem nélkülözheti az állami segítséget**.

A révközlekedési közszolgáltatás nagyon eszközigényes, s az alkalmazható díjszint nem teszi lehetővé ezen szolgáltatást nyújtóknak, hogy önerőből legyenek képesek eszközeiket fejleszteni. Ezt a tényt ismerte fel a közlekedési tárca szakvezetése, és

1994-től a révközlekedés műszaki fejlesztésére és a jó műszaki állapot biztosítására, elkülönített pénzalapból pályázni lehet.

A révközlekedés területén egy teljes körű felméréssel határoztuk meg, az elkövetkezendő évek legfontosabb feladatait, az indokolt fejlesztések költségeit, s a közszolgáltatási feladatok ellátása érdekében szükséges állami beavatkozásokat.
A felmérés során összesen 70 db átkelőhely közlekedési eszközeit, parti létesítményeit, csatlakozó útjait és forgalmi viszonyait vizsgáltuk meg. A felmérés eredményeként az átkeléseket az alábbiak szerint csoportosítottuk.

Vízi út	Tervezett átkelés	Működő átkelés	Tartósan szünetelő átkelés	Megszűn-tetett átkelés	Összes átkelés (db)
Duna	2	27	2	6	37
Tisza	1	20	2	1	24
Szamos		4			4
Bodrog		6			6
Sajó		2			2
Körösök		2			2
Tavi		2			2
Összesen	**3**	**63**	**4**	**7**	**77**

A dunai átkelések úszó létesítményeinek állapota.

A Dunán jelenleg 27 átkelés működik, ebből 13 helyen a teherforgalmat és személyforgalmat komp bonyolítja le, 14 hely motoros kishajó szállítja az utasokat, kerékpárral, egyes átkeléseken motorkerékpárral együtt.

A járművek életkora igen magas, bár a műszaki állapot romlását illetve bizonyos mértékű javítását segítette a kompok, révek felújítását, fenntartását biztosító pályázati rendszer. Ennek köszönhetően értük el, hogy a kompok, hajók műszaki állapota üzembiztonsági szempontból a követelményeknek megfelel. De ez a forrás nem segítette a járművek megújulását, új járművek beszerzését.
Erre a célra született a járműrekonstrukciós program. A program végrehajtását biztosította 2000-2004. között a Költségvetésben szereplő rév- és kompközlekedés fejlesztését szolgáló beruházási támogatás.
Az eltelt 5 év alatt a dunai és a tiszai átkelőhelyeknél két komp kapacitás bővítésére került sor. Elkészült 1 db. kompvontató és személyszállító kisgéphajó, 3 db. dunai, 1 db tiszai személyszállító kisgéphajó.

Az elvégzett járműrekonstrukciót is figyelembe véve a dunai rév- és kompközlekedés járműállománya az alábbiak szerint alakul:

Vízi jármű megne-vezése	Gyártási év						Összesen db
	1950-1960	1960-1970	1971-1980	1981-1990	1991 után	ismeret-len	
Kompok		2	9	7		1	19
Hajók	2	8	5	10	4	8	37
Összesen	2	10	14	17	4	9	56

Sajnálatos módon az állami költségvetésben 2005-től megszűnt a kompok, révek beruházását szolgáló állami támogatás.

Tehát egyértelmű, hogy a jármű rekonstrukciós programot folytatni kell, a szükséges állami források biztosításával, annak érdekében, hogy olyan közlekedési infrastruktúra kerüljön kialakításra, amely közlekedésbiztonsági, környezetvédelmi és a közszolgáltatási tevékenységet elvárt színvonalon el tudja látni.

A dunai rév- és kompátkelések javasolt fejlesztésének irányai

A ***személyátkeléseknél*** a kisforgalmú átkelőhelyeken – a dunai szigetvilágra történő eljutás esetén - ***motoros révcsónakot*** használnak Ezeket az elmúlt időszakban ugyan korszerűbb motorokkal látták el. Jövőben a hajók minőségi cseréjére is szükség lesz.

A nagyobb forgalmú (hivatás forgalmat) személyátkelőhelyeken a forgalmat ***személyszállító motoros kisgéphajó*** bonyolítja le. Ezek közül az elmúlt időszakban három átkelés korszerűsödött. Ilyen, vagy hasonló típusú hajók építésére és az állomány cseréjére a jövőben szükség lesz.

Személyforgalmat bonyolító révhajó Mohácson

A személy és áruszállítást is lebonyolító ***komp*** forgalom többsége a ***mellévett alakzatban*** közlekedik a Dunán. Ez azt jelenti, hogy egy személyszállító és kompvontató hajó mellé csatolnak egy 20- és 50 t. kapacitás közötti kompot és az egység együtt közlekedik.

Mellévett alakzatban közlekedő komp

Jelenleg Mohácson és Vácott közlekedik ***önjáró komp***, ezek korukat tekintve 25. évesek, de az elmúlt időszakban motorcserével egybekötött felújításokat hajtottak végre, így műszaki állapotuk megfelelő. Az önjáró kompok bonyolult műszaki megoldásúak, viszonylag magas üzemeltetési, fenntartási költséggel, képesített személyzettel működnek. Ezért csak igen nagy forgalmú helyen érdemes működtetni. További önjáró komp beállítása az Esztergom és Párkány között létesítendő átkelésen javasolható, mivel itt kifejezetten nehéz tehergépjárművek szállítását kívánják megoldani.

Önjáró dunai komp

A **tervezett fejlesztéseknél a dunai forgalomban** a 2-3 önjáró komp újjáépítése szükséges. 12 átkelés számára új komp építésére, ebből 4 átkelésnél kompvontató hajó vásárlására van szükség. A személy átkeléshez 10 új kisgéphajó vásárlását tartjuk szükségesnek.
A keresztirányú hajózás (komp és révátkelés) biztonságos lebonyolítása érdekében az EU előírásoknak megfelelően a **hajókat és önjáró kompokat korszerű navigációs berendezésekkel** kell ellátni.

A Tisza és mellékfolyói rév- és kompátkeléseinek javasolt fejlesztési irányai

A ***tiszai és bodrogi átkeléseknél*** a kötelező átalakításokat, illetve üzemmód változásokat a rendelet értelmében 2018. április 7-ig kell elvégezni, úgy, hogy ebben az időpontban már a hatósági engedélyek a rendelkezésre álljanak.

Alacsony vezetésű köteles komp a Tiszán

A kapott támogatások függvényében 2010. november 30-ig összességében 17 átkelésnél a köteles kompok vezető kötelének rádió távvezérelt kezelését valósítottuk meg. További hat átkelés korszerűsítésére van szükség.
Mindezek mellett az átlag 30-35 éves kompok cseréje is szükségessé válik a következő esztendőkben.
Meg kell említeni a ***parti létesítmények*** szükséges rekonstrukciós munkáit, ezeknél az infrastruktúráknál, a lejárók, járdák, és az átkelésekhez vezető utak, valamint a révházak csak kisebb mértékű felújításban részesültek, mivel a források szűkössége miatt a közlekedésbiztonságot elsődlegesen szolgáló fejlesztések kerültek előtérbe.
Ezért a jövőben szükséges, hogy olyan beruházásokat is megvalósítani, ami egyrészt a közszolgáltatási feladatok magasabb színvonalon történő ellátását biztosítja, (utas-kiszolgáló létesítmények), másrészt a vízi járművek modernizálásával (elsősorban a személyszállító kishajóknál) olyan lejárókat kell kiépíteni, amely a hajóhoz hasonlóan a mozgáskorlátozottak közlekedésére is alkalmas legyen, továbbá az átkelésekhez vezető utak és az egész átkelés környezete a közlekedési elvárásokon túlmenően a turisztikai igényeket is kielégítse.

Az árvizek által rendszeresen lerombolt lejárók és a hozzávezető utak karbantartása, felújítása és újjá építése visszatérően elengedhetetlenül szükséges.

<u>Összefoglalva a fejezet tartalmát</u>: A rév és kompközlekedés a közforgalmú úthálózat egyes elemei közötti folyamatosságot biztosítja. A hidak jelenlegi sűrűsége mellett jelentősége még hosszú távon megmarad.
A rendszerváltást követően az 1991. évi XXXIII. törvény alapján önkormányzati tulajdonba kerültek az állam tulajdonában lévő komp- és révátkelőhelyek a hajózást kiszolgáló létesítményekkel együtt, de működtetésükhöz az állam, anyagi forrást nem biztosított. Az átkelések kiemelten közcélt szolgálnak.

1994-től üzembiztonságot szolgáló felújításokra a Költségvetés pályázati úton szerény támogatást biztosított az önkormányzatok részére, és öt éven keresztül beruházási támogatást is nyújtott.
Az átkelések fontosságára való tekintettel megállapítható, hogy **az önkormányzatok többségi tulajdonában lévő révközlekedés területén a fejlesztések megvalósítása továbbra sem nélkülözheti az állami segítséget**.
A **Dunán működő 27 átkelés közül** 2-3 önjáró komp újjáépítése szükséges.12 átkelés számára új komp építésére, ebből 4 átkelésnél kompvontató hajó vásárlására van szükség. A személy átkeléshez 10 új kisgéphajó vásárlását tartjuk indokoltnak.
A keresztirányú hajózás (komp és révátkelés) biztonságos lebonyolítása érdekében az EU előírásoknak megfelelően a **hajókat és önjáró kompokat korszerű navigációs berendezésekkel** kell ellátni.
Tisza és mellékfolyóin működő átkeléseknél a 30-35 éves kompok cseréjére van szükség, és a köteles kompok vezető kötelének rádió távvezérelt kezelésének megvalósítását be kell fejezni.
A parti létesítményeket a közszolgáltatás színvonalának emelése céljából folyamatosan korszerűsíteni kell.

Magyarországon lajstromozott önjáró áruszállító hajók és uszályok hordképességük szerint (2010 év végén)

Megnevezés	Hordképesség								**Összesen**
	249 t-ig	250-399 t	400-649 t	650-999 t	1000-1499 t	1500-1999 t	2000-2999 t	3000 t és több	
Száraz árut szállító, önjáró hajók száma, db	7	12	18	25	10	3	3		**78**
hordképesség, t									
teljesítmény, kW									
Folyékony árut szállító, önjáró hajók száma, db	2								**2**
hordképesség, t									
teljesítmény, kW									
Folyami-tengeri önjáró hajók száma, db									**0**
hordképesség, t									
teljesítmény, kW									
Összes áruszállító, önjáró hajó száma, db	**9**	**12**	**18**	**25**	**10**	**3**	**3**		**80**
szállítási kapacitása, t									
teljesítmény, kW									
Száraz árut szállító vontatott uszályok száma, db	3	2	3	3	2				**13**
hordképesség, t									
Folyékony árut szállító, vontatott uszályok száma, db									
hordképesség, t									
Száraz árut szállító tolt-vontatott uszályok száma, db			4	3	3				**10**
hordképesség, t									
Folyékony árut szállító tolt-vontatott uszályok száma, db									**0**
hordképesség, t									
Száraz árut szállító tolt uszályok száma, db	12	36	37	57	59	75	1		**277**
hordképesség, t									
Folyékony árut szállító, toltuszályok száma, db		1		1	2				**4**
hordképesség, t									

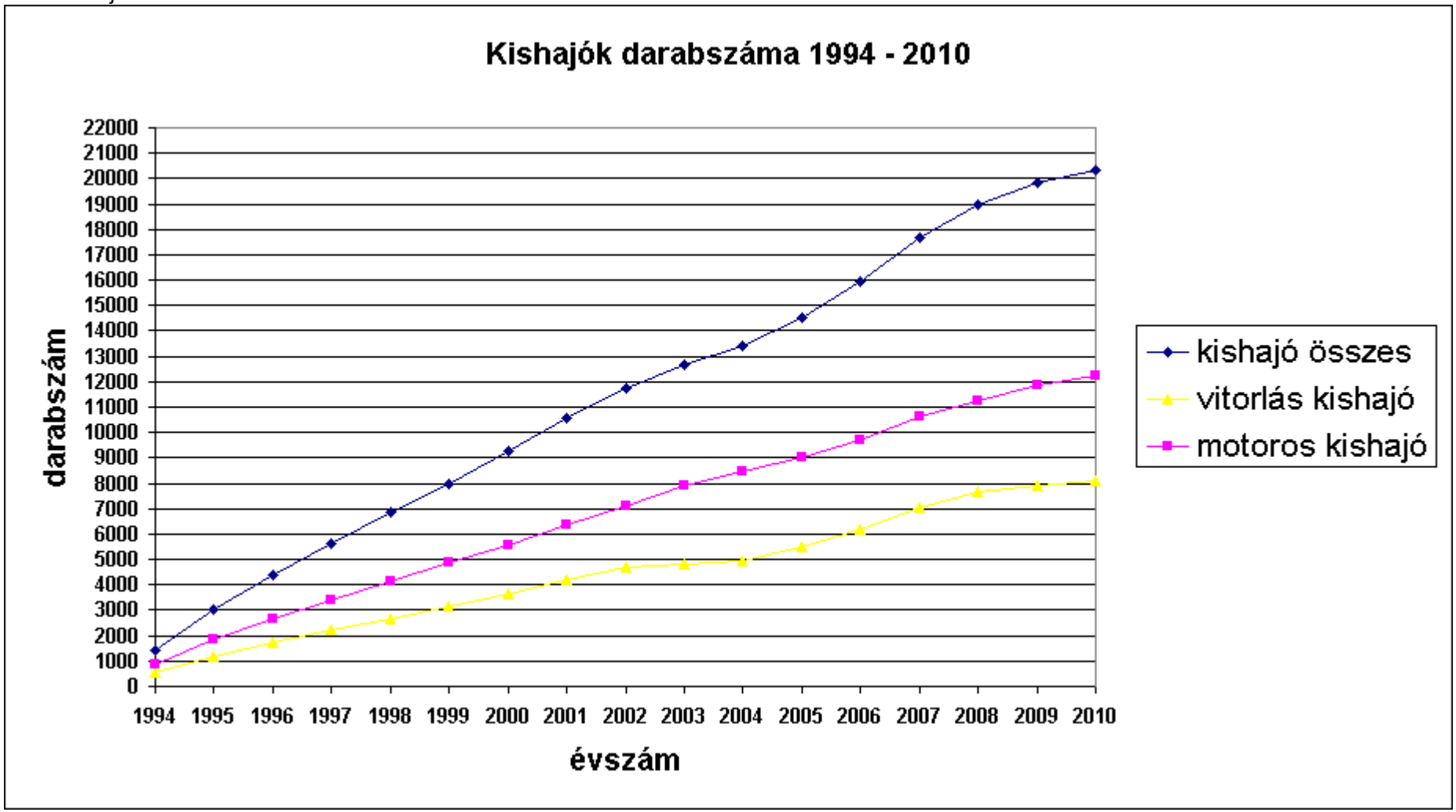
Összes tolt és vontatott uszály									
száma, db	**15**	**39**	**44**	**64**	**66**	**75**	**1**		**304**
hordképesség, t									

Magyarországon lajstromozott önjáró és toló- ill vontatóhajók a gyártási év szerint (2010 év végén)

Sor-szám	Megnevezés	Gyártási év								**Összesen**
		1940 és az előtt	1940-1949	1950-1959	1960-1969	1970-1979	1980-1989	1990-1999	2000 és az után	
1	Száraz árut szállító, önjáró hajók									
1.1	száma, db			6	26	21	24	1		**78**
1.2	hordképesség, t									
1.3	teljesítmény, kW									
2	Folyékony árut szállító, önjáró hajók									
2.1	száma, db					1	1			**2**
2.2	hordképesség, t									
2.3	teljesítmény, kW									
3	Folyami-tengeri önjáró hajók									
3.1	száma, db									**0**
3.2	hordképesség, t									
3.3	teljesítmény, kW									
4	**Összes áruszállító, önjáró hajó**									
4.1	**száma, db**			**6**	**26**	**22**	**25**	**1**		**80**
4.2	**hordképesség, t**									
4.3	**teljesítmény, kW**									
5	Vontatóhajók									
5.1	száma, db			8	35	9	1			53
5.2	teljesítmény, kW									
6	Vontató-tolóhajók									
6.1	száma, db				1					1
6.2	teljesítmény, kW									
7	Tolóhajók									
7.1	száma, db					1	21	3		25
7.2	teljesítmény, kW									
8	**Összes vontató- és tolóhajó**									
8.1	**száma, db**			**8**	**36**	**10**	**22**	**3**		**79**
8.2	**teljesítmény, kW**									

Magyarországon lajstromozott uszályok a gyártási év szerint (2010 év végén)

Sor-szám	Megnevezés	Gyártási év								**Összesen**
		1940 és az előtt	1940-1949	1950-1959	1960-1969	1970-1979	1980-1989	1990-1999	2000 és az után	
1	Száraz árut szállító vontatott uszályok									
1.1	száma, db			3	6	4				**13**
1.2	hordképesség, t									
2	Folyékony árut szállító, vontatott uszályok									
2.1	száma, db									**0**
2.2	hordképesség, t									
3	Száraz árut szállító tolt-vontatott uszályok									
3.1	száma, db				1	2	7			**10**
3.2	hordképesség, t									
4	Folyékony árut szállító tolt-vontatott uszályok									
4.1	száma, db									**0**
4.2	hordképesség, t									
5	Száraz árut szállító tolt uszályok (bárkák)									
5.1	száma, db			68	58	76	74	1		**277**
5.2	hordképesség, t									
6	Folyékony árut szállító, tolt uszályok (bárkák)									
6.1	száma, db				2	2				**4**
6.2	hordképesség, t									
7	**Összes tolt bárka és vontatott uszály**									
7.1	**száma, db**			**71**	**67**	**84**	**84**	**1**		**304**
7.2	**hordképesség, t**									

Kisgéphajók és vitorlás kishajók

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Kishajó	1427	3005	4417	5628	6834	7990	9253	10577	11769	12659	13416	14507	15916	17684	18947	19830	20349
Motoros kishajó	868	1827	2685	3421	4154	4861	5583	6387	7103	7923	8447	8998	9732	10655	11271	11892	12235
Vitorlás kishajó	559	1178	1732	2207	2680	3129	3670	4190	4666	4836	4969	5509	6184	7029	7676	7938	8114