

# Nemzeti dunai vízi közlekedési akcióterv

---



A projektet az Európai Bizottság / DG-MOVE támogatja

## Tartalom

1	Bevezetés .....	3
2	A stratégiai terv fő következtetései .....	3
3	Fejlesztési elképzelések, a beavatkozás területei.....	5
3.1	A vízi út fejlesztése a hajózás versenyképességének kulcskérdése.....	7
3.2	A hatékony víziút-üzemeltetés és hajózási irányítás új intézményi keretei .....	9
3.2.1	A folyami információs szolgáltatások (RIS) továbbfejlesztése .....	11
3.2.2	A hajózási képzés-oktatás rendszerének új alapokra helyezése.....	11
3.2.3	Mohács határkikötő különleges szerepének megőrzése .....	12
3.3	Kikötőfejlesztés és logisztika – a belvízi hajózás kapcsolatai a szállítási láncban.....	13
3.4	Flottakorszerűsítés a környezetvédelem és az energiahatékonyság jegyében.....	16
3.4.1	A hajókon keletkező hulladékok és szennyeződések kezelése.....	18
3.4.2	Cseppfolyósított gáz (LNG) a hajózásban .....	18
3.5	A vízi áruszállítás szerepének növelése a multimodális szállítási láncban.....	19
3.5.1	Marketing és kommunikáció: a hajózási alágazat „adja el” magát! .....	21
3.6	A vízi személyszállítás és a dunai idegenforgalom vonzerejének erősítése .....	22
3.6.1	A szállodahajók budapesti kiszolgálási színvonalának emelése .....	24
3.6.2	A hajózás közösségi közlekedési szerepe Budapesten és agglomerációjában .....	24
	Források .....	26

## Dokumentumtörténet

Verzió	Dátum	Megjegyzés	Jóváhagyta
0.1	2013.03.13.	Első szakértői anyag	Rafael Róbert – RSOE
0.2	2013.03.16.	Formázások	Rafael Róbert – RSOE
0.3	2013.04.13.	Szakmai kiegészítések	Rafael Róbert – RSOE
0.4	2013.06.30.	Szakmai véleményezés	Rafael Róbert – RSOE
0.5	2013.09.13.	Második szakértői anyag	Rafael Róbert – RSOE
1.0	2013.11.04.	Végleges szakértői anyag	Rafael Róbert – RSOE



## 1 Bevezetés

A ProDuna projekt (2011–2013) célja, hogy az Európai Unió elvárásaival és szabályozásával összhangban támogassa az érintett kormányzati és szakmai szerveket a hazai belvízi hajózási ágazat fellendítésében, projektszemléletben menedzselje a hazai belvízi hajózással összefüggő feladatokat (menedzsment, promóció, oktatás, fenntartási kérdések és egyéb gyakorlati problémák megoldása), illetve a hazai piaci szereplőket segítse a versenyképessé válásban.

A ProDuna projekt a hazai (és tágabb értelemben a dunai térség) vízi közlekedését szolgáló szerteágazó tevékenységei között a nemzeti vízi közlekedés stratégiai tervének és akciótervének kidolgozását is felvette a munkatervébe. Jelen dokumentum a hároméves projekt e téren tett erőfeszítéseit összegzi.

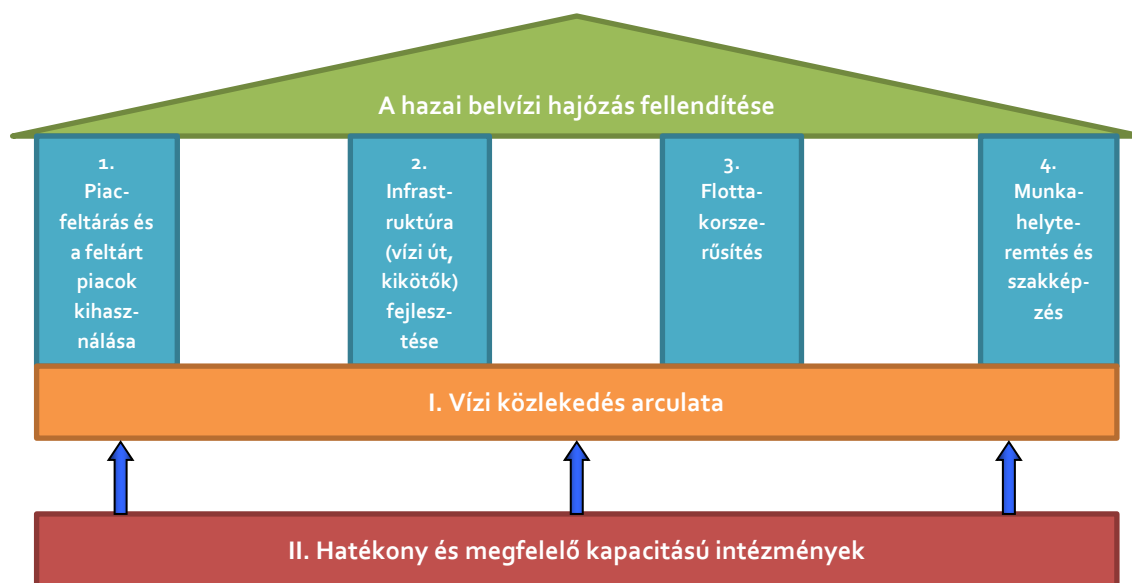
A *Nemzeti dunai vízi közlekedési akcióterv*ben közölt cselekvések célja – a projekt teljes tevékenységével összhangban – a dunai hajózás fejlesztése. Hátterében a 2011 és 2013 között megvalósuló projekt számos eredménye, valamint az e dokumentumhoz szorosan kapcsolódó *Nemzeti dunai vízi közlekedési stratégia terv*ben felhalmozott ismeret áll. Vagyis a stratégiai tervnek a hazai belvízi hajózás jelenlegi állapotát bemutató részei (a „helyzetfeltárás”, illetve a hazai és nemzetközi szakmai anyagokat összefoglaló „igazodási pontok” című fejezet), valamint a stratégiai célokat és lépéseket ismertető fejezetei megalapozzák a jelen akciótervben közölt cselekvéseket. Hozzá kell tenni, hogy az akcióterv nem pusztán a stratégiai terv „aprópénzre váltása” – készítése részben meg is előzte a magasabb szintű dokumentumét –, a szerkezete szigorúan strukturált, a tartalma pedig túlmegy a stratégiai lépések lebontásán, így kiegészítő cselekvéseket is javasol.

## 2 A stratégiai terv fő következtetései

A stratégiai terv megállapítja, hogy bár a hazai dunai hajózás talán legnagyobb problémája a vízi út, a piacvesztés megakadályozása és az új piacok (azaz többek között a vízi úton elszállítható új áruk) feltárása a dunai hajózás fejlesztése érdekében legalább annyira fontos feltétel. Ha a piacfejlesztéshez szükséges adatok rendelkezésre állnak, akkor a dunai hajózási út fejlesztéséhez egy, a későbbiek során részletezett alapos, komplex vizsgálat elengedhetetlen. E kettő összevetése már elegendő információt adhat a kikötői kapacitás fejlesztéséhez, a hazai áru- és személyszállító flotta korszerűsítéséhez, valamint új munkahelyek megteremtéséhez. Az új munkahelyek megteremtése azonban együtt jár a hajós szakma népszerűsítésével, új szakemberek képzésével. Mindezen stratégiai célokat át- meg átszövi a belvízi hajózás új arculatának kialakítása. Olyan arculat, amelyik nemcsak az általánosságok szintjén igyekszik igazolni, hogy a belvízi hajózás az a közlekedési mód, amelyik viszonylag alacsony áron nagy tömegű áru szállítását úgy képes ellátni, hogy eközben a környezet szennyezése a többi közlekedési móddal összevetve fajlagosan lényegesen alacsonyabb.

A stratégiai terv az alábbi négy pillér és két horizontális összekapcsoló tényező alá rendelt kezdeményezéseken alapszik.





A mindezek alapján meghatározott stratégiai lépések (azaz az elvégzendő feladatok) és a stratégiai célok egymásra épülnek és egymással szoros kapcsolatban vannak, egyirányú és kölcsönhatásokkal vegyesen.

**1. stratégiai lépés:** a Duna **komplex ökológiai vizsgálata**, ezen belül a vízi út javítási lehetőségeinek feltárása különböző feltételek mellett (rövid távú, hosszú távú fejlesztési, beavatkozási lehetőségek, kis-közepes-nagy beruházási forrással járó beavatkozások stb.). Végző **stratégiai cél:** a vízi közlekedés és szállítás fejlesztése a természeti értékek védelme és az ökológiai rehabilitáció komplex figyelembevételével.

**2. stratégiai lépés:** mindenre kiterjedő, alapos **piackutatás** az áru- és személyszállításra egyaránt. **Stratégiai cél:** az áruszállítási szükségletek feltárása annak érdekében, hogy 2020-ra a folyami teherforgalom 2010-hez képest 20 %-kal növekedjen; a városi-elővárosi környezetben szezonfüggetlen utaskör kialakítása, a turisztikai célú utasok számának növelése.

**3. stratégiai lépés:** a komplex vizsgálat összehasonlítása a piackutatás eredményeivel, részletes, valamennyi stratégiai kérdésre választ adni kívánó **tanulmány elkészítése** és az eredmények minél szélesebb körben történő ismertetése. **Stratégiai cél:** a dunai hajózás fejlesztését akadályozó tényezők lebontása, illetve a negatív hatások mérséklése, adatok és összefüggések összeállítása a kikötőfejlesztési koncepció és flottakorszerűsítési program részére.

**4. stratégiai lépés:** az előbbi lépésből kapott eredmények segítségével készíthető egy részletes **kikötőfejlesztési javaslat** (koncepció vagy stratégia), amely kiterjed az elérhetőség javítására is. **Stratégiai cél:** a kikötők jövedelmezőségének javítása, hatékony multimodális terminálok kialakítása a dunai kikötőkben, hogy a belvízi utak, valamint a vasúti és közúti közlekedés összekapcsolódjanak 2020-ra.

**5. stratégiai lépés:** a piackutatási eredményeknek, a vízi út javítási lehetőségeinek és a kikötőfejlesztési koncepciónak a felhasználásával, összhangba hozásával alakítható ki a **flottakorszerűsítési koncepció** és az ipari háttér újjáélesztésének koncepciója. **Stratégiai cél:** a folyami hajózást



akadályozó szűkületek eltávolítása, hogy a hajók a folyamat (szinte) egész évben a VI/B víziút-osztálynak megfelelően hajózhatók; valamint magánforrások bevonása a fejlesztésekbe a közlekedési piac liberalizálásával (az átláthatóság, kiszámíthatóság és költséghatékonyság feltételeinek betartásával).

**6. stratégiai lépés:** a magyarországi hajóflotta állapotának a felmérése; a piackutatás eredményei és javasolt flottafejlesztés, gyártó és karbantartó kapacitás közötti összhang megteremtése. **Stratégiai cél:** egy olyan **flottakorszerűsítési program** kialakítása, amelyik a hazai vállalkozó réteg tőkéjére alapozva a kialakítandó flotta megfelel a hazai és nemzetközi igényeknek, valamint az uniós szabványoknak és kielégíti a fenntarthatóság követelményeit.

**7. stratégiai lépés:** a belvízi hajózás fejlesztéséhez szükséges **munkaerő felmérése**, a hajós szakma korszerű, nemzetközi szintű oktatását akadályozó tényezők feltárása és javaslat az akadályok lebontására, a munkaerő-szükséglet biztosítására, valamint a korszerű oktatás kialakítására. **Stratégiai cél:** közlekedési szakemberképzés területén az alágazatonként egységes képzési és vizsgáztatási rendszer kialakítása, összhangban a nemzetközi szabály- és követelményrendszerekkel.

**8. stratégiai lépés:** az **arculat javítása**, azaz a hajós szakma népszerűsítése, a belvízi hajózás mint közlekedési mód népszerűsítése, összekapcsolása a vízi sportokkal és az idegenforgalommal, interaktív vitafórumok szervezése, az internet adottságainak minél teljesebb kihasználása. **Stratégiai cél:** a belvízi, elsősorban a dunai hajózás népszerűsítése a piacok növelése és az áru- és személyszállítási tevékenység bővítése érdekében.

**9. stratégiai lépés:** **javaslat kidolgozása a szakmai irányítás egységesítésére**, figyelembe véve a piackutatás eredményeit, a kikötő-fejlesztési javaslatot, a flotta-korszerűsítési programot és jövőbeni munkaerőigényt, illetve a szakmai továbbképzés átalakítását. **Stratégiai cél:** szakmai irányítási rendszer átszervezése, az intézményi, irányítási szabályozási rendszer korszerűsítése, komplexitás és összközlekedési elvárások szerinti továbbfejlesztése, valamint költséghatékony üzemeltetés a közlekedési mód sajátos adottságait figyelembe vevő támogatási rendszer, program kidolgozásával, a kapcsolódó szabályozási környezet egyértelművé tételével.

### 3 Fejlesztési elképzelések, a beavatkozás területei

A *Nemzeti dunai vízi közlekedési akcióterv* a hajózással kapcsolatos időszerű célokkal és kihívásokkal összhangban azonosított kulcsterületeken (víziút-infrastruktúra, intézményi keretek, kikötők, flotta, áruszállítás, személyszállítás) fogalmaz meg cselekvéseket. Az egyes beavatkozási területek kapcsán a jelenlegi helyzet felvázolása és rövid problémaelemzés alapján kerül sor a szükséges lépések, illetve a várt hatások megfogalmazására. Mindezt a ProDuna projekt kidolgozása során felvetődő „részproblémák” (folyami információs szolgáltatások, oktatás-képzés, Mohács határkikötő különleges szerepe, hulladékkezelés, cseppfolyósított gáz alkalmazása, marketingkommunikáció, szállodahajók, közösségi közlekedés) rövid bemutatása egészíti ki.

A felvázolt beavatkozások szorosan kapcsolódnak a *NAIADES-NAIADES II* (az Európai Unió belvízi hajózási cselekvési programja) és a ProDuna projekt öt közös pilléréhez (piacok, flotta, munkahelyteremtés és szakképzés, arculat, infrastruktúra), valamint az *EU Duna régióra vonatkozó stratégiája*



belvízi hajózással foglalkozó 1a prioritási területének fókuszaihoz (víziút-infrastruktúra, víziút-üzemeltetés, kikötők és fenntartható áruszállítás, flottakorszerűsítés, folyami információs szolgáltatások, oktatás és munkahelyek, belvízi hajózási politikák); az alábbiakban e kapcsolódásokat is ismertetjük.



A projektet az Európai Bizottság / DG-MOVE támogatja

### 3.1 A vízi út fejlesztése a hajózás versenyképességének kulcskérdése

Kapcsolódó NAIADES pillér:	Infrastruktúra
Kapcsolódó téma a Duna Régió Stratégiában:	Víziút-infrastruktúra

#### Jelenlegi helyzet

- a hazai Duna-szakasz a mintegy 3500 km kiterjedésű Duna-Majna-Rajna víziút-rendszer részeként nemzetközi közlekedési folyosó: TEN-T törzshálózati elem, Helsinki-folyosó (VII. számú), az AGN egyezmény besorolása szerint nemzetközi jelentőségű vízi út
- évtizedek óta nem történt víziút-fejlesztés és a fenntartási tevékenység is minimális
- jelentős gázlók és szűkületek – szűk keresztmetszetek – vannak a magyarországi Duna-szakaszon (teljes hossza: 378 km) és nagy a kitérttség az időjárási körülményeknek: állandó és időszakos korlátozások érvényesek a hajóforgalomban

#### Problémaelemzés

- a vízi út fejlesztése a hajózás jövőjének kulcskérdése: megfelelő infrastruktúra nélkül nincs lehetőség a vízi szállítások részarányának növelésére, és ez az alágazat teljes elsorvadásához vezethet
- a Duna jövője nem pusztán a vízi közlekedés jövője: a folyó komplex hasznosításában célszerű gondolkodni (vízgyógyászat, árvízvédelem, környezet- és természetvédelem, idegenforgalom, közlekedés stb.), ám hiányzik a dunai vízi út fejlesztésének átfogó koncepciója és hatásvizsgálata
- a nemzetközi egyezményben meghatározott paraméterek alapján hazánk osztályba sorolta a dunai vízi utat, ám a vízi út fejlesztések hiányában nem felel meg a miniszteri rendelet alapján támasztott követelményeknek (Budapest-Csepel felett VI/B, alatta VI/C osztály)
- az ausztriai és szlovákiai szakaszon kiépített vízlépcsők (a víz- és hordalékjárás megváltozása) és a hazai mederviszonyok (medermélyülés, részben sziklás mederfenék, évtizedekig tartó mederanyag-kitermelés) együttes hatása kedvezőtlen a dunai hajózás számára (is), a hatások enyhítésére csak kisebb lokális problémák feloldásával történtek kísérletek
- a szűk keresztmetszetek nem helyi problémák, a térség teljes hajóforgalmát befolyásolják: rontják a szállítási feltételeket, csökkentik a megbízhatóságot
- az EU-társfinanszírozással indult, a Duna hajózhatóságának javítását célzó hazai projekt a vizsgálati-tervezési, illetve engedélyezési szakaszban elakadt, napjainkra már a felmért adatok is érvényüket veszítették
- a hajózási hatóság az elmúlt években többször érdemben módosította a hazai Duna-szakaszon érvényes kötelékméreteket, rontva egyfelől a szállítások kiszámíthatóságát, másfelől hazánk nemzetközi megítélését



## Tervezett lépések

- a Duna komplex fejlesztési koncepciójának kidolgozása, integrált vízgazdálkodási és folyószabályozási tevékenység megszervezése a jelenleg széttagolt államigazgatási szervek szakterületi egységeinek integrálásával, a (jelen dokumentum készítésekor vitaanyag verzióban elérhető) Nemzeti Vízstratégiában foglaltak szem előtt tartása mellett
- a hajózást akadályozó szűk keresztmetszetek felszámolása a belföldi és nemzetközi vízi szállítások megbízhatóságának elősegítése érdekében (összhangban a közösségi és hazai közlekedéspolitikai törekvésekkel)
- a jogszabályi előírás és a víziút-fejlesztések alapján a kötelékméreték hosszú távú meghatározása, az ehhez szükséges infrastruktúra fenntartása
- a víziút-infrastruktúra fenntartási tevékenység biztosítása – éves költségvetési forrás meghatározása, felelős szervezetek tevékenységének ösztönzése és ellenőrzése – a szakmai szempontból érdekelt államigazgatási szervek (az integrált, hajózásért és víziút-üzemeltetésért felelős szervezet) keretében

## Várt hatás

- az előzetes elképzelések alapján az átfogó fejlesztési koncepció eredményeként pl. javulhat a Duna megbomlott hordalékegyensúlya, erősödhet a vízbázisvédelem, csökkenhet a talajvízszint-süllyedés, megállhat a holtágak kiszáradása és a sivatagosodás, javulhatnak a jégelvonulási viszonyok és fokozódhat az árvízvédelem
- megszűnnek a hajózást nem szükségszerűen akadályozó tényezők a vízi úton (merülési problémák és hajóút-szűkületek), a dunai vízi út megfelel a rendeletben meghatározott besorolásához tartozó paramétereknek
- a vízi szállítások megbízhatóbban tervezhetőek lesznek a hazai Duna-szakaszon, ami lehetővé teszi a vízi közlekedés fennmaradását, fejlődését, részvételét az alágazatok közötti versenyben a szállítási feladatokért, valamint szerepének erősödését a multimodális szállítási láncban
- teljesülnek a vízi közlekedéssel kapcsolatos uniós és magyar közlekedéspolitikai törekvések, javul hazánk nemzetközi megítélése





### 3.2 A hatékony víziút-üzemeltetés és hajózási irányítás új intézményi keretei

<b>Kapcsolódó NAIADES pillér:</b>	<b>Infrastruktúra / munkahelyteremtés és szakképzés</b>
<b>Kapcsolódó téma a Duna Régió Stratégiában:</b>	Víziút-üzemeltetés / folyami információs szolgáltatások / oktatás és munkahelyek

#### *Jelenlegi helyzet*

A Duna, a dunai vízi út és a vízi közlekedés állami irányítása és hatósági felügyelete jelenleg több lábon áll hazánkban, külön szakmai irányítás alá tartozik a hajózás mint közlekedési ágazat, illetve a víziút-üzemeltetés. A vízügyi irányítás két tárca között oszlik meg (a közfoglalkoztatás keretében a vízügyi igazgatóságok felügyeletéért a Belügyminisztérium, a szakmai ügyekben a Vidékfejlesztési Minisztérium kompetens). Az érintett állami szervezetek az alábbiak:

- a vízi közlekedés átfogó állami irányítása: Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és háttérszervei (Nemzeti Közlekedési Hatóság, Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, Közlekedésbiztonsági Szervezet stb.)
- a folyami információs szolgáltatások üzemeltetője: Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület
- környezet- és természetvédelem, valamint a vidékfejlesztés és agrárgazdaság átfogó állami irányítása, illetve a vízüggyel kapcsolatos törvény és rendeletalkotás, a szakmai irányítás és felügyelet, a kutatás-fejlesztés, a hatósági és ellenőrzési feladatok: Vidékfejlesztési Minisztérium, illetve háttérszervei (Nemzeti Környezetügyi Intézet, országos és területi környezetvédelmi, természetvédelmi és vízügyi felügyelőségek, nemzetipark-igazgatóságok stb.)
- a vízügyi igazgatási szervek, valamint a vízi közlekedéshez kapcsolódó rendvédelmi feladatok állami irányítása: Belügyminisztérium és háttérszervei (országos és területi vízügyi igazgatóságok, katasztrófavédelmi főigazgatóság, rendőrség)
- a mohácsi vízi határátkelőhely speciális helyzetéből adódóan a határellenőrzésért felelős állami szervek: rendőrség, Nemzeti Adó- és Vámhivatal, katasztrófavédelmi főigazgatóság
- kapcsolódó állami szervezetek (EU Duna Régió Stratégia Kormánybiztosi Iroda, Magyar Turizmus Zrt. stb.)

#### *Problémaelemzés*

- a szakpolitikai területek különböző minisztériumokban jelennek meg, és a sarkalatos kérdéseknek (pl. a Duna komplex jövőbeli hasznosítása, áttételesen a vízi út fejlesztése) nincs jól működő szervezetközi fóruma, nincs érdemi párbeszéd
- a vízi közlekedés szakmai irányítása és államigazgatási felügyelete erőforráshiány miatt nincs megoldva, az NFM Víziközlekedési Osztály és az NKH Hajózási Főosztály tevékenysége szűk (anyagi, állományi stb.) korlátok közé van szorítva
- a kettős vízügyi irányítás (BM és VM feladatmegosztása) nem teszi hatékonyá a korábban is rugalmatlan szervezeti keretek között működő vízügyi igazgatóságok tevékenységét, a víziút-infrastruktúra fenntartásért és fejlesztéséért felelős területi szervezetek folyamatos forrás- és eszközhiánnyal küzdenek



- a jelenlegi közlekedési, vízügyi és környezetvédelmi hatósági feladatmegosztás nem teszi lehetővé a víziút-infrastruktúra átfogó kezelését, felügyeletét
- a szétaprózott állami irányítás mellett az átfogó fejlesztési projektek kidolgozása akadályokba ütközi, és korlátozza a rendelkezésre álló támogatási források felhasználását, illetve nincs lehetőség a belvízi hajózás szakpolitikai „érdekvédelmére”, az alágazatról kialakult kép kedvező befolyásolására
- a mohácsi határkikötő és a tervezett Dunai Rendészeti Koordinációs Fórum szerepét hosszú távon (az ún. schengeni határok megváltozása után) is célszerű fenntartani, ugyanakkor a központ határrendészeti ellenőrzéseinek hatékonyságát növelni kell (pl. személyhajó-ellenőrzések)
- nincs összehangolt képzési és kutatási rendszer, ami bizonytalanná teszi az alágazat jövőjét: nincs képzett utánpótlás, hiányzik a képesítések teljeskörű kölcsönös elismertetése, nincs összehangolt adatgyűjtési és kutatási program, a fejlesztési koncepciók (stratégiák, háttéranyagok stb.) elő- és elkészítése esetleges

### *Tervezett lépések*

- „Duna-kép” kialakítása, a folyó komplex fejlesztési koncepciójának kidolgozása az érintett minisztériumok és állami szervezetek (szervezetközi munkacsoport) együttműködésében
- a dunai víziút-üzemeltetés és az információs szolgáltatások integrálása a hajózási hatósági tevékenységbe, a vízi úttal kapcsolatos állami (fejlesztési, fenntartási, felügyeleti, ellenőrzési stb.) feladatok átfogó koordinációja és egységes kezelése
- a vízi közlekedés államigazgatási szerepének növelése a feladatokhoz igazodó erőforrások biztosítása és a vízi közlekedés más alágazatokhoz hasonló szintű képviselője révén a szakminisztériumban és a háttérszervezetekben (különösen a feladatok integrálása után a hajózást és a vízi utat felügyelő hatóságnál)
- folyamatos, szervezett víziút-üzemeltetés: naprakész, biztonságos és biztonságérzetet adó hajóút-kitűzés, megbízható előrejelzések, szakszerű ellenőrzés stb.
- a szakmai irányítás kiterjesztése az oktatási rendszerre (közép- és felsőfokú oktatás, valamint felnőttképzés) és a kutatás-fejlesztésre (adatgyűjtés és –elemzés, koncepcióalkotás stb.), együttműködésben az e területekért felelős szervezetekkel (oktatásért és kutatásért felelős minisztérium és háttérszervezetei, oktatási intézmények, kutatóműhelyek, egyéb érintett szervezetek)
- a nemzetközi intézményi kapcsolatok erősítése, többek között a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ szerepének fenntartása érdekében, koordinált közreműködés a nemzetközi szervezetek (pl. Duna Bizottság, ICPDR) munkájában és az együttműködési projekteknél (pl. víziút-igazgatóságok együttműködése), valamint a belvízi hajózás szakpolitikai érdekeinek képviselője, az alágazat „PR-ja”

### *Várt hatás*

- az üzemeltetés intézményi feltételei megteremtődnek, a hajózást támogató, kiterjedt víziút-fenntartási és –üzemeltetési tevékenység (ide értve az információs szolgáltatásokat), illetve hatékony monitoring (mérés, ellenőrzés, tájékoztatás) alakul ki



- a közösségi források adszorpciójának javulása, a rendelkezésre álló források felhasználása a Duna átfogó fejlesztésére és célzottan a hajózás feltételeinek a javítására
- az államigazgatási szervezetek együttműködése a szakmai irányítás és felügyelet minden területén, az érintettek (pl. érdekképviseletek) bevonása a döntések előkészítésébe
- a képzési rendszer megújítása révén felkészült szakember-utánpótlás áll majd rendelkezésre a belvízi és tengeri hajózás számára, közvetve a hazai vállalkozások számának növekedése
- a kutatás-fejlesztés eredményei hozzájárulnak a koncepcióalkotás és az irányítási feladatok szakmai megalapozásához
- a vízi úttal kapcsolatos hazai tevékenységek megítélésének javulása, az érintett szervezetek nemzetközi szerepének erősödése, érdemi együttműködés a társszervezetekkel

### 3.2.1 A folyami információs szolgáltatások (RIS) továbbfejlesztése

Beavatkozási részterület	A folyami információs szolgáltatások (RIS) továbbfejlesztése
Probléma / kihívás	<ul style="list-style-type: none"> <li>• a PannonRIS gyorsan fejlődő, európai összehasonlításban is korszerű támogatórendszer a vízi közlekedés résztvevői számára (hajózási vállalkozások, hatóságok)</li> <li>• az AIS (automata hajóazonosító) rendszer használata kötelező a magyar Duna-szakaszon – EU-támogatással a hazánkban lajstromozott hajók többségét fel is szerelték AIS berendezéssel –, így lehetőség van a forgalom (hajók ki- és belépése, szállított áru jellege és mennyisége, utasszám stb.) nyilvántartására</li> <li>• a jogszabályi kötelezettség ellenére nem állnak rendelkezésre naprakész elektronikus navigációs térképek</li> <li>• a nemzetközi együttműködési projektek ellenére nem egységes szintű a RIS alkalmazása a Duna menti országokban</li> <li>• a RIS továbbfejleszhető mind a hajósok (pl. navigációt támogató alkalmazások és térképek), mind a kikötő- és zsilipműködtetők (pl. bejelentkezés a szolgáltatások igénybevételére), mind a hatóságok számára (pl. hajóhulladék-kezelés finanszírozásának és ellenőrzésének integrálása a RIS-be)</li> </ul>
Tervezett lépések	<ul style="list-style-type: none"> <li>• minden magyar lajstromú hajó felszerelése AIS transzponderrel</li> <li>• elektronikus térképek folyamatos frissítése, a hozzáférés biztosítása</li> <li>• az együttműködés elmélyítése a folyami információs szolgáltatások Duna (illetve a DMR víziút-rendszer) menti kiterjesztése érdekében, a hazai tapasztalatok átadása</li> <li>• a folyami információs szolgáltatások keretében rendszeres adatgyűjtés és –elemzés a vízi közlekedés fejlesztési irányainak meghatározása érdekében</li> <li>• új RIS alkalmazások kidolgozása a hazai forgalom szükségleteivel összhangban</li> </ul>

### 3.2.2 A hajózási képzés-oktatás rendszerének új alapokra helyezése

Beavatkozási részterület	A hajózási képzés-oktatás rendszerének új alapokra helyezése
Probléma / kihívás	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nincs koherens, minden szintre kiterjedő képzési struktúra</li> <li>• a szakmai szervezetek önálló képzést szerveznek, nincs érdemi együttműködés a szakmai és a közoktatási intézmények között</li> <li>• még rendelkezésre áll az elméleti és gyakorlati oktatáshoz szükséges szakértelm és szakembergárda</li> <li>• nincs tengerész alapképzés, ami a korábban megbecsült magyar tengerha-</li> </ul>



	<p>józási szakma megszűnését irányozza elő</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• az egyetemi (és kutatóintézeti) kutatások esetlegesen, csak bizonyos részterületekre fókuszálnak</li> </ul>
<b>Tervezett lépések</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• a szakmai szervezetek, vállalkozások, valamint a köz- és felsőoktatási intézmények együttműködésének kialakítása, a többszintű képzési rendszer közös kidolgozása</li> <li>• szakmaspecifikus hajózási ismeretek oktatása minden kapcsolódó képzésben (mérnöki, gazdasági, idegenforgalmi stb. szakterületeken)</li> <li>• gyakorlati programok szervezése a hajózási vállalkozásoknál és kikötőműködtető társaságoknál</li> <li>• a tengerész alapképzés újraindítása</li> <li>• a vízi közlekedéssel kapcsolatos kutatások kezdeményezése és megvalósítása, bekapcsolódás a nemzetközi kutatási programokba (Waterborne, NAIADES platformok, európai keretprogramok)</li> </ul>

### 3.2.3 Mohács határkikötő különleges szerepének megőrzése

Beavatkozási részterület	Mohács határkikötő különleges szerepének megőrzése
<b>Probléma / kihívás</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mohácson található az Európai Unió dunai határkikötője (ún. schengeni határ), amelynek szerepét a jövőbeli közösségi bővítés után is célszerű fenntartani</li> <li>• az EU Duna régióra vonatkozó stratégiája keretében létrejön a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ, célja a dunai vízi úttal kapcsolatos nemzetközi rendészeti feladatok összehangolása – a mohácsi határkikötőben működő szervezet területi illetékessége egyelőre korlátozott</li> <li>• az érintett hatóságok tevékenységének összehangolása ellenére előfordul, hogy a határellenőrzés időigénye és lebonyolítása kedvezőtlen mind az áru-, mind a személyszállító hajózás számára</li> </ul>
<b>Tervezett lépések</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nemzetközi tárgyalások lefolytatása a mohácsi határkikötő szerepének fenntartása, illetve a Duna Rendészeti Koordinációs Fórum illetékességének kiterjesztése érdekében, az érintett országok szakembereinek együttműködésének erősítése</li> <li>• kikötőfejlesztés a forgalom színvonalasa kiszolgálása és a különleges helyzetek (pl. hajózási zárlat, kötelékkorlátozások) megfelelő kezelése céljával</li> <li>• a szigorú követelmények teljesítésével összhangban a határellenőrzés hatékonyságának fokozása (idővesztés csökkentése, „utasbarát” ellenőrzés stb.)</li> <li>• a RIS elemek integrálás a kikötői folyamatokba</li> </ul>



### 3.3 Kikötőfejlesztés és logisztika – a belvízi hajózás kapcsolatai a szállítási láncban

Kapcsolódó NAIADES pillér:	Infrastruktúra / piacok / arculat
Kapcsolódó téma a Duna Régió Stratégiában:	Kikötők és fenntartható áruszállítás

#### Jelenlegi helyzet

- az országos közforgalmú kikötők (Budapest-Csepel, Baja, Győr-Gönyű) alapvető infrastruktúrája és szolgáltatásai rendelkezésre állnak, a jelenlegi forgalom mellett kapacitásaik nagy része kihasználatlan, ugyanakkor korszerűsítésre és fejlesztésre szorulnak
- néhány további kikötő – a hazai viszonyok között – jelentősnek mondható forgalmat bonyolít (Dunaújváros, Mohács, Adony; a legforgalmasabb hazai kikötőváros Dunaújváros)
- az állami tulajdonban lévő kikötők működtetése – a tulajdonos részéről – rövid távú (egy vagy néhány évre szóló) terveken alapul
- a kikötői infrastruktúra és technológia, valamint a logisztikai szolgáltatás nem újult meg az elmúlt években-évtizedekben, csak kisebb fejlesztések történtek (pl. Győr-Gönyű: vasúti kapcsolat kiépítése; Budapest-Csepel: kisebb hajóállomás-fejlesztés; Baja: zöld terminál létesítése)
- alacsony szintű a kikötői marketing mind az egyes kikötők, mind az érdekképviselet (Magyar Dunai Kikötők Szövetsége) szintjén



1. ábra

#### Problémaelemzés

- a forgalom növekedése nélkül még a jelenlegi kikötők gazdaságossága is kérdéses, csak a biztos keresletre alapozó kikötők lehetnek életképesek (ld. Dunaújváros)
- az országos közforgalmú kikötők vasúti és közúti kapcsolatai kiépültek, de nem működnek valódi trimodális központként



- bár sem a jelenlegi, sem egy esetlegesen megnövelt forgalom nem teszi szükségessé új kikötő létesítését, Budapest-Csepel esetében a településszerkezeti változásokkal összhangban felvetődött a hosszú távú áttelepítés lehetősége Nagytétény-Érd térségébe – ez az állami és a magánszféra összefogásában valósulhat meg
- a kikötők logisztikai célú fejlesztése nem járult hozzá jelentősen a vízi szállítások részarányának növeléséhez, a logisztikai technológia nem korszerű
- a kikötők vízoldali forgalmának aránya alacsony az összes forgalomhoz képest
- a hosszú távú tervezés és a tényleges tulajdonosi felügyelet hiánya gátolja a beruházási hajlandóságot és a megbízhatóságot, piacvesztést eredményez
- érdemi marketingtevékenység és a szolgáltatások vonzó megjelenítése nélkül a kikötői szolgáltatások kereslete (partnerek, árufajták stb.) nem változik, akár be is szűkül

### *Tervezett lépések*

- kikötőfejlesztés az országos közforgalmú kikötőkben (belső úthálózat, rakpartok, fedett hájórakodók, daruk, a különböző árufajták rakodásához szükséges eszközök, konténerterminálok stb.), összhangban a folyamatban lévő vagy tervezett vállalkozói beruházásokkal
- az Európai Unió támogatási forrásai és hazai források mozgósítása a kikötők korszerűsítésére
- az országos közforgalmú kikötők átfogó tulajdonosi irányításának megszervezése, ami alapvetően a gazdálkodási és szakmai ellenőrzési-felügyeleti tevékenységet foglalja magában (célszerűen az integrált hajózási és víziút-üzemeltetési szervezet működésével összeegyeztetve)
- az állami tulajdonú infrastruktúra hosszú távú hasznosítására irányuló szerződéses viszonyok kialakítása (bérleti szerződés, földhasználati jog)
- a kikötők átlátható működésének erősítése a tevékenységgel kapcsolatos információk (forgalmi adatok, gazdasági elemzések, éves jelentések), a rendelkezésre álló infrastruktúra és a kínált szolgáltatások jellemzőinek közzététele révén
- szakszerű marketingtevékenység az érdekképviseleti szervezetek (MAHOSZ, Magyar Dunai Kikötők Szövetsége) közreműködésével, korszerű módszerek és technológia alkalmazásával (honlapfejlesztés, megjelenés a szakmai portálokon és a közösségi médiában stb.)
- a kikötők intermodális és logisztikai szerepének erősítése a vízi szállítás ösztönzése (politikai támogatás, versenyhátrányok felszámolása, közlekedési bevételek felhasználása a fejlesztésekre stb.), a közúti-vasúti kapcsolatok javítása, illetve a logisztikai szolgáltatások fejlesztése révén
- a személyhajó-kikötők funkciójuk szerinti kiépítése, a budapesti szállodahajó-kikötők felülvizsgálata és fejlesztése

### *Várt hatás*

- fokozott tulajdonosi szerepvállalás a szakmai és gazdálkodási felügyeletben
- a kikötők életképes, nyereséges működése önálló gazdasági egységként



- az elmúlt évtizedekben elmaradt fejlesztések megvalósítása révén modern kikötői infrastruktúra kiépülése, különösen az országos közforgalmú kikötőkben, a szolgáltatások bővülése napjaink vízi szállításra jellemző árústruktúrájának megfelelően
- erős marketing, jelenlét és érdekérvényesítés az európai kikötők, valamint a hazai logisztikai központok versenyében
- átlátható működés, a tevékenységi és szolgáltatási információ megjelenítése a kikötőműködtető társaságok kommunikációjában
- a személyszállítás (szállodahajók, séta- és városnéző hajók, közösségi közlekedés) követelményeihez igazodó kikötőhelyek létesítése



### 3.4 Flottakorszerűsítés a környezetvédelem és az energiahatékonyság jegyében

Kapcsolódó NAIADES pillér:	Flotta
Kapcsolódó téma a Duna Régió Stratégiájában:	Flottakorszerűsítés

#### Jelenlegi helyzet

- a magyar tulajdonú dunai flotta összetétele elmúlt korok technológiáját és szállítási igényeit tükrözi (az 1950–1970-es években épült személyhajók, kisebb áruszállító hajók és az állami szervezetek hajói, illetve korszerűsített vagy az 1980–1990-es években készült korszerűbb áruszállító hajók), jellemző a használt hajók beszerzése
- a rendszerváltás után megszűnt a magyarországi hajógyártás és a végletekig visszafejlődött a hazai hajójavítás
- magyar vagy hazai érdekeltségű vállalkozások tulajdonában lévő hajók egy része idegen lobogó alatt hajózik
- a flottafejlesztési törekvéseket és az innovációt szakmai kezdeményezések segítik (pl. 2012-ben megalakult a Magyar Hajótervező, Gyártó, Javító és Innovációs Klaszter)

#### Magyarországon lajstromozott vízi járművek

Jármű	db
Önjáró hajó	80
Vontató- és tolóhajó	79
Bárka és uszály	304
Személyhajó	102

(Duna Bizottság, 2009–2010)

#### Problémaelemzés

- a magyar lobogójú hajók jelentős része nem korszerű, technológiája elavult, és nem alkalmas az új szállítási feladatokra (pl. folyami-tengeri hajók hiánya, amelyek lehetővé tennék a belvízi és a part menti tengerhajózást; szállodahajó; városi-elővárosi személyhajó)
- a szabályozási környezet (pl. a hajók gördülőállományként vannak besorolva), illetve a támogatási rendszer hiánya nem teszi lehetővé a hazai flotta korszerűsítését
- a hazai vállalkozások versenyhátrányban vannak, mert kimaradtak az EU-csatlakozás előtti közösségi flottafejlesztési támogatási programokból (amelynek során a „régik” tagállamokban lehetőség volt az új műszaki előírásoknak megfelelőre cserélni a korábbi technológiájú hajókat vagy főgépeket), és 2004 óta nincsenek hasonló uniós vagy hazai támogatási pályázatok
- a hajózás nem lehet versenyképes és nem járulhat hozzá a közlekedési rendszer kedvezőtlen külső hatásainak az enyhítéséhez a budapesti és agglomerációs közösségi közlekedésben, ha az eszközállomány elavult, a szolgáltatásai nem felelnek meg a XXI. századi elvárásoknak (gyors kikötés és utascseré, alacsony zaj- és környezetterhelés, színvonalas fedezeti szolgáltatások)
- a hajójavításnak térségi szinten is hiányosságai vannak, miközben hazánkban (még) rendelkezésre áll a javításhoz és a gyártáshoz szükséges szakértelem és részben az eszközállomány is
- a hajózás a közúti és a vasúti közlekedésnél is biztonságosabb, a környezetet kevésbé terhelő, hatékony energiafelhasználású szállítási mód, amit a közlekedéspolitika szintjén már az





Európai Unió és hazánk is elismert – az érintett szereplőknek további fejlesztésekkel és innovációval elő kell segíteniük e kedvező tulajdonságok kihasználását a piaci versenyben (pl. hajókon keletkező szennyeződések és hulladékok kezelése, alternatív energiaforrások felhasználása)

### *Tervezett lépések*

- a vízi közlekedés mint biztonságos, környezetbarát és energiahatékony közlekedési mód szabályozási és finanszírozási kereteinek fejlesztése:
  - a környezetterhelő közúti közlekedés bevételeinek felosztása és célzott felhasználása a közlekedési alágazatok között
  - korszerű eszközfinanszírozási rendszer bevezetése, közösségi és állami források becsatornázása (pl. állami kamattámogatás; kedvező hitelfeltételek; pályázati lehetőségek: az elavult fő- és segédgépek cseréjének ösztönzése, technológiai korszerűsítés elősegítése, „régierő új” konstrukció, az informatikai rendszer fejlesztése, az emissziócsökkentés és az energiahatékonyág-növelés támogatása, a biztonság fokozása)
  - a lajstromozási politika felülvizsgálata, a többi alágazattal szembeni versenyhátrányt felszámoló új szabályozási környezet kialakítása
- a különféle áruk szállítására alkalmas hajók megfelelő megoszlásának kialakítása a hazai flottában (ömlesztett és darabáru, konténerek, gépjárművek szállítására alkalmas hajók, tartályhajó, személyhajó, szállodahajó stb.)
- a hazai hajójavítás és –gyártás újraindulásának ösztönzése (pályázatok, hiteltámogatás révén), valamint háttériparának fejlesztése

### *Várt hatás*

- a magyar lobogójú hajók számának növekedése, a magyar tulajdonban lévő hajók hazai lajstromozása, az alágazat hazai szerepének erősítése (akár a tengerhajózásban is)
- korszerű és versenyképes magyar hajópark kialakítása, a szállítási igényekhez igazodó flottaösszetétel
- a hazai hajógyártás és –javítás újjáélesztése hozzájárul a kapcsolódó évtizedes szakértelem és eszközállomány végleges szétaprózódásának elkerüléséhez, a hajójavítás térségi hiányosságainak pótlásához, a hazai háttéripár élénkítéséhez, közvetve a munkahelyteremtéshez a hajózási szakmában
- a vízi közlekedés kedvező megítélésének fokozása a biztonsági és környezetvédelmi fejlesztések révén (hulladékkezelés, alternatív energia felhasználása stb.)



### 3.4.1 A hajókon keletkező hulladékok és szennyeződések kezelése

Beavatkozási részterület	A hajókon keletkező hulladékok és szennyeződések kezelése
Probléma / kihívás	<ul style="list-style-type: none"> <li>a hajókon keletkező hulladékok részben veszélyes hulladékok (olajos fenékvíz, fáradt olaj, olajszűrő, olajos-zsíros törlőrongyok, akkumulátorok stb.)</li> <li>a hulladékok leadásának jogszabályi kötelezettsége ellenére nincs szervezeti keret (pl. érdemi ellenőrzés) és finanszírozási rendszer (mint pl. a Rajnán és a kapcsolódó vizeken)</li> <li>a 2011-ben átadott Bajai OKK zöld terminálja kihasználatlan, a hajósok a hulladékot más magánvállalkozásoknak vagy külföldön adják le, szélsőséges esetben a vízbe folytatják</li> <li>a külföldi tapasztalatok alapján a parti létesítmény (pl. bajai zöld terminál) és a mobil gyűjtőhajó együttesen lehet hatékony megoldás</li> <li>nemzetközi egyezmény szükséges a hulladékok országhatáron túli leadásának megkönnyítésére</li> </ul>
Tervezett lépések	<ul style="list-style-type: none"> <li>a hulladékgyűjtés finanszírozásának biztosítása (a szennyező fizet elv alapján), hatékony ellenőrzési rendszer alkalmazása, a RIS alkalmazása a hulladékkezelési folyamatok támogatásában</li> <li>hajók felszerelése szenny- és fenékvíz tisztító (előkezelő) berendezéssel</li> <li>hulladékgyűjtő hajó üzembe helyezése (akár nemzetközi együttműködésben)</li> <li>a kikötői hulladékgyűjtés fejlesztése minden kikötőben (kommunális és egyéb hulladékok)</li> <li>nemzetközi egyezmény aláírására a dunai hulladékgyűjtés összehangolása érdekében (WANDA és CO-WANDA projekt keretében)</li> </ul>

### 3.4.2 Cseppfolyósított gáz (LNG) a hajózásban

Beavatkozási részterület	Cseppfolyósított gáz (LNG) a hajózásban
Probléma / kihívás	<ul style="list-style-type: none"> <li>a földgáz alkalmazása a közlekedésben jelentősen csökkentheti a kőolajfüggőséget, a fajlagos energiaköltséget és a károsanyag-kibocsátást: a rövidebb távú (pl. városi) közlekedésben a CNG, a távolsági szállításoknál az LNG jelentheti az alternatívát</li> <li>a cseppfolyósított gáz hajtóanyagként és szállításra váró áruként is szerepet kaphat a belvízi hajózásban</li> <li>az LNG szállítása és felhasználása is új keletű a dunai belvízi hajózásban, innovatív jellege miatt jelentős a tőkeigénye (infrastruktúra kiépítése, szolgáltatói hálózat létrehozása, járművek átalakítása stb.)</li> </ul>
Tervezett lépések	<ul style="list-style-type: none"> <li>pilot projekt keretében dunai hajók átállítása LNG üzemre, a tapasztalatok alapján döntés az alkalmazás kiterjesztéséről</li> <li>koncepció kidolgozása a dunai (vagy Duna-Majna-Rajna) LNG-ellátás infrastruktúrájára és eszközeire, megvalósíthatósági tanulmány alapján a bevezetési lehetőségek értékelése és előkészítése</li> <li>a szakmai szervezetek bevonásával az LNG más alágazati alkalmazásának vizsgálata</li> </ul>



### 3.5 A vízi áruszállítás szerepének növelése a multimodális szállítási láncban

Kapcsolódó NAIADES pillér:	Piacok / arculat
Kapcsolódó téma a Duna Régió Stratégiában:	Kikötők és fenntartható áruszállítás / belvízi hajózási politikák

#### Jelenlegi helyzet

- megváltozott a kereslet az áruszállításban (nyersanyagok és félkész termékek helyett egyre inkább késztermékek)
- jelentős kihasználatlan kapacitás áll rendelkezésre hazánkban, a vízi szállítás részesedése alacsony a hasonló adottságokkal rendelkező országokhoz képest (legfeljebb 3–4%, a jól szabályozott vízi úttal rendelkező európai országokban akár 12–18%)
- közösségi és hazai közlekedéspolitikai szándék a hajózás szerepének növelésére a közlekedési munkamegosztásban és a szállítási láncban – elsősorban a nagy távolságú szállítások esetén –, törekvés a komodalitásra (minden közlekedési mód azt a feladatot lássa el, amelyben a leghatékonyabb)
- a hazai vízi szállítás versenyhátrányban van a megbízhatóság (pl. kitettség az időjárásnak), az eljutási idő (pl. a kikötők elérhetősége és a kikötői technológiából adódó átrakási idő), valamint a szabályozási és finanszírozási környezet (pl. infrastruktúra és eszközfejlesztés elmaradása) miatt a többi alágazattal szemben és nemzetközi versenyhelyzete is kedvezőtlen
- kevés hazai hajózási vállalkozás működik, elsősorban az alágazat sajátosságai (speciális szakértelem, tőkeigény, sajátos infrastruktúra stb.) és jelenlegi versenyhátránya miatt
- a hazai Duna-szakasz forgalmának hangsúlyos része tranzit, a belföldi szállítások aránya jelentéktelen

„2030-re a 300 km-nél hosszabb távolságú közúti áru fuvarozás 30%-át, 2050-re pedig 50%-át más közlekedési módoknak, például a vasúti vagy a vízi közlekedésnek kell átvállalnia.”  
(EU közlekedéspolitikai, 2011)

#### Problémaelemzés

- a piac jellemzőinek feltárása nélkül az alágazat fejlesztése elképzelhetetlen; a szállítandó áruk, a megszólítható partnerek ismerete hiányában a hajózás egyre inkább lemarad a vasúttal és különösen a közúttal szembeni versenyben
- az alágazat szereplőinek alacsony az érdekérvényesítő-képessége, elenyésző a hajózás államigazgatási jelentősége (a közúti alágazattal a lehetséges nemzetgazdasági hasznok alapján összevetve)
- hazánk központi fekvése miatt a forgalom összetétele (tranzit elsődlegessége, belföldi szállítások alacsony részaránya) nem változik majd jelentősen, de kulcskérdés a pusztán áthaladó forgalom arányának csökkentése
- bár a vízi szállításról kialakult kép kedvező (környezetbarát, biztonságos stb.), a hajózási szektor nem tudja „eladni magát”, így azokban a szállításokban sem kap szerepet, amelyekben alternatívát jelenthetne a közúti szállítással szemben, vagy amelyek révén hatékonyan részt vehetne az áruszállítási láncban



- a flotta és a kikötői technológia nem alkalmazkodott az új árústruktúrához (késztermékek és speciális, pl. veszélyes áruk szállítása), bizonyos piacokra nem tud betörni

### *Tervezett lépések*

- a közlekedéspolitikai célokkal összhangban a hajózás szerepének erősítése: infrastruktúra-fejlesztés, flottakorszerűsítés, a szabályozási keretek fejlesztése, vállalkozásfejlesztés
- a piac feltárása, a kiaknázható kereslet megszólítása, fejlesztések a piac ismeretében
- a hazánkban hagyományosan hajóval szállított áruk (különösen az ömlesztett áruk: pl. gabona, kukorica) mellett az új igényekhez igazodó flotta és parti infrastruktúra kialakítása, a szállított áruk körének bővítése a hazai hajózásban: konténerek, gépjárművek és (túlméretes) mezőgazdasági gépek, oszthatatlan rakományok (transzformátorok, szél erőművek stb.), hulladékok, bioüzemanyag és alternatív energiaforrások, veszélyes áruk stb.
- a hajózás bekapcsolása az áruszállítási láncba: a valós (külső hatásokat is magukban foglaló) költségek alkalmazása, törekvés a külső költségek internalizálására minden alágazatban, a hajózás hiányzó vagy alacsony színvonalú intermodális kapcsolatainak fejlesztése
- a vízi szállítások szolgáltatási színvonalának javítása, az alágazatról kialakított kedvező kép erősítése (pl. a tájékoztatás kiterjesztése révén)
- a vízi szállítás szakszerű és egységes marketingje a szakmai és érdekképviseleti szervezetek közreműködésével
- lobbitevékenység a vízi közlekedés államigazgatási szerepének és politikai érdekérvényesítő-képességének növelése érdekében

### *Várt hatás*

- a vízi közlekedés politikai támogatásának erősödése, az alágazat versenyhátrányát megszüntető szabályozási és finanszírozási politika
- a közlekedéspolitikai célokkal összhangban a belvízi hajózás szerepének erősítése a közlekedési munkamegosztásban, különösen a nagy távolságú szállítások esetén
- a hajózási intermodális kapcsolatainak javítása révén nagyobb részarány a multimodális szállításokban
- a belföldi és az export-import forgalom növelése a hazai Duna-szakaszon
- hatékony hajózási marketing révén új áruk, új megrendelők, új vállalkozások vonzása az alágazatba



### 3.5.1 Marketing és kommunikáció: a hajózási alágazat „adja el” magát!

Beavatkozási részterület	Marketing és kommunikáció: a hajózási alágazat „adja el” magát!
Probléma / kihívás	<ul style="list-style-type: none"><li>• a hajózásnak jelentős hagyományai vannak hazánkban, a Duna jelkép, a térségében élők kötődnek a folyóhoz kapcsolódó természeti és kulturális értékekhez</li><li>• alacsony színvonalú a vízi közlekedésben részt vevő vállalkozások marketingtevékenysége (kevés kivétellel), nem tartanak lépést az üzleti kommunikáció korszerű folyamataival (modern technológia, szakemberek bevonása stb.), nem tudnak új piacokat nyitni, nem tudják „eladni” a vízi szállítást új partnereknek</li><li>• az Európai Unió törekszik a hajózás pozitív kommunikációjára, jelentős forrásokat biztosít a marketing célú projektekre (különösen a Platina projektre, illetve hazánkban a ProDuna projektre)</li><li>• a hajózási szakma „hagyományos” lobbitevékenysége és politikai érdekérvényesítése nem teszi lehetővé az alágazat kulcskérdéseinek (víziút-fejlesztés, flotta- és kikötőkorszerűsítés, államigazgatási szerep növelése, üzemeltetési és hatósági tevékenység ésszerűsítése stb.) megoldását, új eszközökre van szükség</li><li>• a hajózás mint szakma körülményeinek megítélése az elmúlt évtizedekben fokozatosan romlott, nem jelent vonzó lehetőséget a fiatalok számára</li></ul>
Tervezett lépések	<ul style="list-style-type: none"><li>• képzett és tapasztalt marketingszakemberek alkalmazása a hazai vízi közlekedési vállalkozásoknál, kommunikációs szakemberek bevonása a politikai érdekérvényesítés erősítésére az érdekképviselőknél</li><li>• a korszerű technológia használata a szolgáltatások láthatóvá és eladhatóvá tételére a vállalkozásoknál, szakmai szervezeteknél és az érdekképviselőknél</li><li>• fokozott részvétel a nemzetközi és hazai hajózási népszerűsítő kampányokban, a marketingeszközök széles körű alkalmazása a vízi szállítás megismertetésére és imázsának javítására</li><li>• az oktatási rendszer megújításával összhangban a belvízi és tengerhajózási szakmát népszerűsítő fórumok szervezése, közlemények eljuttatása az érdeklődő fiatalokhoz, tapasztalatszerzési programok (szakmai gyakorlat) elindítása az érintett vállalkozásoknál</li><li>• a hajózással (is) foglalkozó médiatermékek munkájának támogatása, szakmai erősítése</li></ul>



### 3.6 A vízi személyszállítás és a dunai idegenforgalom vonzerejének erősítése

<b>Kapcsolódó NAIADES pillér:</b>	<b>Piacok / arculat</b>
<b>Kapcsolódó téma a Duna Régió Stratégiában:</b>	Flottakorszerűsítés / belvízi hajózási politikák

#### Jelenlegi helyzet

- Magyarország, különösen a páratlan adottságokkal rendelkező Budapest a szállodahajók kiemelt úti célja, a színvonalas kiszolgálás azonban az elmúlt évek szabályozási és tulajdoni anomáliái miatt nincs megoldva
- a dunai vízi személyszállítás a településközi forgalomban szinte kizárólag az idegenforgalmi utazásokra korlátozódik (séta-, kiránduló- és rendezvényhajók)
- a helyi és térségi szerepet betöltő kompok és révek működtetése nincs hosszú távon megoldva, az érintett szervezetek (önkormányzatok) forráshiány miatt csak egyik évről a másikra tudnak tervezni
- megkezdődött a fővárosi vízi közösségi közlekedés fejlesztése: kikötőhelyek létesültek és újultak meg, kiterjesztették a menetrendet, ám az eszközpark elavult és a szolgáltatás a szükségesnél jobban ki van téve a vízállásváltozásoknak; a Budapest környéki települések bekapcsolására mindeddig csak elképzelések születtek

#### Problémaelemzés

- a szállodahajók budapesti kikötését a főváros átfogó koncepciója révén kezeli, ám fontos, hogy a hosszúra nyúló átmeneti időszak ne rontsa a város és az ország pozícióját az idegenforgalmi piacon (sajátos helyzetéből adódóan ez nem érdemi kockázat)
- nincsenek magyar szolgáltatók a szállodahajók nemzetközi piacán, holott a folyamatosan nyereséges szegmens egyik fő vonzereje a magyarországi Duna-szakasz látképe, páratlan természeti és kulturális együttese
- a dunai idegenforgalmi szolgáltatások kihasználtsága nincs arányban a Duna menti településekben rejlő turisztikai vonzeróval: hiányzik az erőteljes marketingtevékenység, és a személyhajózási szolgáltatási színvonala is fejlesztésre szorul
- a kompok és révek ellehetetlenülése (fejlesztések elmaradása, napi finanszírozási problémák) a helyi-kistérségi kapcsolatok megszűnéséhez vezethet, gyengíti a kereskedelmi kapcsolatokat, korlátozza az iskola- és munkahely-választási lehetőségeket stb.
- a 2012-ben elindított fővárosi vízi közösségi közlekedés csak a tág belvárost szolgálja ki, ami néhány gyors átkelési lehetőség biztosítása ellenére nem teszi lehetővé a valódi tömegközlekedési feladatok ellátását

#### Tervezett lépések

- a flotta és a kikötők korszerűsítése (gyorsabb hajók forgalomba állítása, kifejezetten a személyforgalmat szolgáló kikötőhelyek és parti szolgáltatások létesítése) a települések közötti vízi személyszállítás és a belföldi idegenforgalom szerepének növelése érdekében



- a ráhordó és elhordó kapacitás ésszerű megtervezése, a kikötők elérhetőségének és az átszállási lehetőségeknek a javítása
- a hajózás hazai és külföldi idegenforgalmi marketingjének erősítése az érintett szolgáltató vállalkozásoknál (hajózási társaságok, kikötők stb.), országos és települési marketingszervezeteknél
- a fővárosi vízi személyszállítási szolgáltatás kiterjesztése a környékbeli településekre (északi és déli irányban); a hajózás csak akkor járulhat hozzá a városi közlekedés problémáinak (torlódás, környezetterhelés stb.) enyhítéséhez, ha nem csupán a tág értelemben vett belvárosi célpontok, hanem elsősorban a külvárosok és az agglomerációban fekvő települések forgalmát szolgálja ki, és ezek összeköttetését biztosítja a forgalomvonzó belvárosi csomópontokkal
- a szállodahajók budapesti kiszolgálásának színvonalas megoldása, a szolgáltatási kínálat bővítése (pl. energiaellátás, hulladékszállítás, tömegközlekedési kapcsolatok), a kikötőhelyek fenntartható felosztása (a belvárosi területek tehermentesítése, a kikötőhelyek új elhelyezése a tágabb belvárosban)
- a komp- és révszolgáltatás térségi közösségi közlekedési szerepének megőrzése és erősítése, az állami támogatási rendszer kiterjesztése az eszköz korszerűsítés elősegítésére

### Várt hatás

- Budapest megőrzi vezető szerepét a szállodahajók úti céljai között, és más Duna menti települések is fokozzák a szállodahajó-forgalmukat (néhány órás városnéző programok, éjszakai tartózkodás stb.)
- a szabályozási keretek egyértelműsítése és a szolgáltatások kiterjesztése hatására magyar szolgáltatók megjelenése a nemzetközi szállodahajózásban
- a menetrend szerinti hivatásforgalmi vízi személyszállítás földrajzi kiterjesztése révén a főváros környéki Duna menti települések és Budapest között ingázók közlekedési problémáinak enyhülése, a közúti forgalmi torlódások és a negatív külső hatások csökkenése
- a komp- és átkelőhajózás megőrzi térségi szerepét, színvonalas, a kereslethez igazodó szolgáltatást kínál



### 3.6.1 A szállodahajók budapesti kiszolgálási színvonalának emelése

Beavatkozási részterület	A szállodahajók budapesti kiszolgálási színvonalának emelése
Probléma / kihívás	<ul style="list-style-type: none"> <li>• becslések szerint évente kb. 200 ezer turista érkezik Budapestre a szállodahajókon (gyakran a magyar fővárosban történik az utascseré is), a szolgáltatók kivétel nélkül külföldi tulajdonú vállalkozások</li> <li>• bár a szállodahajók jelentős közvetett hasznot hoznak a fővárosnak, előfordul, hogy bizonyos szolgáltatásokat vagy termékeket nem hazai cégeknél rendelnek meg (élelmiszer, mosás-tisztítás, városi személyszállítás stb.)</li> <li>• a belvárosi rakparti infrastruktúra nem alkalmas a „luxushotelek” elhelyezésére és kiszolgálására: nincs mindenhol megoldva az áram- és vízellátás, a hulladékgyűjtés, a biztonságos személy- és árucseré, a tömegközlekedési kapcsolat</li> <li>• a kikötőhelyek kimagaslóan nyereséges hasznosítása magánkézben történt, a főváros bevételei még a költségeit sem fedezték; a Budapesti Közlekedési Központ közreműködésével megkezdődött az újraszabályozás</li> <li>• a szállodahajók kikötése a legvonzóbb belvárosi területekre összpontosul, ami számos aggályt felvet (zajterhelés, színvonalas kiszolgálás ellehetetlenülése stb.)</li> </ul>
Tervezett lépések	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budapest vonzerejének megtartása, esetleg növelése a szállodahajók kiszolgálási színvonalának javításával, korszerű kikötőhelyek létesítésével, az egymás mellé kötés lehetőségeinek felülvizsgálata (a kiszolgálási színvonal fenntartása érdekében)</li> <li>• a belváros tehermentesítése, új szállodahajó-kikötők létesítése a tág belvárosban (a BKK terveivel összhangban az Újpesti rakpart vonalában, illetve a millenniumi városközpont térségében), a szállodahajók „széthúszása”</li> <li>• a kikötőhelyek ésszerű és kiegyensúlyozott hasznosítása (a fejlesztési és fenntartási költségek megtérülése a főváros számára)</li> <li>• komplex csomagajánlatok kidolgozása a szállodahajó-üzemeltetők számára, a hazai vállalkozások bevonása a kiszolgálásba</li> <li>• a jogi szabályozás átgondolása (pl. lajstromozási politika) és a támogatási lehetőségek bővítése (pl. kedvezményes hitelek) a hazai cégek piacra lépésének elősegítése érdekében</li> </ul>

### 3.6.2 A hajózás közösségi közlekedési szerepe Budapesten és agglomerációjában

Beavatkozási részterület	A hajózás közösségi közlekedési szerepe Budapesten és agglomerációjában
Probléma / kihívás	<ul style="list-style-type: none"> <li>• a főváros törekszik a közúti forgalomterhelés csökkentésére: többek között közösségi közlekedési fejlesztéseket végez, amelyek bizonyos viszonylatokban a vízi személyszállítás is a részét képezi</li> <li>• a BKK kiterjesztette a vízi személyszállítás menetrendjét a tág belvárosban, a hivatásforgalmi célú utazások részaránya azonban csak a külvárosok és az elővárosok bekapcsolásával lehet számottevő (az idegenforgalmi és szabadidős utazásokkal összevetve)</li> <li>• a BKV közösségi támogatással felújította a kikötőhelyeket és új kikötőket is létesített a jelenlegi útvonalán, ezek azonban csak a jelenlegi – döntően szabadidős célú – forgalom kiszolgálására alkalmasak; hiányoznak a megfelelő kikötők és közlekedési kapcsolataik Budapesten és az agglomerációban</li> </ul>





	<ul style="list-style-type: none"> <li>• a jelenlegi forgalmat – a komfortnövelési törekvések ellenére – elavult, közösségi közlekedési célok hosszú távú kiszolgálására alkalmatlan flotta látja el</li> <li>• megkezdődött a vízi és más tömegközlekedési módok menetjegyeinek és bérleteinek integrálása – a hivatásforgalmi utazások szempontjából vonzó díjpolitika kialakítására van szükség</li> </ul>
<p><b>Tervezett lépések</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• a fővárosi vízi személyszállítás kiterjesztése az agglomerációra (a BKK elképzelései szerint Nagymaros, illetve Százhalombatta-Dunafüred végpontokkal), valamint a hiányzó fővárosi és elővárosi átkelési lehetőségek pótlása</li> <li>• az üzemeltetés jogszabályi és intézményi viszonyainak egyértelmű lehatárolása (fővárosi és elővárosi közlekedési szolgáltató létrehozása, finanszírozás megosztása az érintett önkormányzatok között stb.)</li> <li>• a flotta megújítása, korszerű hajók beszerzése (pl. vízsugarhajtású siklókatamarán, trimarán, vízibuszok), amelyek alkalmasak versenyképes utazósebességet elérni, lehetővé teszik a gyors kikötést és utascserét, akadálymentesek, valamint utasbarát fedélzeti szolgáltatásokkal rendelkeznek (utastájékoztató, kerékpárszállítás stb.)</li> <li>• új, egységes arculatú és színvonalú kikötők létesítése, a meglévő kikötőhelyek átalakítása, közlekedési kapcsolataik (P+R, B+R, illetve az átszállási lehetőségek) fejlesztése</li> <li>• versenyképes szolgáltatás kialakítása: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ütemes, kiszámítható menetrend</li> <li>○ gyors, a közúti közlekedéssel versenyképes eljutási lehetőség</li> <li>○ a kikötési idővel összhangban ésszerű megállótávolságok</li> <li>○ az év lehető leghosszabb időszakában elérhető szolgáltatás</li> <li>○ színvonalas átszállási kapcsolatok (egyéni és tömegközlekedés)</li> <li>○ tarifaközösség létrehozása, utasbarát díjpolitika</li> </ul> </li> </ul>



## Források

Az Európai Közösségek Bizottsága (2009): TEN-T: Szakpolitikai felülvizsgálat. Egy megfelelőbb módon integrált és a közös közlekedéspolitikát szolgáló transzeurópai közlekedési hálózat felé. COM(2009) 44 végleges. Brüsszel

Budapesti Közlekedési Központ (2012): A dunai partszakaszok fejlesztési és rendezési lehetőségei. Döntés-előkészítő tanulmány

CCNR & European Commission DG for Mobility and Transport (2012): Inland Navigation in Europe. Market Observation 2012 – 2 (No. 16).

Commission of the European Communities (2001): White Paper – European transport policy for 2010: time to decide. COM(2001) 370 final. Brüsszel

Domanovszky Henrik (2012): LNG szállítási és elosztási lánc előkészítő projekt. Budapest: IFFK 2012 <http://kitt.uni-obuda.hu/mmaws/2012/pages/program/papers/007.pdf>

Európai Bizottság (2010a): A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Az Európai Unió Duna régióra vonatkozó stratégiája. COM(2010) 715/4. Brüsszel

Európai Bizottság (2010b): Cselekvési terv – amely a következő dokumentumot kíséri: a Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Az Európai Unió Duna régióra vonatkozó stratégiája. SEC(2010) 1489 végleges. Brüsszel

Európai Bizottság (2010c): EURÓPA 2020: Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája. COM(2010) 2020 végleges. Brüsszel

Európai Bizottság (2011): Fehér könyv – Útitervezés az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé. COM(2011) 144 végleges. Brüsszel

European Commission DG for Energy and Transport (2009): A sustainable future for transport. Towards an integrated and, technology-led and user-friendly system. COM(2009) 279 final. Brüsszel

European Union (2012): EU transport in figures. Statistical pocketbook 2012. Luxembourg: Publications Office of the European Union.

Gál István és mtsai. (2012): Nemzeti Közlekedési Stratégia. I. kötet: Előzetes koncepció és stratégia. II. kötet: Helyzetkép. Nem hivatalos, szakértői anyag

Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (2007): Egységes közlekedésfejlesztési stratégia 2007–2020

Justen, Franz (2012): Inland waterways freight transport - quarterly and annual data. Statistics in focus, issue number 42/2012. Eurostat. European Commission [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-SF-12-042/EN/KS-SF-12-042-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-12-042/EN/KS-SF-12-042-EN.PDF)



Magyar Köztársaság (2004): Magyar közlekedéspolitika 2003–2015

Magyar Országos Hajózási Szövetség (2012): MAHOSZ észrevételek a „NEMZETI HAJÓZÁSI STRATÉGIA avagy Magyarország és fővárosa a víz felé fordul - VITAANYAG - 2012.” anyagról. Kézirat

Magyar Országos Hajózási Szövetség (2013): MAHOSZ a hajózásról és a jövőről. Kézirat

Magyarország Kormánya (2011): Új Széchenyi terv. Közlekedésfejlesztési program

Mahieu, Yves (2011): Inland transport regional infrastructure (EU27, NUTS2, 2009 data). Transport networks concentrated around economic hubs. Statistics in focus, issue number 5/2011. Eurostat. European Commission

[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-SF-11-005/EN/KS-SF-11-005-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-11-005/EN/KS-SF-11-005-EN.PDF)

NAIADES akcióprogram szakmai anyagai

<http://www.naiades.info/downloads>

Nemzetgazdasági Minisztérium Tervezéskoordinációért Felelős Államtitkárság (2012): Nemzeti hajózási stratégia avagy Magyarország és fővárosa a víz felé fordul. Vitaanyag

UNECE Inland Transport Committee Working Party on Inland Water Transport (2011): White paper on Efficient and Sustainable Inland Water Transport in Europe. New York és Genf

