

Nemzeti dunai vízi közlekedési stratégiai terv (vitaanyag)



2013. december



A projektet az Európai Bizottság / DG-MOVE támogatja

Tartalom

Vezetői összefoglaló	4
1 Bevezetés	5
1.1 Küldetés.....	5
1.2 A dokumentum célja.....	5
1.3 A dokumentum háttere és felépítése	6
2 Igazodási pontok	8
2.1 Stratégiaalkotás a magyar belvízi hajózásban	8
2.1.1 A stratégiaalkotás előzményei.....	8
2.1.2 A stratégiaalkotás alternatív útja: a „Duna-stratégia”	9
2.2 Az alágazat stratégiai és közlekedéspolitikai céljai	10
2.2.1 Az Európai Unió közlekedéspolitikája	10
2.2.2 Az Európai Unió Duna régióra vonatkozó stratégiája.....	11
2.2.3 Az ENSZ-EGB jövőképe a hajózásról	12
2.2.4 Hazai célok	13
3 Helyzetfeltárás	14
3.1 A hajózás jelentősége az európai és a hazai közlekedési rendszerben	14
3.2 Hazai helyzetkép	16
3.2.1 Szállítási piac	17
3.2.2 Infrastruktúra	21
3.2.3 Flotta.....	25
3.2.4 Munkahelyteremtés és szakképzés	26
3.2.5 Arculat.....	28
4 Stratégiai célok.....	31
4.1 Piacfeltárás és a feltárt piacok kihasználása.....	33
4.1.1 Áruszállítás	33
4.1.2 Személyszállítás	36
4.1.3 Általános szempontok.....	37
4.2 Infrastruktúra.....	38
4.2.1 Vízi út	38



4.2.2	Kikötők.....	42
4.3	Flottakorszerűsítés	44
4.4	Munkahelyteremtés és szakképzés.....	46
4.5	Arculatteremtés a dunai hajózásban.....	48
4.6	Intézményi rendszer	49
5	A stratégia megvalósítása.....	52
6	Források	54

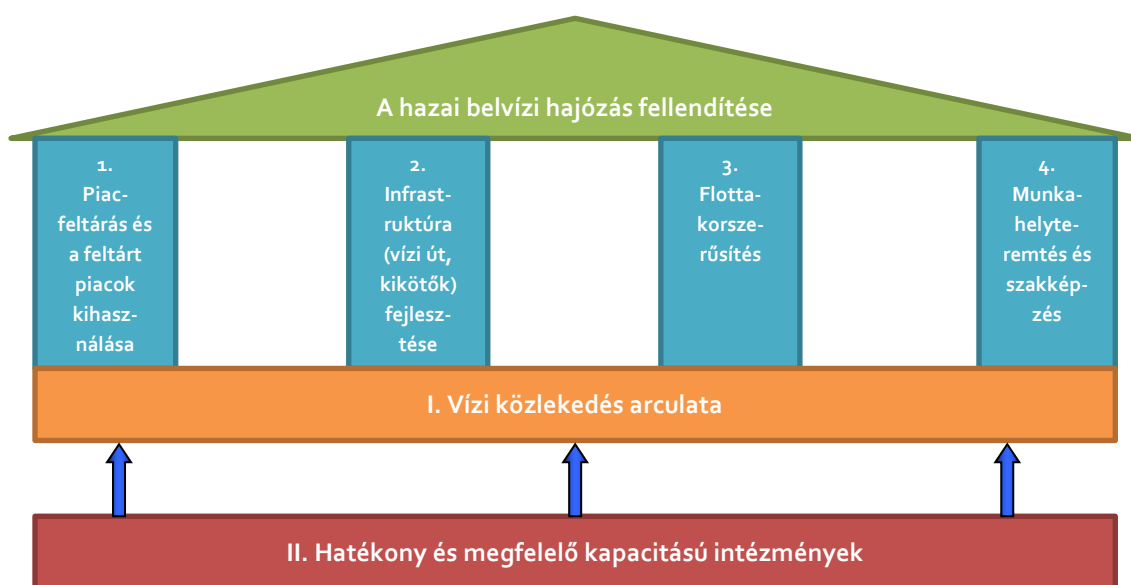


Vezetői összefoglaló

A stratégiai terv és a hozzá kiegészítő jelleggel szorosan kapcsolódó akcióterv (együtt: *ProDuna-stratégia*) a hazai belvízi hajózást számos eszközzel támogató, EU-társfinanszírozással létrejött ProDuna projekt egyik fontos eredménye. A dokumentum alapul szolgálhat a belvízi hajózás szervezeti és szabályozási kereteinek, infrastruktúrájának és eszközállományának, áruszállítási, közforgalmú közlekedési és idegenforgalmi szegmensének, oktatásának és kutatásának fejlesztéséhez, összefoglalóan az alágazat versenyképességének javításához. Bár átfogó hazai vízi közlekedési stratégia hiányában a ProDuna-stratégia céljai viszonylag általánosan vannak megfogalmazva, a kidolgozás alatt álló *Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS)* elfogadása után, illetve ha a Kormány az NKS-sel összhangban alágazati stratégiát is jóváhagy, lehetőség lesz a ProDuna-stratégiában közölt célok és lépések részletes lebontására, kiegészítésére, frissítésére, szükség esetén újragondolására.

A *stratégiai terv* négy részből áll: a bevezetés után az alágazati stratégia hiányában a jelen dokumentum irányvonalait kijelölő *igazodási pontok*, vagyis a vízi közlekedés jövőjét illetően kiemelt jelentőségű nemzetközi és hazai szakmai anyagok ismertetése következik. Ezzel, valamint a ProDuna projekt öt fő területével (piacok, flotta, munkahelyteremtés és szakképzés, arculat, infrastruktúra) összhangban kerül sor a *belvízi hajózás jelenlegi helyzetének feltárására*. Erre az alapra épül a *stratégiai célok* bemutatása, valamint az ezek *megvalósítását szolgáló lépések* felsorolása. A stratégiai tervhez szorosan kapcsolódó, azt részben kiegészítő *akcióterv* (ld. külön dokumentumban) a konkrét cselekvések szintjén határozza meg a vízi közlekedési szakma, az államigazgatás és az érdekelt szervezetek, személyek előtt álló feladatokat.

A stratégiai terv megvalósítását szolgáló célok – a helyzetfeltárás és az igazodási pontok elemzése alapján – az alábbi ábra által bemutatott négy pillér és két horizontális összekapcsoló tényező összefüggésrendszerében valósíthatók meg. A célok megvalósítását szolgáló első stratégiai lépéseket a dokumentum utolsó fejezete, a cselekvéseket a feljebb említett akcióterv részletezi.



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.

1.1 Küldetés

A hazai belvízi közlekedés versenyképességének kulcselemei a fejlődéshez szükséges árualapok feltárásában, a megfelelő adottságú dunai vízi útban, a jól elérhető, multimodális kikötőkben, a hatékonyan működő társaságokban, a kereslethez igazodó flottában, a korszerű vízi közlekedési forgalomirányításban, a magas színvonalú és a képzett humánerőforrás megfelelő utánpótlását biztosító oktatásban, valamint a hatékony működést szolgáló szabályozást létrehozni és működtetni képes intézményi rendszerben rejlenek – a társadalmi, gazdasági és környezeti fenntarthatóság szem előtt tartásával.

A vízi közlekedés jövőképe egy nyitott, alkalmazkodni képes, a versenyen és innováción alapuló dinamikus gazdaságra épül, amelyben a környezetvédelemnek többszörösen is kiemelkedő szerepe van. Mindez egyrészt megjelenik a többi közlekedési módnál fajlagosan kevésbé környezetszennyező vízi közlekedés nagyobb arányú használatában, másrészt a műszakilag elavult és az üvegházhatású gázokat nagyobb mértékben kibocsátó járművek cseréjében, valamint az alternatív üzemanyagok fokozottabb felhasználásában.

1.2 A dokumentum célja

A ProDuna projekt keretében megfogalmazott *Nemzeti dunai vízi közlekedési stratégiai tervben* és a hozzá szorosan kapcsolódó *Nemzeti dunai vízi közlekedési akciótervben* (a továbbiakban együtt röviden: *ProDuna-stratégia*) közölt lépések célja a dunai hajózás fejlesztése. Ez a cél összhangban van mind az Európai Unió, mind Magyarország gazdaság- és közlekedéspolitikai törekvéseivel. Igaz, a vízi közlekedés elsősorban multimodális áruszállítási szerepének növelését célzó közösségi szándékhoz csak a magas szintű (közlekedés)politikai dokumentumokban kapcsolódik egyértelmű hazai elhatározás; az elmúlt években nem történt érdemi előrelépés, nem voltak a megvalósítást szolgáló átfogó projektek. Ezt az űrt pótolja a ProDuna projekt, amely az EU törekvéseivel összhangban támogatja az érintett kormányzati és szakmai szerveket a hazai belvízi hajózási ágazat fellendítésében.



A következő pontban részletezett indokok miatt a ProDuna-stratégia – egyelőre – nem támaszkodhat a stratégiaalkotás logikus sorrendjében kialakított időszerű ágazati (közlekedési), alágazati (vízi közlekedési) stratégiára vagy a Duna komplex hasznosításának hazai koncepciójára. Ezért a felvázolt lépések feszegetik a „stratégiai terv”, illetve az „akcióterv” amúgy is képlékeny műfaji kereteit (így a megszokottnál általánosabban vannak megfogalmazva), háttérükben pedig magasabb szintű vagy alapvetően más célú európai és hazai dokumentumok, valamint a ProDuna projekt keretében felhalmozott szakmai ismeretanyag áll. Ezáltal a stratégiai terv és az akcióterv nem töltheti be definiószerű szerepét, a benne közölt lépések nem egy konkrét stratégia (vagy más konkrét koncepcionális dokumentumban megfogalmazott elképzelés) megvalósítását szolgálják. S bár a ProDuna az Európai Unió társfinanszírozásával, a hazai államigazgatás és a szakmai szervezetek támogatásával létrejött projekt, a projekt keretében megfogalmazott „nemzeti stratégiai terv” semmi esetre sem pótolhatja a vízi közlekedés állami szintű stratégiáját, amelynek kidolgozására és elfogadására csak a jogszabályban meghatározott körülmények között kerülhet sor.

E korlátok ellenére, a ProDuna projekt céljaival és ütemtervével összhangban, nem tartottuk célszerűnek a ProDuna-stratégia megfogalmazásának és szakmai vitára bocsátásának halogatását. Meggyőződésünk, hogy – a ProDuna-stratégiát első lépésben a szakmai és gazdasági szereplők közreműködésével megvitatta és átdolgozva – a dokumentum alapul szolgálhat a belvízi hajózás szervezeti és szabályozási kereteinek, infrastruktúrájának és eszközállományának, áruszállítási, közforgalmú közlekedési és idegenforgalmi szegmensének, oktatásának és kutatásának fejlesztéséhez, összefoglalóan az alágazat versenyképességének javításához.

A kidolgozás alatt álló *Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS)* elfogadása után, illetve ha a Kormány az NKS-sel összhangban alágazati stratégiát is jóváhagy, értelemszerűen lehetőség lesz a ProDuna-stratégia általánosan megfogalmazott céljainak részletes lebontására, kiegészítésére, frissítésére, szükség esetén újragondolására.

1.3 A dokumentum háttere és felépítése

A ProDuna-stratégia nagymértékben támaszkodik a projekt keretében korábban megjelent dokumentumokra, valamint a még képlékeny állapotú NKS-re, illetve a 2014-2020 közötti időszakra szóló *Integrált Közlekedési Operatív Programra (IKOP)*, valamint figyelembe veszi az Európai Unió témához kapcsolódó dokumentumait is, nevezetesen

- az Európai Unió 2011-es közlekedéspolitikai fehér könyvét (2011-2020);
- a *NAIADES* európai belvízi hajózási akcióprogramot (2006–);
- a Bizottság „Európa 2020, Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája” című közleményét, valamint
- a VITUKI 2007-ben közzétett, „A Duna hajózhatóságának javítása tárgyú projektet megalapozó tanulmány” című munkáját.

A ProDuna-stratégia jelen dokumentuma négy részből áll: a bevezetést az alágazati stratégia hiányában a jelen dokumentum irányvonalait kijelölő ún. *igazodási pontok* ismertetése követi. Ezzel, valamint a ProDuna projekt öt fő területével (piacok, flotta, munkahelyteremtés és szakképzés, arculat, infrastruktúra) összhangban kerül sor a *belvízi hajózás jelenlegi helyzetének feltárására*. Erre az alpra épül a *stratégiai célok* bemutatása, valamint az ezek *megvalósítását szolgáló lépések* felső-



rolása. A stratégiai tervhez szorosan kapcsolódó, azt részben kiegészítő *akcióterv* (ld. külön dokumentumban) a konkrét cselekvések szintjén határozza meg a vízi közlekedési szakma, az államigazgatás és az érdekelt szervezetek, személyek előtt álló feladatokat.

Az igazodási pontokkal foglalkozó fejezet a hazai vízi közlekedési stratégia kialakításának körülményeit, lehetőségeit, valamint az Európai Unióban és hazánkban az utóbbi években ezen alágazat kapcsán megfogalmazott célokat ismerteti.

A helyzetfeltárás a ProDuna projekten belül már elkészített tanulmányok, részben az NKS vízi közlekedést tárgyaló tanulmányainak a megállapításait szintetizálja. E fejezet a következő sorrendet követi: először – abból kiindulva, hogy a vízi közlekedés környezetvédelmi és hatékonysági szempontból megelőzi a közúti és a vasúti közlekedést – kiemeli a feltárandó árualapok jelentőségét, azaz a piac lehatárolásának az elsődlegességét; ezt követően a vízi út mint (saját) infrastruktúra adottságait értékeli, beleértve a kikötőket is; majd a feltárandó árualap elszállítására alkalmas flotta jellemzőit vizsgálja; a rendelkezésre álló munkaerőt – mint humán erőforrást – elemzi; végül a vízi közlekedés arculatát – mint a fenti pilléreket összefogó horizontális feltételt, kapcsolatot – tárgyalja.

A stratégiai célok a ProDuna projekttel összhangban a piacfeltárás, a víziút-infrastruktúra (vízi út és kikötők), a flottakorszerűsítés, a munkahelyteremtés és szakképzés pillérekre támaszkodnak, ezeket fogja össze a vízi közlekedés olyan arculatának kialakítása, amely azt az igénybe vevők, fuvaroztatók számára vonzóvá teszi. Végül a stratégia az előbbiekre támaszkodva vázolja fel a javasolt fejlesztési irányokat, külön az áru- és külön a személyszállításra, valamint kitérve a szakmai irányítás strukturális átalakítására is.



2 Igazodási pontok

A ProDuna-stratégia kidolgozása egyrészt a helyzetfelmérésből kapott megállapításokra épül, másrészt a források között felsorolt dokumentumokra, többek között a ProDuna projektben a stratégia összeállításáig elkészített tanulmányokra, valamint a Közlekedés Kft. NKS keretében készített vízi közlekedést tárgyaló tanulmányára (NKS, 2013a), a Nemzeti Közlekedési Stratégia 2013. augusztusi változatában leírtakra (NKS, 2013b), illetve az Integrált Közlekedési Operatív Program nyers változatára (NFM, 2013).

A dokumentum nem mellesleg összefoglalja az Európai Unió szervei és az ENSZ-EGB utóbbi években a vízi közlekedésre vonatkozóan kijelölt irányvonalakat, valamint ez e témában hazánkban megfogalmazott célokat.

2.1 Stratégiaalkotás a magyar belvízi hajózásban

A belvízi hajózásnak nincs érvényes alágazati stratégiája Magyarországon. Bár napjainkra egyértelművé vált, hogy a rendszerváltás alapjaiban megváltozott politikai és gazdasági környezetben, sőt jelenleg is szükség lenne az alágazat háttérstudományokra, elemzésekre és megalapozott előrejelzésekre épülő stratégiájának kidolgozására, annak követésére és időközönkénti felülvizsgálatára, a szektor átfogó koncepció nélkül élte meg az elmúlt bő két évtizedet. A tervgazdasági időszakban állami tulajdonban működő hajózási vállalat elnyújtott és nehézkes privatizációja, az infrastruktúra, a szakember- és az eszközállomány nem tervszerű szétaprózódása, az intézményi és szabályozási háttér korszerűsítésének elmaradása előrevetítette, hogy a hazai hajózási szektor szereplői nem elég felkészültek, hogy harcba szálljanak az évtizedek óta kedvezőbb feltételek között működő külföldi versenytársaikkal. A helyzetet súlyosbította, hogy közvetlenül a rendszerváltás után kitört a délszláv háború (majd 1999-ben a NATO repülőgépei bombázták Jugoszláviát), ami évekig korlátozta a vízi szállítást a hazánkkal szomszédos országokban, és amelynek kedvezőtlen hatásai (partnerek kivonulása, bizonyos árufajták szállításának közútra terelődése, a rendszerváltást követően megvalósulatlan vállalkozások miatt a piaci szereplők körének lassú és elégtelen bővülése stb.) napjainkra sem oldódtak fel.

2.1.1 A stratégiaalkotás előzményei

Hazánk EU-tagságából adódóan a vízi közlekedési stratégia az európai közlekedéspolitikával összhangban kialakított magyar közlekedéspolitika és –stratégia alapján fogalmazható meg. Erre néhány évvel ezelőtt megvolt a lehetőség, hiszen a háttérrel adó közlekedésstratégiai irányvonalakat az alábbi dokumentumok írásba fektették:

- az Európai Unió 2001-es közlekedéspolitikai fehér könyve (2001–2010);
- a transzeurópai közlekedési hálózatokra (TEN-T) vonatkozó 2004-es – a hazánk belépésével egyidejűleg végbement bővítés kapcsán felülvizsgált – uniós iránymutatások;
- a *NAIADES* európai belvízi hajózási akcióprogram elindítása (2006–2013);
- az EU-csatlakozás küszöbén elfogadott, a jelen dokumentum megfogalmazásakor is érvényben lévő, tartalmában már meghaladott *Magyar közlekedéspolitika (2003–2015)*;



- a hazánk első európai uniós programozási időszakára (2007–2013) kialakított, tartalmában már kevésbé, időtartamában viszont szintén érvényesnek tekinthető *Egységes közlekedésfejlesztési stratégia (2007–2020)*, illetve a *Közlekedés Operatív Program (KÖZOP)*.

Annak ellenére, hogy a hazai közlekedéspolitikát és a közlekedésfejlesztési stratégiát ismertető dokumentumok csak érintőlegesen foglalkoztak a vízi közlekedéssel és a szerepével a szállítási láncban, az alágazati stratégia kidolgozására nem került sor – a lehetőség azonban egy új stratégiaalkotási folyamat részeként ismét adva van. A fenti dokumentumok egy része ugyanis érvényét veszítette, a 2007–2008 óta a nemzetközi és belső piacokat sújtó gazdasági válság pedig olyan változást hozott, amelyre mind az Európai Unióban, mind hazánkban új irányvonalak mentén kerestek, keresnek megoldásokat. Mindezek eredményeként számos új koncepcionális dokumentum látott napvilágot:

- az Európai Unió 2011-ben kiadta új, hosszú távú közlekedéspolitikáját;
- az Európai Bizottság 2010–2011-ben makroregionális célokat tűzött ki a Duna-térségre vonatkozó komplex stratégiájában és akciótervében;
- a 2010-ben megfogalmazott *Új Széchenyi terv* közlekedésfejlesztési programja ismertette a gazdaságpolitika közlekedéssel és kiemelten a hajózással kapcsolatos hazai elképzeléseit és fejlesztési céljait;
- 2012-ben a Nemzetgazdasági Minisztérium a *Nemzeti Hajózási Stratégia (avagy Magyarország és fővárosa a víz felé fordul)* című koncepcionális jellegű, de csak nevében stratégiai szintű vitaanyagában összefoglalta az alágazati elképzeléseit;
- 2012-ben kiadták a *Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS)* előzetes szakmai koncepcióját és stratégiáját, valamint helyzetképét, és előreláthatólag 2013 végére kidolgozzák a teljes stratégiát;
- 2013 folyamán előkészítés alatt áll a 2014–2020 között uniós programozási időszak hazai megvalósítását szolgáló *Integrált Közlekedési Operatív Program (IKOP)*;
- 2013-ban felülvizsgálták a transzeurópai közlekedési hálózatokkal kapcsolatos célokat;
- 2013 folyamán került sor a *NAIADES II* belvízi hajózási akcióprogram elfogadására.

E sorba illeszkezik tehát a magyar hajózási stratégia vagy szűkebb értelemben a fő hajózási folyosóra vonatkozó dunai vízi közlekedési stratégia. A stratégia jóváhagyása – összhangban a vízi közlekedésről szóló törvénnyel – a Kormány, végrehajtásának megszervezése a közlekedésért, az államháztartásért és a gazdaságpolitikáért felelős miniszter együttes feladata. A stratégia végrehajtására stratégiai tervet és cselekvési tervet célszerű kidolgozni, ami értelemszerűen jelen dokumentum átdolgozásával is megvalósítható.

2.1.2 A stratégiaalkotás alternatív útja: a „Duna-stratégia”

Tekintettel a Duna és az emberi tevékenység kapcsolatát érintő évtizedes hazai vitákra, a hagyományos közlekedéspolitikai stratégiaalkotási lánc helyett elképzelhető más megközelítés is. A hajózást (is) alapjaiban befolyásolja, hogy a politikai döntéshozó hogyan definiálja a Dunát, milyen súlyt tulajdonít a folyó egyes jellemzőinek (természeti érték, idegenforgalmi vonzerő, közlekedési folyosó, kulturális jelkép stb.). A társadalmi és politikai párbeszéd e kérdésben évtizedek óta nem vezetett eredményre – tulajdonképpen az alapoknál megfeneklett –, ami hátráltatja a Dunát érintő bármilyen gazdálkodási tevékenységet és a dunai vízgazdálkodási, idegenforgalmi, közlekedési stb. tevékenységek jövőjét illető gondolkodást.



A politikai döntéshozóknak – célirányos szakmai vizsgálatokra alapozva – világossá kell tehát tenniük a folyóval kapcsolatos felfogásukat, hosszú távú elképzelésüket. Ha e „Duna-vízió” nem egyértelmű, elképzelhető, hogy az idő közben megfogalmazott ágazati stratégiák, így például egy jövőbeli (vízi) közlekedési stratégia is csupán légvárat épít, mert a megvalósításához nincs politikai akarat és ebből következő gazdasági potenciál. Ezért az állami stratégiaalkotás kiindulópontja egy „Duna-stratégia” is lehet, ami a szakpolitikai állásfoglalásból kiindulva felvázolja a folyóval kapcsolatos komplex hazai gazdasági-társadalmi-környezeti célokat és fejlesztési lehetőségeket. (Fontos emlékeztetni rá, hogy a köznyelvben „Duna-stratégia” néven ismert EU Duna Régió Stratégia nem a Duna folyam, hanem a hozzá kapcsolódó, tizennégy országot felölelő térség átfogó stratégiája – e bekezdésben nem erről van szó.) Magától értetődően e megközelítés esetén sem szabad figyelmen kívül hagyni a Dunán kívüli hajózást (Tisza, Balaton stb.).

2.2 Az alágazat stratégiai és közlekedéspolitikai céljai

Magyar hajózási stratégia hiányában a ProDuna-stratégia háttérében magasabb szintű vagy kapcsolódó, de alapvetően más célú koncepcionális dokumentumok vízi közlekedésre vonatkozó fejezetei állnak. Összefoglalóan elmondható, hogy a gazdaságfejlesztési és közlekedéspolitikai elképzelések mind számolnak a belvízi hajózással – mint a multimodális szállítási lánc elemével –, és előirányozzák az alágazat fejlesztését.

2.2.1 Az Európai Unió közlekedéspolitikája

A közlekedési Fehér Könyvben (Európai Bizottság, 2011) foglaltak szerint a hajózásban meg kell jelentetni a környezetet kevésbé terhelő alternatív üzemanyagokat, nem csak a tengeri, hanem a folyami hajózásban is. Ide tartozik a multimodális logisztikai láncok teljesítményének optimalizálása, beleértve a természetüknel fogva erőforrás-hatékonyabb közlekedési módok fokozott használatát is, azaz 2030-ra 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, hatékony zöld áru fuvarozási folyosóknak is köszönhetően. E cél eléréséhez megfelelő infrastruktúra kifejlesztésére is szükség lesz.

Hosszabb távon abból lehet kiindulni, hogy pl. napjainkban Magyarországon a szállítás 67%-a közúton történik. Az arány megváltoztatása nem csak közlekedési, járműbeszerzési, infrastruktúra-telepítési feladat, hanem a szállítói láncban résztvevő ágazatok teljes körű logisztikai, irányítási kapcsolatrendszerének kialakítása. A Fehér Könyvre alapozva 2030-ra teljesen üzemképes, az egész Európai Unióra kiterjedő TEN-T „törzshálózatot” kell létrehozni, 2050-re pedig színvonalas minőségű és nagy kapacitású hálózatot kell kiépíteni, a kapcsolódó információs szolgáltatásokkal együtt.

Az Európai Unió közlekedéspolitikájának és közvetve kapcsolódó stratégiáinak vízi közlekedéssel kapcsolatos elképzelései az alábbiakban foglalhatók össze:

- a vízi közlekedésben mind az infrastruktúra, mind az eszközök terén jelentős, de területileg eltérő mértékű szabad kapacitások állnak rendelkezésre (vagy a kapacitások kisebb ráfordítással aktiválhatók), ám fejlesztésekre és korszerűsítésre van szükség – különösen a dunai térségben, ahol a vízi út állapota, a kikötők felszereltsége és technológiája, valamint a korszerűtlen flotta nem teszi lehetővé az alágazat piaci érvényesülését;



- más közlekedési módokkal összevetve a vízi szállítás környezetbarát, energiahatékony és biztonságos megoldás, ugyanakkor az infrastruktúra szűk keresztmetszetei és hiányosságai, a természeti jelenségeknek való nagyobb kitéettsége miatt kevésbé megbízható, nehezebben tervezhető – ehhez az infrastruktúra fejlesztése mellett a hajók modernizálására, valamint a folyami információs szolgáltatások (RIS) egyre szélesebb körű alkalmazására van szükség;
- a módok közötti hatékony munkamegosztás céljával összhangban lehetővé kell tenni a hajózás integrálását a logisztikai láncba (kikötők közúti és vasúti kapcsolatának kiépítése, vízparti logisztikai terminálok létrehozása, tengeri és folyami közlekedésre egyaránt alkalmas hajók alkalmazása stb.), különösen a tengeri és belvízi szállítások összekapcsolása érdekében;
- a belvízi hajózás a tengeri kikötőket, illetve a vízi utak mentén létesített ipari központokat kapcsolja össze, a pályája gyakran forgalmas vagy túlterhelt közúti folyosókkal párhuzamosan vezet, vagyis bizonyos viszonylatokban a közúti szállítás alternatívája lehet: a belvízi szállításnak elsősorban a hosszú távú (300 km-nél nagyobb távolságú) szállításoknál kell jelentősebb szerepet kapnia, de a fejlődő rakodási technológia miatt akár rövidebb távon is versenyképesnek bizonyulhat;
- a hajózás különösen a nagytömegű, nagyméretű vagy egyéb okból nehezen mozgatható (pl. veszélyes) áruk szállításában juthat nagyobb piaci részesedéshez az ellátási láncban vagy kelhet versenyre más módokkal.

2.2.2 Az Európai Unió Duna régióra vonatkozó stratégiája

Figyelembe veendő az is, hogy az Európai Unió komplex stratégiát dolgozott ki a Duna régió fejlesztésére, amely – a nagyobb uniós politikai kezdeményezéseket, különösen az Európa 2020 stratégiát megerősítve – hozzájárulhat az uniós célok megvalósításához. Az Európai Bizottság által kidolgozott, Duna régióra vonatkozó stratégia célja, hogy a Duna makrorégió Európa egyik legvonzóbb, biztonságos és magabiztos térségévé váljon. Ennek a célnak az elérése érdekében cselekvési tervet dolgoztak ki, ami négy fő pilléren nyugszik. A vízi közlekedés fejlesztési céljai mind a négy pillér kapcsán felfedezhetők:

- *A Duna régió összekapcsolása a többi régióval:* többek között a közlekedési infrastruktúra fejlesztése, a mobilitás és intermodalitás előmozdítása, valamint az emberek egymással való kapcsolatteremtésének fejlesztése például a vízi turizmus eszközeivel;
- *Környezetvédelem a Duna régióban:* a más közlekedési módokkal összehasonlítva kevésbé szennyező vízi szállítás fejlesztése hozzájárulhat e pillér céljaihoz, úgymint a Duna régió egyedi és gazdag vízi növény- és állatvilágának védelme, illetve a víz minőségének megóvása és helyreállítása. (A Duna menti államok 2009-ben vízgyűjtő-gazdálkodási tervet fogadtak el, amit e cél érdekében tovább kell vinni.) Emellett a régió lakóit meg kell óvni az olyan gyakran előforduló és súlyos károkat okozó kockázatoktól, mint az áradások vagy ipari balesetek – utóbbi körébe sorolható a vízi szállítás biztonságának növelése.
- *A jólét megteremtése a Duna régióban:* A régió társadalmi különbségeinek kiegyenlítése érdekében modernizálni kell a képzést és a szociális támogatásokat, hogy a régió lakosai a lakóhelyükhöz minél közelebb kapjanak munkalehetőséget. Elő kell mozdítani a kutatás-fejlesztést a kevésbé fejlett területeken, valamint a vállalkozások versenyképességének és



regionális együttműködésének fejlesztése is elengedhetetlen a jólét megteremtése céljából. Mindezek a vízi közlekedés területén is érvényes célok.

- *A Duna régió megerősítése:* A Duna régiót eltérő fejlettségű, de hasonló problémákkal szembeesülő uniós tagországok vagy tagjelölt országok és harmadik országok alkotják. Az intézményrendszerek megerősítése és együttműködése, valamint a közös biztonsági kihívásokkal szembeni hathatós, együttes fellépés hozzájárulhat ahhoz, hogy a régió biztonságosabbá és integráltabbá váljon. A vízi közlekedés kapcsán különösen a hazai és a nemzetközi intézményrendszer fejlesztése sürgető feladat.

Az EU Duna régióra vonatkozó stratégia főbb konkrét céljai a vízi közlekedés területén az alábbiak:

- 2020-ra a folyami teherforgalom 2010-hez képest 20%-kal növekedjék;
- a folyami hajózást akadályozó szűkületek eltávolítása 2015-re, hogy a Vlb típusú hajók a folyamot szinte egész évben hajózhassák;
- hatékony multimodális terminálok kialakítása a dunai kikötőkben, hogy a belvízi hajóutak, valamint a vasúti és közúti közlekedés összekapcsolódjanak 2020-ra.

2.2.3 Az ENSZ-EGB jövőképe a hajózásról

Az ENSZ-EGB 2011-ben közzétette az európai vízi közlekedésre vonatkozó jövőképét, amely az 1996-ba kiadott első változathoz hasonlóan a *Fehér könyv a hatékony és fenntartható belvízi közlekedésről Európában* címet viseli. A belvízi infrastruktúra helyzetének elemzése és a másfél évtized alatt elért eredmények bemutatása alapján az ENSZ-EGB belvízi hajózási munkacsoportja az európai hajózás szempontjából általánosnak tekinthető javaslatokat fogalmazza meg:

- a teljes európai eszközrendszert ki kell használni a nemzetközi jelentőségű vízi utak fejlesztésének összehangolására, mert az utóbbi évtizedek beruházásai nem voltak összhangban a belvízi hajózásban rejlő lehetőségekkel;
- össze kell hangolni és elő kell segíteni a belvízi flotta korszerűsítését szolgáló európai szintű intézkedéseket, különösen a műszaki előírásokat és a kutatási tevékenységet, valamint törekedni kell a sürgető modernizálásra a Dunán és a kapcsolódó kelet-európai vízi utakon;
- elő kell mozdítani a folyami információs szolgáltatások (RIS) és más infokommunikációs technológiák (IKT) alkalmazását, ami lehetővé teszi a biztonságos hajózást és a vízi utak teljes kihasználását;
- hatékony választ kell adni az új piaci követelményekre, például a megbízhatóan összekapcsolódó (közúti-vasúti-belvízi, illetve belvízi-tengeri) szállítási lánc iránti egyre kifinomultabb igényekre;
- európai szinten kell kezelni a munkaerő-piaci kihívásokat, többek között az állások vonzerejének javítását és a képzési rendszer fejlesztését, hogy a képzett munkaerő hiánya ne akadályozhassa a növekedést;
- szembe kell nézni az éghajlatváltozás (a környezeti kihívások és a szénlábnyom) problémájával, hogy a más szállítási módokhoz képest kevésbé környezetterhelő belvízi hajózás e téren további versenyelőnyt szerezzen;
- európai szinten meg kell erősíteni az intézményi és jogszabályi kereteket, hogy összehangolják a nemzeti hajózási politikákat és szabályokat.



2.2.4 Hazai célok

A belvízi hajózás közösségi céljai egyértelművé teszik, hogy az Európai Unió elköteleződött az alágazat fejlesztése, a multimodális szállítási láncba való fokozott bekapcsolása mellett. Ezt a hazai szakpolitikai és más szakmai dokumentumok (Új Széchenyi terv, Nemzeti Hajózási Stratégia, NKS előzetes koncepció és stratégia) is megerősítik. E hazai elképzelések alapján az alábbi általános célok állapíthatók meg a magyar dunai hajózás kapcsán:

- a vízi szállítás részarányának (legalább kismértékű) növelése a közlekedési munkamegosztásban;
- az intermodális szállítások részarányának növelése, különösen a nemzetközi forgalomban;
- a dunai vízi út fejlesztése és karbantartása a gázlókából adódó merülési korlátozások feloldása (legalább a korlátozási időszak szűkítése) érdekében;
- a vízi közlekedésnek a közúti úthasználati díjfizetésből adódó kedvezőbb versenyhelyzetének kihasználása a szolgáltatási színvonal javítása és a kombinált szállítási módok kínálatának bővítése révén;
- a flotta korszerűsítése, elsősorban a szabályozási keretek módosítása és támogatási pályázatok létrehozása révén;
- kedvező kép kialakítása a magyarországi hajózásról, infrastruktúrájáról és szolgáltatásairól;
- a képzési rendszer újragondolása az oktatási rendszer minden érintett szintjén (közép- és felsőfokú oktatás, valamint felnőttképzés);
- a vízi turizmus – beleértve az idegenforgalmi vízi személyszállítást – nyereséges szegmens, és hazánk vizei vonzó úti célok mind a belföldi, mind a külföldi turisták számára, amit a jövőben a kínálat bővítésével és a szolgáltatási színvonal emelésével ki kell használni;
- a közforgalmú vízi személyszállítás megkezdett fejlesztése bizonyos viszonylatokban hozzájárulhat a főváros és agglomerációja közlekedési problémáinak (torlódás, légszennyezés stb.) megoldásához, a kedvezőtlen hatások enyhítéséhez.

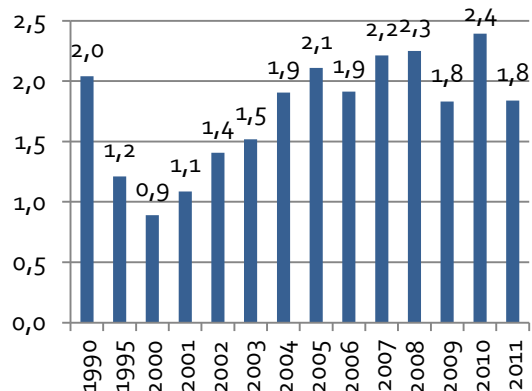


3 Helyzetfeltárás

A 2001-ben kiadott uniós közlekedéspolitikai fehér könyv a hajózást az európai közlekedési rendszer „szegény rokonának” nevezte, érzékeltetve, hogy hiába olcsó és a közúti szállításhoz képest kevésbé szennyező közlekedési mód, az infrastruktúra hiányosságai, elsősorban a hiányzó módközi kapcsolatok miatt a vízi közlekedés fejlődése elmaradt a többi alágazathoz (a vasúthoz és különösen a közúthoz) képest. Mindez különösen annak fényében igaz, hogy évszázadokon át a hajózás volt a nagy távolságú és nagy volumenű szállítás egyetlen módja. A tengerhajózás napjainkban is meghatározó szegmens, a szállítási teljesítmények több mint egyharmadát képviseli az Európai Unióban (2010-ben 1415 Mrd tkm teljesítménnyel a részesedése 36,9% a munkamegosztásban), és a szerepe az interkontinentális forgalomban még jelentősebb. Ezzel szemben a földrajzi és időjárás körülményeknek erőteljesen kitett belvízi hajózás már az ipari forradalom után versenytársakkal találta magát szemben, és a vasúti, majd a közúti alágazat előretörésével teljesen háttérbe szorult. A közlekedéspolitikai fehér könyv analógiájára így kimondható, hogy napjainkra a közlekedés családjában a belvízi hajózás a legszegényebb rokon. E helyzet megváltoztatása napjainkban egyértelműen európai szintű törekvés.

3.1 A hajózás jelentősége az európai és a hazai közlekedési rendszerben

Az elmúlt másfél-két évtizedben az európai vízi szállítás hiába növelte a fajlagos teljesítményét (EU27 1995: 122 Mrd tkm, 2010: 147 Mrd tkm), a munkamegosztásban kis mértékben csökkent a részaránya (4%-ról 3,8%-ra). Ennek oka, hogy a gazdasági folyamatokkal összhangban nőtt a szállítási teljesítmények, és ebből a közúti szállítás minden más alágazat teljesítménynövekedését felülmúlóan részesedett. Hazánkban a vízi szállítás volumene évek óta stagnál: a délszláv háborúk miatt bekövetkező visszaesés után a 2000-es évek közepétől a szállítási teljesítmény rendre 2 Mrd tkm körül alakul (ld. 1. ábra). A teljesítménynövekedést erőteljesen gátolják a hajózást az egyes években – részben az infrastruktúra hiányosságai miatt – eltérő mértékben sújtó időjárás körülmények (szárazság miatti alacsony vízállás, jegesedés miatti hajózási zárlat). Például a 2011. őszi aszály az egész Duna-térségre kedvezőtlenül hatott, a hazai vízi szállítási teljesítmény 2011 harmadik negyedében 44%-kal maradt el az egy évvel korábbitól.



1. ábra: A magyar belvízi hajózás teljesítménye (Mrd tkm/év). Forrás: Eurostat

A hajózás helyzetét nehezíti, hogy – más alágazatokkal szemben – a fejlesztése nem minden uniós tagországnak közvetlen érdeke; az Eurostat megállapítása szerint érdemben a huszonnyolc tagállam közül mindössze tizenhárom használ vízi utakat közlekedési célokra. Az infrastruktúra sajátossága (részben természeti folyamatokra visszavezethető keletkezése és vonalvezetése) miatt még az egyértelműen érintett tagok számára sem feltétlenül országos, hanem regionális jelentőségű, pl. Szlovákia esetében. Az alágazat érdekérvényesítő ereje szempontjából jellemző adat a közlekedési



folyosók hosszának alágazati lebontása az Európai Unióban¹: legalább másodrendű közút 86%, vasút 10%, vízi út és csővezeték 2–2%. (A teljes figyelembe vett hálózat hossza 2,1 millió km.) Hazánkban a vízi utak sűrűsége nagyobb az uniós átlagnál: közút 73%, vasút 18%, vízi út 4%, csővezeték 5%, a számításba vett hálózat hossza 43 ezer km.

Az európai vízi utak forgalma koncentrált, az alágazat jelentősebb teljesítményt a nagyobb víziút-hálózatokon, elsősorban a Duna-Majna-Rajna víziút-rendszeren² (a mellékfolyókat és csatornákat is beleértve) ér el. Minthogy a belvízi hajózás elsősorban a tengeri hajózáshoz kapcsolódik és a tengeri kikötők rá- és elhordó szerepét tölti be, a belvízi szállításban a legnagyobb részaránnyal a belvízi és tengeri kapcsolattal egyaránt rendelkező országok állnak: 2010-ben Németország és Hollandia a teljes európai belvízi forgalom 70%-át, Romániával kiegészülve a négyötödét, Belgiumot és Franciaországot is számítva több mint a 90%-át adja (tkm adatok alapján). Magyarország részaránya az EU-28 belvízi forgalmában 1,6%; összehasonlításképpen Ausztriáé 1,6%, Szlovákiáé 0,8%, Horvátorszá- gé 0,6%.

A területi különbségek jól mutatják a belvízi hajózás nemzetközi jellegét: az európai „vízi hatalmak” közül csak Franciaországban dominál a belföldi forgalom, más országokban a nemzetközi szállítá- sok (és a tranzit) van túlsúlyban. Hazánk központi fekvése miatt – a szomszédjaihoz hasonlóan – egyértelmű az átmenő forgalom elsődlegessége. Az Eurostat adatai alapján a magyarországi vízi szállítások megoszlása 2011-ben: belföldi 0,2%, nemzetközi 40,8%, tranzit 59% (összes hazai telje- sítmény: 1.840 millió tkm). Az arányok jelentős módosulására a jövőben sem lehet számítani, hiszen a belföldi szállítások piacán a hajózás a viszonylag rövid távolságok miatt csak korlátozottan lehet versenyképes, és a földrajzi fekvés előrevetíti mind a nemzetközi, mind az átmenő forgalom első- legességének fennmaradását. Ezzel együtt az alágazat jövője szempontjából kulcskérdés, hogy növelni tudja-e a hazai kereskedelmi és kikötői forgalomban egyaránt jelentkező belföldi és nem- zetközi teljesítményeket, valamint a hazai hajózási vállalkozások növelni tudják-e a szerepüket a szállításokban (ide értve a tranzitforgalmat is).

A hajózás szinte sohasem önálló szállítási mód, általában az intermodális szállítási lánc egyik „lánc- szeme”. A többi szállítási módhoz a kikötők kapcsolják. A Duna-Majna-Rajna víziút-rendszer legna- gyobb forgalmú kikötői a tengeri és a belvízi forgalom találkozási pontjainál találhatóak. A Dunán is számottevő a tengerjáró hajókkal elérhető kikötők forgalma, a Duna Bizottság 2010-es adatai alap- ján az ukrainai Izmail (6.780 ezer t ki- és berakodás) és a romániai Galati (4.766) mellett a pusztán folyami kikötők közül csak Linz (5.202) és Pozsony (3.986) teljesítménye számottevő. Jellemző adat, hogy a legjelentősebb forgalmú hazai kikötőváros, Dunaújváros teljesítménye ez utóbbinak a har- madát sem éri el (1.149 ezer t).

¹ A legsűrűbb víziút-hálózattal Hollandia rendelkezik, ahol az országos közlekedési infrastruktúrahálózatnak több mint a negyedét a vízi utak adják. Térségi összehasonlításban Hollandiának, Németországnak, kisebb mértékben Finnországnak és Franciaországnak vannak – jellemzően mesterséges csatornákat is magukban foglaló – nagy víziút-sűrűségű régiói.

² A Majna–Duna-csatorna átadásával 1992-ben teljessé vált víziút-rendszer három névadója folyójának együt- tes hossza mintegy 3.500 km, a teljes kapcsolódó hálózaté 12.000 km. A hajózási folyosó az Északi-tenger és az Atlanti-óceán (az ún. ARA-kikötők: Antwerpen, Rotterdam, Amszterdam), valamint a Fekete-tenger (Konstanca) között teremt közvetlen kapcsolatot.



3.2 Hazai helyzetkép

Az 1980-as évek végéhez képest a dunai áruszállítás volumene drasztikus mértékben visszaesett, amelyben nagy szerepet játszott a KGST szétesése és a gazdaságban azóta lezajlott szerkezetváltás. Megszűnt a nyersanyagok nagytömegű szállítása (folyami kavics, kocsz, vasérc, timföld-alumínium egyezmény stb.), és a teljesítmények mintegy negyedükre estek vissza. A Dunán a személyszállítás lényegében a fővárosi és a Budapest környéki idegenforgalmi célú szállításokra szorítkozik.

Az Európai Unió közlekedéspolitikájában igen nagy prioritása van az áruk közútról vasútra és belvízre terelésének, ami megjelenik a korábbi hazai közlekedéspolitikai koncepciókban, stratégiai célú dokumentumokban is, de érzékelhető, szignifikáns hatások, eredmények nélkül. Az okok részben a megfelelő árualap hiányában, részben a vízi úton tapasztalható korlátozásokban lelhetők fel, de nehezíti a dunai hajózás helyzetét az elavult, erősen megkurtított flotta, a szakemberképzés megszűnése, valamint a hajózás vonzó márkaképének, arculatának elhanyagolása, pontosabban: kialakításának hiánya.

A magyarországi belvízi hajózás szempontjából elsődleges kérdés a dunai vízi út kiépítése. Az ezzel kapcsolatos hazai célok –az igazodási pontok között ismertetett szakmai anyagok egybehangzó elköteleződése ellenére – mégis csak részben egyértelműek. A gazdaság- és közlekedéspolitikai elképzelések, valamint a belvízi hajózás szakmai szervezeteinek és vállalkozásainak állásfoglalása alapján hiába tűnik nyilvánvalónak a törekvés a dunai vízi út fejlesztésére³, más szakterületekről (elsősorban a környezetvédelem területéről) ennek ellentmondó vélemények is megfogalmazódnak. E témában sem a tudományos fórumokon, sem a politikai életben, sem a civil szervezetek és érdekképviselők között nincs érdemi párbeszéd; a magyarországi vízi közlekedés jövőjét alapjaiban meghatározó, a dunai vízi út korszerű kiépítésének ügyében nincs szakmai, társadalmi és politikai döntés. (Az ezzel kapcsolatos érvrendszert egyúttal be kell illeszteni a komplex vízgazdálkodás fogalomkörébe.) Ez az évek óta fennálló helyzet a hazai vízi közlekedés kedvezőtlen nemzetközi megítéléséhez vezetett.

³ „A hajózást akadályozó gázlók és szűkületek megszűnnek a DB ajánlásainak és az ENSZ EGB előírásainak alapul vételével, azaz kiépül a Duna 1811–1641 fkm szakaszán a VI/B és az 1.641–1.433 fkm szakaszán a VI/C vízi út. [...] Nagyobb folyóink hajózhatóvá tétele, illetve a dunai hajózás biztosítása az év minden napján a 2,5 méter merüléssű, 1300–1600 tonna hordképességű hajók számára.” (ÚSZT Közlekedésfejlesztési program, 304. és 313. o.)

„Középtávú magyar közlekedési jövőkép (2014-2020) [...] Befejeződnek a Duna nemzetközi vízi-úti paramétereit, az egységes gázlómélységet biztosító fenntartási munkálatok. [...] A Duna nemzetközi vízi-úton az évtizedek óta elhanyagolt fenntartási beavatkozásokat kell pótolni a viszonylag gyors, kis költségigényű, már megtervezett munkák elvégzésével, aminek eredményeként az egységes gázló-mélység és szűkület kialakítása a hajók és a hajózó út kihasználtságát már a középtávon biztosítja. E nélkül elképzelhetetlen a folyami hajózás szerepének növelése a munkamegosztáson belül.” (NKS I. kötet, 47–48., ill. 53. o.)

„A gázlók és szűkületek megszüntetésével a hajózási akadályok előfordulása évente 20 napra csökkenhet, a nem elégséges jelenlegi hajózási mélység 27 vagy 29 dm-re fog változni; a hajóút szélessége 120-180 m lesz.” (Tanulmányok a Duna hajózhatóságának javításáról, 1. közbenső tanulmány, KHEM-KKK-VITUKI, 2009, I. o.)



Nem szabad elfeledni, hogy hazánk számos kötelezettséget vállalt a vízi úttal kapcsolatban, amelyből szűk értelemben jogi kötelezettsége, tágabb értelemben gazdasági-politikai felelőssége származik. Magyarország vízi úttal kapcsolatos nemzetközi felelősségvállalásai közül az alábbiak emelhetők ki:

- a Duna Bizottság tagjaként (a dunai hajózás rendjének szabályozásáról szóló 1948-as belgrádi egyezmény ratifikálásával) a folyó hajózható állapotban tartása és a hajózás feltételeinek biztosítása;
- a nemzetközi jelentőségű vízi utakról szóló európai megállapodás (AGN) aláírójaként a vízi úthálózat koordinált kialakítása és fejlesztése;
- az Európai Unió tagjaként a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) kiépítése, ide értve a dunai vízi út fejlesztését mint kiemelt jelentőségű projektet;
- közvetve további közösségi tervekből eredő kötelezettségek, többek között az Európa Unió Duna régióra vonatkozó stratégiája, illetve érvényes (2011-ben elfogadott) közlekedéspolitikai fehér könyve végrehajtása.

Ennek alapján elfogadható az NKS (2013a) azon javaslata, mely szerint elengedhetetlen egy olyan komplex elemző tanulmány elkészítése, mely minden lehetséges műszaki megoldást (pl. duzzasztás, hagyományos folyószabályozási módszerek) figyelembe véve megvizsgálja azok közvetlen és járulékos környezeti, gazdasági és társadalmi hatásait. Az NKS szakértői szerint e tanulmány eredményeire nem elsősorban a hajózási feltételek javítása, hanem az ökológia (pl. mellékág rehabilitáció), környezetvédelem, árvízvédelem, folyószabályozás, vízbázis-kezelés, mezőgazdasági vízhasznosítás (pl. öntözés), idegenforgalom, energetika, vízparti kapcsolatok, továbbá egyéb stratégiai fontosságú gazdasági tevékenységek (pl. a paksi atomerőmű hűtővízellátásának biztonsága) stb. érdekében van szükség. Egy ilyen tanulmány kimutathatja majd a vizeinkkel való foglalkozás össztársadalmi (állami) szinten jelentkező hasznosságát és ezért szükséges voltát.

3.2.1 Szállítási piac

3.2.1.1 Áruszállítás

A hazai Duna-szakaszon a szállított áruk többsége mezőgazdasági termék (2011-ben az arányuk 34% az összes dunai szállításban), ezek közül is első helyen az exportált kukorica. Kiemelkedik még a kocsz és a kőolajszármazékok (24%), valamint a szén (14%) importja. A ProDuna projekt piacokkal foglalkozó tanulmánya (Lajtár A., 2011a) a piacot a 2008–2009. évi adatok felhasználásával elemzi. E szerint az összes magyarországi kikötői forgalom 2008-ban 5,9 millió tonna volt. A forgalom legnagyobb részét (31,9%) 2008-ban a mezőgazdasági termékek (főként búza, kukorica) tették ki, a legnagyobb mennyiséget a bajai és budapesti kikötőkben rakták be. Ezt követte a kocsz és kőolajfeldolgozási (22,4%), valamint a színes fémérc és egyéb bányászati termékek (22,1%). Jelentős még a fémalapanyag és fémfeldolgozási termékek be- és kirakása (8,6%, főleg Dunaújvárosban).

A vizsgált két évben kirajzolódott (Lajtár A., 2011a), hogy a klasszikusan hajózási árúnak számítható műtrágya és szója forgalma csökkent, és a szállítás közútra terelődik. A szója beszállításának csökkenése az állatállomány csökkenésével is összefügg. A forgalomban az export-import megoszlása a 70–30% hányadok körül ingadozik. 2008-ban a belvízi áruszállításban a magyar lobogó alatt hajózó járművek részesedése az összes szállított áruból 13%, az összteljesítményből 10% volt. A Duna magyarországi szakaszán a magyar zászló alatt hajózó fuvarozók teljesítményét a német (19%), az



ukrán (18%), az osztrák (16%), a román (14%) és a bolgár (10%) nemzetiségű hajók teljesítménye mind felülmúlta. Az összes teljesítményből mintegy kétharmadot tett ki az átmenő forgalom, 21%-ot az export és 14%-ot az import.

A 2010. évi rakodási statisztika alapján megállapítható (Lajtár A., 2011a), hogy a legtöbb árut a magyar kikötőkből román, német, ukrán, osztrák és holland hajók viszik el. A magyar hajók részesedése a magyar árukból – ahogyan a fentebbiekből is kiderült – kb. 10%. Ennek a legfőbb oka az lehet, hogy a magyar vízi utak állapota nem megfelelő, a magyar hajózási vállalkozások versenyhátrányuk miatt veszteségesek, de sokkal inkább elfogadható ok lehet az elavult hajópark, a nem eléggé dinamikus, a kornak megfelelő gazdálkodás és az alacsony színvonalú marketing. Az is árnyalja a képét, hogy a hazai vízi áruszállítás előnyei kevésbé ismertek a fuvarozók előtt, a hatályos közlekedéspolitikák többnyire az elvi támogatás szintjén maradnak, igen kevés az olyan konkrét cél, amelynek elérését ezek a dokumentumok nem a távoli jövőbe teszik.

Ahogy feljebb szó esett róla, 2011-ben a magyarországi áruszállítás 50,9 milliárd tonna-kilométer (tkm) teljesítményéből a közút részesedése 68%, a vasúté 18%, a csővezetékes szállításé 11%, a vízi pedig 4% volt. A vízi szállításnak mindössze 2 ezreléke a belföldi forgalom, háromötöde tranzit.

A 2011-es európai közlekedéspolitika munkamegosztásra vonatkozó céljainak való megfelelés hazánk számára nagy kihívást jelent. Az Új Széchenyi Terv szerint a megfelelő szabályozás alkalmazásával elérhetőnek tartott közlekedési munkamegosztás 2020-ban az elképzelések szerint a következőképpen alakulna: 67% közút, 20% vasút, 8% belvízi hajózás, 5% csővezetékes szállítás. Mindenképpen megemlítendő, hogy az Új Széchenyi Terv egy növekedési gondolat jegyében született, és bővülő gazdaságot feltételez.

A hazai belvízi hajózás 1990 és 2010 közötti teljesítményét vizsgálva (ld. [1. ábra](#)) szembevetve, hogy a forgalom az 1990. évi értéket – csökkenő tendencia után – a 2000. évi mélypontból kimozdulva csak 2005-ben haladja meg újra (nem beszélve az 1990 előtti értékekről). Egy egyszerű lineáris trenddel leírt összefüggés szerint az éves átlagos növekmény nem éri el még az 1%-ot sem. Más belvízi hajózásban érintett európai országokkal összehasonlítva a belvízi áruszállítás éves átlagos növekedési üteme Magyarországon a legalacsonyabb.

Ami a szolgáltatás színvonalát illeti, a kikötői átrakások tekintetében többszörös időigényű, a logisztikai tervezhetősége jelentősen elmarad az EU követelmény rendszerétől. A hajóható útvonalak korlátozottsága tovább növeli a szállítási időszükségletet.

Az intermodális közlekedés esetében a Duna régióban három különböző (magyar, osztrák, jugoszláv-szerb) kezdeményezés is volt a menetrend szerinti konténerszállítás bevezetésére a konstancai kikötőből a hátszág egyes Duna-menti kikötőibe, azonban mind a három vállalkozás rövid idejű üzemelés után megszűnt. Az NKS helyzetfeltárása szerint a legfőbb okok: a kisvízes időszakok miatti megbízhatatlanság (menetidő-bizonytalanságok), valamint a hátszágba szállítandó konténerek hiánya Konstancában. A helyzet változtatásához a nagy konténerszállító cégekkel való megállapodásokra és a Duna megbízhatóan hajózhatóvá tételére van szükség.

Az EU csatlakozással a gördülő országút (Ro-La) egyik fontos pillére esett ki azzal, hogy a közúti fuvarengedélyek száma többé már nem volt korlátozott. A Ro-Ro forgalom (a közúti járművek ki- és



berakása, tárolása, kezelése, hajók veszteglése, vámszolgáltatás stb.) jelenleg csak Baján működik, ám valójában többszörös leállítás után jelenleg a Ro-Ro teherforgalom az egész országban szünetel.

A hazai áruszállítási piacot jelenleg szinte teljes mértékben a magánszektor határozza meg, a magyar állami tulajdonú cégek száma alacsony. A különféle közlekedési alágazatok piaca liberalizált, de köztük jelentős a különbség. A hazai belvízi hajózás piaci szegmensének legfőbb jellemzői (NKS, 2013a):

- A vízi áru fuvarozásban speciális szakértelem- és tőkeigénye, illetve sajátos infrastruktúrája miatt viszonylag kisszámú piaci szereplő vesz részt.
- A vízi áruszállításban a magyar hajók piaci részesedése csak mintegy 10%, tehát a piac jelentős része külföldi kézben van. A belföldi forgalom a teljes teljesítménynek mindössze 2 ezrelékét teszi ki.

Összefoglalva megállapítható, hogy a hazai belvízi hajózás áruszállítási teljesítményei a többi közlekedési módhoz és a környező országok teljesítményéhez viszonyítva is az indokoltnál alacsonyabb szintűek, amelynek többféle oka is van: részben a hajózási feltételek korlátozzák, részben a vízi úton elszállítható áruk megfelelő mélységű piacutatásának hiánya, valamint ide tartozik a tőkeszegény és az elavult, kevés számú hajóval rendelkező hazai vállalkozói réteg is.

3.2.1.2 Személyszállítás

A dunai vízi személyszállítás a helyváltoztatás alapvető céljai szerint turisztikai és közlekedési szegmensre bonthatók:

- idegenforgalmi utazások:
 - kiránduló-, séta-, városnéző és rendezvényhajók, általában napon belüli, néhány órás utazásokkal (fő úti célok: Esztergom, Visegrád, Szentendre, illetve budapesti városnézés);
 - szállodahajók: a többnapos (1–3 hetes) nemzetközi luxusutazások egyik fő úti célja Budapest;
- hivatásforgalmi vagy más közlekedési célú utazások:
 - közösségi közlekedés, amely jelenleg kizárólag Budapest tág belvárosában működik (alapvetően nem hivatásforgalmi keresletet kiszolgálva), de a tervek szerint a jövőben az agglomerációs gyűrű Duna menti településeit is felfűzi majd;
 - szárnyashajó Pozsony–Bécs felé, amely ötvözi az idegenforgalmi és közlekedési célokat (a közúti és vasúti alternatívánál magasabb ár és menetidő, de emelt színvonalú szolgáltatás és turisztikai szempontból vonzó útvonal);
 - rév-, komp- és átkelőhajó-forgalom, amelynek jövője a helyi és térségi szerep ellenére egyes esetekben bizonytalan (veszteséges működés, önkormányzati támogatás esetlegessége).

A magyarországi vízi személyforgalom központja Budapest. A legnagyobb szolgáltató, a MAHART-Passnave évente kb. 500 ezer főt szállít (ennek mintegy 70%-a a budapesti és a Budapestről kiinduló dunakanyari kirándulóhajók forgalma). A régiós hajójáratok Budapest centrummal Esztergom és Százhalombatta között közlekednek, szabadidős szórakoztató céllal. A MAHART-Passnave flottája 20 hajóból és 9 szárnyashajóból áll. Utóbbiak nemzetközi forgalmat is bonyolítanak, elsősorban



Budapest–Pozsony–Bécs viszonylatban; bár a közúti és vasúti személyszállítással sem időben, sem árban nem versenyezhetnek, a szárnyashajók a közlekedési és az idegenforgalmi szolgáltatásokat ötvözve megőrizhetik vonzerejüket.

A jómódú külföldi turisták által igénybevett – szinte kizárólag külföldi tulajdonú – szállodahajók a becslések szerint mintegy 200 ezer főt vonzanak a páratlan adottságokkal rendelkező fővárosba. Ezzel együtt a szállodahajók budapesti kikötésének körülményei nem érnek fel a hajók által kínált szolgáltatásokhoz (áram- és vízvételvezetés, tömegközlekedési kapcsolatok hiánya stb.), ráadásul a kikötőhelyek tulajdoni és üzemeltetési viszonyai sem voltak egyértelműek az elmúlt években; a főváros megkezdte a helyzet felülvizsgálását.

A közösségi közlekedési jellegű vízi személyszállítás az 1970-es évekig mind a városi, mind a helyközi közlekedésben viszonylag jelentős volt, ám a XXI. század elejére e szerep a végletekig lecsökkent: csupán a kompok, révek és a közlekedési funkciót alig ellátó budapesti (BKV) menetrend szerinti hajók maradtak fent:

- A Duna fővároson kívüli szakaszain a révátkelők jelentik a helyi időszakos vízi közlekedést. Gondot jelent az előregedett eszközállomány – bár az igények a közúti kapcsolatok erősödésével csökkentek, és csak helyenként sürgetnek fejlesztést.
- A budapesti városi hajózás fejlesztése érdekében a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) 2012-ben ütemes menetrendet vezetett be Újpest és Kelenföld (Kopaszi-gát) között, megújított kikötőkkel és „megújított”, mégis elavult hajóparkkal. Az utasszám jelentősen nőtt, de a zöme kíváncsiskodó forgalom, és csekély számú a stabil utas. A forgalmat a BKV és szerződéses partnerei bonyolítják le. (A BKV tulajdonában 2012-ben 11 hajó, egy komp és egy úszógép szolgálta az városi hajózást.) A szárazföldi közlekedési módok korlátatai és a vízi alágazatban rejlő potenciál alapján Budapest megkezdte a vízi közösségi közlekedés fejlesztését (kikötőhely-fejlesztés EU-támogatással, a menetrend bővítése, eszközmodernizáció előkészítése, tervek a szolgáltatás földrajzi kiterjesztésére).

A fővárosi promenádhajózást 14 magánvállalkozás látja el, mintegy 50 hajót közlekedtetve. Ezek saját kockázatú vállalkozások, általában kapcsolt (szórakoztató) szolgáltatásokat nyújtanak. A program- és rendezvényhajók a fővárosban mintegy 1,5 millió utas/év forgalmat bonyolítanak le. (NKS, 2013a)

A személyhajózás kapcsán érdemes kitérni a szabadidős célú és sporthajózásra is, amelynek – a hagyományai ellenére – nincs korszerű infrastruktúrája a hazai Duna-szakaszon.

Összefoglalva megállapítható, hogy a személyhajózás a hazai utasszállításban marginális jellegű, a városi környezetben a hajózás nem integráns része a közösségi közlekedési hálózatnak, a menetrendi hajózás állami, önkormányzati felelősségű, az idegenforgalmi hajózás piaci alapon működik magánvállalkozókkal. Elővárosi hajózás a nagyívű tervek ellenére (pl. Duna-Expressz projekt) nincs. A menetrend szerinti hajózás rendkívül kis piac a mai magyarországi körülmények között. A jelenlegi szolgáltatók térségenként kialakultak, a lehetőségeket és kapacitásokat reális keretek között használják, napjaink finanszírozási viszonyai között a hajótulajdonosok a promenádhajózásban rejlő új lehetőségeket keresi. A nemzetközi menetrend szerinti forgalom nem versenyképes, a nagy forgalmat lebonyolító szállodahajók külföldi cégek tulajdonában vannak.



3.2.2 Infrastruktúra

3.2.2.1 Vízi út

A magyar belvízi hajózási infrastruktúrának európai fontosságot ad, hogy a Duna része Európa legjelentősebb vízi úti tengelyének, a Duna–Rajna–Majna vízi útnak, egyben a VII-es számú pán-európai közlekedési folyosó. A Duna nemzetközi jogi szempontú különleges tulajdonsága, hogy nemzetközi folyó, amely státusz azt is jelenti, hogy a világ bármely lobogója alatt közlekedő hajója szabadon használhatja.

A magyarországi Duna-szakasz hossza 417 km. A magyar szakaszon összesen 56 terminál (38 cég) végez kikötői tevékenységet. Ezek között van néhány jelentős kikötő, valamint néhány kisebb, 1-1 hajóállással rendelkező cég, amelyek viszonylag jelentős forgalmat is lebonyolíthatnak. (Lajtár, 2011b)

Hazánkban a víziút-hálózat minőségi jellemzői (a hajómerülési korlátozások miatt a rendelkezésre álló hajótér, kikötők telepítési sűrűsége, kikötési szolgáltatások stb.) az EU-átlagnál lényegesen rosszabbak. A már működő kikötői létesítmények kihasználtsága, az EU 60–70%-os aránya helyett mintegy 30%. Közforgalmi kikötőink hálózatsűrűsége az európai átlaghoz viszonyítva mintegy 25%-os. A korszerű kikötők hiánya és a csatlakozó közlekedési létesítmények kiépítetlensége jelentősen rontja a folyami szállítás versenyképességét, az európai egyesített vízi út kínálta lehetőségek kihasználását. A Duna magyarországi szakaszán az alacsony szintű szabályozottság miatt a hajókapacitások csak 60–70%-ban használhatók ki, míg az európai átlag 80–100% közötti. (Lajtár, 2011b)

A hasonló vízi úti lehetőségekkel bíró országokkal való összehasonlításban Magyarországon a legkisebb a vízi-áruszállítás részesedése az összes szállítási teljesítményből. A belvízi áruszállítás különböző európai részesedési arányai az összes áruszállításban belül a Duna menti országokban és Magyarországon (Lajtár, 2011b):

– Európa összes szállításában	4–5%
– Hat (jól szabályozott vízi úttal rendelkező) EU tagországban	12–18%
– Duna-menti országokban a délszláv háború előtti időszakban	8–11%
– Magyarország a délszláv háború előtti időszakban	2,5–3%
– Magyarország 2007–2009	3,5–4%

A már hivatkozott VITUKI tanulmány és az NKS helyzetfeltárása alapján a következő megállapításra lehet jutni: a Dunára vonatkozó víziút-minőségi (hajózhatósági) követelmények leglényegesebb eleme, hogy az európai nemzetközi hajózásban szabványos 2,5 méter merülésű, 1300–1600 tonna hordképességű hajók számára lényegében kétirányú, akadálymentes közlekedési feltételeket szükséges biztosítani. E követelmény teljesülése alapvető feltétele a gazdaságos és versenyképes hajózási tevékenység végzésének. A feltételeket több nemzetközi egyezmény és más dokumentum tárgyalja, beleértve az EU néhány irányelvét. Ennek a magyar Duna-szakasz egy része – kiemelten a magyar-szlovák szakasz – nem tesz eleget, a hajók a vízjárástól függően az év felében-kétharmadában csak merülés-, így rakománykorlátozással közlekedhetnek.

A magyarországi folyószakaszon közel 50 helyen kell a mélységi és szélességi korlátozással számolni (hajózási kisvíz idején), ami összesen 53,8 km-t tesz ki, azaz a folyószakasz 14,2%-át érinti (VITUKI,



2007). Mivel a VITUKI tanulmányának elkészítése óta érdemi előrelépés nem történt, az érintett terület növekedhetett, újabb vizsgálatok pedig nem készültek.

A Duna elterelése óta az Öreg-Duna szakaszon (Rajka–Szap) a nagyhajózás gyakorlatilag megszűnt, viszont a sporthajózás (elsősorban a kézzel hajtott vízijárművek) a szigetközi mellékág-rendszerben felfutóban van. A nemzetközi hajóút Szapnál éri el hazánk területét. A Dunacsúny/Bósi vízlépcső üzembe helyezése óta a Szap–Gönyű folyószakasz a legnehezebben fenntartható vízi út, 6,4 km összes hosszon hét hajózást akadályozó hely (szűkület) jellemzi. A Gönyű–Szob közötti szakaszon (közös magyar-szlovák folyószakasz alsó határa) 9 hajózási korlátozás van, 13 km hosszon. A Rajka–Szob közötti szakaszon – a határvízi megállapodás alapján – a hajóút fenntartása Magyarország és Szlovákia közös feladata.

2005 és 2007 között az Európai Bizottság támogatásával készült el a Duna hajózhatóságának javítása tárgyú projektet megalapozó tanulmány. A tanulmány készítése során végzett vizsgálatok eredménye szerint a Szap–Szob magyar-szlovák szakaszon nyolc-nyolc gázló és hajóút-szűkület, a Szob–déli országhatár közötti magyar szakaszon 13 gázló, 20 hajóút szűkület, valamint hat jégmegállásra hajlamos hely akadályozza a hajózási időnyelvében a folyamatos hajózást.

A megalapozó tanulmány eredményeinek figyelembe vételével 2008-ban megkezdődött a Szob–déli országhatár közötti magyar Duna-szakasz hajózási akadályainak megszüntetését célzó részletes tervezési munka. A projekt megvalósítása a folyószakasz részletes felmérése alapján a megalapozó tanulmányban becsült hajózási akadályok pontos helyének, kiterjedésének meghatározásával kezdődött. Ennek eredményeként összesen 31 beavatkozási helyen mutatkozott gázló, hajóút-szűkület, valamint jégmegállásra hajlamos hely. Szob-Dunaföldvár között 16 hajóút-akadály (gázló vagy szűkület) található, ami összesen 21 km hosszú szakaszt érint. A Dunaföldvár–déli országhatár közötti folyószakaszon 17 gázló vagy szűkület jelent hajózási akadályt.

A hajózási akadályok kiváltásának munkáira a teljes Szob–déli országhatárra kiterjedő környezeti értékelés készült. A tervezés során – a tender kiírásának megfelelően – kizárólag hagyományos folyószakasz szabályozási eszközöket (hossz- és keresztirányú szabályozási kőművek, mederkotrás) alkalmaztak. A tervek alapjául a szabályozási művek és kotrási tevékenység kombinációjával tervezett hajóút-javítás végső változatát több fázisban épített fizikai kisminta kísérletek alapozták meg. A kizárólag kotrással szabályozni tervezett beavatkozási helyeken matematikai modellezés alapján készültek el a tervek.

Mivel a hazai vízi közlekedés fókuszában a dunai hajózás áll, nemzeti és a Duna jellegéből adódóan nemzetközi érdek, hogy a „korlátlan” hajózás fizikai feltételei megteremtődjenek, és hosszú távon fenntarthatóak legyenek. A jelenleg fennálló korlátozás a hajóút szabályozatlanságából ered. Többek között a folyó lépcsőzésének, az 1960-as és 1970-es évek igen erőteljes mennyiségű ipari kotrásainak hozadékaként folyamatos medererózió, és ezzel együtt a kisvízszintek folyamatos csökkenése zajlik. A folyó kisvízi medre folyamatosan rágódik be, mélyül. Gönyű térségében a medersüllyedés mára már meghaladja a két métert. A medersüllyedés és a kisvízszintek csökkenésének mértéke hajózási korlátozást eredményező gázlókat, szűkületeket okoz, de ezen kívül hatással van a talajvíz-testre és veszélyezteti a parti szűrésű vízbázisokat is. (NKS, 2013a)



A magyar és magyar-szlovák Duna-szakaszon a mértékadó hajózási kisvízszintnél 50 gázló és hajóútszűkület található, amelyek átlagosan 50 cm mélységhiány (50-100 m szélességben) következtében megakadályozzák a gazdaságos hajózást. A VITUKI tanulmányból egyértelműen kiderül, hogy a hajózást és ezzel a természeti értékek védelmét kb. 200 ezer köbméter mederanyag medren belüli áthelyezésével meg lehet oldani ideiglenesen (a vízlépcsők emellett számos egyéb problémát is megoldának, pl. sivatagosodás, talajvíz, árvíz- és jégvédelem, energiatermelés, vízvisszatartás, energiatakarékosság). Ha a folyó kedvezőtlen adottságú szakaszait (gázlók, szűkületek) pusztán mederszabályozási eszközökkel javítják, akkor csak állandóan ismétlődő magas fenntartási költségekkel tartható fenn az egyensúly és nem oldja meg a fent említett további problémákat. (NKS, 2013a)

A vízi utak rendkívül alacsony hazai kihasználási aránya és a kikötők, valamint a belvízi áruszállítás ezzel párhuzamos teljes elhanyagolása jól láthatóan nem európai tendencia, nem dunai, még csak nem is kelet-közép-európai jelenség, hanem egyedi magyar „sajátosság” (Lajtár, 2011b). Azt sem lehet elhanyagolni egy jövőbeni döntés során, hogy a Duna felső szakaszán Bősig végig kiépültek a vízlépcsők, és az alsó szakaszán a Vaskaput követően a bolgár-román közös szakaszon újabb vízlépcső építését tervezik, ami kényszerítő jellegű lesz a hazai Duna-szakaszra is. Egyet lehet érteni az NKS azon javaslatával, hogy elengedhetetlen egy olyan komplex elemző tanulmány elkészítése, mely minden lehetséges műszaki megoldást figyelembe véve megvizsgálja azok közvetlen és járulékos környezeti, gazdasági és társadalmi hatásait.

3.2.2.2 Kikötők

A Duna magyarországi szakasza 417 km hosszú, a magyar szakaszon 56 terminál végez kikötői (árurakodói) tevékenységet. Hazai összehasonlításban – a KSH adatai alapján – Dunaújváros (2011-ben összesen 1.149 ezer t) és Budapest-Csepel (857) forgalma emelhető ki. Budapest-Csepel mellett két városban található országos közforgalmú kikötő (OKK, ld. az alábbi ábrán): Baja forgalma (464) az összesítésben a harmadik, Győr-Gönyű (158) viszont még a hazai viszonyok között is a kisebb forgalmú kikötővárosok közé tartozik. Az összes rakodott tömeg 2011-ben hazánkban 4.628 ezer t volt. A fő áruajták: a mezőgazdasági termékek (34%), különösen az exportált kukorica; valamint a kocsz és kőolajszármazékok (24%) és a szén (14%), amelyek jellemzően behozott áruk. Általánosságban elmondható, hogy a magyarországi kikötők alapinfrastruktúrája és –szolgáltatásai alkalmasságban a jelenlegi vízi forgalom kiszolgálására, közösségi és hazai forrásokból az elmúlt években fejlesztések is történtek, a kapacitásaik azonban nincsenek kihasználva (becslések szerint a teljesítményeiknek alig egyharmada van lekötve). A piaci pozíció erősítéséhez infrastrukturális és technológiai korszerűsítés, a közúti és vasúti kapcsolatok javítása, valamint a tulajdoni viszonyok rendezése és a gazdálkodás új alapokra helyezése, a marketingtevékenység fokozása szükséges.



Országos Közforgalmú Kikötők (OKK), Határkikötők Magyarországon



2. ábra

Komplex kikötői szolgáltatást nyújtanak a logisztikai szolgáltató központok (LSZK). Három kikötő (Bajai OKK, Budapesti OKK, Győr-Gönyű OKK) országos közforgalmú kikötői minősítéssel rendelkezik, amely egyben állami garanciát és kiemelt fejlesztési lehetőségeket jelent, mivel a közlekedési módok összekapcsolását környezetkímélő módon biztosítják. Egy korábbi felmérés alapján általánosságban rögzíthető, hogy a legtöbb megkérdezett cég az alapvető kikötői szolgáltatásokat nyújtja: áruk hajóból való kirakodása, berakodása, belföldi raktározás, export-import vámkezelés. Néhány cégnek szállítmányozás a fő tevékenysége, és emellett végeznek még kikötői szolgáltatást. Más cégek a saját maguk által termelt vagy vásárolt termékek rakodására létesítettek kikötőhelyet/rakodóhelyet. (Lajtár, 2011b)

A csepeli Szabadkikötő forgalma például viszonylag jól reprezentálja a Duna hazai szakaszán az áruforgalmat:

1. táblázat: A Szabadkikötő forgalma 2010-ben (ki- és berakodás, ezer tonna)

Termények (árpa, búza, repce stb.)	297,8
Egyéb ömlesztett áru (kocsz, műtrágya stb.)	598,6
Egyéb rakományok (gépek, konténerek stb.)	105,8
<i>Rakodások mindösszesen</i>	<i>1 002,2</i>

(Forrás: NKS, 2013a)

A 2010. évi rakodási statisztikát vizsgálva megállapítható, hogy konténeres rakodást Magyarországon csak a csepeli Szabadkikötő végzett. Pedig minden OKK szolgáltatásai között szerepel, hogy vállal, illetve képes konténerek fogadására és rakodására. Ennek magyarázata lehet a pontatlan statisztikai adatszolgáltatás, azaz a kikötők nem nyilatkoznak a konténerforgalomról. A másik ok,



hogy a kikötők a szolgáltatásaik között szerepeltetik a konténer ki-berakást, viszont ilyen szolgáltatást a kereslet hiánya miatt évek óta nem nyújtanak. Tehát célszerű volna különválasztani azokat a szolgáltatásokat, amelyekre a kikötő „képes”, és amely szolgáltatásokat a gyakorlatban ténylegesen meg is valósít. (NKS, 2013a)

A ProDuna egyik tanulmánya (Lajtár A., 2011b) szerint szintén hatékonyságnövelő lépés, hogy versenyt kell teremteni a kikötőben a szolgáltatást nyújtó versenytársak beengedésével (pl. bajai kikötő). A különböző közlekedési alágazatokat kiszolgálni képes létesítmények között különleges szerepet töltenek be a közúti-vízi kapcsolat kiszolgálására alkalmas országos közforgalmú kikötők. A csepeli Szabadkikötő, a Bajai Országos Közforgalmi Kikötő és a Győr-Gönyű Országos Közforgalmú Kikötő is képes (lenne) Ro-Ro hajók fogadására.

A személyforgalomra kiépített kikötők környezete igen változatos, de a budai rakpartra telepítetknél fennáll a megközelíthetőség nehézsége. A kikötők ugyan nagyrészt akadálymentesítettek, a hozzájuk vezető gyalogátkelőhelyeknél, a rakpartra vezető lépcsőknél még nem mindenhol megoldott a mozgássérültek átvezetése. A közúti (kerékpáros) és vízi közlekedés kapcsolatára jobban összehangolt, kevésbé veszélyes megoldásokat kell keresni a jövőben. Mindkét rakparton igen zsúfolt a vízfelület. Helyenként az úszóműveket csúcsforgalomban nehéz megközelíteni a víz felől is. Javasolt a rakpartokon egységes információs (többnyelvű írott és esetleg hangos bemondott) és jelölésrendszer (úszóművek „címezése”, számozása) kidolgozása. A kikötőkhöz nem áll rendelkezésre megfelelő számú toalett. Ennek megoldása a sportcélú vízi közlekedőknek is fontos lenne. A vízi sport és közlekedők szempontjából a városi szakaszokon a folyásirány szerinti irányban a vízi út biztosított, de a folyással szemben ez már nem mindig mondható el (amikor szálloda hajók között igyekeznek kikötni egy BKK vonaljárat, és még a közelben városnéző célú idegenforgalmi hajó is közlekedik, nem ideális a Dunán evezni, kajakozni, kenuzni). (NKS, 2013a)

Nemzetközi tapasztalatok azt mutatják, hogy a városi közlekedési hálózatokat a hajózás nem helyettesíti, hanem kiegészíti. A városi hálózatok kialakultak, így a hajózás ezek melletti új alternatívát nyújt. Elemi szükségszerűség, hogy hivatásforgalmi időszakban a városi jegyrendszerbe tartozzon a vízi közlekedés. A gyorshajó-közlekedés nagy beruházás igényű, mind a járművet, mind az infrastruktúrát illetően, így fő célja az autós közlekedésből az utasforgalom átvonása. Elsősorban a főváros környezete és Bécs–Pozsony–Győr térsége jöhet szóba. A hivatásforgalmi igényeket csak megrendelői, szerződéses rendszerben lehet kielégíteni. Magától értetődik, hogy a hivatásforgalmi hajózás fejlesztése egyúttal kikötőfejlesztést is feltételez.

Lajtár (2010b) alapján összefoglalva megállapítható, hogy a magyarországi kikötők továbbfejlesztésének egyik kulcskérdése, hogy képesek lesznek-e a kikötők önálló gazdasági egységként nyereséget termelni, illetve kikötői kapacitásukat és szolgáltatásaikat maximálisan kihasználni. Ehhez azonban fokozottabb marketingtevékenységre, gazdasági elemzésekre, éves szinten megfogalmazott és határozott tulajdonosi elvárásokra és követelményekre, valamint a kikötőket működtető társaságokat mint gazdasági egységeket vizsgáló, rendszeres tulajdonosi ellenőrzésekre volna szükség.

3.2.3 Flotta

A Nemzeti Közlekedési Hatóság 2010. december 31-i adatai szerint a magyar hajózási hatóság által kiadott engedélyek száma 349 db volt, ebből 314 db volt érvényes. Ugyanebben az időpontban a



szárazárut szállító önjáró hajók száma 78 db, melyből 48 db üzemképes. 2db folyékony árut szállító önjáró hajó rendelkezik magyar lajstromszámmal, azonban egyik sem üzemképes. A megadott időpontban 277 db szárazárut szállító vontatott és tolt uszály/bárka szerepelt a nyilvántartásban, amelyből 224 db üzemképes. Folyékony árut szállító vontatott és tolt uszály/bárka száma négy, és mindegyik üzemképes (Lajtár, 2011c). A flottáról, illetve annak nagyságáról, állapotáról ezen felül mindössze az NKS (2013a) belvízi járműparkról írt megállapításait érdemes idézni⁴:

„A belvízi hajózás járműparkja részben a múlt század 50 -70 –es éveinek, részben a 80 – 90-es évek színvonalát képviseli.

A hazai lobogó alatti járműpark az áruszállításban 80 hajó, 53 vontató, 26 tolóhajó, 13 uszály, 291 bárka.

A személyszállító hajók helyzete hasonló. A hajók élettartama ma is 80–100 év, így lényeges a korszerűsítés helyes irányának megválasztása.

A hajópark elöregedésének okai:

- A hajózási vállalkozások semmilyen preferenciát, támogatást nem kaptak a kombinált szállítás ösztönzésére.
- A hajópark megújítását sem EU, sem magyar kedvezményes hitelek, pályázatok nem segítették.
- A korábbi legendás magyar hajógyártás üzei megszűntek, külföldi tulajdonba kerültek illetve kisebb vállalkozások működnek jelenleg. Hazai új hajó beszerzésére nincs mód.
- A környezetbarát hajózás irányába tett lépések teljes elmaradása.”

Pillanatnyilag ennél több vagy más lényeges észrevétel, megállapítás nem tehető.

3.2.4 Munkahelyteremtés és szakképzés

A ProDuna projekt munkahelyteremtéssel és képzéssel foglalkozó tanulmánya (Sajgó N., 2012a) arra a következtetésre jut, hogy a hajós oktatásnak komoly hagyományai vannak Magyarországon, minőségi tananyag áll rendelkezésre mind középiskolai, mind főiskolai szinten, napjainkban azonban már csak szakközépiskolai hajós oktatás létezik, a nautikai felsőfokú képzés megszűnt. Bár a hajózási oktatás színvonala külföldön is elismert (az Európai Unió belvízi hajózási szakképzésre vonatkozó kívánalmait felül is múlja), nagy hátránya a hazai képzésnek a felsőfokú oktatás hiánya. A gyakorlati oktatás jelentősége a szakma sajátosságánál fogva rendkívül fontos. (Ezt biztosítják az iskolahajók, amelyek néhány intézménynek a rendelkezésére állnak; ezek fenntartása rendkívül költséges, a szakképzési normatíva ezt nem fedezi, a hajós szakma népszerűtlensége miatti kihasználhatatlanság pedig csak ront a helyzeten.)

Általános feltétel, hogy önálló úszó létesítmény, valamint gépjárműnek önálló vezetésére jogosító képesítés megszerzésének előfeltétele az alapfokú végzettség és betöltött 18. életév. „A” és „B” kategóriás hajóvezetői képesítés feltétele a betöltött 21. életév, jóváhagyott képzés és 4 év fedélzeti

⁴ NKS, 2013a, 49–50. o.



gyakorlat, amiből legalább 2 évet matróz vagy annál magasabb beosztásban szükséges eltölteni. Ez maximum 2 évre csökkenthető, ha a teljes gyakorlatot jóváhagyott képzés keretében töltötték le.

Napjainkban Magyarországon a hajós életpályamodellel a következő három módon alakulhat (Sajgó N., 2012a):

1. Az első, hogy alapfokú iskola elvégzése után tanuló matrózként majd matrózként megszerezze valaki az előírt gyakorlati időt, valamint a jóváhagyott képzés elvégzése és vizsga a 21 éves életkor betöltésekor. Ez esetben fiatalon elérhető a szakmai és anyagi egzisztencia, viszont az általános műveltségi és képzettségi szint nagyon alacsony marad.
2. Egy másik lehetőség a hajós pályakezdéshez a középfokú iskola elvégzése, a gyakorlat egy része iskola közben megszerezhető, másik része pedig azt követően. Ezután kerül sor jóváhagyott képzés elvégzésére, ahol a középiskolában tanult tárgyakból már felmentés kapható. Ez esetben a vizsga a 21. életév utánra tolódik. Ennek a módszernek az előnye, hogy a tanuló magasabb szintű általános ismereteket és érettséget szerez, viszont csak hajózási technikus képesítést ad, ami csak matróz, fedélzetmester és matróz gépkezelő beosztásokra jogosít. A középiskolai képzés elvégzésére a Magyar Hajózási Szakközépiskolában van lehetőség, ahonnan a tanulók az érettségi megszerzése után a Bánki Donát Közlekedésgépészeti Szakközépiskolában szerezhethetnek szakképesítést – OKJ szerinti hajózási technikus vagy közlekedés üzemeltető területen.
3. A harmadik lehetőség a felsőfokú tanulmányok elvégzése után a hajós szakképesítés megszerzése, mivel Magyarországon a fedélzeti szolgálat ellátáshoz szükséges ismereteket adó felsőfokú képzés nincs. A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedésmérnöki Karán a Repülőgépek és Hajók Tanszéken hajómérnöki szakirányon lehet hajótervezést, hajóépítést tanulni. Logisztikai képzés itt és más egyetemeken is van, de ezekben a belvízi hajózás meglehetősen alulreprezentált, ami egyrészt a tanulók információhiányból származó érdektelenségéből, másrészt a célzott tantervek, tananyagok hiányából fakad.

A hazai közlekedésfejlesztési koncepciók, stratégiák a hajós szakképzés fejlesztésével kapcsolatos, átfogó nemzeti koncepciót nem tartalmaznak. A nemrégiben elkészült Hajós Szakképzésre Vonatkozó Nemzeti Akcióterv célja, hogy támogatást nyújtson ennek a hiányosságnak a pótlásához.

A Nemzeti Közlekedési Stratégia helyzetfelmérésére támaszkodva megállapítható, hogy a belvízi hajósok hazai képzési rendszere jelenleg bonyolult, az összetett rendszer nem kedvező a tanulóknak, a képző intézményeknek és a hajósokat alkalmazó vállalatoknak sem. A különböző hatósági és egyéb jogkörök nagyon összetettek, szinte átláthatatlanok. Mégis a képzés legnagyobb problémája, hogy a szakképzést és a hajósok képesítését két, különböző kormányzati szerv határozza meg – az oktatási/képzési követelmények harmonizálása nélkül. A hajós szakképzés strukturális felépítését a közoktatásért, míg a képesítések követelményeit a közlekedésért felelős államigazgatási szerv határozza meg. A két előírás nincs szinkronizálva, ezért a közoktatásban hajózási technikus végzettséget (vagy annak bármely modulját) elvégző hallgató csak kiegészítő, a közlekedési hatóság által felügyelt tanfolyam(ok) után kaphat képesítést, hogy munkába állhasson egy hajón.

A probléma feloldásához a szakképzést meghatározó Országos Képzési Jegyzék (OKJ) előírásainak megváltoztatására lenne szükség, miközben érdemes meggondolni a képesítési rendszer egyszerűbb, hierarchikusabb átalakítását és a képzéseket ellenőrző hatóságok szerepét. A hajós képzést



illetően összhangba kell hozni Magyarországon a minőségileg képzettek és a következő évtizedben reálisan álláshoz jutók számát.

Előremutató, hogy az Európai Unió támogatásával nemzetközi projekteket hívtak életre a munkahelyteremtés és a képzés előmozdítására (PLATINA, NELI), ezek érdemi hasznosulása a jövő kérdése, részben munkaügyi és oktatáspolitikai döntésre, finanszírozásra vár.

3.2.5 Arculat

A ProDuna projekt status quo jelentésében (Sajgó N., 2012b) rögzíti, hogy a dokumentum fő célja az állami és magánszektorban eddig megvalósult, arculatépítéssel kapcsolatos fejlesztések, projektek és egyéb kezdeményezések feltérképezése és rendszerezése. Ennek megfelelően a jelentés bemutatja azon projekteket, amelyek a belvízi hajózás népszerűsítésével eddig foglalkoztak, ismerteti az általuk elért eredményeket és outputokat, valamint sorra veszi azokat az akár állami, akár magánszektorban működő szervezeteket és vállalatokat, amelyek a belvízi hajózás megítélésének javítására áldoznak.

Megállapítja, hogy a belvízi hajózásnak mély gyökerekkel rendelkező hagyományai vannak Magyarországon – részben a több mint 150 éves magyar hajógyártásnak köszönhetően, e mellett a magyar hajótervezők és hajóépítők között még mindig erős a szakmai összetartás és nemzetközi megítélésük is igen kedvező.

A belvízi hajózási iparág hazai jelentősége azonban a kilencvenes évek elejétől jelentősen csökkent, a magyar érdekeltségű hajózási vállalatok munkaerő-piaci ereje lecsökkent, a vállalatok (MAHART) megszűntek. A hajós szakma hazai megbecsülése meglehetősen leromlott, a szakma nem vonzó, alacsonyak a fizetések, és emellé társul egy kép, miszerint régi, koszos hajókon, rossz körülmények között dolgoznak a hajósok, akik nem is jól képzett vagy művelt emberek. Ez a negatív kép az információ, promóció hiányából fakad. A hajós szakmának nincs reklámja, a pályaválasztás előtt álló fiatalok szinte semmit nem tudnak a belvízi hajózásban rejlő lehetőségekről vagy negatív előítéletekkel rendelkeznek. Ehhez társul a komplex stratégiai koncepció hiánya, az állami érdektelenség. (Sajgó N., 2012b)

Ennél is fontosabb arculatépítési hiányosságot állapít meg ugyanakkor az NKS (2013a) és Lajtár (2011b). A nagyobb hazai kikötők (Baja, Győr-Gönyű, Mohács, Csepeli Szabadkikötő, Dunaújváros) hiába rendelkeznek olyan alpinfrastruktúrával és kikötői szolgáltatásokkal, amelyek alkalmassá teszik őket a vízi fuvarozási igények kiszolgálására, szolgáltatásaik reklámozása, illetve közzététele meg sem közelíti a nyugat-európai kikötők kiajánlásait, illetve marketingtevékenységét. A nyugat-európai versenytársak ezeket az adatokat évről évre közzéteszik, hirdetik és reklámozzák mind a kikötőt, mind a szolgáltatásaikat és akcióikat a még több rakodási megrendelés reményében. Magyarországon minden kikötő szándékosan titkolja a kikötő teljesítményét, a szolgáltatásait, ami egyértelműen a marketingtevékenység teljes hiányának tudható be. Ha egy kikötőről nem lehet előzetesen tájékozódni, nem lehet tudni, hogy mire képes, milyen eszközei vannak, és mik a rakodási feltételek, milyen kiegészítő szolgáltatásokat tud nyújtani, akkor azokat a kikötőket nagy valószínűséggel elkerülik a kereskedők és az árutulajdonosok.



A hajózásban az arculatépítéssel a következő projektek foglalkoztak, foglalkoznak: a PLATINA, a NELI, a NEWADA és NEWADA Duo projektek. Ezek közül kiemelhető a két NEWADA projekt, amelynek egyik célja a belvízi hajózásnak – mint költséghatékony és környezetbarát közlekedési módnak – a népszerűsítése. A projektben résztvevő partnerek kommunikációs feladatokat is ellátó szakemberei közösen dolgoztak ki egy olyan eszköztárat, amelynek segítségével ezen szervezetek tevékenységét, és ezáltal a belvízi hajózást is népszerűsítik. A munka eredményeként létrejövő eszköztár választ ad a belvízi hajózást mint alternatív szállítási formát választók esetleges kérdéseire, valamint segítséget nyújt a kommunikációs tevékenységek megszervezésében.

Összefoglalva a helyzetfeltárásban leírtakat elmondható, hogy a hajózás mindegyik összetevője (komponensei) esetében hiányosságok vannak:

- *A Duna magyar szakaszán a szállítások nem tervezhetőek megbízhatóan, a vízi úti korlátozások miatt a hajózhatóság korlátozott.*
- *A kikötők elhelyezkedése és állapota a 20 évvel ezelőtti helyzetet tükrözi, alig egyharmadnyi terheltségük nem éri el az EU 60–70%-os átlagát. Az infrastruktúra és logisztika elmaradottsága nem jelent versenyképességet a közúti, de ma már a vasúti fuvarozással sem. A kombinált szállítás kultúrája nem alakult ki. A kikötők száma elegendő, de a logisztikai háttér, az infrastruktúra teljesítőképessége és a kapcsolatrendszer nem elégséges, minőségi fejlesztés lenne indokolt, kivéve Győr–Gönyű kikötőt, ahol a trimodális kapcsolat adottság.*
- *Az áruszállítás jelenét és jövőjét meghatározza a 20 éve „szünetelő” tervszerű hajóútfenntartási tevékenység és a hozzá kapcsolódó hajóút-kitűzés. A vízi közlekedés utóbbi két évtizedben tapasztalható elhanyagolása oda vezetett, hogy a dunai vízi úton, az áruszállítási szegmensben a magyar áruk többsége nem magyar lobogó alatt hajózik. Ráadásul a tengerhajózás is megszűnt.*
- *A személyhajózás a hazai utasszállításban marginális jellegű, a városi környezetben a hajózás nem integráns része a közösségi közlekedési hálózatnak, a menetrendi hajózás állami, önkormányzati felelősségű, az idegenforgalmi hajózás piaci alapon működik magánvállalkozókkal. Elővárosi hajózás nincs. A menetrendszerinti hajózás rendkívül kis piac a mai magyarországi körülmények között. A nemzetközi menetrend szerinti forgalom nem versenyképes, a nagy forgalmat lebonyolító szállodahajók külföldi cégek tulajdonában vannak.*
- *A hajópark összetétele, állapota az 1950–70-es évek színvonalát mutatja, kisebb része az 1980–90-es években korszerűsödött, de a hajópark így is elavult. Sem korszerűsítésre, sem új hajó beszerzésére nincs támogatás vagy ösztönzés, és nincs elmozdulás a környezetbarát hajópark irányába sem.*
- *A hajójavítás és –gyártás a rendszerváltáskor visszaesett vagy külföldi kézben van. A háttér-iparnak nincs támogatása. A személyi állomány csíráiban még rendelkezésre áll az újraindításhoz. A hajógyártás terén a jelenlegi körülmények (szakemberhiány, referenciahiány, minőségi követelmények) miatt nem várható fellendülés.*
- *A hajózás mint szállítási ágazat teljes mellőzése (pályázati lehetőségek, kedvezményes hitelek hiánya) a társágazatokkal szintbeli lemaradáshoz, versenyképtelenséghez és a környezetvédelmi követelményektől való leszakadáshoz vezetett. A belvízi hajózás arculata is nagy kívánivalót maga után, előnyei csak nagy általánosságban ismertek, a piac nem igazán feltárt, a hajózási szakmának nincs attraktivitása.*



- *A vízgazdálkodás és a hajózás ma három minisztériumhoz (NFM, NGM, VM) és háttérszerveikhez van rendelve, nem egyértelmű a feladatmegfogalmazás, a döntési pontok, a feladatellátás és a finanszírozás.*
- *A hajós szakképzés megszűnt, helyette szabályozással irányított rendszer működik. Nincs hajós kiképzőközpont, az oktatás lassan mozdul a gyakorlatiasság irányába. A becslések szerint tízezer főnyi hajós munkavállalói állomány tudatos és folyamatos megújítására napjainkban nincs koncepció.*



4 Stratégiai célok

A modern gazdaságban bármely nemzetgazdasági ágazat (szektor), vagy alágazat (közlekedési mód) versenyképes, egyúttal a fenntarthatóság követelményeit kielégítő működése már alapvető követelmény, így ennek kell jellemeznie a közeli és távolabbi jövőben a hazai belvízi közlekedést is.

A bevezetésben meghatározott küldetés megvalósítását célzó stratégia – a helyzetfeltárás és az igazodási pontként szolgáló dokumentumok ismeretében – az alábbi négy pillér és két horizontális összekapcsoló tényező alá rendelt kezdeményezéseken alapszik. A II. horizontális kapocs a *ProDuna-stratégiában* külső, de befolyásolandó adottság (ld. 3. ábra).

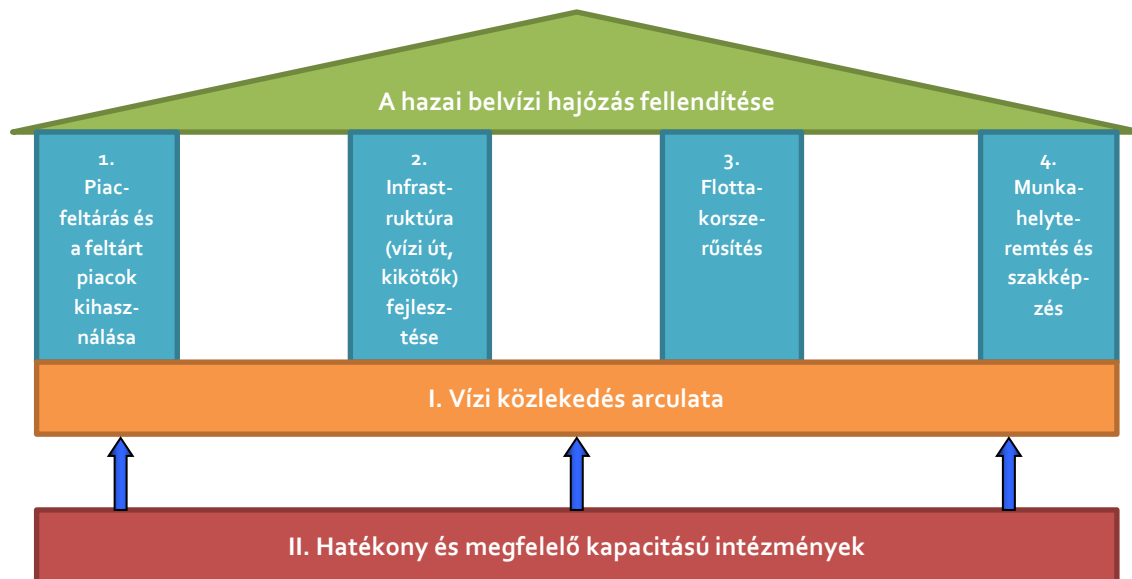
1. pillér: piacfeltárás és a feltárt piacok kihasználása
 2. pillér: infrastruktúra (hajózó út, kikötők) fejlesztése
 3. pillér: flottakorszerűsítés
 4. pillér: munkahelyteremtés és szakképzés
-

I. horizontális kapocs: vízi közlekedés arculata

II. horizontális kapocs: hatékony és kellő kapacitású intézmények

Jóllehet a hazai dunai hajózás „rákfenéje” éppen maga a Duna mint 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 hajózó 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 arculaté, 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.

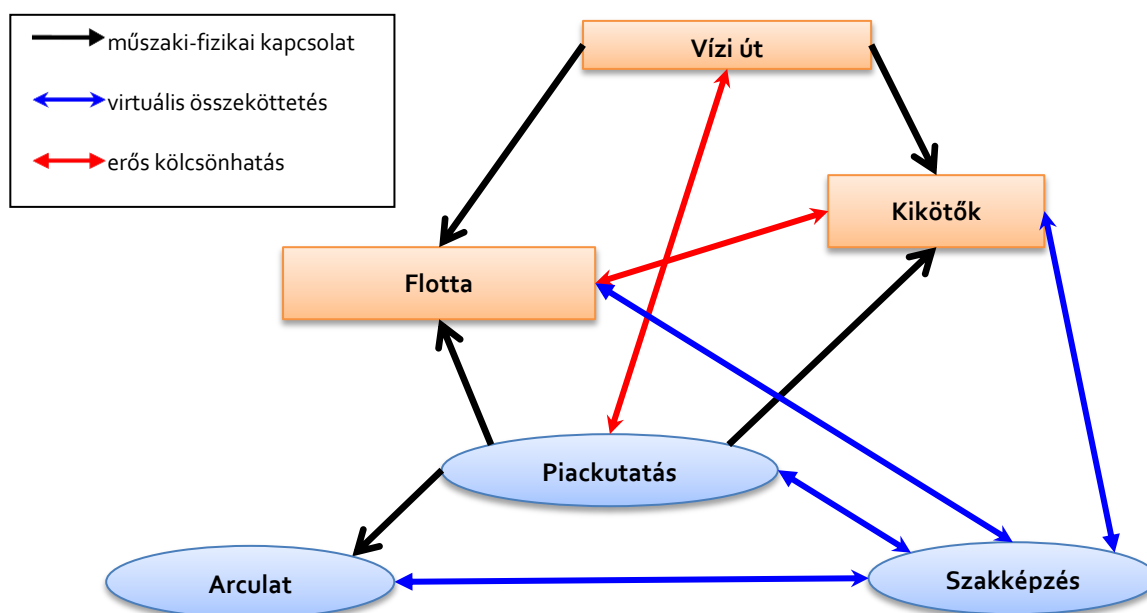




3. ábra: A ProDuna-stratégia pillérei

A stratégia pillérek és a horizontális összekötők szoros kapcsolatban vannak egymással. A kapcsolat közöttük háromféle lehet (ld. 4. ábra):

- műszaki-fizikai kapcsolat*, ami arra utal, hogy a stratégiai célok beruházások (épület, gép, berendezések stb.) nélkül nem valósíthatók meg,
- virtuális összeköttetés*, többnyire nem tárgyasult összeköttetés, inkább szellemi és pénztőkét igényel, valamint
- erős kölcsönhatás*: az egyik tevékenység eredménye (pl. a piackutatásé) lehet bármennyire kedvező, ha a másik tényező (pl. a vízi út korlátozott hajózhatósága) annak kihasználását nem teszi lehetővé



4. ábra: A stratégiai komponensek közötti kapcsolatok



Az NKS (2013b) a fejlesztési eszközöket úgy határozza meg, hogy azon eszközök többsége projekt, programba szerveződő vagy egymással összekapcsolódó (hatást tekintve szinergikus) projektnyaláb⁵. A társadalmi hasznosság és a megvalósíthatóság kockázatának elemzésén alapuló értékeléssel az NKS négy prioritási szintet értelmez⁶:

1. *Elsődlegesen megvalósítandó*: a társadalmi hasznosság a két legmagasabb kategóriába, a megvalósíthatóság a két legkevésbé kockázatos kategóriába tartozik. Ezek az eszközök megvalósításra érdemesek és alkalmasak.
2. *A megvalósítás megfelelő előkészítéssel támogatható*: a megvalósítás javasolható, ha az eszköz (projekt) megfelelő előkészítése megtörténik.
3. *Előkészítése támogatható*: a fejlesztési eszköz még kevésbé előkészített, illetve előkészítése során több kockázat, probléma is felléphet. Mivel társadalmi hasznossága magas, ezért megvalósítása célszerű. Ezért ebből a körből elsősorban az előkészítés támogatása történhet meg. Ha a megfelelő előkészítés megtörténik, akkor a projekt a 3. kategóriából átkerül a 2. kategóriába, így a megvalósíthatósága is támogathatóvá válik.
4. *Távlati lehetőség*: a fejlesztési eszköz tartalma, kidolgozottsága és társadalmi hasznossága kisebb, ezért megvalósítása távlati cél lehet. Megvalósítása akkor indokolt, ha tartalma racionalizálásra kerül és a társadalmi hasznossága legalább közepes lesz. A megvalósítás természetes feltétele az, hogy az adott időtávon az igény és a megvalósítás módja ne avuljon el.

A ProDuna stratégiájának összeállítása – annak érdekében, hogy ne mozogjon „légüres térben” – igazodik az NKS fentebb felvázolt fejlesztési eszközeihez, de bizonyos fokú önállóságot is megőriz, mert a saját stratégiai céljait (vö. 3. ábra) követi. Először tehát a piacokat, majd az infrastruktúrát, a flottakorszerűsítést, a munkahelyteremtést és a szakképzést tárgyalja, majd a horizontális kapcsolatokat (arculat és intézményi háttér) részletezi.

4.1 Piacfeltárás és a feltárt piacok kihasználása

4.1.1 Áruszállítás

Az EU 2011-es közlekedéspolitikai fehér könyve célul tűzte ki, hogy 2030-ra a 300 km-nél hosszabb távolságú közúti áru fuvarozás 30%-át, 2050-re pedig 50%-át más közlekedési módoknak (pl. vasút, vízi út) kell átvállalnia. Ez Magyarország méretének függvényében jelentős kihívás lesz, különösen úgy, hogy a szállítási módot alapvetően az árutulajdonosok és az általuk megbízott logisztikai szolgáltatók határozzák meg.

A dunai áruszállítás piacfeltárását érdemes két irányból megközelíteni: az egyik a jelenlegi piac minél alaposabb felmérése, a másik a jövőbeni helyzet részletes vizsgálata. A jelenlegi helyzet megismeréséhez az alábbi fejlesztési és kutatási javaslatok használhatók fel (Lajtár, 2011b):

⁵ Forrásigényük lényegesen nagyobb, mint a menedzsment eszközöké. Ez a stratégiai célok elérése érdekében történő alkalmazhatóságuk szempontjából prioritási követelményt és abszolút korlátot jelent.

⁶ Az első három kategóriába sorolható eszközök minél szélesebb körű alkalmazása 2030-as időhorizontú stratégiai cél. A 4. kategóriába sorolt eszközök időhorizontja 2050. Az első három kategóriába tartozó fejlesztési eszközök közül 2020-ig azok lesznek megvalósíthatók, amelyek forrásfedezete megteremthető, és szakpolitikai prioritásukat egyéb (társadalom- és gazdaságpolitikai) megfontolások a többi, ugyanebbe a körbe tartozó eszközökkel szemben megerősítik. A 2. és 3. kategória között a határok nem élesek, mivel ezek társadalmi hasznossága megfelelő, ezért mindegyik támogatható, attól függően, hogy a projekt életciklusának (előkészítés különböző fázisai, megvalósítás) melyik szakaszában jár.



- a Duna magyarországi szakaszán Ro-Ro rakodók felmérése és az autógyárakkal való kapcsolódás vizsgálata;
- a Duna magyarországi szakaszán a kikötők műszaki adottságainak, fejlesztési, bővítési lehetőségeinek vizsgálata:
 - raktározási lehetőségek,
 - nyitott/fedett raktárak,
 - veszélyesanyag-raktárak,
 - silók,
 - olaj- és gáztárolók,
 - daruzási lehetőségek feltérképezése, teherbíró képesség szempontjából,
 - egyéb rakodási eszközök;
- fejlesztési, bővítési lehetőségek vizsgálata:
 - zöld terminál lehetőségek,
 - legjobb gyakorlatok (best practice) az EU más régióiból;
- a mezőgazdasági termékek hajón való szállításának infrastrukturális feltételeinek bemutatása⁷.

Amennyiben ezek az adatok rendelkezésre állnak, akkor már készíthető egy olyan prognózis, hogy mekkora kikötői kapacitás van a dunai vízi út magyarországi szakaszán a belvízi hajózás birtokában. Ezt a felmérést azonban ki kell egészíteni egy másikkal is, mégpedig egy olyanal, amelyik az elszállítható árualapot tárja fel, összevetve azt a ténylegesen elszállított árumennyiséggel. A felmérés összeállításához felhasználhatók a következő fejlesztési és kutatási javaslatok (Lajtár 2011a):

- az ipar, a kereskedelem és a mezőgazdaság áru-kibocsátási mennyisége,
- az áruösszetétel vizsgálata, ebből a vízi úton szállítható áruk aránya,
- informatikai szolgáltatások bevezetési lehetőségeinek vizsgálata a vízi közlekedés ellátási láncba történő integrálása érdekében.

Ami a jövőt illeti, a Nemzeti Közlekedési Stratégia áru- és személyszállítási trendjei később készülnek el, addig iránymutatásként az iTREN-2030, a FREIGHTVISIONS, a TENCONNECT, illetve az Eurocontrol 2020-ig, illetve 2030-ig szóló, 2009-2010-ben készített áru-, illetve személyforgalmi előrejelzései használhatók fel. Ezek a makrogazdaságra azt jelzik, hogy a növekedés várható mértéke, szűkebb régióinkban meghaladja az EU egészére prognosztizáltat. Külön kiemelendő a vízi áruszállítás átlag feletti növekedése, tekintettel a Duna jelenlegi alacsony kihasználtsági szintjére.

2. táblázat: A magyarországi áruszállítás növekedése 2020-ig és 2030-ig

Megnevezés	2005	2020	2030
Vasúti áruszállítás	100%	+98-100%	+133-163%
Közúti áruszállítás	100%	+39-45%	+61-79%
Légi áruszállítás	100%	+54-89%	+83-180%
Vízi áruszállítás	100%	+110%	+173%

(Forrás: iTREN-2030, FREIGHTVISIONS és EUROCONTROL előrejelzései alapján)

⁷ Itt érdemes megjegyezni, hogy ez részben a dunai hajózás arculata kialakításának is része.



A hazai belvízi (szinte kizárólag dunai) áruszállítás a 2005. évi szinthez képest 2020-ra több mint a kétszeresére, 2030-ra pedig közel a háromszorosára emelkedne, azaz átkm-ben mérve 2020-ban 4,4 milliárd, 2030-ban 5,8 milliárd lenne. Az 1990. évi 2,0 milliárd átkm-hez viszonyítva a belvízi áruszállítási teljesítmények növekedése 2030-ra ténylegesen megközelíthetné, illetve meg is haladhatná a 6,0 milliárd átkm/év értéket. Erre a kérdésre megnyugtató választ csak a feljebb említett, a már jelenleg is rendelkezésre álló, illetve a következő 15–20 évben vízi úton elszállítható árualap alapos felmérése nyújthat.

A Nemzeti Hajózási Stratégia vitaanyaga (NHS, 2012) szerint Magyarországon a vízi áruszállítás bázisárui jelenleg a nagy mennyiségű ömlesztett áruféleségek. A konténerizált áruk vízi útra terelésével jelentős forgalomművekedés lenne elérhető. Érdemes megemlíteni, hogy a tartályhajópark növelésével újabb forgalmazók is bevonhatók a szállításba a MOL és az ÖMV mellett.

A fejlesztéseknek és a rendszer újjáépítésének egyik eleme a kikötőhelyek kiépítése, korszerűsítése (trimodális kikötők logisztikai központtal, átrakó kikötők, időszakos hajóberakó helyek). A hajózás leginkább a intermodális szállítási lánc részeként tud részt venni az áru fuvarozásban. Ezt bizonyítják a nyugat-európai példák is, hogy a legjobb kiszolgálási feltételeket azok a központok nyújtják, ahol a három nagy szállítási rendszer (közút, vasút, vízi út) összekapcsolható. Magyarországon hiány van ilyen jellegű, az áru forgalom számára legszélesebb körű lehetőségeket biztosító csomópontokból.

Az NKS (2013a) javaslata arra irányul, hogy a jövőben segíteni kell a magyar Duna szakasz mentén konténerterminálok vízparti kialakítását. Törekedni kell arra, hogy a közlekedési munkamegosztásban a magyarországi összes szállítási teljesítményeken belül a vízi áruszállítás részesedése érje el a 8–10%-os részarányt. A logisztikai központok kiépítéséhez, fejlődéséhez olyan intézkedési programcsomag is szükséges, amely beruházási segítséget tartalmaz.

Az NKS (2013b) szerint az országban két olyan fontosabb ipari tengely jelenik meg, amelyek jelentősebb termelési gócpontok kialakulását hozták létre. Az egyik a nyugati országrészen végighúzódó járműipari tengely (Nagyszombat – Pozsony – Győr – Szombathely – Szentgotthárd – Zalaegerszeg térsége). E tengelyeknek szoros kapcsolata van az adriai kikötőkkel, de hatásuk alig jelentkezik a dunai áru forgalomban. A másik jelentősebb tengely az ország keleti felén megjelenő nehézipari tengely (Kassa – Miskolc – Kazincbarcika – Tiszaújváros – Nyíregyháza – Debrecen – Nagyvárad). Ebben a térségben a vegyipar erősödése mutatható ki, nemzetközi szállítási útvonalként a fekete-tenger irányú kapcsolatot használva. A két ipari tengely közül a dunai hajózás leginkább a nyugati országrészen végighúzódó járműipari tengelyből profitálhatna, figyelembe véve a tengely központi részének szélén elhelyezkedő Győr-Gönyű kikötő multimodális adottságait.

A teljesség érdekében érdemes felidézni, hogy az elszállított áru volumene tekintetében a belföldi áruszállítás 63%, a nemzetközi 37%-ot tesz ki, az áruszállítási teljesítmény alakulása fordított arányt mutat, a belföldi áruszállítás teljesítménye mintegy 25 %, a nemzetközi szállítás teljesítménye pedig mintegy 75%-a az összes szállítási teljesítménynek. Az áruszállítási szegmens teljesítményének túlnyomó részét a vasúti és a közúti szállítás teljesíti, a belvízi hajózás elsősorban nemzetközi forgalomban jelenik meg. Napjainkban Magyarországon a vízi áruszállítás volumene – amely szinte kizárólag a dunai kikötőket jelenti – a berakodás tekintetében csökkenést, a kirakodásokat illetően pedig lassú emelkedést mutat évről évre. A hazánkból szállított áruk tekintetében a célország főként Ausztria, Németország és Románia, míg az import tekintetében Hollandia, Ausztria és Románia felől



érkeznek a hajók. Hozzá kell tenni, hogy a piac felmérése során fontos a nemzetközi kitekintés, mind a jelenlegi partnerországok, mind az új piacok tekintetében, valamint a belvízi-tengeri hajózás szorosabb összekapcsolási lehetőségeinek a feltárása.

4.1.2 Személyszállítás

A személyszállítás esetében érdemes különválasztani a fővárosi és Budapest környéki hivatásforgalmat az idegenforgalmi jellegű vízi személyszállítástól.

A városi közlekedésben – ahogyan a helyzetelemzés már taglalta – a hazai hivatásforgalomban a személyhajózás marginális jellegű. Az EU Közlekedéspolitikai Fehér Könyve (Európai Bizottság, 2011) az újfajta, fenntartható tüzelőanyagok és meghajtó-rendszerek kifejlesztését és bevezetését szorgalmazza, és javasolja, hogy a városi közlekedésben a „hagyományos tüzelőanyaggal működő” gépjárművek használatát 2030-ig felére kell csökkenteni, 2050-re pedig teljesen ki kell küszöbölni; a jelentősebb városközpontok logisztikáját alapvetően széndioxid-mentesíteni kell 2030-ra⁸. Ehhez a főváros és budapesti hivatásforgalmi személyhajózás fejlesztése is hozzájárulhat. Azt is szem előtt kell tartani, hogy a teljesítmények növekedésének a jelenlegi infrastruktúra (a kikötők és azok elérhetősége, valamint a parkolóhelyek alacsony száma), valamint az elavult, lassú személyszállító hajók inkább akadályai, mint elősegítői.

A fejlesztés során célszerű figyelembe venni a következőket (NKS 2013a):

- A Duna menti agglomerációból való városba hivatásszerűen bejáró emberek lehetnek érintettek a választási lehetőségben.
- A meglévő személykikötők kompok választása akkor lehet a személyforgalomban a közúti közlekedés alternatívája, ha költségei és az eljutási idő nem haladná meg (még az agglomerációban sem) a közúti közlekedésre szánt pénzt és időt, illetve a menetidő megbízhatóan tervezhető lenne. Ehhez még biztosítani szükséges a kikötőknél a parkolási lehetőséget is. A hivatási célú sporttal kombinált közlekedést (pl. sporthajó-kapcsolat) olyan szűk réteg használná, hogy intézményes kiépítése egyelőre még korai. Kísérleti, igényfelmérési célból magán vállalkozási, sportegyesületi kezdeményezését javasolt támogatni, ahol a kikötő és zárt vagy őrzött tárolóhelyek biztosítása lenne az alapfeltétel.
- A városi-elővárosi személyhajózásban szezonfüggetlen utaskör kialakítására kell törekedni. A Duna közlekedési kapacitása ma hozzávetőleg 5%-ban kihasznált, így a forgalom nagyságrendekkel növelhető lenne. Az egyik legfontosabb lépés egy alapos, reprezentatív felmérést követően az igényekhez igazított, azokkal összhangban álló nagysebességű, gyors utascseréjű, könnyen manőverezhető, fűtéssel, radarral és kényelmi szolgáltatásokkal (étkezési lehetőség, internethozzáférés stb.) ellátott hajópark létrehozása.

Az idegenforgalmi jellegű belvízi személyszállítás a Dunán három csoportba sorolható:

1. Budapest és környékének kiránduló-, séta-, városnéző és rendezvényhajói,
2. nemzetközi szállodahajó-forgalom, illetve
3. a közlekedési-idegenforgalmi jegyeket ötvöző nemzetközi személyforgalom.

⁸ Ezáltal más káros anyagok kibocsátása is lényegesen csökkenne.



Az előbbiek közül a fővárosi és a Budapest környéki idegenforgalmi jellegű személyszállítást magánvállalkozások bonyolítják le, többnyire modern vagy korszerűsített hajókkal. Tevékenységükhöz nagy segítséget nyújtana a budapesti kikötők (már folyamatban lévő, de még nem befejezett) rendezése, először tulajdoni, majd műszaki szempontból. Meg lehetne (kellene) vizsgálni azt, hogy a Duna melletti települések (Dunaújváros, Dunaföldvár, Paks, Baja/Gemenci erdő, Mohács) közül melyiknél, illetve melyik környékén hozható létre nem marginális jellegű, hanem olyan turisztikai vízi személyszállítás, amelyik hatást gyakorol a környék idegenforgalmára és van mögötte fizetőképes kereslet.

Új szín a palettán 2013 őszétől a MAHART-Passnave „újraállamosítása”. Feltételezhető, hogy egy vezetőségváltás új menedzsmentstílust, más megközelítést is jelent a nemzetközi és Budapest környéki dunai személyforgalom piacán, ami magával hozhatja a nem versenyképes (és veszteséges) járatok megszüntetését, új és jövedelmező viszonylatok kialakítását, azaz egy alapos piackutatás ebben az esetben is szükséges. Mindezek mellett nem hanyagolható el a járműpark megújítása sem.

A nemzetközi szállodahajók teljesen sajátos, külön kategóriát képviselnek. Az áraik a hazai átlagjövödelmekhez képest igen magasak (500 ezer–1,2 millió Ft/út). Kiindulópontjuk valamelyik nyugat-európai, az esetek többségében rajnai kikötő, Budapest inkább végcél. Valószínűsíthető, hogy egy nagy forrásigényű beruházást a hazai vállalkozói réteg nem képes megvalósítani, és budapesti kiindulóponttal egy-egy szállodahajót hazai utasokkal sem lehetne megtölteni. E feltételek igazolása egy külön tanulmány tárgya lehet.

4.1.3 Általános szempontok

Az általános szempontok közé azok tartoznak, amelyek nem közvetlenül, hanem áttételesen hatnak a dunai hajózás piacára.

Az NKS (2013b) felfogása szerint az ökológiai és társadalmi szempontból egyaránt alapvető fontosságú cél a – társadalmilag – hasznosabb közlekedési módok használatának erősítése. Természetesen körültekintő elemzéssel kell meghatározni, hogy az adott esetben mely mód vagy módcsoporthoz kombinációja eredményezi a legnagyobb társadalmi hasznosságot, társadalmilag indokolt esetben a vízi (és a vasúti) szállítás előtérbe kerülését. A kedvezően alakuló közlekedésmód-arányok további következményhatásai is pozitívak, hisz a kisebb fajlagos helyigényű eszközök lehetővé teszik a meglévő infrastruktúra-kapacitások jobb kihasználását, a környezet kímélését, a közlekedési biztonság megóvását, a használati költségek mérséklését és egyúttal egyes szociális csoportok (pl. idősek, gyermekek, alacsony jövedelműek) vonatkozásában társadalmi méltányosság gyakorlását, illetve kedvezően hatnak egyéb társadalmi célokra.

A Nemzeti Közlekedési Stratégia (2013b) leszögezi, hogy a vízi közlekedés fejlesztésével a közvetlen természeti környezet által megengedhető mértékben kíván élni, melyben a hajózható napok számának növelése és a kikötői infrastruktúra igény alapú fejlesztése a cél. Az NKS stratégiai céljai közül az 1. szintű célokból „A közlekedés környezeti terhelésének és energiafüggőségének jelentős csökkentése” felsorolásban a vízi közlekedésre az alábbiak vonatkoznak:

- a vízi közlekedés és szállítás fejlesztése a természeti értékek védelme és az ökológiai rehabilitáció komplex figyelembevételével;



- az áruszállítás környezeti hatásainak mérséklése céljából a környezetbarát közlekedési módok elterjedésének ösztönzése.

4.2 Infrastruktúra

Érdemes az NKS 2013a azon megállapításából kiindulni, hogy hazánkban a vízi közlekedés fő folyósója a Duna, melyen az áruszállítás mellett a turisztikai és hivatásforgalmú személyszállítás is megjelent. Jelenleg a Duna hajózhatósága is korlátozott, nem lehet az év egészében áruszállítási folyósóként használni. Magyarországon a kereskedelmi hajózás csak a természettől adott vízi utakat veheti igénybe, ezért „víziút-hálózatunk” – összekötő elemek híján – lényegében nem hálózat.

A dunai áru- és személyforgalom szempontjából a hajózó út a legkényesebb kérdések közé tartozik, és a legnehezebben megoldható feladvány. A hajózási szolgáltatások a Dunán nem megbízhatóak, aminek ma a legnagyobb akadálya, hogy (elsősorban, de nem kizárólag) a Dunán az év nagy százalékában nem biztosítható a hajózás 2,5m-es merülés mellett. Számos gond tehát már ismert (a meder mélyülése, a hajózható napok száma viszonylag kevés, a vízmélység az év aszályos időszakában alacsony stb.), megnyugtató megoldás viszont mind a mai napig nincs. Éppen ezért elfogadható a Nemzeti Közlekedési Stratégia (2013a) azon javaslata, mely szerint egy olyan komplex elemző tanulmány elkészítése mindenképpen szükséges, amely minden lehetséges műszaki megoldást (pl. duzzasztás, hagyományos folyószabályozási módszerek) figyelembe véve megvizsgálja azok közvetlen és járulékos környezeti, gazdasági és társadalmi hatásait. A komplexitás ez esetben azt jelenti, hogy az elsősorban nem a hajózási feltételekre fókuszálna, hanem sokkal inkább az ökológiára (pl. mellékág-rehabilitáció), környezetvédelemre, árvízvédelemre, folyószabályozásra, vízbázis-kezelésre, mezőgazdasági vízhasznosításra (pl. öntözés), idegenforgalomra, energetikára, vízparti kapcsolatokra stb. Egy ilyen tanulmány eredményei segítségével már eldönthető, hogy a piac feltárása során kimutatható kereslet kielégítésére alkalmas lesz a hajózó út, ha igen, akkor milyen kikötőkre, flottára és személyzetre van szükség.

4.2.1 Vízi út

A fentebb említett komplex vizsgálat elkészültéig a kiindulópont az, hogy az európai nemzetközi hajózásban szabványosnak tekinthető legalább 2,5 méter merülésű, 1300–1600 tonna hordképességű hajók számára lényegében kétirányú, akadálymentes közlekedési feltételeket szükséges biztosítani. E követelmény teljesülése alapvető feltétele a gazdaságos és versenyképes hajózási tevékenység végzésének. A feltételeket több nemzetközi egyezmény és más dokumentum tárgyalja, beleértve az EU néhány irányelvét (NKS 2013a).

A 18. számú kiemelt TEN-T támogatású projekt megállapítja, hogy a dunai nemzetközi vízi út nemcsak Nyugat-Európával, az Atlanti-óceánnal, hanem a Fekete-tengeren keresztül a Közép- és Távol-Kelettel is kitűnő összeköttetést biztosít. Magyarországnak ez a vízi út akkor kedvező, és a kapcsolatos nemzetközi kötelezettségek teljesítése akkor válik gazdaságossá, ha a Duna magyarországi szakaszán a VI/B és VI/C vízi út osztály feltételének teljesítésével egyidejűleg

- megteremtődnek a magyarországi belvízi (folyami) hajózás feltételei;
- kiépülnek az áruszállításhoz, –rakodáshoz szükséges berendezések;



- valamint létrejön az az infrastruktúra, mely szükséges ahhoz, hogy Magyarország a közép-európai átrakodás központja legyen.

A tanulmány további figyelemre méltó megállapítása, hogy az AGN-egyezményben a dunai víziútrendszerre vonatkozó vízmélység a bősi vízlépcső feletti Duna-szakaszon, sőt a Duna-Majna-Rajna-csatornán is, de a Magyarország alatti Dunán, egészen a Fekete-tengerig, a folyószabályozás legáltalánosabb és legmagasabb szintű módszerével, a duzzasztással már biztosítva van. A Bős-déli országhatár közötti Duna-szakaszon, gyakorlatilag tehát Magyarország területén az AGN-egyezmény által várt értékek nem teljesülnek. A Parlament és Bizottság 1692/96/EC sz. határozatának III. melléklete felsorolja a fejlesztés szempontjából kiemelt jelentőségűeket, amelyek fejlesztését 2010 előtt meg kellett volna kezdeni. Ezek között 18.-ként szerepel a Duna-Majna-Rajna víziútrendszer, és azon belül Palkovicovo–Mohács néven külön kiemelt a magyar folyamszakasz azzal a kitételrel, hogy a fejlesztést 2014-ig végre kell hajtani. Ezen kívül a vízi út fejlesztése érdekében a VITUKI vezetésével az EU anyagi támogatásával megalapozó tanulmány kidolgozására került sor⁹ a Szap-Déli országhatár közötti Duna-szakaszra. A tanulmány eredménye szerint több mint 50 helyen kell a megfelelő hajóút kialakítása érdekében beavatkozni. Egyetértés a nemzetközi vizsgálatok eredményei és hazai kormány- és egyéb szervek (Országos Környezetvédelmi Tanács, Jövő Nemzedékek Országgyűlési Biztosa, Vidékfejlesztési Minisztérium és a WWF Magyarország) között nincs, ezért az utóbbi 20 évben kézzelfogható mértékű hajóút fejlesztés sem a Dunán, sem másutt nem történt, és a közeli és távolabbi jövőben sincs arra reális esély.

A fennálló helyzet azonban túlságosan hosszú ideig nem odázható el, mert már a 2007-es Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégiához (EKFS) készített Stratégiai Környezeti Vizsgálat is többek között arra hívta fel a figyelmet, hogy:

- a Duna medre tovább fog mélyülni,
- és így a tervezett megoldásokat nagyon nehéz és költséges lesz fenntartani,
- a műszakilag hosszú távon fenntartható megoldás a vízlépcső lenne, de erről a Víz Keretirányelv előírásai alapján végzett vizsgálattal valószínűleg igazolható, hogy nem megvalósítható.

Kezdeményezték, hogy a Kormány tegyen lépéseket annak érdekében, hogy a tervezett beavatkozások beruházási, környezeti és évi fenntartási költségeit a használat arányában az EU költségvetéséből finanszírozzák, mert egyébként a költségek Magyarország számára az EU terminológiája szerint „aránytalanul magasak” lehetnek. Javasolták annak a vizsgálatát, hogy a Duna egyes hazai szakaszain nem lehet-e könnyebben, kisebb költséggel és kisebb beavatkozással biztosítható hajózási feltételekkel számolni (például kisebb szélességű hajóút biztosítása). Mindezekből a mai napig egyik sem valósult meg. Az azonban leszűrhető ezekből, hogy a Duna hazai szakaszán – bár kívánatos lenne – a VI/B és VI/C vízi út osztály feltételének teljesítése saját forrásokból nem oldható meg.

⁹ Idézet a tanulmányból: „A hajóút javítására irányuló szabályozási tevékenység arra irányul, hogy biztosítsa a tárgyi időszakot megelőző 30 év jégmentes időszakának 94 %-os tartósságú vízhozamának megfelelő vízszint (DB 2004) esetén a 2,5 méter merülési mélységű hajók akadálymentes közlekedését 180 méter széles hajóúton. Ez hajózási űrszervény szempontjából azt jelenti, hogy kavicsos-homokos mederanyagú szakaszokon a kívánt vízmélység 2,7 méter, sziklás, márgás meder esetén 2,8 méter. A tényleges akadálymentes évi hajózási idény ilyen körülmények között (a továbbiakban részletezett számítások következtében) hozzávetőlegesen 300-310 nap között lenne. Ez megfelel a Belgrádi Egyezménynek, amelyet a Duna Bizottság érvényesít, valamint a magyar jogrendbe illesztett, az ENSz EGB égisze alatt alkotott, a nemzetközi jelentőségű vízi utakról szóló európai megállapodásnak (AGN Egyezmény).”



A hajózást érintő nemzetközi jogi kötelezettségek kapcsán megemlíthető az általános keretet adó az 1992-es Helsinki Egyezmény, amely előírja a részes államok együttműködését annak érdekében, hogy biztosítsák a határvizek ökológiai kedvező és az ésszerű vízgazdálkodásnak megfelelő használatát, a vízkészletek megővését és a környezet védelmét. A Duna kontextusában hasonlóan fontos általános kötelezettségeket állapít meg az 1994-es Szófia Egyezmény, amely – bár a hajózás nem tartozik hatálya alá – több olyan általános célkitűzést is rögzít, melyek a Dunában történő nagy léptékű hajózási célú beavatkozások eredményeképp szükségképpen sérülnének. A két egyezmény rendelkezései tehát fontos jogelvi korlátokat jelentenek egy radikális hajózási célú beavatkozással szemben.

A hazai szabályozás fő elemei a 2000. évi XLII. törvény a vízi közlekedésről, az 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet a víziközlekedés rendjéről és az 1. mellékletében kiadott Hajózási szabályzat, illetve a 17/2002. (III. 7.) KöViM rendelet a hajózásra alkalmas, illetőleg hajózásra alkalmassá tehető természetes és mesterséges felszíni vizek vízi úttá nyilvánításáról. Ezt egészíti ki a Vktv. alapján a Hajósoknak szóló hirdetmény. A magyarországi hajóutak általános besorolását a KöViM rendelet végzi el. A rendelet szerint a Duna 1812-1433 folyamkilométer (azaz teljes hazai) szakasza a 3. számú melléklet 1-2. pontja szerint VI/B és VI/C víziút osztályba tartozik.

A hajózási paraméterek tekintetében két eltérő státuszú és megközelítésű jogforrás releváns. Ezek az ENSZ Európai Gazdasági Bizottság által kidolgozott 1996-os ún. AGN-egyezmény, továbbá az 1948-as Belgrádi Egyezmény alapján a Duna Bizottság által elfogadott ajánlások (DB ajánlások). Az AGN Egyezmény évi 240 napon 25 dm merülést feltételez, de nem rendelkezik a hajózóút szélességéről. A DB ajánlásai a legalacsonyabb hajózási vízszint meghatározásánál 343 napot vesz alapul. A hajóút Magyarország számára ajánlott paramétereit az alábbiakban rögzíti: vízmélység legalább 25 dm, szélesség 100-180 méter között, a mederfenék jellegétől függően. Az ajánlások azonban – elnevezésükből következő jogi természetüknél fogva – semmiféle kötelező erővel nem bírnak, így ezek nem tekinthetők nemzetközi jogi kötelezettségnek.

A belvízi hajózás kapcsán irányadó 2006/87/EK irányelv részletesen meghatározza, hogy bizonyos vízi járművek milyen műszaki követelményeknek való megfelelés esetén közlekedhetnek az irányelv által felsorolt uniós vizeken, azonban az irányelv hatálya nem terjed ki a meder paramétereire. Hasonlóképpen, a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) fejlesztéséről szóló uniós jogforrás, a 1692/96/EK határozat, szintén nem fektet le önálló hajózási paramétereket, hanem az AGN Egyezmény IV. hajóosztályának való megfelelést írja elő minimum követelményként. Mivel a bizottsági határozat semmilyen formában nem minősül olyan uniós jogforrásnak, amely Magyarország vonatkozásában kötelező hajózási paramétereket írna elő, ezért a dunai hajóút magyarországi szakaszán kötelező jellegű nemzetközi megállapodás nincs, csupán ajánlások vannak. Fontos azonban emlékeztetni rá, hogy a hazai jogszabályok a magyarországi Duna-szakaszt jelenleg a VI/B és VI/C vízi úti osztályba sorolják, ami jelenlegi korlátozott hajózhatóság feloldását, a vízi út fejlesztését feltételezi.

Az NKS (2013b) a fejlesztési eszközök (l.: az 5. fejezet elején leírtakat) közül a 3. prioritási szinthez sorolja a vízi út fejlesztését, azaz az előkészítési támogatási fókuszú fejlesztési eszközökből

- Nagy kockázattal megvalósítható és kiemelt, illetve nagy társadalmi hasznosságú eszközök: hajózható napok számának, megbízhatóságának növelése. A vízi közlekedés közvetlen ter-



mészeti környezet által megengedhető mértékű fejlesztésével a hajózható napok számának növelése és a kikötői infrastruktúra igény alapú fejlesztése vízvédelmi és ökológiai szempontok érvényesítése mentén.

- Korlátozottan megvalósítható és közepes társadalmi hasznosságú eszközök: a Duna nemzetközi vízi út elvárt hajózási paramétereinek biztosítása. Nemzetközi szinten is fontos feladat a Duna hajózhatósági paramétereinek javítása, mely elősegítheti a belvízi áruszállítás növekedését.

A teljesség érdekében megemlíthető még, hogy az IKOP a 2014-2020 közötti időszakra öt prioritástengelyt határoz meg, ezek közül a 2. prioritástengely, azaz Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi elérhetőség javítása foglalja magába a dunai vízi út fejlesztését, mégpedig Kohéziós Alapból. A Kohéziós Alap által finanszírozott TEN-T vasúti és vízi úti elérhetőség javítása prioritástengely kialakítását az EU transzeurópai közlekedési hálózat korszerűsítési kötelezettségei indokolják. A Bizottság pozíciós papírjában hangsúlyozta, hogy Magyarországnak a beruházásokat az országon áthaladó TEN-T törzshálózati szakaszok befejezésére kell fókuszálnia. A Kohéziós Alap által finanszírozott IKOP-2. prioritástengely a fejlett és a kevésbé fejlett többi hat magyarországi régióra is kiterjed, mivel a TEN-T vasúti és vízi úti törzshálózata budapesti és pest-megyei szakaszokat is érint.

A prioritástengely 1. specifikus célja nevesített módon támogatja az EUSDR 4. akciójának (RIS) fejlesztését a TEN-T törzshálózat korszerűsítése keretében. Tekintettel arra, hogy a RIS regionálisan valósul meg, hozzájárulása maximális a hazai és a tranzitforgalom támogatásához. A fejlesztések az érintett hatóságok számára optimálisan hasznosulnak, továbbá minimalizálják az időjárési szélsőségekből származó veszteségeket a vízi közlekedésben.

Az IKOP tervezése során figyelembe vették az EUSDR-ben szereplő közlekedésfejlesztési projekteken a Duna hajózhatóságát is. A Duna hordalékegyensúlya felborulásának és medermélyülésének ivóvízbázisokra, Natura 2000 területekre, turizmusra és hajózásra gyakorolt kedvezőtlen hatásainak visszafordítása és az ezeket célzó komplex hatásvizsgálatok és tervek megalapozására az EUSDR keretében az érintett Duna országokat lefedő hordalékegyensúly modellt dolgoznak ki. A későbbiekben azonosított fejlesztések hajózási elemeinek finanszírozására a CEF (Connecting Europe Facility) forrásai lehetnek alkalmasak.

Mivel a dunai vízi út hazai szakasza – a legjobb esetben is – a projekt-előkészítési fázisban van, „csak” projekt-előkészítés esetén a Nemzeti Közlekedési Stratégia „megfelelő előkészítéssel támogatható” vagy „előkészítése támogatható” fejlesztési körébe tartozik. Érdemes felhívni a figyelmet arra, hogy az előkészítési folyamat akár 5–8 évig is tarthat, mivel ennyi időt igényel, amíg a projektötletből megvalósíthatósági tanulmány, engedélyezési majd kiviteli terv készül, ami a kivitelezés megkezdésének feltétele.

Összefoglalva megállapítható, hogy a dunai vízi út hazai szakaszának olyan fejlesztése, amely megfelel a VI/B és VI/C vízi út osztályba-sorolás kritériumainak 2020 előtt nem reális cél, és az azt követő időszakban sem finanszírozható kizárólag hazai forrásokból. Ami addig járhatónak látszik, az a kisebb szélességű, de állandó hajózó út kijelölése, és a komplex tanulmány eredményeinek hajózás szempontjából felhasználható eredményeinek alkalmazása, a hajózást támogató rendszerek (RIS) szakadatlan fejlesztése.



4.2.2 Kikötők

A Duna magyarországi szakaszán túlnyomórészt esésviszonyainak megfelelően a síkságra érkezően dombvidéki és végül alföldi folyó jelleget mutat. Partjai ennek megfelelően változatosak. Találhatóak a hordaléklerakás által kavicsossá vált, lassan mélyülő és meredekebb partszakaszok is. A VI kategóriájú vízi út szempontjából fontos, hogy a kikötőhelyeket olyan partszakaszon jelöljék vagy építsék ki, ahol a vízi útra előírt szabad mederszakasz kapcsolódni tud a parthoz megfelelő szélességi és vízmelységi paraméterek teljesülése mellett. A meglévő kikötőhelyek ezeknek a paramétereknek megfelelnek (NKS, 2013a).

A helyzetfeltárásban felsorolt kikötők paramétereinek részletezése megtalálható Lajtár A. (2011b) tanulmányában. Az ott leírtak közül a következőket érdemes kiemelni a stratégia szempontjából:

- *Győr – Gönyű Országos Közforgalmú Kikötő:* A kikötő 140 hektáron terül el a Duna 1794,00 folyamkilométerénél a Mosoni-Duna torkolatában, több kiemelt jelentőségű országos tranzit vasútvonal, valamint a gyorsforgalmi úthálózat fővonalának találkozásában. A kikötő közvetlenül kapcsolódik a Bresttől Konstancáig vezető európai E60-as főútra, illetve az E75 Helsinki-Athén és az Ystad-Rijeka főúthálózatra. Távolsága Rotterdamtól (vagyis az Északi-tengertől) 1714 km, míg Sulinától (vagyis a Fekete-tengertől) 1794 km. 2008-ban elkészült és átadásra került a kikötő vasúti iparvágányokkal történő ellátása és bekapcsolása az országos vasúthálózatba, ezzel teljessé vált a közúti, vasúti és vízi úti infrastrukturális kapcsolat megteremtése a kikötőben.
- *Csepeli Szabadkikötő OKK:* a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt., a MAHART-Szabadkikötő Részvénytársaságból, annak jogutódjaként jött létre 2005. szeptember 1-én. A kikötő vízoldali forgalmának legnagyobb részét lebonyolító két kereskedelmi medence – az I. és II. kereskedelmi medence – a Duna főága felől egy közös öböl bevezetésén keresztül közelíthető meg. A kereskedelmi medencék közös bejáratától déli irányban helyezkedik el az olaj- és olajszármazékok forgalmának bonyolítására szolgáló Petróleum medence, amelynek egy külön bejárata van. A kereskedelmi medencéktől északi irányban található a szintén külön öböl bevezetéssel rendelkező, jelenleg használaton kívüli III. medence. A kikötő vízoldali megközelíthetőségét a budapesti Duna-szakasz hajózhatósága határozza meg. Alacsony vízállás esetén a hajózhatóság az 1.699-es, illetve a 1.636-os folyamkilométer közelében levő dömösi, illetve budafoki gázlócsoportok gázlómélységétől függ. A 2004-es naptári évet tekintve, az összes rendelkezésre álló nap 96,4%-ában volt a Duna budapesti szakasza gazdaságilag ésszerűen (tehát 1,8 m-t meghaladó merüléssel) hajózható.
- *Dunaújváros medencés kikötő:* Dunaújváros élete és léte szorosan összefügg a Dunai Vasművel, valamint az őt kiszolgáló kikötővel. Dunaújváros, egy Dunapentele nevű kis faluból nőtt ki magát, amikor az akkori kormányzat úgy döntött, hogy a „vas és acél országa leszünk”, és 1950 körül megépítette a Dunai Vasművet. A Vasműben dolgozó embereknek korszerű lakhatást biztosított, kiépítette a gyár működéséhez és az emberi élhető környezethez tartozó infrastruktúrát, és az évek folyamán a kis falu városi rangra emelkedett. A gyár kiszolgálásához megépítette a Dunai Vasmű medencés kikötőjét, a vízi úti kapcsolathoz közúti és vasúti kapcsolatot teremtett.
- *Bajai OKK:* 37 ezer fős lélekszámával a Dél-alföldi régió ötödik legnagyobb városa, amely hozzávetőleg 100 kilométerre helyezkedik el mind a fejlesztési pólus Szegedtől, mind pedig



a regionális alközpontként megjelölt Kecskeméttől. Bács-Kiskun megyei déli részének központja, a hazai élelmiszer-feldolgozás egyik meghatározó, nagy hagyományokkal rendelkező bázisa. infrastruktúra Baja és térsége gazdasági jelentőségét növeli, hogy fontos közlekedési csomópontként tartják számon. Az ország négy (Győr-Gönyű OKK, Csepeli Szabadkikötő, Adonyi Magtárház kikötő, és Bajai OKK) trimodális logisztikai központjainak egyike, azaz a kereskedelem és áruszállítás vízen, vasúton és közúton egyaránt kivitelezhető.

- *Mohács város kikötői:* Mohács a Dél-Dunántúli Régióban, Baranya megyében, a Mohács–Bóly kistérségben, a Duna 1447-es folyamkilométerénél fekszik. A város régóta fontos dunai átkelőhely, kapcsolatot biztosítva Baranya és az alföldi Észak–Bácska között. Mohács város élete a kezdetektől összefügg a Dunával és a vízi közlekedéssel. A Mecseki szénbányák szénét, a térség mezőgazdasági terményeit és egyéb árucikkeit itt rakták át a nagyobb kapacitású és olcsóbb szállítást biztosító dunai hajókra. A Duna a város kialakulását, fejlődését alapvetően befolyásolta. Földrajzi adottságai, a hármás (magyar – horvát – szerb) határ menti fekvése mára előnnyé vált.

A város folyamatos fejlődése több kikötő létrejöttét eredményezte itt. Ezek a kikötők a Duna partján szétszórta épültek ki. Jelenleg a szó klasszikus értelmében vett ún. mohácsi kikötő nincs, ugyanakkor a város közigazgatási határán belül működő közforgalmú kikötők összkapacitása kiemelkedő. A jelenlegi kikötők vállalkozói tulajdonban vannak. Mohács Város Önkormányzata 2005-ben kezdte meg egy önálló, városi közforgalmú kikötő megvalósításának előkészítését. A megvalósuló kikötő – az elkészülte után – az Európai Unió transzeurópai közlekedési hálózata (Trans-European Network, továbbiakban: TEN) részét fogja képezni.

Bár számos tanulmány megállapítja, hogy a Dunán a kikötők sűrűsége az EU átlag egyharmadát éri, a belvízi áruszállítás jelenlegi piaci és területi adatai alapján a kikötők számának növelése nem indokolt. A kikötői kapacitás fejlesztését és a kikötők számának esetleges növelését a piackutatás eredményeitől célszerű függővé tenni. Mindez természetesen nem zárja ki annak a lehetőségét, hogy a már meglévő kikötők technikai színvonalát emeljék, a technológiát bővítsék, és az elérhetőséget javítsák. Különösen azért is, mert a vízi közlekedés területén a járműpark elavultsága mellett problémát jelent a megfelelő színvonalú és szolgáltatást nyújtó (kombinált áruszállítást biztosító) kikötők hiánya is.

Az előbbieket felméréséhez érdemes az NKS (2013b) fejlesztési eszközökre vonatkozó stratégiáját is szem előtt tartani. A 2. kategóriába, azaz a megfelelő előkészítéssel megvalósítható és kiemelt, illetve nagy társadalmi hasznosságú eszközök:

- A vízi TEN-T „törzshálózat”-ba tartozó kikötők fejlesztése, hiányzó elemeinek kiépítése. A különböző közlekedési módok hatékony összekapcsolásával, egy kedvezőbb közlekedési munkamegosztás elérése érdekében a TEN-T kikötők multimodális fejlesztése, továbbfejlesztése, a kapcsolódó információs szolgáltatásokkal együtt.
- A vízi TEN-T „törzshálózat”-ba nem tartozó kikötők fejlesztése a hiányzó háttér infrastruktúra pótlása érdekében. A folyami vízi áruszállítás területén lévő kínálat megfelelő minőség-



ge, kihasználása és bővítése, a forgalom növelése érdekében, a hazai (a vízi TEN-T „törzshálózat”-ba nem tartozó) áruforgalmat bonyolító közforgalmú kikötők fejlesztésével.

A 3. kategóriába tartoznak az előkészítési támogatási fókuszú fejlesztési eszközök közül a korlátozottan megvalósítható és közepes társadalmi hasznosságú eszközök, nevezetesen a személyforgalmi kikötési pontok fejlesztése. A személyforgalmi új kikötőpontok, a jelenlegi állapotok rendezése, a hajójáratok megfelelő parti gyalogoskapcsolatainak kiépítése bővített lehetőséget adna a szálloda- és sétahajózás számára, a városképet javítva hozzájárulna a főváros és a Duna nemzetközi turisztikai potenciáljainak fejlesztéséhez. A nagyvárosok környezetében – a hivatásforgalom számára – az új kombinált utazás lehetősége csökkentené a városi közúti terhelést, a vízén javítaná az elérhetőséget.

Szükséges továbbá a közlekedés és az infrastruktúra-használat hatékonyabbá tétele információs rendszerekkel és piaci alapú ösztönzőkkel, ezért ki kell építeni vagy fejleszteni kell az ennek megfelelő szárazföldi és vízi forgalomirányítási rendszereket is (pl. LRIT¹⁰, illetve a hazánkban már napjainkban is példaértékűen működő RIS¹¹).

Összefoglalva megállapítható, hogy a magyarországi kikötők továbbfejlődésének egyik kulcskérdése, hogy képesek lesznek-e a kikötők önálló gazdasági egységként nyereséget termelni, illetve kikötői kapacitásaikat és szolgáltatásaikat maximálisan kihasználni. Ehhez azonban fokozottabb marketingtevékenységre, gazdasági elemzésekre, éves szinten megfogalmazott és határozott tulajdonosi elvárásokra és követelményekre, valamint a kikötőműködtető társaságokat, mint gazdasági egységeket vizsgáló, rendszeres tulajdonosi ellenőrzésekre volna szükség (NKS, 2013a). Éppen ezért úgy véljük, hogy azon állításunk, mely szerint a belvízi áruszállítás jelenlegi piaci és területi adatai alapján a kikötők számának növelése nem indokolt, mindaddig fenntartható, ameddig egy alapos piacutalás eredményei azt nem cáfolják, hiszen a gazdaságos üzemeltetés alapja a jövedelmezőséget biztosító megfelelő nagyságú forgalom. Ezzel az IKOP is összhangban van, mert bár a 2. prioritástengely a nemzetközi (TEN-T) vízi elérhetőség javítását célozza, arra a 2014–2020 közötti időszakra érdemi fejlesztési támogatást nem tartalmaz.

4.3 Flottakorszerűsítés

Ismeretes, hogy a belvízi hajózás járműparkjának a múlt század második felének technikáját képviseli. A fuvarozók egyre növekvő arányban szereznek be használt áruszállító hajókat. Az új építésű, kifejezetten korszerű hajók száma csekély. A hazai dunai hajópark zömében magántulajdonban vagy más nagy vállalkozások tulajdonában van¹². A Nemzeti Közlekedési Hatóság által közzétett statisztikákból megállapítható, hogy a hazai hajópark állapota elavult, és ez elsősorban a teherhajóparkot jellemzi. Elsősorban a főgépek korszerűsítésére lenne szükség, amellyel gazdaságosabbá és környezetkímélőbbé tehető a használatuk (Lajtár, 2011c).

Az NKS (2013b) a 100 km feletti áruszállításról azt állapítja meg, hogy a szegmensen belül megkülönböztethető az export, import és tranzit forgalom, és a nemzetközi áruszállításban a közlekedési

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2002/59/EK irányelve a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról (HL L 208., 2002.8.5.), módosította a 2009/17/EK irányelv (HL L 131., 2009.5.28.).

¹¹ Vö. 2005/44/EK irányelv.

¹² Megvásárolta a Mahart PassNave Személyhajózási Kft. 51 százalékos részesedését a Magyar Nemzeti Vagyongazdálkodó Zrt. (hirado.hu - 2013-10-17)



módok között a közút és a vasút mellett már megjelenik a belvízi hajózás is. A távolsági és nemzetközi áruszállítás a dunai kapcsolatok koncentrálttsága miatt komoly átjárhatósági és megbízhatósági problémákkal szembesül, amelynek a leghatékonyabb megoldása az új, kifejezetten az áruszállítás céljait szem előtt tartó fejlesztések, bővítő beruházások megvalósítása, ami nem minden esetben kiemelt vagy nagy volumenű beruházási igénnyel párosul.

Nemzetközi példák („legjobb gyakorlatok”) a flotta korszerűsítésére természetesen tanulmányozásra és – ha a feltételek megfelelőek, adaptálhatóak – átvételre érdemesek. Hollandiában például már volt olyan program, amelyben a hajótulajdonosoknak lehetősége nyílt a hajók főgépének cseréjére pályázni. A program nagyon népszerű volt, sokaknak megadotott, hogy korszerűbb, a környezetvédelmi előírásoknak megfelelő gépekre cseréljék az elavult eszközeiket. Magyarországon eddig még nem volt olyan lehetőségük a hajósoknak, amellyel állami vagy uniós forrásból lehetőségük nyílt volna a főgépek korszerűsítésére. Erre nagy szükség lenne, ugyanis a főgépek és az azokhoz tartozó propulziós eszközök többsége korszerűtlen, üzemeltetésük költséges. Szükség lenne továbbá a kormányrendszerek, hajótestek felújítására, radarok cseréje, további RIS-radar berendezésekre (Lajtár 2011c).

A főgépek teljesítményük alapján az alábbiak szerint csoportosíthatók (Lajtár 2011c)¹³:

- kisebb teljesítményű gépek (200-300 kW körül), a magyar hajóflotta 75%-a ebbe a kategóriába tartozik;
- 1000 kW körüli teljesítményű gépek (800-1200 kW közötti sávot jelent) a hajó flotta 20%-a rendelkezik ilyen teljesítményű gépekkel;
- 1600-1900 kW teljesítményű gépek, a magyar hajók 5%-a sorolható ebbe a kategóriába.

A magyar hajóflotta nagy része korszerűtlen, azonban megfelelő intézkedésekkel csökkenthető lenne a környezetterhelésük. A főgépek és a hozzátartozó propulziós eszközök cseréjét saját forrásból a magyar hajótulajdonosok nem tudják finanszírozni, ezért nagy szükség lenne külső (állami, uniós) flottakorszerűsítési programra.

Az európai közlekedéspolitika markánsan a környezetbarát közlekedési módok irányába tolja el a hangsúlyokat. A hajózást érintő stratégiai célt kiemelve: a hajózásban meg kell jelentetni a környezetet kevésbé terhelő alternatív üzemanyagokat (pl. LNG), nem csak a tengeri, hanem a folyami hajózásban is.

Az NKS (2013a) több példát (Lisszabon, London, Hamburg, Koppenhága, Sydney) is bemutat arra, hogyan integrálható a hajózás a városi hálózatba, milyen jellegű a gyorshajó közlekedés, és milyen a nívós kikötői infrastruktúra. A „legjobb gyakorlatok” a városi-elővárosi személyszállításban tehát már tanulmányozhatóak. Nagy ívű tervek már Budapesten, illetve Magyarországon is vannak, ám ezek megvalósulása rövid távon kétséges, a finanszírozásra egyelőre nincs forrás.

A fentiekben leírtakból már leszűrhető az a következtetés, hogy

- először is fel kell mérni a magyarországi hajóflotta állapotát, mégpedig műszaki és kapacitási ismérvek alapján;

¹³ A felsorolásban az összteljesítmény értékek szerepelnek, a nagyobb teljesítményű hajók esetében 2 db vagy 3 db 550-650 kW teljesítményű gépekről beszélünk.



- meg kell keresni az összhangot a piackutatás eredményei és javasolt flottafejlesztés, gyártó és karbantartó kapacitás között;
- valamint fel kell térképezni és bemutatni Európa más országaiban megvalósított flottakorszerűsítési programokat és projekteket;
- az előzőeket felhasználva kialakítandó egy olyan flottakorszerűsítési program, amelyik a hazai vállalkozó réteg tőkájére alapozva a kialakítandó flotta megfelel a hazai és nemzetközi igényeknek, valamint az uniós szabványoknak és kielégíti a fenntarthatóság követelményeit.

4.4 Munkahelyteremtés és szakképzés

Érdemes kiindulni az NKS (2013a) azon megállapításából, hogy bár ilyen irányú pontos statisztikai adatok nincsenek, Magyarországon a becslések szerint 2013-ban nagyjából 3500–4000 fő foglalkozik közvetlenül hajózással, vagy napi munkája valamilyen közvetett módon kapcsolódik ehhez a tevékenységhez. Ha a belvízi hajózás teljesítményének céljai kb. egy évtizeden belül reálisan elérhetőek, akkor 10 év múlva kb. 10–12 ezer ember munkájára is szükség lehetne ezen a területen. A teljesítmény felfutásával azért nem lineárisan növekvő a munkaerőigény, mert a hajózás jelenlegi kapacitásai a legkülönbözőbb okok miatt jelenleg messze nincsenek kihasználva, s a teljesítménybeli mutatók javítása – legalábbis kezdetben – a hajózás feltételrendszerének javítási útján is lehetséges.

A hajózás remélt teljesítménynövekedése együtt jár majd e tevékenység logisztikai és műszaki háttere fejlesztésének szükségességével is. Ezek az indukált igények a kapcsolódó területeken indíthatnak el kedvező változásokat, és teremtenek feladatot az ilyen irányú szakképzéssel foglalkozó iskolák, vállalkozások számára.

A belvízi hajósok hazai képzési rendszere jelenleg bonyolult, az összetett rendszer nem kedvező a tanulónak, a képző intézményeknek és a hajósokat alkalmazó vállalatoknak sem. A különböző hatósági és egyéb jogkörök nagyon összetettek, szinte átláthatatlanok. Mégis a képzés legnagyobb problémája, hogy a szakképzést és a hajósok képesítését két, különböző kormányzati szerv határozza meg, az oktatási/képzési követelmények harmonizálása nélkül (NKS, 2013a).

A magyar (dunai) képesítéseket nem fogadják el minden európai belvízen. Az EDINNA hálózat a Rajna Bizottság és a Duna Bizottság közreműködésével a tengeri képzési rendszerhez (STCW) hasonló, a képesítésekhez tartozó készség, képesség és kompetencia rendszer felállításával (STCIN) igyekszik előmozdítani az európai belvízi hajós képzések/képesítések egységesítését. Ebben az európai közösség által erősen támogatott folyamatban jelenleg a hazai érdekképviselet alacsony.

A következőkben az NKS (2013a) megállapításaira támaszkodva rögzíthető, hogy a probléma feloldásához a szakképzést meghatározó Országos Képzési Jegyzék (OKJ) előírásainak megváltoztatására lenne szükség, miközben érdemes meggondolni a képesítési rendszer egyszerűbb, hierarchikusabb átalakítását és a képzéseket ellenőrző hatóságok szerepét. A hajós képzést illetően összhangba kell hozni Magyarországon a minőségileg képzettek és a következő évtizedben reálisan álláshoz jutók számát.

Az oktató intézmények részéről felmerült az igény, a tengeren bevált STCW rendszer mintájára kialakított egységes dunai képzési követelményrendszer (STCIN) létrehozására, mely az összes hajó-



zási képesítés nemzetközi egységesítését is megköveteli. Az európai (Duna menti) egységes képzési rendszerhez tartozó, harmonizált követelményrendszer jelenlegi elképzeléseknél szigorúbb előírása, illetve a nemzetközi harmonizációs folyamatban (pl. STCIN) e szemléletnek megfelelő hazai érdekképviselő megvalósítása is kívánatos lenne. Az STCIN rendszer mit sem ér a hozzá kapcsolódó oktatási minőségbiztosítás nélkül, aminek kidolgozásában és működtetésében a hazai oktatási intézmények komoly szerephez juthatnak.

A hazai közoktatásban a szakképesítést adó képzések felépítésében egy egységesítési folyamat indult el. Ennek során a hajós szakképzés kikerült az eddigi szakiskola keretein kívülre, egy egységesített szakképző központba. A képzés ezáltal elveszítette a gyakorlati oktatáshoz kialakított laboratóriumi és speciálisan hajós oktatástechnológiai eszközeit illetve a középfokú oktatásban évtizedes gyakorlattal rendelkező oktatóit. Az új szakképzési központnak a technikai eszközöket és az oktatókat szinte a nulláról kell pótolnia, mely – tekintettel a közoktatás anyagi lehetőségeire – a képzési színvonal csökkenését eredményezi.

A hajózás tapasztalati szakma, mely oktatásának alapfeltétele a jó minőségű gyakorlati képzés, aminek érdekében nem szabad elhanyagolni az iskolahajókat. A gyakorlati képzés hatékonyságának érdekében meg kell fogalmazni a hajók pontos didaktikai szerepét az oktatásban, illetve definiálni kell azokat a technikai paramétereket is, melyeket ezeknek a hajóknak teljesíteniük kell. Ennek érdekében osztályozni is lehetne az iskolai hajókat (pl.: vonalvizsgára is felkészítő, hajózási gyakorlatot adó és gépkezelést oktató hajók).

A fentieket is figyelembe véve és a ProDuna projekt keretében készült tanulmányt (Sajgó N., 2012a) is felhasználva a következő, fejlesztések és kutatások javasolhatók:

- A belvízi hajózás minőségi szakember utánpótlásának elengedhetetlen feltétele vonzó hajós életpálya-modell kidolgozása, a szakma megbecsültté tétele. Ehhez szükséges a tradíciók felélesztése, a hajózás köztudatba hozása például a kedvtelési célú hajózási kultúra kialakításával.
- A képzés terén elengedhetetlen egységes és átlátható szabályozás kialakítása, mely lehetőséget nyújt a gyakorlati képzés erősítése az oktatási és a hajózási vállalatok együttműködésével. Szükség van a középiskolai képzés megerősítésére és felsőfokú képzés biztosítására is.
- A színvonalas képzés és a hajósok munkaerő piaci értékének javítása érdekében szükséges a tananyagok modernizálása, az IT és a nyelvi képzés erősítése, a kor igényeihez igazodva távoktatási és felnőttképzési tananyagok (pl. e-learning anyagok) kidolgozása.
- Szükséges pályázati források megnyitása az iskolahajók fenntartásához, valamint a hajózási vállalatok érdekeltté tétele a gyakorlati szakképzésben való részvételre.
- Felsőoktatásban a belvízi hajózás népszerűsítésére lehetőséget jelent a szabadon választható tárgyak kiírása, azonban ezekhez pontos tanterv és tananyag összeállítása szükséges.
- Az egyetemi nyílt napokon a hajós szakma képviselője szükséges lenne, valamint a diák-szervezetekkel történő kapcsolattartás, állásbörzéken való megjelenés.

Összefoglalva: általában is és különösen a belvízi hajózásban a szakember képzés területén a fő fejlődési irány a közlekedési módonként, így a vízi közlekedésben egységes képzési és vizsgáztatási rendszer kialakítása, összhangban a nemzetközi szabály- és követelményrendszerekkel. A képzések



színvonalának emelésére az infrastrukturális, műszaki háttér javításával és az elektronikus ügyintézési- és oktatási rendszerek kiépítésével van lehetőség. Továbbá szükség van még a hajós szakma népszerűsítésére, a hajózási vállalatok érdekeltté tételére és – az állam által támogatott – iskolahajókra.

4.5 Arculatteremtés a dunai hajózásban

A helyzetfeltárásból kiderült: nem elegendő annak hangsúlyozása, hogy a nagy tömegű és/vagy szóródó tömegárak szállításában a vízi közlekedés gazdaságosabb, kevésbé környezetszennyező, mint a többi közlekedési mód, hanem meg kell „teremteni”, azaz felkutatni mindazokat az árukat, illetve személyszállítási lehetőségeket, ahol a vízi közlekedés a többi közlekedési módnál hatékonyabban, gazdaságosabban és környezetkímélőbb módon alkalmazható. Ezt követően tudatosítani szükséges – a jelenlegi gyakorlatnál lényegesen hatékonyabban, hogy – a hajózás éppen az a közlekedési mód, amelyik a megrendelő, fuvaroztató igényeit magas színvonalon és gazdaságosan (azaz a többi közlekedési módnál alacsonyabb áron) képes kielégíteni. Több reprezentatív felmérés is igazolja, hogy a megrendelő, a fuvaroztató nem igazán veszi figyelembe azt, hogy az általa igénybevett közlekedési mód mennyire szennyezi a környezetet, azaz valójában (még) nem környezettudatos. Számára a legfontosabb szempont az idő (nem feltétlenül a gyorsaság, inkább a megbízható tervezhetőség), ezt követi a fuvardíj.

Nem népszerű a hajós szakma sem. Az ismeretes, hogy jelenleg a hajózásról információt szolgáltató múzeumok, egyesületek, alapítványok tevékenységét az anyagi lehetőségeik korlátozzák; így a kiállításoknak nincs hajózást népszerűsítő hatásuk, illetve a megcélzott közönséghez nem jut el az információ. A belvízi szállításról és a hajózásról nagyon kevés információ jut el a közvéleményhez, ezért általános megítélését, illetve a pályaválasztás előtt álló fiatalok hajózáshoz való viszonyulását az információhiány, illetve a téves vagy részinformációk jellemzik. A hazai hajós szakmai képviselő a nemzetközi egyesületekben, bizottságokban, projektekben és programokban jelenleg alacsony, így az EU források hazai kiaknázása csekély, a magyar érdekképviselő gyenge. A hajózás jövőjének stratégiai bizonytalansága kihatott az oktatásra is. Rendszeres egyetemes képzés nincs, alkalmanként indul hajós évfolyam. Ilyen körülmények között az oktatás nemzetközi kapcsolata is beszűkült. (NKS, 2013a)

A hajózási szakma újjáélesztéséhez és vonzó arculatának kialakításához támaszkodni érdemes a PLATINA és a NELI projektekre is. A PLATINA projekt fő célja, hogy támogassa az Európai Bizottságot, a tagállamokat és harmadik országokat a NAIADES akcióprogram végrehajtásában azáltal, hogy egy olyan, minden érintett, releváns szereplőt magában foglaló széleskörű tudásbázist, hálózatot alakít ki, amely egyrészt technikai, szervezeti és pénzügyi támogatást nyújt a program megvalósításához a kulcsfontosságú szakmai érintettek, szervezetek és tagállami közigazgatási szervek aktív részvételét biztosítva, másrészt erős kapcsolati hálót épít ki más, már létező szakértői csoportokkal, projektekkel és kezdeményezésekkel. A NELI projekt célja a délkelet-európai régióban a belvízi hajózás területén működő oktatási és képzési szervezetek határon átnyúló együttműködésének megvalósítása a dunai régió belüli tapasztalatcsere és innovációs tevékenységek elősegítése érdekében. A projekt fő tevékenységei közé tartozik az e-learning szolgáltatások megtervezése és megvalósítása mellett új információs és képzési központok (ITC) létrehozása. (Sajgó N., 2012a)



Az arculat javításához a hajózás olyan népszerűsítése is hozzátartozik, ahol a turizmus, a sport, a szabadidő eltöltése van a fókuszban. A paletta csak a Dunára koncentrálva is igen széles, beletartozik a kedvtelésű célú kishajók és motoros vízi sporteszközök használata, az evezős turizmus, sőt még a szállodahajók is ide sorolhatók. A kishajós turizmus fejlődése Európában igen dinamikus, a hajók száma az elmúlt két évtizedben megsokszorozódott. Hazánkban az elmúlt években kialakult egy magasabb jövedelmű társadalmi réteg, akik szabadidejük egy részét saját jachtjukon kívánják eltölteni. Ezért a jövőben a kishajós turizmus és az infrastruktúra dinamikus fejlődése várható.

A kézi hajtású eszközök jellemzően a klasszikus vízi túra eszközei, amelyek elsősorban a kenuk, a kajakok, a keelboatok és az evezős csónakok. A klasszikus vízi túrák legfontosabb befolyásoló tényezői az időjárás és vízjárás viszonyok. Kedvezőtlen körülmények mellett a vízi túrázó csoportok száma és az egyes csoportok létszáma csökken. A vízi turizmus lehetséges változatai közül a klasszikus vízi túrák szezonalitása a legszembetűnőbb, csak két hónapig (június közepétől augusztus közepéig) tart a szezon. Az ideális esetben a jövőben 30–40 fkm-ként található kikötővel, megállóhellyel szemben támasztott igény a sátorozó hely, WC, tisztálkodási, valamint az étkezési és bevásárlási lehetőség a kikötő közvetlen közelében. Két kikötőhely között a túrázók gyakran igénylik a büfé jellegű vendéglátóhelyeket (NKS, 2013a). Következésképpen minimális forrásigényű beruházással és népszerűsítő kampányokkal a dunai hajózás arculata is kedvezőbb színben tüntethető fel.

A dunai hajózás és vízi sportok arculatának javításához a következő fejlesztések és kutatások javasolhatók (Sajgó N., 2012b):

- Kiemelten fontos feladat a jövőben a hajózás és a hajós szakma köztudatba hozása információs és promóciós eszközökkel. Ennek érdekében szükség van közös, szakmai lobbierő kialakítására (hajózási szakmai fórum, hírportál, munkaerő börze), ami biztosítja a hazai hajózási szakma állami szintű képviseletét és nem utolsósorban a hajózási kultúra, szakmai tekintély és hagyományok megőrzését.
- Promóciós anyagok és brosúra készítésével megjelenhetünk hazai és nemzetközi hajózással kapcsolatos konferenciákon, eseményeken.
- Szakmai hírportálként működtetése, a korszerű technológia alkalmazása a promócióban.
- A kedvezőbb arculat kialakításához azonban más is szükséges, pl. olyan fórumok szervezése, ahol a jelenlegi és leendő ügyfelek megismerhetik a belvízi hajózás előnyeit (és hátrányait is), interaktív módon bekapcsolódhatnak a vitába, javaslatokat, ötleteket fogalmazhatnak meg, elmélyíthetik a fuvarozók és a fuvaroztatók közötti együttműködést.

Összefoglalva elmondható, hogy a dunai hajózás új, vonzó arculatának kialakítása átszövi az egész hajózási szakmát, beleértve magát a hajózó utat, a kikötőket, a flottát, a munkahelyteremtést és szakemberképzést egyaránt, sőt még a vízi sportok tekintélyes részét, valamint a szabadidő eltöltésének egy részét is. Ehhez igénybe venni szükséges a hagyományos módszerek (konferenciák, népszerűsítő kiadványok stb.) a legkorszerűbbeket, mint pl. a www.produna.hu weboldal intenzívebb használatának ösztönzése, interaktív vitafórumok szervezése.

4.6 Intézményi rendszer

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 alágazat, 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.).

A kép tehát meglehetősen heterogén. A vízi közlekedés átfogó irányítása a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumhoz (NFM), a vízi út „kezelése” a Vidékfejlesztési Minisztériumhoz és a Belügyminisztériumhoz tartozik, a dunai hajózás szakmai „gazdája” az NFM, a hajóképzésé pedig az Emberi Erőforrások Minisztériuma. Következésképpen 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. Ráadásul 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 eszközhíánnyal küzdenek, a jelenlegi közlekedési, vízügyi és környezetvédelmi hatósági feladatmegosztás nem teszi lehetővé a víziút-infrastruktúra átfogó kezelését, felügyeletét, és a sor tovább folytatható.

A fentiekből eredően a feladatok adva vannak: a vízi közlekedés államigazgatási szerepének növelése a feladatokhoz igazodó erőforrások biztosítása és a vízi közlekedés más alágazatokhoz hasonló szintű képviselete révén a szakminisztériumban és a háttérszervezetekben (különösen a feladatok integrálása után a hajózást és a vízi utat felügyelő hatóságnál); 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. Ezekon kívül hangsúlyos feladat még a „Duna-kép” kialakítása, a folyó komplex fejlesztési koncepciójának kidolgozása az érintett minisztériumok és állami szervezetek (szervezetközi



munkacsoport) együttműködésében, valamint a folyamatos, szervezett víziút-üzemeltetés: naprakész, biztonságos és biztonságérzetet adó hajóút-kitűzés, szakszerű ellenőrzés stb. Nem hanyagolható el 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).



5 A stratégia megvalósítása

A stratégiai lépések (azaz az elvégzendő feladatok) és a stratégiai célok egymásra épülnek és egymással szoros kapcsolatban vannak, egyirányú és kölcsönhatásokkal vegyesen (vö. 3. táblázat).

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.). Végső **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 szезonfüggetlen 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 folyamot (szinte) egész évben a VI/B víziútosztálynak megfelelően hajózhassák; 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. **Straté-**



gia 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. **Stratégia 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. táblázat: A stratégiai lépések kapcsolódásai

Előzmény	Stratégiai lépés	Továbblépés
	1. A Duna komplex ökológiai vizsgálata	3, 8
	2. Piackutatás	3, 8
1, 2	3. Összefoglaló tanulmány készítése	4, 5, 7, 9
3, 8	4. Kikötőfejlesztési javaslat kidolgozása	8, 9
3, 8	5. Flottakorszerűsítési koncepció kidolgozása	6
5, 8	6. Flottakorszerűsítési program végrehajtása	8, 9
3, 8	7. Munkaerő felmérése, szakemberképzés korszerűsítése	8
1, 2, 4, 6, 7, 9	8. Arculat javítása	4, 5, 6, 7, 9
3, 4, 6, 8	9. Javaslat kidolgozása a szakmai irányítás egységesítésére	8



6 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 – Útiterv 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

IKOP (2013): Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program. Tervezet. 2013. szeptember 30.



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

Lajtár Attila (2011a): Piacok. Status quo tanulmány. ProDuna-projekt

Lajtár Attila (2011b): Infrastruktúra. Status quo tanulmány. ProDuna-projekt

Lajtár Attila (2011c): Flotta. Status quo tanulmány. ProDuna-projekt

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

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

NKS (2013a): Közlekedés Kft. (témakörvezető): Nemzeti Közlekedési Stratégia. Vízi közlekedés fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata. Helyzetelemzés. 2013. március

NKS (2013b): Közlekedés Kft. (témakörvezető): Nemzeti Közlekedési Stratégia. Vízi közlekedés fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata. Vitaanyag. 2013. március

Sajgó Nikoletta (2012a): Munkahelyteremtés és képzés. Status quo tanulmány. ProDuna-projekt

Sajgó Nikoletta (2012a): Arculat. Status quo tanulmány. ProDuna-projekt

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

