

Nemzeti dunai vízi közlekedési akcióterv (vitaanyag)



A projektet az Európai Bizottság / DG-MOVE támogatja

Tartalom

1	A dokumentum célja.....	3
2	Stratégiaalkotás a magyar belvízi hajózásban	4
3	Az alágazat stratégiai és közlekedéspolitikai céljai	6
4	A hajózás jelentősége az európai és a hazai közlekedési rendszerben	10
5	Fejlesztési elképzelések, a beavatkozás területei.....	14
5.1.1	A vízi út fejlesztése a hajózás versenyképességének kulcskérdése	15
5.1.2	A hatékony víziút-üzemeltetés és hajózásirányítás új intézményi keretei.....	17
5.1.3	Kikötőfejlesztés és logisztika – a belvízi hajózás kapcsolatai a szállítási láncban	21
5.1.4	Flottakorszerűsítés a környezetvédelem és az energiahatékonyság jegyében	24
5.1.5	A vízi áruszállítás szerepének növelése a multimodális szállítási láncban	27
5.1.6	A vízi személyszállítás és a dunai idegenforgalom vonzerejének erősítése.....	30
6	Források	33

Dokumentumtörténet

Verzió	Dátum	Megjegyzés	Jóváhagyta
0.1	2013.03.13.	Első szakértői anyag	Rafael Róbert – RSOE
0.2	2013.03.16.	Formázások	Rafael Róbert – RSOE
0.3	2013.04.13.	Szakmai kiegészítések	Rafael Róbert – RSOE



1 A dokumentum célja

A ProDuna projekt keretében megfogalmazott *Nemzeti dunai vízi közlekedési akcióterv*ben közölt cselekvések 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 az akcióterv – 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 az „akcióterv” műfaji kereteit (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 az akcióterv nem töltheti be definíciószerű szerepét, a benne közölt lépések nem egy konkrét stratégia (vagy más konkrét koncepcionális dokumentumban megfogalmazott elképzelés) megvalósítását szolgálják.

E korlátok ellenére, a ProDuna projekt céljaival és ütemtervével összhangban, nem tartottuk célszerűnek az akcióterv megfogalmazásának és szakmai vitára bocsátásának halogatását. Meggyőződésünk, hogy – az akciótervet 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 a szintén előkészületben lévő alágazati stratégiát is jóváhagyja, értelemszerűen lehetőség lesz az akcióterv általánosan megfogalmazott céljainak részletes lebontására, kiegészítésére, frissítésére, szükség esetén újragondolására.



2 Stratégiaalkotás a magyar belvízi hajózásban

A belvízi hajózásnak nincs érvényes alágazati stratégiája. Bár napjainkra egyértelművé vált, hogy a rendszerváltáskor alapjaiban megváltozott politikai és gazdasági környezetben, sőt jelenleg is szükség lenne az alágazat háttér tanulmányokra, elemzésekre és megalapozott előrejelzésekre épülő stratégiá-

„A belvízi hajózásnak nincs érvényes alágazati stratégiája.”

jának 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 versenytársakkal. A helyzetet súlyosbította, hogy közvetlenül a rendszerváltás után kitört a délszláv háború, ami évekig korlátozta a vízi szállítást a hazánkkal szomszédos országokban, és amelynek kedvezőtlen hatásai (partnerek kivonulása, bizonyos áru fajták szállításának közútra terelődése, a rendszerváltást követően megvalósulatlan vállalkozások miatt a piaci szereplők körének lassú és elégtelen bővülése stb.) napjainkra sem oldódtak fel.

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 háttérben 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 akcióterv 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-ban várható a transzeurópai közlekedési hálózatokkal kapcsolatos célok felülvizsgálatára vonatkozó uniós döntés megszületése;
- 2013 folyamán kerülhet sor a *NAIADES II* belvízi hajózási akcióprogram elfogadására.

E sorba illeszkedhet tehát a szakmai munkacsoport gondozásában előkészítés alatt álló 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 akciótervet célszerű kidolgozni, ami értelemszerűen jelen dokumentum átdolgozásával is megvalósítható.

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 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”

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 légvárakat épít, mert a megvalósításához nincs politikai akarat és ebből következő gazdasági potenciál. Ezért a 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.).



3 Az alágazat stratégiai és közlekedéspolitikai céljai

Magyar hajózási stratégia hiányában jelen akcióterv 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 előíranyozzák az alágazat fejlesztését.

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.

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 kitettsége 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 szállítási 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.

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 gázlókból 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.

A magyarországi belvízi hajózás szempontjából elsődleges kérdés a dunai vízi út kiépítése. Az ezzel kapcsolatos hazai célok – függetlenül a fenti dokumentumok 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 fejlesztésére¹, 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 érdekképviseletek között nincs érdemi párbeszéd; a magyarországi vízi közlekedés jövőjét alapjaiban meghatározó, a dunai vízi út korszerű kiépítésének ügyében nincs szakmai, társadalmi és politikai döntés. A tárgybani érvrendszert be kell továbbá illeszteni a komplex vízgazdálkodás fogalomkörébe. Ez az évek óta fennálló helyzet a hazai vízi közlekedés kedvezőtlen nemzetközi megítéléséhez vezetett.

„a dunai vízi út korszerű kiépítésének ügyében nincs szakmai, társadalmi és politikai döntés”

Nem szabad elfeledni, hogy hazánk számos kötelezettséget vállalt a vízi úttal kapcsolatban, amelyből szűk értelemben jogi kötelezettsége, tágabb értelemben 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;

¹ „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 merülésű, 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.)



- közvetve további közösségi tervekben előírt kötelezettségek, többek között az Európa Unió Duna régióra vonatkozó stratégiája, illetve érvényes (2011-ben elfogadott) közlekedéspolitikai fehér könyve végrehajtása.

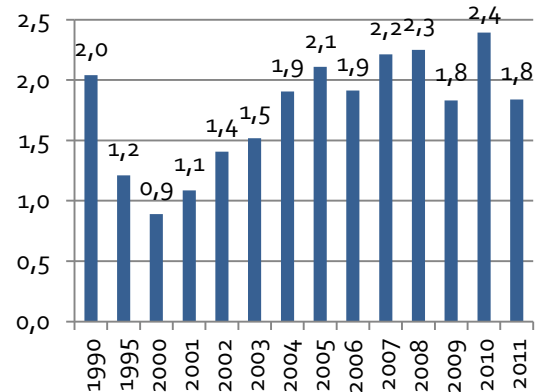


4 A hajózás jelentősége az európai és a hazai közlekedési rendszerben

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 millió tkm teljesítménnyel a részesedése 36,9% a munkamegosztásban), és a szerepe az interkontinentális forgalomban még jelentősebb. Ezzel szemben a földrajzi és időjárási 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.

„a közlekedés családjában a belvízi hajózás a legszegényebb rokon”

Az elmúlt másfél-két évtizedben az európai vízi szállítás hiába növelte a fajlagos teljesítményét (EU27 1995: 122 millió tkm, 2010: 147 millió tkm), a munkamegosztásban kis mértékben csökkent a részaránya (4%-ról 3,8%-ra). Ennek oka, hogy a gazdasági folyamatokkal összhangban nőttek 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 millió tkm körül alakul (ld. 1. ábra). A teljesítménynövekedést erőteljesen gátolják a hajózást az egyes években – részben az infrastruktúra hiányosságai miatt – eltérő mértékben sújtó időjárási 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 negyedévében 44%-kal maradt el az egy évvel korábbitól.



1. ábra: A magyar belvízi hajózás teljesítménye (millió 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 tizenkét (Horvátország belépésével tizenhárom) tagország 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 Unióban²: 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-rendszeren³ (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 részarányal 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%, Horvátorszáé 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 szállítások (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 teljesítmény: 1.840 ezer 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 elsődlegességének fennmaradását. Ezzel együtt az alágazat jövője szempontjából kulcskérdés, hogy növelni tudja-e a hazai kereskedelmi és kikötői forgalomban egyaránt jelentkező belföldi és nemzetközi teljesítményeket, valamint a hazai hajózási vállalkozások növelni tudják-e a szerepüket a szállításokban (ide értve a tranzitforgalmat is).

„Hazánk központi fekvése miatt [...] egyértelmű az átmenő forgalom elsődlegessége [...] a magyarországi vízi szállítások megoszlása 2011-ben: belföldi 0,2%, nemzetközi 40,8%, tranzit 59% [...] [a]z arányok jelentős módosulására a jövőben sem lehet számítani”

A hajózás szinte sohasem önálló szállítási mód, általában az intermodális szállítási lánc egyik „láncszeme”. A többi szállítási módhoz a kikötők kapcsolják. A Duna-Majna-Rajna víziút-rendszer legnagyobb 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 alapján az ukrain Izmajil (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.

² 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.

³ A Majna–Duna-csatorna átadásával 1992-ben teljessé vált víziút-rendszer három névadója folyójának együttes 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 (Constanta) között teremt közvetlen kapcsolatot.

Legnagyobb kikötőforgalmú hazai városok (ki- és berakodások)

Település	ezer t
Dunaújváros	1.149
Budapest-Csepel	857
Baja	464

(KSH, 2011)

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 kokszt és kőolajszármazékok (24%) és a szén (14%), amelyek jellemzően behozott áruk. Általánosságban elmondható, hogy a magyarországi kikötők alapinfrastruktúrája és – szolgáltatásai alkalmasak a jelenlegi vízi forgalom kiszolgálására, közösségi és hazai forrásokból az elmúlt években fejlesztések is történtek, a kapacitásai azonban nincsenek kihasználva (becslések szerint a teljesítményeiknek mindössze egyharmada van lekötve). A piaci pozíció erősítéséhez infrastruktúrális és technológiai korszerűsítés, a közúti és vasúti kapcsolatok javítása, valamint a tulajdoni viszonyok rendezése és a gazdálkodás új alapokra helyezése, a marketingtevékenység fokozása szükséges.



2. ábra

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 jómódú külföldi turisták által igénybevett – 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 vízvétel, tömegközlekedési kapcsolatok hiánya stb.), ráadásul a kikötőhelyek tulajdoni és üzemeltetési viszonyai sem voltak egyértelműek az elmúlt években; a főváros megkezdte a helyzet felülvizsgálatát.

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

- idegenforgalmi utazások:
 - kiránduló-, séta- és városnéző hajók, 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 személyhajózás kapcsán érdemes kitérni a szabadidős célú és sporthajózásra is, amelynek – a hagyományai ellenére – nincs korszerű infrastruktúrája a hazai Duna-szakaszon.

5 Fejlesztési elképzelések, a beavatkozás területei

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

A felvázolt beavatkozások szorosan kapcsolódnak a *NAIADES* (az Európai Unió belvízi hajózási cselekvési programja) és a ProDuna projekt öt közös pilléréhez (piacok, flotta, munkahelyteremtés és szakképzés, arculat, infrastruktúra), valamint az *EU Duna régióra vonatkozó stratégiája* belvízi hajózással foglalkozó 1a prioritási területének fókuszaihoz (víziút-infrastruktúra, víziút-üzemeltetés, kikötők és fenntartható áruszállítás, flottakorszerűsítés, folyami információs szolgáltatások, oktatás és munkahelyek, belvízi hajózási politikák); az alábbiakban e kapcsolódásokat is ismertetjük.



5.1.1 A vízi út fejlesztése a hajózás versenyképességének kulcskérdése

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

Jelenlegi helyzet

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

Problémaelemzés

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

Tervezett lépések

- a Duna komplex fejlesztési koncepciójának kidolgozása, integrált vízgyáldalkodási és folyószabályozási tevékenység megszervezése a jelenleg széttagolt államigazgatási szervek



szakterületi egységeinek integrálásával, a (jelen dokumentum készítésekor vitaanyag verzióban elérhető) Nemzeti Vízstratégiában foglaltak szem előtt tartása mellett

- a hajózást akadályozó szűk keresztmetszetek felszámolása a belföldi és nemzetközi vízi szállítások megbízhatóságának elősegítése érdekében (összhangban a közösségi és hazai közlekedéspolitikai törekvésekkel)
- a jogszabályi előírás és a víziút-fejlesztések alapján a kötelékméretetek hosszú távú meghatározása, az ehhez szükséges infrastruktúra fenntartása
- a víziút-infrastruktúra fenntartási tevékenység biztosítása – éves költségvetési forrás meghatározása, felelős szervezetek tevékenységének ösztönzése és ellenőrzése – a szakmai szempontból érdekelt államigazgatási szervek (az integrált, hajózásért és víziút-üzemeltetésért felelős szervezet) keretében

Várt hatás

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



5.1.2 A hatékony víziút-üzemeltetés és hajózásirányítás új intézményi keretei

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

Jelenlegi helyzet

A Duna, a dunai vízi út és a vízi közlekedés állami irányítása és hatósági felügyelete jelenleg több lábon áll hazánkban, külön szakmai irányítás alá tartozik a hajózás mint közlekedési 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.)
- RIS-Üzemeltető: 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, nemzeti park-igazgatóságok stb.)
- a vízügyi igazgatási szervek, valamint a vízi közlekedéshez kapcsolódó rendvédelmi feladatok állami irányítása: Belügyminisztérium és háttérszervei (országos és területi vízügyi igazgatóságok, katasztrófavédelmi főigazgatóság, rendőrség)
- a mohácsi vízi határátkelőhely speciális helyzetéből adódóan a határellenőrzésért felelős állami szervek: rendőrség, Nemzeti Adó- és Vámhivatal, katasztrófavédelmi főigazgatóság
- kapcsolódó állami szervezetek (EU Duna Régió Stratégia Kormánybiztosi Iroda, Magyar Turizmus Zrt. stb.)

Problémaelemzés

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



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

Tervezett lépések

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

Várt hatás

- az üzemeltetés intézményi feltételei megteremtődnek, a hajózást támogató, kiterjedt víziút-fenntartási és –üzemeltetési tevékenység (ide értve az információs szolgáltatásokat), illetve hatékony monitoring (mérés, ellenőrzés, tájékoztatás) alakul ki
- a közösségi források adszorpciójának javulása, a rendelkezésre álló források felhasználása a Duna átfogó fejlesztésére és célzottan a hajózási feltételeinek a javítására



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

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

Beavatkozási részterület	A hajózási képzés-oktatás rendszerének új alapokra helyezése
Probléma / kihívás	<ul style="list-style-type: none"> • nincs koherens, minden szintre kiterjedő képzési struktúra • a szakmai szervezetek önálló képzést szerveznek, nincs érdemi együttműködés a szakmai és a közoktatási intézmények között • még rendelkezésre áll az elméleti és gyakorlati oktatáshoz szükséges szakértelm és szakembergárda • nincs tengerész alapképzés, ami a korábban megbecsült magyar tengerhajózási szakma megszűnését irányozza elő • az egyetemi (és kutatóintézeti) kutatások esetlegesek, csak bizonyos részterületekre fókuszálnak
Tervezett lépések	<ul style="list-style-type: none"> • a szakmai szervezetek, vállalkozások, valamint a köz- és felsőoktatási intézmények együttműködésének kialakítása, a többszintű képzési rendszer közös kidolgozása



	<ul style="list-style-type: none"> • szakmaspecifikus hajózási ismeretek oktatása minden kapcsolódó képzésben (mérnöki, gazdasági, idegenforgalmi stb. szakterületeken) • gyakorlati programok szervezése a hajózási vállalkozásoknál és kikötőműködtető társaságoknál • a tengerész alapképzés újraindítása • a vízi közlekedéssel kapcsolatos kutatások kezdeményezése és megvalósítása, bekapcsolódás a nemzetközi kutatási programokba (Waterborne, NAIADES platformok, európai keretprogramok)
--	---

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



5.1.3 Kikötőfejlesztés és logisztika – a belvízi hajózás kapcsolatai a szállítási láncban

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

Jelenlegi helyzet

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



3. ábra

Problémaelemzés

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



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

Tervezett lépések

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

Várt hatás

- fokozott tulajdonosi szerepvállalás a szakmai és gazdálkodási felügyeletben
- a kikötők életképes, nyereséges működése önálló gazdasági egységként
- az elmúlt évtizedekben elmaradt fejlesztések megvalósítása révén modern kikötői infrastruktúra kiépülése, különösen az országos közforgalmú kikötőkben, a szolgáltatások bővülése napjaink vízi szállításra jellemző árústruktúrájának megfelelően



- erős marketing, jelenlét és érdekérvényesítés az európai kikötők, valamint a hazai logisztikai központok versenyében
- átlátható működés, a tevékenységi és szolgáltatási információ megjelenítése a kikötőműködtető társaságok kommunikációjában
- a személyszállítás (szállodahajók, séta- és városnéző hajók, közösségi közlekedés) követelményeihez igazodó kikötőhelyek létesítése



5.1.4 Flottakorszerűsítés a környezetvédelem és az energiahatékonyság jegyében

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

Jelenlegi helyzet

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

Magyarországon lajstromozott vízi járművek

<u>Jármű</u>	<u>db</u>
Önjáró hajó	80
Vontató- és tolóhajó	79
Bárka és uszály	304
Személyhajó	102

(Duna Bizottság, 2009–2010)

Problémaelemzés

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



- a hajózás a közúti és a vasúti közlekedésnél is biztonságosabb, a környezetet kevésbé terhelő, hatékony energiafelhasználású szállítási mód, amit a közlekedéspolitika szintjén már az Európai Unió és hazánk is elismert – az érintett szereplőknek további fejlesztésekkel és innovációval elő kell segíteniük e kedvező tulajdonságok kihasználását a piaci versenyben (pl. hajókon keletkező szennyeződések és hulladékok kezelése, alternatív energiaforrások felhasználása)

Tervezett lépések

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

Várt hatás

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

Beavatkozási részterület	A hajókon keletkező hulladékok és szennyeződések kezelése
Probléma / kihívás	<ul style="list-style-type: none"> • a hajókon keletkező hulladékok részben veszélyes hulladékok (olajos fenékvíz, fáradt olaj, olajszűrő, olajos-zsíros törlőrongyok, akkumulátorok stb.) • a hulladékok leadásának jogszabályi kötelezettsége ellenére nincs szervezeti keret (pl. érdemi ellenőrzés) és finanszírozási rendszer (mint pl. a Rajnán és a kapcsolódó vizeken)



	<ul style="list-style-type: none"> • a 2011-ben átadott Bajai OKK zöld terminálja kihasználatlan, a hajósok a hulladékot más magánvállalkozásoknak vagy külföldön adják le, szélsőséges esetben a vízbe folytatják • a külföldi tapasztalatok alapján a parti létesítmény (pl. bajai zöld terminál) és a mobil gyűjtőhajó együttesen lehet hatékony megoldás • nemzetközi egyezmény szükséges a hulladékok országhatáron túli leadásának megkönnyítésére
<p>Tervezett lépések</p>	<ul style="list-style-type: none"> • a hulladékgyűjtés finanszírozásának biztosítása (a szennyező fizet elv alapján), hatékony ellenőrzési rendszer alkalmazása • a RIS alkalmazása a hulladékkezelési folyamatok támogatásában • hajók felszerelése szenny- és fenékvíz tisztító (–előkezelő) berendezéssel • hulladékgyűjtő hajó üzembe helyezése (akár nemzetközi együttműködésben) • a kikötői hulladékgyűjtés fejlesztése minden kikötőben (kommunális és egyéb hulladékok) • nemzetközi egyezmény aláírására a dunai hulladékgyűjtés összehangolása érdekében (WANDA és CO-WANDA projekt keretében)

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

5.1.5 A vízi áruszállítás szerepének növelése a multimodális szállítási láncban

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

Jelenlegi helyzet

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

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

Problémaelemzés

- az alágazat szereplőinek alacsony az érdekérvényesítő-képessége, elenyésző a hajózás államigazgatási jelentősége (a közúti alágazattal a lehetséges nemzetgazdasági hasznok alapján összevetve)
- hazánk központi fekvése miatt a forgalom összetétele (tranzit elsődlegessége, belföldi szállítások alacsony részaránya) nem változik majd jelentősen, de kulcskérdés a pusztán áthaladó forgalom arányának csökkentése
- bár a vízi szállításról kialakult kép kedvező (környezetbarát, biztonságos stb.), a hajózási szektor nem tudja „eladni magát”, így azokban a szállításokban sem kap szerepet, amelyekben alternatívát jelenthetne a közúti szállítással szemben, vagy amelyek révén hatékonyan részt vehetne az áruszállítási láncban
- a flotta és a kikötői technológia nem alkalmazkodott az új árústruktúrához (késztermékek és speciális, pl. veszélyes áruk szállítása), bizonyos piacokra nem tud betörni



Tervezett lépések

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

Várt hatás

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

Beavatkozási részterület	Marketing és kommunikáció: a hajózási alágazat „adja el” magát!
<p>Probléma / kihívás</p>	<ul style="list-style-type: none"> • a hajózásnak jelentős hagyományai vannak hazánkban, a Duna jelkép, a térségében élők kötődnek a folyóhoz kapcsolódó természeti és kulturális értékekhez • alacsony színvonalú a vízi közlekedésben részt vevő vállalkozások marketingtevékenysége (kevés kivétellel), nem tartanak lépést az üzleti kommunikáció korszerű folyamataival (modern technológia, szakemberek bevonása stb.), nem tudnak új piacokat nyitni, nem tudják „eladni” a vízi szállítást új partnereknek • az Európai Unió törekszik a hajózás pozitív kommunikációjára, jelentős forrásokat biztosít a marketing célú projektekre (különösen a Platina projektre, illetve hazánkban a ProDuna projektre) • a hajózási szakma „hagyományos” lobbitevékenysége és politikai érdekérvényesítése nem teszi lehetővé az alágazat kulcskérdéseinek (víziút-fejlesztés, flotta- és kikötőkorszerűsítés, államigazgatási szerep növelése, üzemeltetési és hatósági tevékenység ésszerűsítése stb.) megoldását, új eszközökre van szükség



	<ul style="list-style-type: none"> • a hajózás mint szakma körülményeinek megítélése az elmúlt évtizedekben fokozatosan romlott, nem jelent vonzó lehetőséget a fiatalok számára
<p>Tervezett lépések</p>	<ul style="list-style-type: none"> • képzett és tapasztalt marketingszakemberek alkalmazása a hazai vízi közlekedési vállalkozásoknál, kommunikációs szakemberek bevonása a politikai érdekérvényesítés erősítésére az érdekképviselőknél • a korszerű technológia használata a szolgáltatások láthatóvá és eladhatóvá tételére a vállalkozásoknál, szakmai szervezeteknél és az érdekképviselőknél • fokozott részvétel a nemzetközi és hazai hajózást népszerűsítő kampányokban, a marketingeszközök széles körű alkalmazása a vízi szállítás megismertetésére és imázsának javítására • az oktatási rendszer megújításával összhangban a belvízi és tengerhajózási szakmát népszerűsítő fórumok szervezése, közlemények eljuttatása az érdeklődő fiatalokhoz, tapasztalatszerzési programok (szakmai gyakorlat) elindítása az érintett vállalkozásoknál • a hajózással (is) foglalkozó médiatermékek munkájának támogatása, szakmai erősítése



5.1.6 A vízi személyszállítás és a dunai idegenforgalom vonzerejének erősítése

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

Jelenlegi helyzet

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

Problémaelemzés

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

Tervezett lépések

- a flotta és a kikötők korszerűsítése (gyorsabb hajók forgalomba állítása, kifejezetten a személyforgalmat szolgáló kikötőhelyek és parti szolgáltatások létesítése) a települések közötti vízi személyszállítás és a belföldi idegenforgalom szerepének növelése érdekében
- a ráhordó és elhordó kapacitás ésszerű megtervezése, a kikötők elérhetőségének és az átszállási lehetőségeknek a javítása



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

Várt hatás

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

Beavatkozási részterület	A szállodahajók budapesti kiszolgálási színvonalának emelése
<p>Probléma / kihívás</p>	<ul style="list-style-type: none"> • becslések szerint évente kb. 200 ezer turista érkezik Budapestre a szállodahajókon (gyakran a magyar fővárosban történik az utascseré is), a szolgáltatók kivétel nélkül külföldi tulajdonú vállalkozások • bár a szállodahajók jelentős közvetett hasznot hoznak a fővárosnak, előfordul, hogy bizonyos szolgáltatásokat vagy termékeket nem hazai cégeknél rendelnek meg (élelmiszer, mosás-tisztítás, városi személyszállítás stb.) • a belvárosi rakparti infrastruktúra nem alkalmas e „luxushotelek” elhelyezésére és kiszolgálására: nincs mindenhol megoldva az áram- és vízellátás, a hulladékgyűjtés, a biztonságos személy- és árucseré, a tömegközlekedési kapcsolat • a kikötőhelyek kimagaslóan nyereséges hasznosítása magánkézben történt, a főváros bevételei még a költségeit sem fedezték; a Budapesti Közlekedési Központ közreműködésével megkezdődött az újraszabályozás • a szállodahajók kikötése a legvonzóbb belvárosi területekre összpontosul, ami számos aggályt felvet (a világörökségi panoráma láthatósága a rakparttól, zajterhelés, színvonalas kiszolgálás ellehetetlenülése stb.)
<p>Tervezett lépések</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Budapest vonzerejének megtartása, esetleg növelése a szállodahajók ki-



	<p>szolgálati színvonalának javításával, korszerű kikötőhelyek létesítésével, az egymás mellé kötés lehetőségeinek felülvizsgálata (a kiszolgálási színvonal fenntartása érdekében)</p> <ul style="list-style-type: none"> • a belváros tehermentesítése, új szállodahajó-kikötők létesítése a tág belvárosban (a BKK terveivel összhangban az Újpesti rakpart vonalában, illetve a millenniumi városközpont térségében), a szállodahajók „széthúzása” • a kikötőhelyek ésszerű és kiegyensúlyozott hasznosítása (a fejlesztési és fenntartási költségek megtérülése a főváros számára) • komplex csomagajánlatok kidolgozása a szállodahajó-üzemeltetők számára, a hazai vállalkozások bevonása a kiszolgálásba • a jogi szabályozás átgondolása (pl. lajstromozási politika) és a támogatási lehetőségek bővítése (pl. kedvezményes hitelek) a hazai cégek piacra lépésének elősegítése érdekében
--	---

Beavatkozási részterület	A hajózás közösségi közlekedési szerepe Budapesten és agglomerációjában
--------------------------	---

Probléma / kihívás	<ul style="list-style-type: none"> • a főváros törekszik a közúti forgalomterhelés csökkentésére: többek között közösségi közlekedési fejlesztéseket végez, amelynek bizonyos viszonylatokban a vízi személyszállítás is a részét képezi • a BKK kiterjesztette a vízi személyszállítás menetrendjét a tág belvárosban, a hivatásforgalmi célú utazások részaránya azonban csak a külvárosok és az elővárosok bekapcsolásával lehet számottevő (az idegenforgalmi és szabadidős utazásokkal összevetve) • a BKV közösségi támogatással felújította a kikötőhelyeket és új kikötőket is létesített a jelenlegi útvonalán, ezek azonban csak a jelenlegi – döntően szabadidős célú – forgalom kiszolgálására alkalmasak; hiányoznak a megfelelő kikötők és közlekedési kapcsolataik Budapesten és az agglomerációban • a jelenlegi forgalmat – a komfortnövelési törekvések ellenére – elavult, közösségi közlekedési célok hosszú távú kiszolgálására alkalmatlan flotta látja el • megkezdődött a vízi és más tömegközlekedési módok menetjegyeinek és bérleteinek integrálása – a hivatásforgalmi utazások szempontjából vonzó díjpolitika kialakítására van szükség
---------------------------	--

Tervezett lépések	<ul style="list-style-type: none"> • a fővárosi vízi személyszállítás kiterjesztése az agglomerációra (a BKK elképzelései szerint Nagymaros, illetve Százhalombatta-Dunafüred végpontokkal), valamint a hiányzó fővárosi és elővárosi átkelési lehetőségek pótlása • az üzemeltetés jogszabályi és intézményi viszonyainak egyértelmű lehatárolása (fővárosi és elővárosi közlekedési szolgáltató létrehozása, finanszírozás megosztása az érintett önkormányzatok között stb.) • a flotta megújítása, korszerű hajók beszerzése (pl. vízsugárhajtású siklókatamarán, trimarán, vízibuszok), amelyek alkalmasak versenyképes utazósebességet elérni, lehetővé teszik a gyors kikötést és utascserét, akadálymentesek, valamint utasbarát fedélzeti szolgáltatásokkal rendelkeznek (utastájékoztató, kerékpárszállítás stb.) • új, egységes arculatú és színvonalú kikötők létesítése, a meglévő kikötőhelyek átalakítása, közlekedési kapcsolataik (P+R, B+R, illetve az átszállási lehetőségek) fejlesztése • versenyképes szolgáltatás kialakítása: <ul style="list-style-type: none"> ○ ütemes, kiszámítható menetrend ○ gyors, a közúti közlekedéssel versenyképes eljutási lehetőség ○ a kikötési idővel összhangban ésszerű megállótávolságok ○ az év lehető leghosszabb időszakában elérhető szolgáltatás ○ színvonalas átszállási kapcsolatok (egyéni és tömegközlekedés) ○ tarifaközösség létrehozása, utasbarát díjpolitika
--------------------------	---



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

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



Nemzeti dunai vízi közlekedési akcióterv

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

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

