



Magyar Hajózásért Egyesület

1114 Budapest, Orlay u. 2/b.; info@hajocsavar.hu
http://hajocsavar.hu; http://hajoregiszter.hu

A Magyar Hajózásért Egyesület észrevételei a Nemzeti Hajózási Stratégia vitairatához

A Magyar Hajózásért Egyesület (MHE) alapszabályából és szellemiségéből fakadó törekvése, hogy minden olyan kezdeményezést támogasson, ami a magyar hajózás ügyét a mélypontról kimozdítva előbbre viheti. Jelen véleményünket annak fényében adjuk, hogy a Nemzeti Hajózási Stratégia (NHS) sok jó és előremutató célt tartalmaz, amelyek megvalósítására lehet esély, amelyek kapcsán Egyesületünk is megpróbálja megfogalmazni ebben a beadványában, melyek lehetnek a reális és megvalósítható megoldások. Ugyanakkor rá szeretnénk irányítani a figyelmet az esetleges anomáliákra is. Kérjük, véleményünket a fentiek figyelembe vételével olvassák!

Az MHE üdvözli, hogy a Magyar Kormány napirendre vette a magyar hajózás ügyét, azzal kapcsolatban vitaanyagot bocsátott ki, célként jelölve meg a hajózás gazdasági életben betölthető szerepének visszaállítását, illetve újragondolását.

Jónak tartjuk, hogy:

- a kezdeményezés számít a szakma művelőire, vállalkozásokra, érdekképviselőkre, civil szervezetekre;
- a közös gondolkodás egy átfogó anyag kapcsán indul el;
- megjelennek merész és újszerű gondolatok.

Az NHS óriási pozitívuma, hogy a hajózás gazdasági, környezetvédelmi, társadalmi hatásait objektívan, szakmai szempontokat is figyelembe véve mutatja be. Teljes mértékben egyetértünk az előterjesztés alábbi megállapításaival:

- a belvízi hajózást nem önmagáért érdemes és kell fejleszteni, hanem elsődlegesen társadalmi hasznossága miatt;
- a hajózás környezetvédelmi, gazdaságossági előnyeire fel kell hívni a figyelmet, azoknak Magyarországon is hasznosulniuk kell;
- az áruszállítások egy részét a közútról a vízi utakra kell terelni;
- Magyarország központi helyen fekszik, amit hajózási és logisztikai szempontból is ki kell használni;
- a hajózás, a hajózási infrastruktúra fejlesztése közvetlenül nemcsak a hajózásnak hajt hasznot.

A következőkben a tagságunk belső fórumain lefolytatott vita, az ott megfogalmazott vélemények alapján elmondjuk észrevételeinket az NHS-vitaanyag egyes pontjairól, s megtesszük javaslatainkat is.

1. Víziút fenntartása

Az NHS hiányosságának tartjuk, hogy nem ad információt arra vonatkozóan, hogy a dunai hajóút fenntartását, rendbetételét milyen eszközökkel képzei a magyar szakaszon, és

kizárólag csak az új, 20 dm merülésű, magyar tervezésű áruszállító hajó ötletét kínálja alternatívaként.

Nem zárjuk ki annak lehetőségét, hogy egy ilyen hajó megépíthető lenne az NHS-ban megadott paraméterekkel, de úgy gondoljuk, hogy nagyon nehéz hajótervezési feladatról van szó, hiszen ilyen irányú kísérletek már más országokban is folytak (pl. Németország), de átütő sikert nem hoztak. Egy 1000-1600 tonna áru fuvarozására alkalmas hajó főmérteit csak bizonyos korlátok között lehet változtatni.

Ezen túlmenően a hajó ára is nagymértékben behatárolja a lehetőségeket. Egy új hajó építése cca. 3-4 millió EUR, azaz milliárdos tétel forintban! Az amúgy is nehéz helyzetben lévő, magyar tulajdonú teherhajózási vállalkozások azonban ehhez nem rendelkeznek forrással. Elsődleges célnak kell tekinteni ezért a magyar tulajdonú hajózási cégek megerősítését: állami kedvezmények biztosításával, a hitelezési feltételek javításával, valamint adózási és adminisztrációs terhek csökkentésével. Új hajók beszerzésére ugyanis csak akkor lesz lehetőségük, ha ezek a cégek megerősödnek, és tőkeerőssé válnak. Új hajók lízingelése esetleg jó megoldás lehet (ld. 2. fejezet).

Amíg ez be nem következik, gondolni kell arra, hogy a hajózást az év legnagyobb részében fenn lehessen tartani a Dunán, így a hajózási vállalatok legalább további veszteségek nélkül, a már meglévő flottájuk fenntartásával működni tudjanak. A hajóutat ennek megfelelően a javasolt paraméterekkel biztosítani kell, ami Magyarország nemzetközi egyezményekben vállalt kötelezettsége is.

Javasoljuk, hogy a Magyar Kormány gondolja végig a Dunával és a Dunán létesítendő vízerőművekkel kapcsolatos álláspontját, mely elsősorban nem hajózási érdek, hanem a vízügy, az árvízvédelem, a mezőgazdaság, a rétegvizek visszatöltődése, a természetvédelem, a halgazdálkodás, a turizmus, az erdőgazdálkodás, az energiagazdálkodás, stb. szempontjából jelentős. Ezzel kapcsolatos véleményünket a 1. sz. mellékletben terjesztjük elő, melyet tagtársunk, Cseke Bence okl. erdőmérnök készített (itt és most részletkérdés, hogy az általa vázolt módon Budafoknál, vagy sok korábbi elképzelésnek megfelelően Adonynál kerül sor valamilyen mértékű duzzasztásra). Szeretnénk rámutatni arra, hogy szélsőséges dogmák helyett értelmes, vállalható kompromisszumokra van szükség ebben a kérdésben.

2. Hajóipar

A hajóiparral kapcsolatban megírtuk véleményünket az Új Széchenyi Terv társadalmi vitájában is, ezt az anyagot szintén mellékeljük (2. sz. melléklet).

A hajóipar kapcsán korábbi megállapításainkból, illetve jelen vitaanyag kapcsán a következőket kívánjuk kiemelni.

Üdvözljük az augusztusban életre hívott Hajógyártó Klaszter létrejöttét, jó kezdeményezésnek tartjuk az e területen működő KKV-k összefogását, a termelő és beszállítói kapacitások összeszervezését.

A fentieket is figyelembe véve megvalósíthatónak tartjuk a hajógyártás/felújítás újjáélesztését állami szerepvállalással. Az alap infrastruktúrát (partfal, darupálya, sólya, dokk, stb.) állami beruházásban és üzemeltetésben lehetne létrehozni, amire iparipark-szerűen ráépülhetnek a magánvállalkozások. Az állam szerepvállalása a finanszírozás területén is szükséges: az MFB által létrehozott "Hajó Leasing Zrt." finanszírozhatná az építést, majd lízingelhetné azt a hajózási vállalkozóknak.

Teljesen új hajógyár kiépítésére kevés esélyt látunk, de a meglévő telepek (Baja, Újpest, Nyergesújfalú, Tápé), megtartása, bővítése, fejlesztése reális cél lehet. Kiemelten fontosnak tartjuk a magyar Duna szakasz központi részén található, jelenleg írt tulajdonban lévő, egykori MAHART Hajójavító megőrzését, esetleg állami tulajdonba vételét. Tekintettel arra, hogy a Népszigeten lévő ingatlan hullámtérben fekszik, így egy az Óbudai Hajógyár helyére tervezett ingatlanfejlesztéshez hasonló projekt kivitelezésére (lakópark, szórakoztatóközpont, stb.) nem alkalmas; már csak azért sem, mert városon belüli elhelyezkedése sem központi. Egy modern, környezetbarát technológiával felszerelt üzemnek viszont ezen a helyen létjogosultsága lehet. Szükség esetén a szomszédos, jelenleg üresen és elhagyatottan álló volt Ganz telep is megszerezhető a bővítéshez (ott szintén van sólyapálya és szerelő partfal). Úgy véljük, a hajógyártás feltámasztása során a meglévő adottságokra támaszkodva kisebb lépésekben kell előre haladni. Amíg egy zöldmezősen felépítendő új hajógyár piaci, pénzügyi és humán feltételei megteremtődnek, addig is megkezdődhet a munka az egykori MAHART Újpesti Hajójavító üzem területén, ahol zömében ma is hajózás közeli vállalkozások (hajóvillamoság, motorszerelő stb.) működnek. A terület magántulajdonban van, a vállalkozások mind bérlőként működnek. Ez lenne az az ingatlan, amit elsődlegesen szükséges volna állami tulajdonba venni, vagy annak állami fejlesztése révén rajta állami résztulajdont szerezni. A (részben) állami vállalat ipari parkként működtethetné az infrastruktúrát, melyet az itt összegyűlő szakmai vállalkozások használnának. Új hajó építésekor a fővállalkozó a területet működtető Magyar Hajóépítő Ipari Park volna, pl. az MFB segítségével biztosítva a hajóépítés finanszírozását is. Az állam tehát saját cégét finanszírozva, saját infrastruktúráján a tényleges kivitelezési munkát szakmai kisvállalkozásokra alapozva lehetne fővállalkozó. Első lépésként Újpesten szükséges volna a sólyatér meghosszabbítása 80-ról 120 méterre, a műhelyépületek, azok közműveinek korszerűsítése, a daruk felújítása, a szerelőfal javítása. A teljes kivitelezés egy új hajógyár létesítésének töredékéből megoldható, a munka szinte azonnal elkezdhető.

Mint azt az 1. pontban is jeleztük, az új kisméretű magyar hajótípus kifejlesztésével kapcsolatban fenntartásaink vannak. Az alacsonyabb merülés mindig kisebb hordképességet jelent, mivel a hajók szélessége és hosszúsága a zilipek méretei miatt nem növelhető. Tehát a megszokott, és át nem gondolt mondással ellentétben a hajó (gazdaságosan) nem igazítható a Dunához. Ugyanakkor nagyobb merülésű hajó természetesen rakható kisebb merülésűre (ez az esetek zömében ma is így van), tehát míg a nagyobb merülésű hajó lehet sekélymerülésű, addig a sekélymerülésű sosem lehet nagyobb merülésű. Egy hajó megépítési költségeiben ugyanakkor nem jelent lényegi megtakarítást, ha oldalmagassága 1 m-el alacsonyabb, azaz sekélymerülésű; a későbbi üzemeltetésben viszont ez már komoly hátrányt jelenthet. Egy sekélymerülésű hajó gondolatának létjogosultsága igazából akkor lehet, ha biztosan a Passau és a Fekete-tenger közötti fuvarpiacra épül, mert itt a hajó szélessége jelentősen, akár duplájára, csak al-dunai forgalom esetén pedig akár triplájára is növelhető. Ehhez természetesen az kell, hogy ez a piac el is tartsa ezt a hajót, mert a nyugati piacokra méreteinél fogva nem tud eljutni.

A fentiek miatt a sekélymerülésű hajó kifejlesztésére irányuló erőfeszítéseket nem tartjuk teljesen hiábavalónak. Mindenképpen ki kell azonban tűzni egy dunai forgalomnak megfelelő belvízi áruszállító hajótípus kialakítását (kisméretű vagy hagyományos), a koncepcióterv, prototípus, sorozatgyártás, gyakorlati megvalósítását, lehetőség szerint közép-európai együttműködésben. A bonyolult gépészeti megoldások helyett törekedni kell az egyszerű, bevált műszaki konstrukciókra, míg az automatizálást növelni kell, a hajót szofisztikált, integrált és intelligens szoftverekkel kell ellátni.

Az újraindított magyar hajógyártásnak a piac olyan kis szegmenseit kellene megcéloznia, ahol a piacra kerülő speciális termék, illetve a magyar hozzáadott érték jelentene versenyelőnyt. Ilyen lehet pl. egy magyar fejlesztésben és kivitelezésben épített LPG gázzal üzemelő

gyorsjáratú katamarán. A prototípus megépítését és a későbbiekben sorozatgyártását megvalósíthatónak véljük. Nem szabad megfeledkezni ugyanakkor azokról a termékekről sem, melyek a jelzett kategórián belül a magyar hajóipar hagyományosan elismert produktumai voltak (pl. úszódaru) és jelenleg is azok (pl. nyílóbárka). Ennek a termékvonalnak az innovációját, illetve kifutását mindenképpen és minden lehetséges eszközzel ösztönözni szükséges. (Megemlítendő, hogy az egykor úszódarugyártásban világhatalom Magyarországon 20 év után ismét megkezdik két úszódaru építését.) A fentiekén túlmenően, már most megvalósíthatósági tanulmányokat és igényfelmérést kell készíteni olyan specifikus rendeltetéssel építhető hajótípusokkal kapcsolatban is (pl. ömlesztett áruszállító, konténer, tanker, LPG szállító, esetleg folyam-tengeri hajó), melyek a későbbiekben kitörési pontot jelenthetnének a beinduló hajógyártásunk számára.

A hajógyártásnak tehát rövidtávon az egyedi, főleg kisebb és speciális hajók építéséből, a meglévő úszóművek átépítéséből, modernizálásából és a javításokból kell megélnie. Középtávon feladata lehet a budapesti agglomerációs hajók gyártása, illetve az orosz desztinációk felé közlekedő hajók építése, átépítése. Sorozatban hajótestet minden bizonnyal nem éri meg gyártani, az acélszerkezeti munkák ma minden ilyen esetben Ázsiában készülnek, az alacsonyabb költségek és a totális, önsorsrontó szabadkereskedelem miatt. Itthonra – a mai világkereskedelmi viszonyok között – a hajók gépészeti, villamos, asztalos stb. szerelési, berendezési, szépészeti munkái maradhatnak, illetve a hajók nautikai, rakodó, üzemeltetési, gépészeti rendszereit is magyar szoftverekkel lehetne ellátni, ezzel is növelve a magyar hozzáadott érték arányát.

Attól függetlenül, hogy Magyarországon lesz-e újra hajógyártás vagy sem, mindenképpen ki kell hangsúlyoznunk, hogy a jelenlegi, még meglévő hajójavító bázis megszüntetése vagy felszámolása Magyarország számára súlyos és beláthatatlan következményekkel járhat! Egy hajóipari üzem, megfelelő sólyapályával egyben környezetvédelmi és közlekedésbiztonsági funkcióval is bír. A Duna Apatin és Komárom közötti 350 km hosszú szakaszon lehetségesnek kell lennie egy sérült hajó kiemelésének.

3. Nemzeti vállalat a hajózásban

Az egykori MAHART feltámasztását ma már nem látjuk megvalósíthatónak, az ezzel kapcsolatos tervet elkésettnek tartjuk. Egy ilyen stratégiának legalább húsz évvel ezelőtt kellett volna megjelennie. Ha ebben az időszakban nem ment volna pocsékba annyi nemzeti erőforrás, ha időben meg lett volna a szándék az állami vagyon megmentésére, a nagyvállalat átszervezésére, racionalizálására, a működés piaci alapokra helyezésére, részvénykibocsátásra, stb., és nem a folyamatos vagyonkivonás, vagyonfelélés, s végül a vállalat megszüntetése valósult volna meg, akkor ma bizonyára sokkal jobb helyzetben lenne a magyar hajózás.

Reális célként most a meglévő hajózási vállalkozásokat kellene helyzetbe hozni, hogy flottájukat legalább jó állapotú, nem túl idős használt hajókkal fejleszthessék. Ha ugyanis az öreg, állandó javítást igénylő és így nagyobb ráfordítással üzemeltethető hajóikat nem tudják fokozatosan átcserelni fiatalabbakra, akkor előbb-utóbb tevékenységük felhagyására kényszerülnek. Az állam pedig úgy tudná leginkább segíteni ezeket a vállalkozásokat, ha pár milliárdos tőkével létrehozna egy olyan alapot, ahonnét kedvezményes kamattal kölcsönt kaphatnának hajóvásárlási leasing konstrukció önrészéhez, ami nélkülözhetetlen a banki hitelhez. Mindebből az is következik, hogy a fenti módszerrel megerősített belvízi fuvarozók később már gondolhatnak arra, hogy új hajó építtetésébe fogjanak, vagy a 2. pontban ismertetett rendszerben új építésű hajót lízingeljenek.

4. Keleti piacok meghódítása

A meghódítandó piacok tekintetében a tanulmány helyes következtetést von le. A keleti (orosz) piacok felé történő szállítások, árukapcsolások megszervezése valóban reális és támogatásra méltó cél. A tanulmány is jelzi, hogy a nyugati víziutak telítettek, azokon a meglévő flottával belátható időn belül nem lehetünk versenyképesek, ezért kelet felé kell fordulni. Ebben az esetben megnyílhatna az út Magyarországról Oroszország szívébe és vissza, beleértve a Kaszpi-tenger térségét is a bakui olajmezőkkel.

Természetesen kulcskérdés, hogy ebben a relációban rendelkezésre állnak-e a megfelelő árualapok? Oroszországban nyilván óriási lehetőségek vannak. Vélelmezhető, hogy a kellő árualapok felkutathatóak, odafelé lenne mezőgazdasági áru, és más is; de tudomásul kell venni, hogy az orosz piac megváltozott, ma már nagyon igényes és csak kiváló minőségű, első osztályú árut vesz fel. Visszárúként leginkább nyersanyag jöhet számításba. Kérdés, szükség van-e rá itthon? A már kialakult forgalomban a közúton szállított mennyiség részben bizonyára átterelhető vízi útra, de a további gazdasági lehetőségek felmérése és a vízi úton elszállítható árualap előteremtése a magyar külkereskedelem és gazdasági diplomácia feladata.

A magyar Duna-tengeri hajózás (DTRT) annak idején azért tudott sikeres lenni, mert volt áru, magyar áru, amire volt kereslet olyan távolságban, ahová még gazdaságos volt elküldeni ezeket a hajókat, illetve visszafelé volt nyersanyag. 1934-ben alakult meg a HUNGEGYPT (Magyar-Egyiptomi Kereskedelmi Rt.), mely a közel-keleti kereskedelem fellendítésére jött létre és a később megalapított DTRT hajóinak is biztosította az árut. Véleményünk szerint a nagy MAHART újraszervezése helyett, a Hungegypt és a DTRT mintájára megszervezett, kisebb, de koncentráltan az orosz és kapcsolódó piacokra fókuszáló magyar, vagy orosz-magyar vegyes vállalat biztosíthatná a keleti relációban a belvízi, tengeri, illetve a folyam-tengeri hajózás beindításának lehetőségét. Természetesen egy ilyen vállalat feladata eleinte az lenne, hogy felmérje, vannak-e most olyan termékek, melyeket a keleti piac felvesz, ezek szállíthatóak-e vízi úton, illetve milyen orosz nyersanyagra van szükség ma Magyarországon? Maga a szállítási módszer (átrakásos, nélküli) a hajótípus kiválasztása (konténeres vagy tömegáru szállítás) már adni fogja magát, ha az árualapok rendelkezésre állnak, de mindenképpen vonaljáratok kellenének, specifikált rendeltetésű hajókkal.

Véleményünk szerint az orosz szállításokat tekintve nem lehet csak és kizárólag a hűtőkonténerek elszállítására alapozni. A hűtőkonténer (reefer) 30 éves találmány, a hajózás fejlesztette ki őket. A konténer kb. 24 óráig képes áram nélkül megtartani a hőmérsékletet, utána már nem. A konténerszállítókon meg van adva, hogy mennyi hűtőkonténert tudnak egyszerre szállítani. Az arányok: egy 500 TEU-s hajó 30-40, egy 800 TEU-s hajó 50-60, egy 1100 TEU-s hajó 180-220 hűtőkonténert tud egyszerre elvinni. A hűtéshez szükséges áramot természetesen a generátorok járatásával termeli meg a hajó, ezért egy reefer elszállítása jóval többbe kerül, mint egy normál konténeré. Ha a hajó reefer kapacitása kisebb, mint az igény, lehetőség van ún. power pack-ok elhelyezésére. Ez nem más, mint egy mobil generátor, ami egy TEU keretbe van behelyezve és úgy berakva, mint egy konténer. Ez 5-10 reefer áramellátását biztosítja. Tehát egy 1100 TEU-s hajó el tud vinni 220 reefer. Ennek a bérleti díja kb. 7000 euró/nap (és ez egy rettenetesen nyomott ár manapság) + üzemanyag + kikötői díj + révkalauz költség. Ez mind a bérlőt terheli. Egy ekkora hajó költségeit csak és pusztán a reefer elszállításával nem lehet kigazdálkodni. A fentiekén kívül az ötletnek további korlátai is vannak: az átrakás költségei, a keleti kikötőkben jelen lévő korrupció költségei, a reeferezés speciális tudásigénye a személyzet részéről, az útközben tönkrement reefer után a hajóbérlőt érő extra veszteségek, hogy csak néhányat említsünk. A világ feeder piacai pedig (ez a konténerek el- és ráfuvarozását jelenti kisebb hajókkal a nagyobb kikötők számára) alaposan be vannak szűkülve. A nagy, piacot meghatározó cégek olyan kikötőkbe küldik be

nagy konténereseiket, ahová eddig a feeder hajókat küldték. Ma már alig van 1000 TEU kapacitás alatt hajóra szükség.

Természetesen jogi akadályai is vannak annak, hogy magyar lobogójú hajók belépjenek Ukrajna, Oroszország és a Kaszpi-tenger területére, de a Duna, illetve az európai víziút-rendszer összekapcsolása az ukrán és az orosz rendszerrel a Fekete- és az Azovi tengeren keresztül olyan kecsegtető lehetőség, amit mindenképpen meg kellene vizsgálni, együttműködve ottani partnerekkel. Ebben a viszonylatban egyébként olyan speciális áruk szállítása is felmerülhet, mint pl. a cseppfolyósított gáz, ami annál is inkább érdekes lehet, mert Közép-Európában nálunk van erre a legnagyobb tároló kapacitás.

5. Kiegészítő szolgáltatások

A kiegészítő szolgáltatások felfejlesztése igen jó ötlet, viszonylag kevesebb ráfordítást igényel és van is rá kereslet: szálloda hajók hulladék átvétele, fenékvíz kiadása, tankolása. Ezen kívül természetesen a teherhajókat is ki kell szolgálni. Ezt belátható időn belül mindenképpen meg kell valósítani, nemcsak a hajózás, hanem a környezetvédelem érdekében is.

Ezzel kapcsolatos javaslatunk két problémát is megold egyszerre.

Lényege, hogy ezekben a szolgáltatásokba be kell vonni az állami tulajdonban lévő jégtörő flotta hajóit. A flotta fenntartása katasztrófavédelmi okokból elengedhetetlen. 1990-es évek előtt ezek a hajók a Folyamszabályozó és Kavicskotró Vállalatnál dolgoztak vontatóként, bőségesen megtermelve saját fenntartásukat. A kavicskitermelés drasztikus csökkenésével állandó munka nélkül maradtak, üzemben tartásuk nagy kihívás az őket kezelő állami szervezeteknek. Már az is nagy segítség volna, ha minden harmadik, negyedik jégtörő kiszolgáló hajóként dolgozhatna, jelentősen segítve az adott flotta-rész fenntartását. Ezek a hajók kis beruházással alkalmassá tehetők a szennyvizek, veszélyes hulladékok átvételére, vagy erre alkalmas speciális bárkák, dereglyék továbbítására.

6. A szállodahajók kikötése

A szállodahajók kikötésével kapcsolatban mesterséges hisztériakeltés zajlik, erre stratégiát alapozni nem szabad. (A budai kikötőket egyetlen személy kifogásai, majd pereskedése után zárták be.) A hajók belvárosi jelenléte nem zavaró, zajszennyezésük még a város éjjeli alapzaja mellett sem érzékelhető. Ugyanakkor a városok és kikötőik a szállodahajók megállításaért folytatott versenyében Budapest egyértelmű előnye a belvárosi panoráma. Enélkül csökkenni fog a hajón érkező turizmus Budapesten töltött napjainak száma.

Csepel semmilyen értelemben sem megoldás, a zömében idős utasokat kaszinó-, szórakozó negyed nem érdekli, szállodát a szállodahajók értelemszerűen nem igényelnek. Nem megfelelőek a külföldi példák, ahol rendre azért nem a belvárosban kötnek ki, mert ott nem folyik a folyó. Belgrádban annyira viszik be a hajókat a belvárosba, amennyire csak tudják (adottságaik messze nem közelítik meg Budapestet), Passauban, vagy Párizsban szintén a belvárosban kötnek ki.

Javaslatunk szerint a szállodahajók kikötését a belvárosból (pl. a jelenlegi Belgrád rakparti pontonokról) nem kizárva, de inkább a Szabadság híd alá terelve kellene megoldani, lehetővé téve a Nehru parknál az autóbuszok vízpart közeli megállását. Ennek megfelelően úgy gondoljuk, hogy a CET, illetve az előtte lévő Szabadság híd – Petőfi híd közötti rakpart lenne a legalkalmasabb hely egy új szállodahajó terminál/nemzetközi hajóállomás kialakítására. Ez a terület még elfogadható közelségben van a belvároshoz, megfelelő panorámával rendelkezik

a Duna felé, a lakóházak távol esnek a partfaltól, illetve túlnyomórészt közintézmények vannak a környéken, van hely a buszok fogadására, közművesített terület. Maga az épület alkalmas lenne az utasok és hajók kiszolgálásához kapcsolódó ügyintéző irodák kialakítására, idegenforgalmi, vendéglátó és kulturális intézmények befogadására. Tudomásunk szerint amúgy is évek óta kihasználatlanul, üresen áll.

Érdeemes meggondolni azonban, hogy a szállodahajók is fizessék meg a város többi szállodájában fizetendő idegenforgalmi adót.

A csepeli és az újpesti öblök adottságait kihasználva versenybe kellene szállni a szállodahajók budapesti teleléséért, javításukért.

A magyar szakaszon a szállodahajók kikötnek még Mohácson, Fajszon, Kalocsán, Visegrádon, Esztergomban. Ezek közül több helyen a környékbéli hazai vállalkozások által működtetett idegenforgalmi attrakciókat tekintenek meg (lovas-, "puszta-", gasztoprogram, múzeumok, műemlékek).

Kényszerűen kimarad céljaik közül Győr, az ország műemlékekben harmadik leggazdagabb városa, közelében a Kulturális Világörökség részét képező Pannonhalmi Főapátsággal és a lébényi románkori templommal. Ezért fontos volna, hogy a Mosoni-Duna Gönyühöz tervezett, Győrben is kellő és állandó vízmélységet biztosító gátjának hajószilipje ne csak kishajók áteresztését tegye lehetővé, örökre elvágva egy 150 ezres várost a nagy hajóktól, hanem a hossza 120-140 m legyen. A tervezett torkolati mű megépülte után a szállodahajók könnyedén feljutnának Győrbe. Szezononként csupán 100 kikötéssel és kikötésenként 150 utassal számolva 15.000 turistát lehetne szervezeten bevinni azokba a győri múzeumokba, melyek uniós pályázatokon évi 22.000 látogatót vállalva most nagyon nehéz helyzetben vannak. Tehát a múzeumi belépőjegyek bevételeinek többszöröződése következne be, nem beszélve az egyébként turisztikai szempontok alapján felújított belvárosi terek és utcák, az azokban kialakult vendéglátóhelyek megnövekvő forgalmáról. A szállodahajók győri kikötéséhez szükséges, hogy a 60 m széles Mosoni-Dunán legyen egy fordítóhely. Ezt a folyó 12-14,3 folyamkilométerei közé javasoljuk; amennyiben megépül az Iparcsatorna árvízkapuja, lehetetlenné téve a csatorna fordításra történő felhasználását, akkor leginkább a 13 fkm környékére.

A Mosoni-Duna győri szakaszának rövidesen bekövetkező, helytelenül elképzelt rendezését azonnal át kell gondolni, s azt úgy kell elvégezni, hogy a város vízoldali kapcsolódásának ne legyen akadálya.

7. Logisztika, kikötők

A hazai Duna szakasz fő kikötői a mohácsi, a bajai, a dunaújvárosi, a csepeli és a gönyüi. Kőolajszármazékokat Dunaföldváron, Százhalombattán és Almásfüzitőn rakodnak. Ezekon kívül létezik számtalan gabonakikötő ill. rakodó (Dunavecse, Adony, Solt, Paks, Fadd, Bogyiszló, stb.).

A fő igény a mezőgazdasághoz kapcsolódik, de a mezőgazdaság kiszolgálása is problémás, hiszen nincsen olyan víziútrendszer, mint Nyugat-Európában. A Tisza kihasználhatatlan, a Duna is csak a part menti megyéknek jó.

A „nagy kikötők” kapacitása messzemenően nincs kihasználva. Ez érvényes különösen a legújabb trimodális kikötőkre, a gönyüire, ahol pedig minden feltétel adott volna a logisztikai tevékenység fejlődésére: víz, közeli autópálya, új vasútvonal, hatalmas szabad terület, jó fekvés.

A csepeli kikötő kihasználtsága is messze alatta van a 20-30 évvel ezelőttinek. Úgy gondoljuk, az Érd környékén felépítendő DILK (Dunamenti Intermodális Logisztikai Park) hatalmas beruházását meg kellene előznie a szintén jó helyen meglévő szabad kapacitások kihasználása; a zöldmezős beruházásban felépítendő kikötőt a kielégíthetetlen igénynek kellene megszülnie.

Az NHS-ban említett német példát fenntartásokkal kell kezelni, mert nálunk nincsen olyan ipari bázis, mint pl. Duisburg. Ahhoz, hogy a német példát kövessük, óriási beruházásokra lenne szükség! Nekünk csak egy Dunaújvárosunk van. A dunaújvárosi kikötő fejlesztésére viszont mindenképpen szükség lenne, főleg akkor, ha megépülne a Záhony-Dunaújváros széles nyomtávú vasút. Ebben az esetben a Kínából induló konténervonatoknak lehetne itt trimodális átrakója. Persze a legjobban annak örülnénk, ha a Duna-Tisza csatornán átjutva Záhonyig lehetne hajózni a Tiszán!

8. Közösségi közlekedés

A Budapest agglomerációjából ingázók kiszolgálása gyors járatú, magyar építésű, LPG gázzal hajtott katamarán hajókkal lehetséges és támogatásra méltó gondolat. A projekt véleményünk szerint megvalósítható. Itt a kikötőhelyek jó megválasztása, az azokhoz kapcsolódó parti infrastruktúra, P+R parkolók kiépítése döntő fontosságú.

Ugyanígy támogatandónak tartjuk a budapesti helyi hajójáratok fejlesztését. Ehhez az előbbihez hasonlóan, szintén igénybe lehetne venni az újra beinduló magyar hajógyártás kapacitásait. Lényeges, hogy egy jól átgondolt, gyors járatú, egységes hajótípus kerüljön kiválasztásra ebben az esetben is. A hajójáratokat, a kikötéseket, az utasok gyors ki- és beszállítását koordináló logisztikai rendszerek kifejlesztése szintén megoldható magyar alvállalkozók bevonásával.

Az agglomerációs közlekedésben a legfontosabbnak a Szentendrei-ágban közlekedő járatot tartjuk, mivel a Váci-ágban kifejezetten jó a vasúti összeköttetés. Problémát jelent azonban, hogy a Szentendrei-ágban 30 km/h-ás sebességkorlátozás van, amire a szakasz erőteljes sport- és pihenési célú használata miatt szükség is van. Lehetséges, hogy itt kivételt bevezető szabályozásra lesz szükség.

Az agglomerációs közlekedés csak úgy lehet közlekedési alternatíva, ha a kikötőknél őrzött parkolók is épülnek.

9. Balatoni hajózás

Szeretnénk néhány szót szólni a balatoni hajózásról is, bár tudjuk, hogy a tavi hajózás látványos, de gazdaságilag inkább csak szimbolikus része a magyar hajózásnak. A magyar hajózási stratégiának 90%-ban arról kell szólnia, hogy lehet minél több árut folyami áruszállításra terelni.

A balatoni hajózás egy hatalmas természeti és turisztikai kincsen, illetve ingatlan együttesen alapul, a vitorláskikötők és a komp bevételei a BH RT számára szilárd gazdasági háttérrel jelentenek. Ennek ismeretében kell magának a hajózási tevékenységnek a teljesítményét értékelni. A számok azt mutatják, hogy az elmúlt 10 évben a balatoni hajózás teljesítménye (a személyszállító géphajók száma, személyszállító géphajók összes férőhelye, járatkilométer, férőhely-kilométer) mindegyike érdemben, és az általános turisztikai visszaesést jócskán meghaladva csökkent. A tóra drága, külföldi beszerzésű „tájidegen” hajók kerülnek, a

hagyományos, hazai építésű, közkedvelt hajótípusok eltűnnek, holott azokat más tulajdonosok, más belvizeken (Dunán, Bodrogon, cseh víztározókon, stb.) még tovább használják.

Véleményünk szerint kívánatos lenne a balatoni nosztalgia flotta bővítése, a tóról kivonni tervezett hajók bontása, eladása helyett ezek felújításával és ismételt üzembe állításával. Erre számos példát láthatunk a svájci, osztrák, német, olasz tavakon. A turisztikai vonzerón kívül, a hajópark ez irányú fejlesztése jóval kisebb ráfordítást igényelne.

A Balaton esetében rendre előkerül a Boglár-Révfülöp, vagy Fonyód-Badacsony komp. Úgy gondoljuk, hogy ez nem lesz rentábilis vállalkozás, mert a tihanyi révhez képest több mint négyszeres a távolság még Fonyódnál is, hát még Boglárnál. Ez azt jelenti, hogy Fonyódnál 40-45 perc lenne egy forduló, Boglárnál pedig 1 óra. A tihanyinál jóval nagyobb táv miatt az üzemeltetés sokkal többet fog kerülni, és a jegyárnak is jóval magasabbnak kell lennie. Lenne, aki megfizetné? Hány kocsi tudna átkelni egy nap alatt egy komppal? A második kompot meg kellene építeni, mert Tihanyból csak egyet lehet elvenni fő szezonban. Ráadásul megoldatlan a kikötők megközelítése nagyszámú gépkocsi esetén.

10. Duna-Tisza csatorna

A Duna-Tisza csatorna ügyét Egyesületünk feltétel nélkül támogatja! Az aszályosodást kivédendő öntözést lehetővé tevő csatorna megépítése Magyarország elemi érdeke! Az NHS megvalósíthatósági tervet ugyan nem közöl, de vélelmezzük, hogy az NHS ezen része részben már a duzzasztás irányába mutat. Nem győzzük hangoztatni, hogy a vízlépcsők haszonélvezője nem elsősorban a hajózás, hanem a mezőgazdaság, energiatermelés, árvizek elleni védekezés lenne. Kérjük, ezzel kapcsolatban is olvassák el Cseke Bence tagtársunk, okleveles erdőmérnök összefoglalóját, amit 1. sz. mellékletként csatolunk.

11. Jogi szabályozások

A vitaanyag nem említi, de sokszor komoly problémát jelent a hajózásnak a szabályozás. Sorban jelennek meg nem valós, vagy nem a dunai problémákat rendezni kívánó jogszabályok. Gondot okozott és okoz a rajnai szabályozók kritikátlan átvétele, mivel a Rajnán mások a hagyományok, más a hajózási mód. Ezek műszaki kérdésektől képzési problémákig sok területet érintettek. Fontos volna, hogy a hajózás szabályozása legyen tekintettel a hazai vállalkozásokra, végső soron az ágazati nemzeti érdekeinkre.

Végezetül úgy gondoljuk, hogy az NHS-ban felvázolt ötletek és tervek még további kidolgozást igényelnek. Az előterjesztőknek sok dolguk lesz, hogy a projektek megvalósíthatóságáról, életképességéről, számokkal, adatokkal, a finanszírozás lehetőségeinek számba vételével győzzék meg a szakmát és a közvéleményt. Mindehhez további jó munkát kívánunk Önöknek!

Budapest, 2012. október 08.

MHE – Magyar Hajózásért Egyesület

1. sz. melléklet

Cseke Bence okl. erdőmérnök, MHE tag hozzászólása a Nemzeti Hajózási Stratégiához

A Duna rehabilitációja

Szeretnék pár gondolatot hozzátenni a Nemzeti Hajózási Stratégiához.

Előljáróul annyit, hogy elsősorban erdőmérnökként (és az ott szerzett komplex alapismeretekkel átszőtt szakmai ismeretek alapján), egykori vizisportolóként, vízitúrázóként, természetet féltő, óvó emberként és kisebb részben „műkedvelő” hajósként is. Mindezek mellett számtalan egyéb – évek alatt – összegyűjtött egyébismeret (régészet, halászat, stb) beépítésével kívánom teljesebbé tenni a képet.

Előrebocsátom: az egész kérdéskört elsősorban ökológiai-vízgazdálkodási irányból közelítem meg, melynek dunai hajózás csak a farvizén jelenik meg, akárcsak az energetika, a természetvédelem és az árvízvédelem is. Ez a nézőpontbeli különbség az, ami rávilágít arra, hogy az egész kérdéskört sem horizontálisan (azaz mindenféle ágazat tükrében és igényei mentén) sem vertikálisan (azaz hajózás a gépgyártástól, hajógyártástól, a kikötőkön és víziutakon át a szükséges és elkerülhetetlen műtárgyrendszereken keresztül magáig a gazdasági mutatókig) nem vizsgálták eléggé átfogóan.

Természetesen én sem vagyok tévedhetetlen, de meggyőződésem, hogy sokan épp a kellő körültekintés hiányával nemhogy komplex választ nem adhattak, de még csak körültekintő tárgyalási alapot sem képezhettek.

Mindezekon felül kérem az írás olvasóit, hogy jelen pillanatban tekintsenek el a szakirodalmi hivatkozásoktól. Ennek oka nem az, hogy a gondolatsor levezetését „ex-cathedra” ki lehetne jelenteni, hanem az, hogy a megírás körülményei egyrészt nem tették lehetővé számomra idő hiányában a tételes feldolgozást, másrészt sok esetben közismert tényekről van szó, harmadrészt a gondolatok alapját jól ismert tankönyvek, ismeretterjesztő könyvek és szakmai folyóiratok adják tk. Juhász Árpád: Évmilliók emlékei-től az Erdészeti Lapokig.

Még annyit tennék hozzá, hogy alapvetően ebben az írásban a Dunával foglalkozom és elemzem a hajózási stratégia szemüvegén keresztül. Álláspontom szerint a többi víz hajózása (eltekintve a Balatontól, de az teljesen másik eset) olyannyira nem számottevő, hogy bele kelljen vonni, másfelől nem tudok eltekinteni az erdőgazdálkodásban az erdőnevelési eljárásokban alkalmazott irányelvek egyikétől, azaz „először fent kell rendet tenni”. A megoldás kulcsa még a Tiszára nézve is a Duna.

Alapvető tényállások (ha nem így kezdjük, az egész semmit nem ér):

1.) A Duna medre (is) az elmúlt 150 év vízrendezésének köszönhetően (melynek egyik feladata épp a hajózás biztosítása volt) átlagosan 1-1,5 métert, de helyenként (Mohács térsége) közel 2 métert berágódott. Ennek okai között megemlíthető az átvágott kanyarulatok miatt nagyobb esés, a műtárgyakkal felgyorsított vízmennyiség is és a már meglévő vízlépcsők miatt az Alpokból és a Kárpátokból meg nem érkező görgetett, mederfeneket alkotó ágyazati kőzet mennyiség is. Egyszerre!

2.) A lecsökkent vízoszlopmagasság hatására mind a Kisalföld térségében, de főleg a Duna-Tisza-köze (DTK) térségében egy nagyfokú talajvízkészlet csökkenés lépett fel (nem csak emiatt, viszont oda a víz nem tud visszamenni, ahol nincs meg hozzá a szükséges folyadékoszlop-magasság – ezt külön nem

kell magyarázni). Ma már általánosan nyilvánvalónak tekinthető, hogy mit jelent az édesvízkészletek megőrzése és az elsivatagosodás veszélye, így ezt külön nem is kell részletezni. Ugyanakkor valószínűleg igen kevesen tudják, hogy a Fertő-tó egy-egy igen csapadékos időszaktól eltekintve a vízének a javát alulról, a Dunából kapja, a Kisalföld-Csallóköz és részben a Mátyusföld alatti vízrétegek mind a Dunából kerülnek telítésre és a DTK területén a Tisza vízszintje még a folyó jobb partján talajvízileg 5-10 km-nél nagyobb szélességben sem képes hatni, ellenben a Duna, a földtörténeti múltjában kialakult kavics és homokfolyamok mentén látja el és képes táplálni az Alföldet az éltető vízzel.

Mindemellett természetesen előfordulhat, hogy megváltozik a csapadékeloszlás és mennyiség iránya (trendje), de értelmes ember mindig a szűkebb időszakra tartalékol és nem a bőségeset veszi alapul.

3.) Nem tudom, mit hoz(hat) a jövő energiahordozó árak szintjén és lehet, hogy a vasúti teherszállítás épp a lassan, de folyamatosan növekvő számú, most még csekély mértékű alternatív energiaforrások intenzív növekedése esetén erős versenyhelyzetbe kerül a kőolajra épített teherhajózással szemben, azonban folyami szinten meg nyomát sem látom olyan hajóknak (még csak terv szintjén sem), amely képes lenne szigetáram üzemmóddal működni, autonóm energiatermeléssel.

Ez utóbbi kérdéskör azért is fontos, mert itt alsó hangon 50-100 éves tervezési ciklusról van szó, és nagyon meg kell gondolni, hogy milyen irányban történjen a fejlesztés.

4.) A jelenlegi vízszintbiztonság nem csak a hajózás, de épp a hazai mezőgazdaság és az alföldi erdőgazdálkodás kérdésében is alapvető problémákat hoz felszínre, arról nem is beszélve, hogy a természetközeli gazdálkodást (itt kifejezetten az állattartásra és az őshonos fafajú erdőkre gondolok) a lecsökkent talajvízszint több mint erősen korlátozza, gyakorlatilag lehetetlenné teszi.

Érdekes adalék, hogy a DTK szabad vízfelületeinek (azaz tavak) száma az elmúlt közel egy évszázad alatt negyedére, felületük tizedére, térfogatuk harmincötödére esett vissza! Ezt érdemes olyan tényezőkkel egybevetni, hogy épp egy aszályos évben (2007. v. 2012.) a felelőtlen emberi magatartás hatására fellépő erdőtüzek esetében nem volt honnan tűzoltó vizet biztosítani és több ezer hektár erdő vált a lángok martalékává.

Ez az állapot következőképp magával hozza természeti értékeinknek is a folyamatos vergődését az egyes növényfajok visszaszorulásától a vonuló madarak feltöltődését biztosító vízfelületek eltűnéséig.

A fenti alaptételek figyelembevételével alapvető célként egy dolog lebeghet a szemeink előtt:

A felszíni és felszín alatti vízszintet rehabilitálni úgy, hogy a további mederberágódás megakadályozásra kerüljön és a kiapadt talajvízkészleteink feltöltődhessenek!

Erre alapvetően két megoldás lehetséges az ember kizárásának értelmezhetetlen, demagóg és ostoba esetét leszámítva, illetve figyelemmel arra, hogy az embernek együtt kell élnie a vizeivel és messzemenően rákényszerül arra, hogy éltesse is azt, azaz együttélés (szimbiózis) alakuljon ki:

A.) A Duna medrének sűrű fenékküszöbözése teljes úrszelvényben, amely értelemszerűen megemeli a vízszintet, és csak oly magasságú, hogy a hajók át tudjanak felette lépni

B.) Vízlépcsők.

Az A.) pontban javasoltakat eleve elvetném az alábbi problémák miatt:

- Állandó, folyamatos utánpótlást igényel, melyért nem biztos, hogy érdemes még néhány dunabogdányi hegyet elbányászni (amit épp Nagymaros ideiglenes partvédelmi munkái emésztettek fel).
- Nem biztosítható kellő pontossággal rajta a felette áthaladó hajók sérülésmentessége.
- Nem ismert, hogy a teljes úrszelvény alatt a mederfenéken milyen jellegű meder elfajulások léphetnek fel és ez később milyen műszaki és ökológiai problémákat hozhat magával.

A fentiekből nyilván kiderül, hogy a B.) pontban látom a megoldást, azonban elég sok megkötéssel és új megközelítéssel.

B.1.) Elsőként az a fő kérdés, hogyha a vízlépcsőzés mellett tesszük le a voksunkat, akkor arra kell válaszolni, hogy megoldható-e a fenti négy tényállásnak a rendezése és elkerülhető-e más probléma fellépése?

B.2.) Következő kérdéskör a hová?

B.3.) Majd ezt követő kérdéskör a mekkorát, milyen kialakításút?

B.1.) Ha helyesen helyezünk el és jó kialakítással a Kárpát-medencei Duna szakaszon a vízlépcsőket, akkor álláspontom szerint a megemelkedő vízmagassággal a kimerült, kiürült víztároló kapacitások rehabilitációja megvalósulhat, amely alapvető kérdéskör a Kárpát-medencei emberi és különösen gazdag természeti élettér fenntartásában, felemelésében. Egyúttal természetesen a mederberágódás folyamata is eltűnik. Fenntartható marad a jelenlegi kőolaj-energiahordozójú hajózási struktúra, viszont egyidejűleg biztosíthatóvá válik az átalakulás egy manapság tisztábbnak mondott/tartott, más jellegű energiaforrás felé. Gondoljuk csak meg: Ha van elektromos-akkumulátortelepés teher- vagy személyszállításra alkalmas hajónk (hasonlóan, mint a tengeralattjáróknál), akkor az nincs kitéve a vízlépcsőzés révén a túl erős folyás leküzdésére, ráadásul a zsilipre várakozás és zsilipelés ideje alatt még "tankolhat" is, ami egy jelentős árukapcsolási tényező. Többek közt ez az a pont, ahol előre kell tudni gondolkodni legalább 50 évet és szinte mindenki kihagyja a sorból. A fentiekben túl természetesen a vízbiztonság megteremtésével hazai agráriumunk teljes spektruma erőre kaphat úgy, hogy emellett az alföldi erdőgazdálkodás is meg tud erősödni, mindezt a természetvédelem óhajainak irányába, hiszen lehetővé válik pl. őshonos kocsányos tölgyesek létrehozása ott, ahol ma még az akác is sínylődik.

B. 2.) Hová helyezzük a vízlépcsőket? Ez a kérdés magába foglalja az egyszerű miérteket is.

Nagymaros térsége adott. Sziklatalapzat, természetes mederszűkülés fennáll. Itt azért megjegyzem, hogy tájlesztettkai szempontból érdemes megnézni a Duna vízlépcsőit. Tudom, a szépség szubjektív, de szerintem meg lehet alkotni egy vízlépcsőt tájba illeszkedően (Jochenstein) és elképesztően visszataszító módon (Melk).

Háros, a hárosi sziklagázlóra. Ezzel a lépéssel rögtön rendeződik a budapesti szakasz nagy folyási sebességének kérdése, egyidejűleg a Soroksári-Duna és az onnan kiinduló kimagaslóan öntözési célokat szolgáló Duna-Tisza-(később Duna-menti fő) csatorna vízellátása lehetővé válik, ráadásul mindig elegendő vízzel ahhoz, hogy a csatorna alsó kifolyási pontján Bajánál is folyjék a víz. Mindezekben felül Dél-Csepel (a Csepel-sziget északi része) és Budafok végre kapna egy jó összeköttetést, és itt még a vasút- és kikötő fejlesztés is kulcsszerepet kaphatna.

Fajsz térsége. Ezzel a Duna jobb partjánál lefűzött és haldokló holtágai (Szekszárd, majd sorban lefelé, Fadd és végül a Sió-torok térsége válik éltethetővé, egyúttal a Duna bal partjának kiinduló homok folyamai megkaphatják a szükséges betáplálást a talajvíz feltöltéshez.

Drávatorok alatt és az elvárások megegyeznek és lehetőségek a Fajsz térségi kérdésekkel, Béda, Kaparancsa, vagy épp a Ferenc csatorna irányába, illetve fel a Drávaszög irányába.

B.3.) Mekkora vízlépcsőket érdemes építeni?

Sokat merengtem azon, hogy mégis mekkora az a vízlépcső, amely biztosítja a hajózást, nem teszi művívé a medret, nem alakít pangó vizet, biztosítja a halpopulációk fel- és leáramlását, lehetővé teszi az elzárt Duna-ágak élővé tételét, nem teszi tönkre a régészeti feltárások lehetőségét, hidat is jelentene a két part között stb., de legfőképp biztosítja az elegendő vízszlopmagasságot a fent leírt folyamatok visszafordítására, helyreállítására.

A kérdésfeltevésben benne rejlik a közös optimumkeresés célja. Hogy lehetséges-e? Szerintem igen.

Valahol a felső középvízszint környékén kéne tartani a vízszintet, amellyel a fenti elvárt optimum hatások megjelennek túlburjánzás nélkül, ugyanakkor tény: Nem termelődne – teszem azt – 350 MW áram, csak 50 MW, és az is csak átlagosan 10-11 hónapon keresztül egy évben, de úgy vélem ez a legkevesebb ár, ami mentén egy magasfokú rehabilitáció úgy valósulhatna meg, hogy közben a természet és az emberi környezet egyszerre jól járna.

Ez a vízszint természetesen lehetővé teszi az árvizek megjelenését és levonulását is, amely a természetes folyamhoz hozzátartozik és egyben nélkülözhetetlen is.

Jól kialakított vízlépcsőt ekkora méretben a vele és rajta futó híd önmaga nagyrészt elrejt, így tájésztétikai szempontból sem okozhat gondot és van akkora, amekkorát a szükséges vízszintemelítés igényelne. Nem igényel extra árvízvédelmi beruházásokat, viszont megfelelő kialakítással és egyéb műtárgyakkal (magyarán a költség ugyanannyi, csak másra kerülne felhasználásra), régi homokfolyások megnyitásával a túl magas vizek részben elvezethetők lennének a DTK feneketlen gyomrába, vagy épp a Tiszáig.(Figyelem: 200 éve Szegedről Kalocsáig át lehetett menni vizeken, lápokon hajóval végig!). Ez gyakorlatilag a fokrendszer újjáalakítását jelenti. Mindezekkel egy esetleges gátszakadás sem okozhatna katasztrófahelyzetet. Ez nem utolsó szempont.

S hogyan nyerhetne a természetvédelem vagy épp a halászat legtöbbet?

Egyfelől szükségtelenné válna a mederkotrás és az állandó kőfejtés a sarkantyúk és egyéb műtárgyak fenntartására, másfelől maga a Duna összes elzárása kinyithatóvá válna, amely révén pl. a teljes Tái-szigetvilág vagy épp a Tolnától lefele lefűzött óriási Duna-ágak mindegyike élővé válhatna annak elképesztő méretű halnevelő képességével együtt. Messze nem utolsó szempont és ez egy ország GDP megközelítésű gondolkodásában nagyon is értelmezhető kérdés. Nagy halmennyiséggel rendelkező, halászható vizek, amelyek nem ócska tavi pontyokat termelnek és egyúttal termelékeny mezőgazdaság, állattartás, minőségi, természetközeli erdők. Ezzel a honi természetvédelem is olyan többletbe jutna, amellyel végre kiteljesedhetne és végre nem a gátló, mindenbe belekötő, hanem az éltető serkentő hatását tudná jól és hasznosan kifejteni az ország és a nemzet előnyére, javára. Ne feledjük, a képesség megvan bennük, de az eszközeik ugyanúgy erősen korlátozottak víz hiányában, mint mindenki másnak.

Ha tetszik, ha nem mindamellett, hogy „itt a víz az úr”, a Dunával való együttélést érdemben kell úgy szemléletében, mint gyakorlatában megváltoztatni a teljes horizont szintjén.

Zárásul:

A természetvédelemben dolgozó egyik kedvenc mondata, mellyel már engem is húztak kelepcébe és nagyon nehezen vergődtem ki belőle:

„... a természetvédelem érdeke...” .

OK, azt már tudjuk, mi a természetvédelem érdeke, de MI A TERMÉSZET ÉRDEKE??? Erre nagyon is oda kell figyelni a későbbi parttalanná alakuló vitákban.

2.) Őszintén remélem, hogy a fent leírt szempontok sok ember számára adnak továbblépési lehetőséget egy stratégia jó kialakításához.

Üdvözlettel: Cseke Bence okl. erdőmérnök

2. sz. melléklet

Hozzászólás az Új Széchenyi-terv vitairatához

Tisztelt Szerkesztők!

Előljáróban szeretnénk köszönetet mondani az Új Széchenyi Terv vitairata megfogalmazóinak. Szeretnénk megköszönni, hogy majd félévszázados árva sors után végre gondoltak a hazai vízi közlekedésre is. Arra a közlekedési ágazatra, amely egyedülként nem „nyelt el” tíz- és százmilliárdokat sorozatos veszteségpótlások, újratőkésítések révén. Arra az ágazatra, amely megfogyva ugyan, de túlélte az öt leginkább érintő délszláv háborús időszakot is, hogy mostanra a még mindig legnagyobb hajóparkkal rendelkező egykori MAHART utódja szerb kezekben legyen.

Köszönet illeti tehát a vitairat megfogalmazóit, amiért teret kaphatott a belvízi hajózás ott, ahol racionálisan régóta megérdemelt helye lenne.

És köszönet illeti a kormányzati vezetőket, amiért nem rögtön kész programot hirdettek, hanem vitairatot tettek közzé, melyhez hozzá lehet szólni, s mely véleményeket minden bizonnyal meg is fogják fontolni.

Bízunk benne, hogy a tömegárak energiatakarékos és környezetkímélő szállítása iránti igény növekedése maga után vonja a közúti, vasúti, légi- és vízi közlekedés között jelenleg érvényesülő arányoknak a hajózás javára történő módosulását, de jelen levélben nem a hajózás gazdaságossággal, környezetkíméléssel kapcsolatos pozitívumairól, hanem egy, a hajózáshoz szorosan kapcsolódó kérdéskörrel szeretnénk pár gondolatot megosztani a szerkesztőkkel.

Ez a kérdéskör a hajógyártás és hajójavítás, röviden a hajóipar. Az az ipar, melyet a közvélekedésben tán nem sorolnak a jellemzően hazai iparágak közé. Holott az európai kontinens első gőzhajója Magyarországon épült 1817-ben és hajóiparunk múltja – a korábbi évszázadok hajóépítéseit, pl. a pozsonyi hajós céh 1297-es kiváltságlevelét leszámítva –1835-re tekint vissza, amikor ezen terv névadója, Széchenyi István kezdeményezésére szinte pillanatok alatt hajógyár épült Óbudán. Hajóiparunk őstörténete e helyütt is érdekes abból a szempontból, hogy nagyon hasonló gazdaságpolitikai filozófia vezette az akkori állami vezetőket, mint a 2010-ben hivatalba lépett kormányt. Kisebb állami lökettel lendületbe hozni a magánvállalkozásokat, melynek révén azok megsokszorozzák az állami forrásokat. Széchenyi tudta, hogy a hajógyárat nem Bécsben, az akkori hajózási végponton, hanem a szakasz középső részén, Budán kell elhelyezni. Így 1835. júliusában kezdeményezte József nádornál a Hajógyári sziget egy részének átadását a Dunagőzhajózási Társaság részére, októberben már hatósági bejárás van a területen, a télen már kotrási munkák folynak és alig egy évvel később vízre engedik az első hajót, amit 1985-g több mint 3000 (!) másik követett. Széchenyi És akkor még nem beszéltünk az úszóművek (hajók, uszályok, bárkák, úszódaruk, pontonok stb.) további ezreiről, melyek a többi, mára kivétel nélkül megszűnt hajógyárunkban épültek.

Kevesen tudják, hogy Magyarország a világ egyik legjelentősebb úszódaru és folyam-tengeri hajó építője volt.

Ennek az ipari kultúrának a nyomai még megvannak!

A kihívások, a feladatok, a lehetőségek ma is hasonlóak, akárcsak Széchenyi idejében. Ezért nem csak érdemes, de kell is foglalkozni a hazai hajóiparral.

A hajóipar jelentősége

A hajóipar gyűjtőipar. Olyan ágazat, mely **az ipar számtalan területének munkát ad, jelentős háttérípárt foglalkoztat** mind új hajó építéskor, mind átépítéskor, vagy jelentős felújításkor. Egy hajóba a jelentős mennyiségű acélon kívül beépítésre kerül rengeteg gépészeti és elektronikai berendezés, burkolóanyagok, faanyagok, szigetelőanyagok stb. A hajóipar közvetlenül is sok **munkahelyet tud teremteni, de a közvetett munkahelyteremtő ill. munkahelymegtartó képessége kimagasló.** Nem véletlen, hogy a hajóiparon 20 éve végigsöpört világválság idején sok országban állami segídettel tartották életben a hajóipart, megelőzendő a hozzá kapcsolódó vállalkozások óriási rendszerének bedőlését, éppúgy, amint tegnap és részben még ma is segítik az autógyártást.

Sőt, a hajóipar az, amely a feladatok egyedisége révén (nincs sorozatjavítás, -átépítés, de napjainkban már sorozatgyártás sem nagyon) munkát ad azoknak a vállalkozásoknak is, amelyek nem kimondottan a nagy szériás gyártásra (fogaskerekek, kardántengelyek, tartályok, nyomástároló edények stb.), vagy éppen fémöntési, megmunkálási feladatok) rendezkedtek be.

A hajóipar megannyi szakképesítést igényel: hegesztőt, villanszerelőt, lakatost, asztalost, motorszerelőt, csőszerelőt, festőt, de még kárpitost, burkolót, üvegest is. És sorolhatnám a szakmákat.

A hajóiparban az Új Széchenyi Terv több pontja is megvalósulhat. Részese lehet a jármű-felújítási programnak, szolgálja a javítóipar megerősödését és a feladatok egyedisége révén különösen kapcsolódik a kreatív elgondolásokhoz, a technikai újítások kipróbálásához, bevezetéséhez.

A hazai, és elsősorban a Duna menti hajóiparnak azonban van még egy a fentieknél is egyértelműbb gyakorlati jelentősége. Ez pedig a **közlekedésbiztonság és környezetvédelem** témakörében keresendő. A Dunán 80 méter feletti hajók súlyázása Budapest felett legközelebb Rév-Komáromban (Szlovákiában, a magyar MFTR egykori hajójavítójában), Budapest alatt a szerbiai Apatinban lehetséges. A kettő között majd 350 km hosszan erre nincsen mód. És ha a Rév-komáromi hajógyár területén annak új tulajdonosai engednek a „Budapest-szindrómának”, azaz értékesebbnek vélik a terület ingatlanfejlesztési célú hasznosítását, akkor majd 500 km hosszan nem lesz lehetséges a súlyázás és javítás. Mivel a Duna-Majna-Rajna hatalmas vízi út rendszeréből Magyarországra érkező, vagy rajtunk áthajózó teherhajók nagy része és a Dunán közlekedő több mint 120 szállodahajó 80 méternél hosszabb, így elképzelhető, milyen problémákkal járhat esetleges lékesedésük, vagy bármilyen más, vízvonali alatti meghibásodásuk.

Igaz az, hogy új hajók építéskor ezen a területen sem lehet versenyezni az olcsó kínai munkával és acéllal. Ezért nem is kell törekedni nagy sorozatok gyártására, ami a hajóiparban amúgy is egyre ritkább. De igenis **létező piaci szegmens az egyedi, főleg kisebb és speciális hajók építése, a meglévő úszóművek átépítése, modernizálása és a javítások.**

Példaképpen az újjáéledő magyar hajóipar fontos munkája lehetne a Budapestet és a vízparti agglomerációt összekötő folyami közösségi, hivatáscélú hajózás járműveinek részbeni, vagy teljes legyártása (majd később a kipróbált, végleges típus exportálása).

A hajóipar gazdaságosságánál ugyanazokat a tényezőket kell figyelembe venni, mint más járműipari beszerzéseknél. Azaz nemzetgazdasági szinten nem csupán a bekerülés árral kell kalkulálni, hanem a hazai foglalkoztatás összes pozitívumával. (ld. még autóbuszgyárak-autóbuszok beszerzése)

Hajóiparunk jelenlegi helyzete

Az angyalföldi, az óbudai, a balatonfüredi, a váci hajógyárak 15-20 évvel ezelőtt megszűntek. Gazdaságosságukról az 1945 utáni jóvátételi szállítások, majd a Szovjetunióval történő barter üzletek dzsungelének mérhetetlensége miatt ma már felesleges vitatkozni. Tény, hogy sajnos mindegyik „túl jó” területen feküdt ahhoz, hogy ne lásson benne „ingatlanfejlesztési” lehetőséget az 1987-től kezdődően létrehozott, az MNB-től a vállalati adósságokat átvevő, majd privatizált kereskedelmi bankrendszer. Ezt a korszakot a kisebb gyártó-javító műhelyek élhették csak túl ilyen-olyan formában, melyek a következők:

Újpesti hajójavító

A MAHART egykori, új hajókat is építő üzeme ma egyféle ipari parkként működik Újpesten az északi összekötő vasúti híd felett az öbölben. A területen tevékenykedő kisvállalkozások a MAHART Hajójavító, vagy más üzemek korábbi dolgozóiból jöttek létre. Ez az üzem jelenleg az egyetlen hely Magyarországon a Duna mellett, ahol 80 méteres hajók kihúzhatók a partra javítás céljából.

Bajai hajójavító

Kiseb hajók javítására rendezkedett be. A sólyázás (a hajó partra vétele) elavult technológiájú és max.60 m hajóhosszig lehetséges.

Tápé (Szeged)

A MAHART egykori – bárkák szekciógyártására is berendezkedett – műhelyében ma szintén kisebb hajók javítása folyik elsősorban. A sólyázható hajóhossz 76 m. Tekintettel a rendkívül alacsony tiszai forgalomra vannak szabad kapacitásai, de a Dunától való távolsága és főleg a Duna hazai szakaszától vízen mért óriási távolsága miatt sajnos egyelőre kevésbé lehet számolni vele.

Tiszalök

Vizügyes üzemeltetésben működik, főként a vizügy hajóit javítják. Sólyázható hajóhossz kb. 50 m.

Siófok

A Balatoni Hajózási Zrt. javító üzeme a Balatonon dolgozó vállalkozások hajóit tartja karban, de a 2000-es évek elején új hajót is építettek. Hasonló feladatokat lát el a Sió csatorna partján a Balatonkiliti sólya is.

Ganz Danubius Vítla Kft. - Nyergesújfalu

Az egykori Ganz Danubius Hajó- és Darugyár márkanevét és tervrajzait megvásárló kft. új, korábban hajóépítésre nem használt telephelyen épít elsősorban exportra hajókat. 2011-től várhatóan tengeri hajókat is gyárt. Hajók kivételére egyelőre nem rendezkedett be, csak új hajók vízrebocsátására.

„Hajóiparunk” jelenleg erősen esetlegesen és kaotikus körülmények között javításokkal, átépítésekkel és néha kisebb hajók építésével foglalkozik. Úgy lehetne összefoglalni, hogy próbálja menteni azt, amit apáink ránk hagytak, mert „hajózni muszáj” (és érdemes).

Tervezői szinten egy fokkal jobb a helyzet. Működik pár mérnökiroda, melyek képesek rendszeresen külföldi (jellemzően Nyugat-európai) megrendelésekhez jutni. Fontos szakmai bázisát adhatják a még meglévő szakmunkásokkal az ágazat újjáépítésének.

A hajóipar feléléstése

Tekintettel a körülményekre, jelenleg nem lehet egy nagy, mindenféle szakemberrel és felszereléssel ellátott hajógyárban gondolkodni. **A hajóipar a meglévő kisvállalkozások bázisán fejleszthető úgy, hogy számukra egy ipari parkot biztosítunk. Előnyös, ha ennek létrehozásában olyan, az államot képviselő pénzügyi befektető (pl. MFB) is részt vesz, aki később képes és hajlandó az új hajók építésének finanszírozásában is szerepet vállalni.**

A Magyar Hajóépítő Ipari Park legkézenfekvőbb és legolcsóbb helyszíne az újpesti hajójavító területe. Adott a szerelőfal, 30 tonnás daru, műhelyépületek. A sólya 120 méter hosszúra bővítendő a mostani 80 méterről (erre a '90-es években még tervek is készültek). Ezen a helyen őrzik legjobban a szakma ipari kultúráját. Az újpesti hajójavítóban dolgozó kisvállalkozások jelenleg, a hajózás vegetálása idején is több száz embernek adnak munkát!

Problémát jelent, hogy a terület külföldi tulajdonban van. Az itteni, lakópark-építést jelentő ingatlanfejlesztést eddig az újpesti önkormányzat rendezési terve gátolta meg (a hajójavítót időnként ellepő árvízen kívül). De erőteljes a nyomás, hogy az újpesti öböl is sport és rekreációs célokat szolgáljon a jövőben. A Fővárosi Önkormányzat városfejlesztési irodája ide is pihenőövezetet tervezett. Ennek megvalósulása esetén nem csupán a sérült hajók javítása válik lehetetlenné, hanem nem marad a hajóknak jelentős jegesedés esetén telelő helye, csak a más funkciójú csepeli Szabadkikötőben, ha oda beengedik őket. (A hajózás számára már megszűnt és rekreációs célúvá vált a Lágymányosi öböl, a Hajógyári öböl Óbudán és az ún. FOKA öböl Angyalföldön.)

Amennyiben mégis megszűnne a hajóipar és a telelés Újpesten, úgy a főváros által kijelölt, Érd-környéki szántóföldön kell felépíteni egy új hajóipari központot, amely magában foglalja az öböl létesítését, a partfalak, ipari épületek és sólyatér kialakítását. Erre a beruházásra a hajóiparban dolgozó kisvállalkozások nyilvánvalóan képtelenek. Ez csak állami, vagy állami-önkormányzati fejlesztés keretében képzelhető el.

De egy ilyen ipari park, akár Újpesten fejlesztve, akár Érden vagy másutt létrehozva legalább 1000-2000 embernek ad munkát tartósan és közvetlenül, tartósan és a beszállítók révén közvetve még többnek.

Ehhez viszont szükséges, hogy ez az iparág is ellátható legyen képzett szakmunkásokkal. A felsőfokú, mérnöki szintű képzés még létezik a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen, még dolgoznak itt-ott a hajóépítésben, szerelésben gyakorlatot szerzett mesterek, de égető szükség van mielőbb a fiatal szakmunkásokra, azok iparban történő betanítására, mert a hajókkal összefüggő speciális munkafolyamatok elsajátítása csak az iparban lehetséges. Addig, amíg aktívak a régi hajógyáriak.

A hajóiparra igény van és az igény megfelelő (tárgyi és személyi) infrastruktúra mellett növekedni fog. A Duna, mint európai fő közlekedési folyosó 400 km hosszan halad át hazánkon, s ennek fontos pontja Budapest, Százhalombatta és Dunaújváros. (Bajáról, Gönyüről vagy a kisebb-nagyobb gabonakikötőkről nem is beszélve.) Mind tranzit szempontjából fontos helyen vagyunk, mind a be- vagy kirakás szempontjából fontosak kikötőink jelentős (de csak kisebb mértékben magyar lobogó alatt hajózó) forgalommal.

Miért ne javíthatnánk nálunk hajóját a holland, belga, német vagy francia hajósgazda? Tekintettel a hazai innovativitásra és a munkabérekre, minden bizonnyal hosszabb távon is versenyképesek leszünk.

Az újpesti sólyára időnként napjainkban, belvízi közlekedésünk jelenlegi mélyponti korszakában is sorba kell állni. Úgy, hogy a hazai hajóipari munkák jelentős részét Rév-Komáromban (ahol a mai napig tengeri hajók is épülnek!), vagy a még távolabbi Linzben végeztetik el, mivel Újpest már vagy nem képes valamilyen kapacitás hiányában a feladat ellátására, vagy csak nem versenyképes az ágazatot húzó ezernyi nehézség miatt. Így történhetett, hogy amikor végre egy hajózási pályázat nyert európai uniós forrást (LAJTA monitor, Neszmély és Zoltán gőzösök felújítása), akkor azt külföldön, Rév-Komáromban kényszerültek elkölteni.

A hazai hajóiparnak lendületet adhatnak a víziút fejlesztések is. Mind a dunai szabályozások, mind pl. a Duna–Tisza csatorna megvalósulása, vagy a Sió csatorna állandó hajózássá alkalmassá tétele. Óriási hajótérre és annak javítására lenne szükség, ha pl. a szélesnyomtávú vasút Szolnokig érne, s onnan a (csongrádi vízlépcső megépülte esetén) a Tiszán a Fekete-tenger, a Duna–Tisza csatornán, majd a Dunán át Nyugat-Európa felé vízen történne a szállítás.

De lendületet adhat a hazai hajózási vállalkozások hajóbeszerzéseinek támogatása (olcsó hitel, lízing, állami tulajdonú hajók bérleti rendszere stb.) révén gyarapodó hazai hajópark, a közlekedéspolitika változásával párhuzamosan növekvő fuvarpiac is.

Kérjük, hogy a víziút-hajózás kettős fejlesztése mellett a hajóipart, mint a hajózáshoz elválaszthatatlanul kapcsolódó tevékenységet is vizsgálják meg, mert a három együtt alkot komplex egységet.

Kövessük tehát mielőbb Széchenyit, mert egy évtized, s tán a franciák, vagy a svájciak fogják azt mondani ránk, amit Metternich mondott Széchenyire: „azt képzelem magáról, hogy ő fedezte fel a Dunát”. Ezt nem szabad engednünk, folytatni kell két évtized megszakítás után azt az iparosító munkát, mely foglalkoztatást, jövedelmet, műszaki fejlődést, azaz „hazát és haladást” ad.

Budapest, 2010. szeptember 14.

Magyar Hajózásért Egyesület