



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM

A belvízi hajózás integrálása a gazdaságba

Marton Tamás
osztályvezető

Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
Légi- és Víziközlekedési Főosztály, Víziközlekedési Osztály



Történelmi visszatekintés és a jelen:

Ahhoz, hogy a Dunára érjünk, időben és térben jelentős, de nem hosszantartó kitérőt kell tennünk.

Volt idő, amikor a társadalom számára a legfontosabb nyersanyagok, a legfontosabb termékek és termények, s a legfontosabb piacok egyaránt a közvetlen környezetben elérhetőek voltak. Ebben a gazdasági helyzetben a logisztika szerepe jelentősen csekélyebb volt a mainál.

Napjainkban a globális kölcsönös függőség korában élünk, s ebben a milióben az interkontinentális kereskedelem a mindennapok szerves részét képezi. Az interkontinentális kereskedelem fő hordozója a tengeri hajózás. Ebben a gazdasági helyzetben a logisztika kiemelten fontos szerepet játszik.

A globális kereskedelemben értékesített áruknak több mint 90%-át tengeren szállítják. A tengeren szállított áruk összértékére nagyon nehéz pontos adatot meghatározni, de a UNCTAD becslése alapján ismeretes, hogy a fuvardíjak összege mintegy 380 milliárd US \$-t tesz ki, ami a a világkereskedelemben értékesített áruk pénzben kifejezett értékének nagyjából 5% teheti ki.



Egyes áruajták interkontinentális viszonylatban történő szállításának költsége:

	DVD/CD Player	1 unit	\$200.00	\$1.50
	Vacuum Cleaner	1 unit	\$150.00	\$1.00
	Scotch Whisky	Bottle	\$50.00	\$0.15
	Coffee	1 kg	\$15.00	\$0.15
	Biscuits	Tin	\$3.00	\$0.05
	Beer	Can	\$1.00	\$0.01

A fejlett és hatékony közlekedési rendszerek jelentősége a globális gazdaság korában.

Az interkontinentális forgalom kikötői mega-centrumok között valósul meg.

Egy-egy kikötő, ún. mega-centrum éves áruforgalma meghaladja a 100 millió tonnát.

A kontinens belseje és a kikötők közötti áruforgalom zavarmentes áramlását hatékony közlekedés rendszerek biztosíthatják.

A kikötői mega-centrumok kiszolgálásában egyaránt fontos szerephez jut minden egyes közlekedési al-ágazat.



A versenyképesség és a lakosság területi megoszlása:

Az Európai Unió lakosságának mintegy 45 %-a a tengerparti övezetekben él és dolgozik.

A tengerparti övezetben megtelepedett ipar és kereskedelem előnyben van a kontinens belsejében megtelepedett versenytársakkal szemben.

Napjainkban a tengerparti fekvés nem garancia a versenyelőnyre. A tengerparti övezet régiói egymáshoz viszonyítottnan is eltérő helyzetben vannak.

A mezőgazdasági tevékenységek a kontinens belső területeire kiterjedően termelnek, hiszen a tengerparti övezetben nem lehet mindent a szükséges mennyiségben termeszteni.

A jelentős tengeri fuvarozók nem csak a parti államokból kerülhetnek ki.



Belgium és Magyarország kontinentális víziúti adottságainak összevetése:

Belgiumban mintegy 1400 kilométernyi természetes és mesterséges víziút szolgálja a kontinentális fuvarozást.

Hazánkban 1460 kilométernyi természetes és mesterséges víziút van.

Belgiumban évi mintegy 65 millió tonna árut fuvaroznak a belső víziútjaikon.

Hazánk külkereskedelmi áruszállításában évi mintegy 6 millió tonna áru szállítása valósul meg a hajózás révén.

A Duna az Európai Unió legnagyobb folyója, s egyben a transzkontinentális Rajna – Majna – Duna vízút része. Ez a víziút a belső piaci árumozgások legfrekvenciáltabb tengelyében húzódik.

Az uniós és a hazai elképzelések szerint a hajózásnak az eddig megszokottnál jelentősebb részt kell vállalnia a belső piaci és a harmadik országokkal folytatott kereskedelemben,



A belvízi hajózás jelenlegi arculata és integrációjának helyzete:

A belvízi hajózás archaikus és rugalmatlan, s még megfelelő berendezkedés esetén sem lehet cél más közlekedési ágazatok szolgáltatásainak kiiktatása

A gazdasági berendezkedés és a logisztikai folyamatok – magas fejlettségi szint magas szervezettséget igényel, nem támaszkodhatunk ad hoc folyamatokra, azaz a piac önszabályozására

A közlekedési munkamegosztás és a munkaerő szükséglet egyes összefüggései, a humán erőforrás létszáma az egyes ágazatokban

Meglepőnek ható állítás – a minden tekintetben hatékony és csekély fogyasztással jellemezhető hajózás nem illeszkedik a fogyasztói gazdaságba

A magyar uniós elnökség kiemelt figyelmet fordított a belső hajózásnak a gazdaságba történő integrálásának, s ezzel a kérdéskörrel foglalkozik az a magas szintű uniós konferencia, amelyet 2011. április 7-én Esztergomban rendeztünk, s amelyen Európa számos országából érkeznek előadók és vendégek.



Politikai és gazdasági programok a trendek befolyásolására:

A NAIADES cselekvési program:

Az uniós közlekedéspolitikai deklarált célja, hogy a vasúti és a rövid távú tengeri szállítás mellett a belvízi szállítás is járuljon hozzá a szállítási rendszerek fenntarthatóságához, A cél az, hogy a belvízi közlekedés liberalizált piacának keretében előmozdítsa és megerősítse a belvízi szállítás versenyhelyzetét, különösen azáltal, hogy elősegíti a termelő és kereskedelmi folyamatokba való beilleszkedését, egyebek mellett a logisztikai rendszerek fejlesztése, azaz a köznapi szóhasználattal a multimodális láncok fejlesztése révén.

A NAIADES cselekvési program öt fejlesztési célterületet jelöl meg:

- Új piacok meghódítása, tartós partneri kapcsolatok építése, „házasodni kell”;
- A hajók tömeges korszerűsítése partneri igények szerint, környezetkímélő berendezések, felszerelések beépítése révén;
- A képzés megújítása a humán erőforrás utánpótlásának biztosítása céljából;
- a hajózás arculatának, a hajózásról alkotott képnek a felépítése;
- az infrastruktúra megbízható használhatóságának garanciái.



A NAIADES cselekvési program megvalósítását szolgáló PLATINA intézkedési csomag:

- Új piacok meghódítása:

A piacok beható tanulmányozása, az áruáramlás helyzetének elemzése feltárhatja a belvízi hajózás fokozottabb bekapcsolódásának lehetőségét, szolgáltatási szövetségek létrehozatala.

- A hajók tömeges korszerűsítése:

A szolgáltatási rugalmasság és a környezetkímélő sajátosságok további erősítése érdekében, ami a hajózásnak az ún. zöldebbé tételét jelenti, azaz kisebb mennyiségű emissziót a korszerűbb motorok és üzemanyagok használata révén és így tovább;

- A képzés megújítása a humán erőforrás utánpótlásának biztosítása céljából:

Uniós harmonizáció, dunai sajátosságok és megállapodások a Rajnai Hajózási Központi Bizottsággal.

- a hajózás arculatának, a hajózásról alkotott képnek a felépítése.

- az infrastruktúra megbízható használhatóságának garanciái:

A környezeti állapot javítása révén kell elérni a hajózhatóság javulását, azaz a megbízható használhatóságot. Erre született az ún. Joint Statement és annak végrehajtását segíti a Manual on the Good practices in Waterway Planning



Post NAIADES cselekvési program

A tagállamok szükségesnek tartják egy a NAIADES cselekvési program utáni cselekvési program kidolgozását, de a NAIADES-től eltérően ez a program effektív fejlesztést valósíthat meg

A már említett magas szintű esztergomi konferencia célkitűzése – következtetések elfogadása

A konferencia következtetésire alapozottan munkaanyag elkészítése

A munkaanyag tanácsi munkacsoportban való megvitatása

Júniusban a közlekedési Tanács ülésén következtetések elfogadása, amelyek a Bizottsági munka támogatását célozzák

A Bizottság olyan rendelet kimunkálását célozta meg, amely a NAIADES program 2012. december 31. napján történő befejezését követő időszakra keretet szolgáltat a z uniós finanszírozással megvalósítható , hatékony hajózási fejlesztéshez



Az EU Duna Regionális Stratégiája

Az uniós és a nemzeti pénzeszközöknek az eddiginél jobb hasznosítása

A 2008-ban kirobbant pénzügyi majd gazdasági válság leküzdését olyan határokon átnyúló együttműködéssel lehet elérni, amelynek keretében a korlátozott mértékű pénzeszközök jó hasznosulása ún. multiplikátor hatást vált ki.

Az uniós tagállamok álláspontja szerint a határokon átnyúló, azaz több ország együttműködésével megvalósuló közlekedési fejlesztések, más gazdaságfejlesztő intézkedésekkel párosítva húzó hatást gyakorolhatnak a gazdaságra.

A Duna hajózhatóságának javítására irányuló munka a DRS szerves részét képezi, mert a régió országainak gazdasági együttműködéséhez a hajózási szolgáltatások fokozottabb rendelkezésre állása megfelelő alapot szolgáltatathat.

Az infrastruktúra hajózhatóságának helyreállítását (és nem fejlesztését) célul kitűző elképzelés más gazdasági fejlesztésekkel párosítva érheti el a szükséges hatást.

Rakodók, logisztikai objektumok fejlesztése, hajójavító bázisok építése és működésbe hozatala, hajóépítő kapacitás helyreállítása és egyebek.



A VITUKI vezette konzorcium tervezői közreműködésével készülő javaslatok:

A Duna medrét az 1980-as évek előtt folyamatosan kezelték a hajózási és az árvízvédelmi szempontoknak megfelelően. A tervezett nagymarosi beruházás miatt a 80-as években ezt a tevékenységet felhagyták és a folyót a meghiúsult beruházást követően sem gondozta senki, arra forrásokat nem fordított a költségvetés.

Az elhanyagoltság miatt a kisvízi medermélyülés és a gázlók kialakulása folyamatos, ami árvízi vízhozamok esetén a víztömeg lebocsátását nehezíti, alacsony vízállás esetén pedig a hajózást.

Az uniós társfinanszírozással tervezett mederfenntartási tevékenység azt a minimális beavatkozást célozza meg, amellyel még éppen teljesíthetők a komplex vízgazdálkodással, árvízvédelemmel és a hajózhatósággal kapcsolatos elvárások.

Az az elmélet, amely szerint a folyóhoz kell hajókat építeni azért nem helytálló, mert a folyó állapota folyamatosan romlik és idővel még kedvezőtlenebb körülmények alakulnak ki. 2009-es adatokból kiindulva, nemzetgazdasági szinten a belföldi fuvaroztatók 30 milliárd Ft-tal többet fizettek ki fuvardíjként ezen okból.

A magyar elnökségi prioritásai közé tartozott a Duna Stratégia, de ez a környezetvédelmi szempontokat is figyelembe vevő, közlekedési célú beavatkozás végrehajtása nélkül nem fogadható el az Unióban.



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM

Köszönöm a figyelmet

Marton Tamás
