

Vélemény
a „NEMZETI HAJÓZÁSI STRATÉGIA avagy Magyarország és fővárosa
a víz felé fordul - VITAANYAG - 2012.” anyagról

1. Általánosságban

- 1.1 A Vitaanyag több kifejezetten jól felépített és alátámasztott, valamint több elnagyolt részből áll össze – jelentős színvonalbeli eltérésekkel. Örömteljes, hogy évtizedes hiányosságot pótolva több helyen triviális megállapításával ráirányítja a figyelmet a hajózás méltánytalan helyzetére, azonban emellett számos tévedést, téves irányt tartalmaz vízióként tálalva, ennek okai is nyilvánvalóak.
- 1.2 A „Vitaanyag” elkészítői ismereteink szerint nemhogy a Nemzeti Hajózási Stratégia Vitaanyagának kidolgozásába nem vonták be, de még készülésének tényébe sem avatták be a társ minisztériumokat (első sorban, mint a közlekedésért felelőst, a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumot), a hatóságokat (első sorban Nemzeti Közlekedési Hatóságot) sem a szakmai érdekképviseleti szervezeteket.
- 1.3 Források, háttéranyagok megjelölése nélküli általánosságok tucatját tartalmazza, melyek így nem értékelhetőek. Több rész összehangolatlanul, tartalmi összefüggések nélkül, ellentmondásosan összeollózott, sőt egyes ismertebb részeit tekintve forrás megjelölésének hiányában a plagizálás határait súrolja.
- 1.4 A vitaanyag azonban jelen állapotában nem vitaanyag, legfeljebb vitaindító ötletbörze, nem felel meg sem alaki, sem tartalmi kidolgozását tekintve stratégiának.

2. Részleteiben

- 2.1 Amellett, hogy több helyen is megjelenik a hajózás kedvező nemzetgazdasági (ezen belül környezetvédelmi) jellemzőinek említése a Vitaanyag mégis többször szemérmesen általánosságban fogalmaz konkrét számok nélkül, holott ezek az adatok rendelkezésre állnak. Ez különösen az externális költségek összevetésénél feltűnő. Fontos lenne rámutatni a gyakran felvetődő – elsősorban a víziút rendbetételével kapcsolatos - **környezetvédelmi aggályok hiányos alapjaira, amelyek a komplex kezelés hiányából fakadnak. Nagyon fontos, hogy ezeket az előnyöket és hátrányokat úgy kell ütköztetni egymással, hogy az ne szűküljön le egy-egy kiragadott elemre, hanem a nemzetgazdaság és az emberi élettér, a környezet valamennyi elemére terjedjen ki.** Az elemzésnek ezeket az elemeket kell a swot-analízisban súlyozottan (számszerűsítve) szerepeltetni. Ez hiányzik a Vitaanyagból (is).
- 2.2 **A Csepeli Nemzeti Szabad-kikötő jövőbeli szerepével kapcsolatos vízió** alátámasztása vitatható alapokon álló adatokkal történt, amit a mellékletekben található képek le is lepleznek. A képek jól mutatják, hogy a szállodahajók kikötőit mindenhol a városok látványos (élményt nyújtó) részeiben helyezik el, amelyek bár korábban lehettek árurakodó helyek, áruraktárak helyszínei, de a városmag közelében vannak vagy azért, mert időközben körbenőtte a város, vagy azért, mert eleve oda telepítették korábban. Ilyen – Budapesttel és különösen Csepellel össze nem hasonlítható – **települések példaként való említése félrevezető, hamis következtetéseket eredményezhet.** A szállodahajók nem keverendők össze a repülőgépekkel, ezek kikötői szintén nem a repülőterekkel.

- 2.3 **A Vitaanyag kerüli a megfelelő víziútjellemzők kialakításának kérdését, ill. annak megoldási lehetőségeit**, néhány áttételes utalástól eltekintve (ráadásul az anyag egyes részei ellentmondanak egymásnak azzal, hogy egyik helyen megemlíti a nemzetközi szabályok szerinti 2,5 m-es vízmélység követelmény előállításának szükségességét, majd más helyen 2 m-es merülésű hajókban vélik megtalálni a stratégiai megoldást). A kisméretű hajók irányába történő stratégiaváltás – véleményünk szerint – tévút. Ennek megvalósítása valójában a hajózást még inkább háttérbe szorítaná azzal, hogy azt a ma a vasúttal és a közúttal **összehasonlítva kiemelkedő költség-, energia-, munkaerő-hatékonyságot, környezet/természetvédelmi előnyt jelentősen csökkentené, amit éppen a mára jól átgondolt fejlesztéssel kialakított hajótípusok testesítenek meg**. Az anyag is több helyen érinti a kamionok útpályát gyorsan tönkretévő hatásait, mégsem hallottunk még olyanról, hogy gyártsanak kisebb kamionokat, hanem inkább azt, hogy építsék tartósabbra a pályát – ez a hajózás esetében is ilyen irányt kell vegyen. A vasútnál sem gyártnak azért kisebb vagonokat, mert néhány szakaszon „gyengélkedik” a pálya, hanem sebességcsökkentéssel oldják meg az átmeneti problémát (lásd a hajózásban merülés-csökkentés).
- 2.4 Megkerüli a Vitaanyag azt a – nemzetgazdasági szempontból kiemelkedően fontos – összefüggést, hogy **a Duna és a Tisza vízlépcsőkkel történő stabilizálása több kiemelkedően fontos közösségi érdek érvényesülését segíthetné elő, így az árvízvédelmet, jégvédelmet, a vízkészlet (benne az ivóvíz) biztonságos és jelentős mennyiségben tárolását és igény szerinti felhasználását, öntözéses gazdálkodás biztosítását, talajvíz-süllyedés visszafordítását, a Duna-meder süllyedésének visszafordítását, a Paksi-atomerőmű biztonságos működésének egy fontos elemét (hűtővíz), valamennyi érintett mellékág bőséges vízellátását, jelentős mennyiségű megújuló fehér energia termelését bármely más energiaforrásnál tisztábban és veszélytelenebbnél, valamint a hajózás feltételeinek nagyságrenddel kedvezőbb kialakítását**. Az ezzel ellentétes állítások (zöld mozgalmak) olyan körülményeket kifogásolnak, amelyek 30-40 évvel ezelőtt valós kockázatot jelentettek (pl. a környezetvédelmi elemek elnagyolása egy ilyen nagy beruházásnál), ma azonban nincs tervező, aki ilyen fontos feltételek hiányában gondolná megvalósítani ezeket (a jogrendszer már kb. 20 éve magas színvonalon zárt ez ügyben). **Ezek elhagyása súlyos ivó- és egyéb vízhiányt eredményez rövid időn belül**.
- 2.5 A hajós szakember-képzés helyzetének leírása és értékelése egysíkú és több téves (ismerethiányos) elemet tartalmaz, a tényleges helyzetet nem tükrözi. Átfogóan átírandó, mivel éppen a lényeg maradt ki belőle és a megoldás hiányzik. A hajózás emberi erőforrásának biztosítása alapvető fontosságú és a Vitaanyag ezt nem kezeli súlyának megfelelően. E **témában a Vitaanyagnak stratégiai sarokpontokat kellett volna meghatározni**, amely felé a mai – valóban veszélyeztetett – állapotából haladni kell ennek a szegmensnek (lehetőleg nagy és nem halasztott, valamint a szakma tényleges képviselőinek elvárásait teljesítő - lépésekkel). Ezt a MAHOSZ már több fórumon kezdeményezte, így a közlekedésért felelős minisztérium oktatásért felelős főosztályánál, a Főváros oktatásért felelős főosztályánál, az egykori NSZFI-nél, és a sajtóban, látható pozitív eredmény nélkül – sőt szakmai értelemben hátrányosabb helyzetbe került **az államilag finanszírozott felnőttképzés, ami a teljes szakmai leépülés folyamatában van**).

- 2.6 A Vitaanyag figyelmen kívül hagyja azt, hogy a hajózás hatékony és biztonságos működéséhez **néhány fontos intézmény** működésének minősége alapvetően meghatározó, ilyen a NFM hajózásért felelős szervezeti egysége, a hajózási hatóság, a víziút kezelésével és fenntartásával megbízott szervezet, a közlekedés rendjét ellenőrző szervezet (vízirendészet), a határátlépést és annak vonzatait biztosító szervezetek. Ezek szervezetéről, működésük (ill. működés-képtelenségük) hatásairól, a köztük történő feladatmegosztás stratégiájáról, finanszírozásukról nem esik szó a Vitaanyagban, holott tapasztalható, hogy ezek szűk kapacitásai (a jogalkotástól az ellenőrzésekig) már akadályozzák a hajózás hatékony működését. Szintén fontos elem, hogy **feladataikat (döntési köreiket) nem a valós érdekviszonyok szerint állapítják meg a jogszabályok (ha egy szervezet nem érdekelt abban, hogy az általa felügyelt terület jól működjön, akkor az nem hoz jó döntéseket sem)**. Ilyen pl. a víziút kezelésének kérdésköre, ami a víziközlekedésről szóló törvény szerint 2000. óta a hajózásért felelős miniszter gazdálkodási hatáskörébe tartozna, azonban azóta a negyedik fajta más minisztérium gyakorolja ezt a hatáskört (a törvény ellenére és természetesen eredménytelenül).
- 2.7 **A hajóépítő ipar újraélesztésével maximálisan egyetértünk, mint stratégiai céllal, azonban hibásnak tartjuk annak a korábbi téves gyakorlatnak a felélesztését, hogy a gyártó határozza meg, hogy a vásárló mit szeressen/akarjon** (pl. a hajóméret, hajótípusok tekintetében) – ez a szocializmusban is komoly bajok forrása volt (padlóra küldte az ilyen gondolkodású cégeket). E kérdés mérlegelése a hajókat üzemeltető cégek menedzsereinek feladata és a döntés joga is az övék, mivel a piac és az üzemelési feltételek ismerete náluk áll rendelkezésre (úgy az áru-, mint a személyszállító hajók esetében). Ezek a döntések hosszú évtizedekre meghatározó eredményűek, mivel a hajókat – ma is – több évtizedre építik és a téves döntések ellehetetlenítik a gazdaságos hajózást, márpedig a hajózást nem pusztán a kedvező környezetvédelmi jellemzői miatt, hanem a versenyképes fuvardíjaiért használják a megbízók.

További konkrét észrevételeinket a Mellékletben foglaltuk össze.

Melléklet
Konkrét észrevételek

- 3.1 Az 1. oldalon a Vitaanyag erősen egyoldalúan – kizárólag a MAHART és jogelődje történetével illusztrálva – csak vázlatos képet a hajózás múltjáról, holott jelenleg is 200-nál több hajózási engedélyes tevékenykedik az országban („Sőt, egyáltalán, magyar hajózásról sem nagyon.”). Ezek között több kis és közepes méretű (tisztán magyar tulajdonú) hajózási vállalkozás is sikeresen működik az áruszállításban. **A stratégiának ezek megerősítését lenne célszerű fő célként kitűzni, mert ezekből nőhetnek ki természetes piaci érdekek érvényesülésével a nagyobb – más országok nagy cégeivel is versenyképes – cégek.** Ezek megerősítésére rendelkezésre állnak a módszerek, így állami garanciával adott hosszúlejáratú alacsony kamatozású beruházási hitelek, a hajók korszerűsítésére biztosított pályázati források, a legkorszerűbb hajózásbiztonságot és hatékonyságot támogató rendszerek (pl. ECDIS) beszerzésének állami segítése, jól használható víziút és kikötők, hatékony szakemberképzés feltételeinek biztosítása.
- Megkerüli a Vitaanyag a „hogyan jutott ide a hajózás” kérdést, amely szorosan összefügg a délszláv háborúval és annak a hajózást a többi közlekedési ághoz képest – máig – aránytalanul sújtó következményeivel. Ez a háború a hajózás hagyományos megbízóit átkényszerítette a vasúthoz és a közúthoz, mivel ezek rendelkeztek megkerülési lehetőségekkel, míg a hajózás a Fekete-tenger irányába sokáig teljesen leállt a hajóút elzárása miatt, majd később is sok akadállyal lehetett újraindítani. A dunai hajózássok veszteségeit más országok kompenzálták vagy eltérő mértékben, de enyhítették. Magyarországon nem történt semmi, ezt a mai napig nem heverte ki a hajózás.** Nyugati irányban a Duna-Majna-csatorna megnyitása után lassan – szintén csak számtalan műszaki, közlekedésjogi, képesítési stb. akadályt leküzdve – jutott lehetőségekhez a hajózás. (a rajnai hajózási rezsime hatékonyan akadályozta piacra jutásunkat).
- 3.2 A 2. oldal közepén nem világos a következő mondat: „A települési környezetben felértékelődnek az egyéni közlekedési módok (ld. budapesti személyszállításban visszatért a hajózás);” – mitől egyéni közlekedési mód a hajózás?
- 3.3 A 4. oldalon „A hazai belvízi szállítás azonban nem éri el a kívánatos szintet, pedig a logisztika húzóágazati szerepéhez, és a külkereskedelem gazdaságossága szempontjából ez elengedhetetlen feltétel.” bevezető mondat után következő magyarázó elemek nem igazán értelmezhetők, mivel maga a mondat is nehezen értelmezhető és egyértelműen az áruszállításról szól, míg az azt követő első elemek a személyszállítást érintik átkötés nélkül, a harmadik pedig szintén nehezen értelmezhető és gyökértelen.
- 3.4 A 4. oldal utolsó előtti (francia) bekezdés láthatólag nem számításra és méréseken alapul, amelyek mást mutatnak: **egy-egy fővárosi relációkban – helyes útvonalválasztás esetén – a szárazföldi közlekedési módok eljutási sebességének kétharmada a hajók eljutási ideje (hagyományos, ma is üzemelő hajókkal).** **A kitörést – véleményünk szerint – nem az anyagban leírtak nyújtják, hanem ezekkel párhuzamosan olyan tarifarendszer és szolgáltatások, amelyek képesek az autósoknak vonzó alternatívát kínálni a városi dugókban való aszalódással és araszolással szemben a hajózás használatával.**
- 3.5 A 4. oldal utolsó bekezdésében és folytatásában szereplő kisméretű hajókra alapozott kitörés – véleményünk szerint – teljes félreértés. **Lehet és kell a ma-**

gyar hajóépítő ipart támogatni újjászületésében, de alkalmatlan hajók építését – pusztán ezért - nem szabad elfogadni. A hajózás igazi előnye az a többi közlekedési ággal szemben, hogy adott szállítási teljesítményhez lényegesen kevesebb üzemanyagot használ fel. Ezt feladni és helyette más - a hazaitól jelentősen eltérő tulajdonosi szerkezetű, gazdasági követelményű, hagyományú - vízterület sajátosságaihoz igazítani egy hajótípus egyik fő méretét óriási szakmai hiba lenne. A Vitaanyagban szereplő hajótípussal a hajózás továbbra is vegetáló és marginális szereplője maradna a gazdaságnak. A hajózás gazdaságosságát köbösen növeli a merülés növelésének minden centimétere – ez régen ismert és megkérdőjelezhetetlen tény. A hajók szélességének növelése akkor, amikor a magyar gazdaság legfőbb piacát egy olyan csatornán át lehet elérni, ahol a legnagyobb hajószélesség adott – hiba lenne. Magyaroszágnak inkább példát kellene venni az e témában hatalmas tapasztalatokkal rendelkező országokról és nem szörnyülködni azon, hogy más vízterületeken – nem magyarózva félre nemzetközi szerződéseket – felkészülve a természet rövidebb-hosszabb ideig tartó kegyesebb időszakára jelentősen nagyobb merülésre is alkalmas hajókat építenek és a hajóút mélységét is igyekeznek biztosítani. Ehhez (3,5-4 m merülésű hajók), valamint a hatóságok nem hogy nem akadályozzák ezt (mint Magyarországon), hanem kifejezetten igyekeznek a feltételeket megteremteni ehhez. Hiba azt hinni, hogy azok az országok, amelyek egy-egy kedvezőtlen gazdasági helyzetben elhagyták fejlesztéseket azokról végleg lemondtak volna (pl. Németország – kimondatlanul - az újraegyesítés okozta gazdasági következmények miatt halasztotta a Duna német szakaszán a szabályozás befejezését, amit nem tett meg a Duna-Majna-csatornával és a Mittelland-csatorna Elbát áthidaló rendszerével. Nem állította le a Rajna legkedvezőtlenebb szakaszán a hajóút mélysége növelésének folyamatát – teljes félreértése a folyamatoknak, ha valaki környezetvédelmi okokra gondol ebben az esetben).

- 3.6 Az 5. oldal második bekezdésében (A hajók és kikötők magas szintű kiszolgálása) szakemberek számára furcsa megállapítások találhatók. Mit értünk viszonylag új terület alatt. Ezt a tevékenységet mintegy 20-25 éve egyre növekvő mértékben végzik a magyar vállalkozások. Ami a további fejlődési lehetőségeket illeti, azt semmiképpen nem segíti elő a szállodahajók kitelepítése Csepelre. Elősegítené egy hatékony (és rugalmas) hajóépítő/javító ipar visszaerősödése, minőségi szolgáltatások kínálatának növelése és a magyar hajós képesítések még el nem fogadott részének elfogadtatása a rajnai hatóságok részéről (ez ugyanis jelentős bevételi forrást hozna a magyar hajós képzésnek, valamint elősegítené – a javító kapacitás megléte mellett -, hogy valóban beléphessen Budapest a szállodahajók téli felkészítési rendszerébe). Ez ma már 200-nál több 1,5-3 milliárd Ft értékű hajó egy részének szervizelését jelentheti. Ez – egy elemként - testesíthetné meg azt a tervet, amely tranzitot elszenvedő országból a tranzitból hasznot szerző országgá változtatná Magyarországot.
- 3.7 Az 5. oldal alján „Környezetkímélés” cím alatt a táblázatban a környezetvédelemmel csak áttételesen kapcsolódó jellemzők találhatók a tényleges mutatók helyett (ezek is fontosak, de más címet igényelnek). Néhány jellemzőnél hiányoznak a viszonyítási alapok, ami nehezíti az értékelést, pl. „Átlagos fuvardíj” mire vonatkozik mennyiségre (tonna) vagy teljesítményre (tkm) – nem mindegy. Hasonlóan nehezen értelmezhető a „Beruházási költségigény (tonnakilométerre vetítve)” kitétel, mert az egyes járművek (gépkocsi, vasúti kocsi, hajó) élettartama nem egy kategória, azaz a beruházás-igényességből ezt kihagyva ehhez a

- szerintünk téves – arányhoz jutunk (a gépkocsi és a hajó között ennél lényegesen nagyobb az arány, de a vasút is feltételezhetően magasabb számmal kellene, hogy szerepeljen). Az sem derül ki ebből az adatból, hogy tartalmazza-e a kapcsolódó beruházásigényt is (pl. útépítés- és fenntartás, vasúti pálya építés- és fenntartás, a villamos hajtás biztosításának háttérberuházásai, víziút-fenntartás), mivel ezek lényegesen befolyásolják a beruházásigényességet. Ez egy stratégiában - a döntéshozó számára - az egyik kulcs adat, azaz alapos vizsgálat szükséges a valós adat meghatározásához. Ugyanez vonatkozik a „Nemzetgazdasági szintű költségek (tonnakilométerre vetítve)” mutatóra is. Mi is ismerjük a Levegő munkacsoport adatsorait, amelyben – furcsa módon - a hajózásról nem esik szó és ismerjük az Unió tagállamainak kutatói által publikált adatsorokat is, amelyek a Vitaanyag táblázatában közöltéktől jelentősen eltérnek, pl. az externális költségek vonatkozásában a közút aránya a hajózás 1 értékéhez viszonyítva 15! (és nem 8 – nem mindegy).
- 3.8 A 6. oldalon a „Keleti irányú hajózás elindítása” című bekezdésben leírt ötlet már a múlt század 70-es évei óta többször felmerült és maga a gondolat nyilvánvalóan jó és illeszkedik a jelen magyar gazdaságpolitikai törekvésekhez. Az indokolása azonban több helyen teljesen téves alapokon nyugszik. Az, hogy termékeinket (így a mezőgazdaságiakat is) hol tudjuk eladni és milyen feltételekkel egyáltalán nem függ össze a célpiachoz vezető víziutak forgalmi terhelésével (esetünkben a nyugat-európaiakkal). Ráadásul az okfejtés abból a tévhitből indul ki, hogy az orosz/ukrán víziutak konganak az ürességtől, nincs forgalom, valamint ott a Vitaanyag elgondolásai szerinti hajókkal (2 m-es merüléssel) gazdaságosan lehet hajózni. Ezekon a víziutakon az anyagban kárhoztatott rajnai gyakorlattal szemben (ahol 3,5-4 m-es merülésű hajókat építenek „nagy hibát elkövetve”) a Volgán és a hozzá vezető víziutakon ezeknél lényegesen nagyobb hajók közlekednek, a Volgán nem ritkák a 9000 to hordképességű tolt bárkák, amelyekből 4-6 darabot továbbítanak a tolóhajók. Ezeknek a víziutaknak a megközelítése tengeren keresztül lehetséges, ahol 2 m-es merülésű hajók fel sem merülhetnek megoldásként. Emellett e két ország számos olyan hajóval rendelkezik ma is, amelyek ezt a feladatot minden technikai gond nélkül, gazdaságosan meg tudják oldani (folyam-tengeri hajók, amelyek az utóbbi évtizedekben többször megfordultak Magyarországon is, de az Alduna kikötőiben kifejezetten gyakori vendégek). Ez megközelítőleg az a hajótípus, amelyeket a manipulált vizsgálatok alapján életképtelennek minősített hajógyártásunk évtizedekig százas nagyságrendben exportált a világ minden tájára. Magyarország, amely a Duna-Majna-Rajna-víziútrendszer közepén helyezkedik el a keleti nyitást – ésszerű gazdasági érdekeit figyelembe véve – nyilvánvalóan csak kiegészítésként, piacbővítésként értékelheti. Bár az anyag kiemeli, hogy a hűtőkonténeres szállítás technikai megoldása a hajóval a legegyszerűbb, azt nem emeli ki, hogy számos más hasonló feladat is hajóval oldható meg legésszerűbben és gazdaságosan. Belvízi hajóval minden olyan áru szállítható, amely tengeri hajóval szállítható. A tengerhajózás a világkereskedelem 95%-át teljesíti, azaz szinte nincs olyan áru, amit ne lehetne (gazdaságosan) hajóval szállítani, ezért értelmetlen tovább cipelni az ennek ellentmondó kijelentéseket egy hajózási stratégiában.
- 3.9 A 8. oldalon a „Jelenlegi helyzet a személyszállításban” cím alatti második bekezdésben a következő mondat olvasható „az elöregedett és lassú hajópark miatt nem mutat előnyt a többi közlekedési eszközhöz képest, hiszen a megállók közötti távolságok busszal, metróval vagy villamossal gyorsabban megtehetőek.”.

Feltehetőleg a mondat leírója soha nem számolt vagy ellenőrzött tényeket ezzel kapcsolatban. A Személyhajósok Szövetsége és a MAHOSZ szakértői méréseket végeztek e tekintetben és a mérések azt bizonyították, hogy ez **a valóban elavult, öregecske hajóállomány is versenyképes sebességre képes meghatározott relációkban, amely relációk éppen a kiemelkedően fontos átmenetek a budai és pesti part között. Ezen relációk között van olyan, ahol hajóval 50%-a idő alatt lehet megtenni utat a metró + villamos viszonylathoz képest, és 60%-a idő alatt az autóbuszos viszonylathoz képest.** Ha ezen hajók üzemeltetői legalább a szárazföldi közlekedésnek nyújtott segítség töredékét megkapták volna a felújításukhoz (nulla támogatást kaptak évtizedekig), akkor ezek az arányok még kiugróbbak lennének. Természetesen új hajókkal ezek a kiugró eredmények probléma nélkül elérhetők akkor, **ha a menetrendeket és relációkat a piacot belülről ismerő szakemberekkel készítetteti el az ezért felelős szervezet.**

- 3.10 A 8. oldal közepén a balatoni tervekkel kapcsolatosan javasoljuk törölni a Badacsony-Révfülöp kompjáratot, mivel ezek azonos oldalon (az északi parton) vannak. A tervek Badacsony-Fonyód, ill. Révfülöp-Balatonboglár vonalokról szólnak az utóbbi két évtizedben.
- 3.11 A 9. oldalon a szállodahajózásról leírtak téves értékelést tartalmaznak. Budapest sajnos – a magyar hajóépítő ipar és a hajózás – folyamatos leépítése miatt egyáltalán nem kiemelkedő pontja a szállodahajózásnak. Ezt csak arra a városra lehet kijelenteni, amely olyan nemzeti ipari háttérrel képes biztosítani, amely versenyképes a nyugat-európai kínálattal, valamint szolgáltatásait a nyugat-európai hatóságok elfogadják. Ezt ma Pozsony és Bécs tudja kijelenteni magáról, **Budapest kizárólag látványélményével és a mögöttes turisztikai szolgáltatásokkal verseng**, valamint azzal a kétes hírnévvel, hogy ebben a városban nem lehet egy évre előre tervezni, mert mindig előállnak valami rendkívül fontos változtatással, új koncepcióval, bizonytalanná téve a szerződést kötő partnereket (lásd a kikötőkkel kapcsolatban tapasztalható állandó bizonytalanságot).
- 3.12 A 9. oldalon kezdődő „Jelenlegi helyzet az áruszállításban” lényegében nem tartalmaz elemzést a helyzetről, hanem néhány jellemzőnek vélt előnyös adat bemutatására szorítkozik. Egy szó sem esik a hajózás piacáról, problémáiról, fejlődéséről, az árustruktúráról, a gazdaság más ágával való összefüggésekről, a magyar lobogó alatt közlekedő üzemeltetőkről, az uniós versenykorlátokról, a magyar hajózás háttérbe szorításáról, a rendszerváltás és a délszláv háború hatásairól és általában az áruszállításról. Ilyen formában **ez rendkívül gyenge része a vitaanyagnak.**
- 3.13 A 10. oldal elején „Egy tonna áru szállítási távolsága 5 liter üzemanyaggal” című ábrához annyi megjegyzést fűznénk, hogy ezek az arányok a hajózás oldalán a legkevésbé gazdaságos önjáró hajózás, míg a közúton a leggazdaságosabb nagyméretű kamionok adatai alapján készült. Olyan vízterületen, ahol a tolóhajózás dominál, ezek az adatok jelentősen nagyobb eltéréseket mutatnak (még a vasúttal szemben is) a hajózás javára. Ha pedig teljesítményre vetítjük, akkor ezek a számok már igen jelentős különbségeket mutatnak, amit lehet agyonhallgatni (ahogy ez manapság is történik), de eltagadni nem. A MAHOSZ összehasonlító elemzése a következő eredményt mutatja, ami egyszerűen fejezi ki a tényleges helyzetet:

- **a magyar Duna-szakaszon közepes méretű 4 tolt egységből álló tolt kötelék 360-400 kamion rakományát tudja továbbítani, ami 11 km hosszú kamion oszlopnak felel meg;**
 - ehhez átlagosan 180 liter gázolajat fogyaszt el óránként, kb. 12 km/h átlagsebesség mellett, azaz **egy km-en 15 litert;**
 - **egy kamion ideális helyzetben** (autópálya, akadálymentes, 80 km/h átlagsebesség – hol van ilyen?) átlagosan 36-40 liter/100 km gázolajat fogyaszt el, azaz 0,4 l/km, azaz a 360 kamion **144 litert egy kilométeren;**
 - az arány **közel 10-szeres, és ez vonatkozik a kibocsátásra, a zajra, a zsúfoltságra is – a balesetek száma közti arány pedig 1:1000 körül van a hajózás-közút vonatkozásában, halálos balesetek esetében 1:1500 körül.**
- 3.14 A 11. oldalon „A rendszer újjáépítésének legfontosabb elemei” cím alatt felsorolás-csoportok találhatóak, amelyek egy része a későbbiekben említést sem kap és a megemlítés szerepe nem világos. Pl. szállodahajók építése? Nem tudni mire gondolt a szöveg írója, de **szállodahajót az építet, aki piackutatás alapján biztos ismeretekkel rendelkezik arról, hogy a hajóit – partnerei garanciájával – meg tudja tölteni és nyereségesen tudja üzemeltetni.** Szállodahajót építeni jelentős beruházást jelent (1,5-3 milliárd forint), valamint olyan jól működő hajógyártást igényel, amit Magyarország leépített a rendszerváltást követően. Még a lehetőségét is lerombolták Óbudán annak, hogy egy jó felismerés esetén gyorsan újra lehessen indítani a hajóépítést – ennek egyik fontos feltételét a sólyapályát tönkretették, a szakembereket szélnek eresztették. Ezek természetesen újraépíthetők jelentős beruházással, de számítani kell az Unió nem túl támogató hozzáállására (konkurencia a nyugat-európai hajógyáraknak).
- 3.15 Hasonló módon nem világos a többi hajó építésére vonatkozó felsorolás, mert egyik-másik nem tükröz valós piaci igényt (pl. kiránduló hajók a Tiszára – kinek? a Balatonra – szükség van rá? nézte ezt valaki?). **Hajót nem önmagáért építenek és nem abból a megfontolásból, hogy építhessünk, hanem piaci igények alapján az üzemeltetők kívánságának megfelelő fajta és kialakítású hajókat, és oda, ahol azt az üzemeltetők igénylik és akkor, amikor szükség van rájuk.**
- 3.16 A 14. oldalon a Duna-Tisza-csatornával kapcsolatosan leírták azt a téveszmét erősítik, hogy a csatornát érdemes egycélúra megépíteni. Ez tévedés, mert ezzel a költségek nem lényegesen csökkennek, mintha a többcélú verziót valósítanánk meg, ugyanakkor a már féloldalasan megépült csatorna kibővítése teljes körűre jóval nagyobb költséggel és későbbi üzemeltetési nehézségekkel járna. A csatorna megépítése **a Tisza gazdasági jelentőségét ugrásszerűen növelné,** a hajózás jelentős szerepet kaphatna az Alföld mezőgazdasági termékfeleslegének exportjában kiemelkedően kedvező fuvardíjakkal (ma is csak a nagy kerülő Szerbián át szorítja ki a hajókat erről a piacról).
- 3.17 A 14. oldal alján leírt **vízió a 2 m-es merülésű hajókra vonatkozóan öncélú és ellentmond az anyag más részeiben kijelölt célokkal (pl. keleti piac). Ilyen hajókkal nem lehet áthajózni az orosz víziutakra és gazdaságosan sem lehet üzemeltetni a Dunán.** A foglalkoztatottság nem öncél, hanem egészséges gazdaságban a piac igényei szerint működő gazdaság húzóerejéből építhető. Ráadásul jelentősen csökkentené a hajózás környezetvédelmi előnyeit egy ilyen hajótípus erőltetése. **Javasoljuk e koncepció végleges törlését a stratégiából.**

- 3.18 A 15. oldal első bekezdésében egy teljesen piacidegen mondat került, ami teljesen érthetetlen és azt mutatja, hogy leírójának nem sok tapasztalata van az üzleti világban: „*A hajók, viszonylag hosszú életpályájuk során folyamatos karbantartást, időnként felújítást, átalakítást igényelnek, amit legtöbbször a hajó építője tart a kezében.*”. **Egy hajó életpályáját a tulajdonos tartja kézben és nem más.** A hajóépítés és a javítás, karbantartás részben más szakembergárdát és infrastruktúrát igényel, ezért ilyen formában ugyanazokat a hibákat újítaná fel, ami a korábbi MAHART-nál is állandó problémákat okozott (elferdült érdekeltségi viszonyok) – nem azért hajóznak, hogy legyen mit javítani!
- 3.19 A 16. oldalon úgy beszél az anyag a magyar hajózásról, mintha az nem is létezne (ha a hatósági díjak így maradnak valóban nem lesz). Jelenleg azonban még létezik, de egy része külföldi tulajdonban van a „jól átgondolt” privatizáció eredményeként. A működő társaságok – kisebb – része a hazai szabályozásnak köszönhetően **idegen lobogó alatt hajózik a más országokban kedvezőbb üzleti feltételek miatt.**
- 3.20 A 17. oldalon a „Hajó, mint a Duna-menti városaink közötti belföldi személyszállítás eszköze” cím alatt – véleményünk szerint megalapozatlan megállapítások szerepelnek. **A helyközi hajózás magyar területen Budapestet központnak tekintve Esztergomig és Dunaújvárosig versenyképes (időben és az eljutás biztonságában) a közúti és vasúti közlekedéssel.** Budapesten kívül más Duna-menti településnek nincs olyan vonzáskörzete, amelybe a hajózás eredményesen integrálható lenne (emlékeztetnénk arra, hogy a mintául említett Bécs-Pozsony járat is 60 km hosszú utat tesz meg akadálymentesen a két város központi részei között, ezért versenyképes).
- 3.21 A 18. oldal végéhez: ilyen feltételeket vízlépcsőkkel szabályozott folyók biztosítanak, lásd **a közel teljes osztrák Duna-szakaszt, amelyet vízlépcsőkkel szabályoztak és vízi paradicsomokká fejlesztettek, természetvédelmi övezetekkel, mesterséges szigetekkel az élővilág számára, hatalmas mennyiségű – akár több évre elegendő - ivóvíz alapanyagként szolgáló víztömeget tárolva. Ha nem tartjuk meg a Duna medrében hasonló módon az érkező vizet, akkor annak ellenére, hogy ma gazdagok vagyunk vízkinccs terén, néhány év múlva nálunk is tartós vízhiány lép fel és elsőként a Duna-Tisza köze elsivatagosodik, a talajvíz szintjének csökkenése miatt mezőgazdasági termelésre alkalmatlanná válik.**
- 3.22 A 19. oldalon van alcím, amely szöveg nélküli, de az azt megelőző főcímek alatt is több meglehetősen kidolgozatlan – és több erősen vitatható - gondolat szerepel a Vitaanyagban.
- 3.23 A Teherhajók cím alatti szöveggel „*A magyar hajózás jelentős piaci sikereket érhetne el azzal, ha egy sajtóságos, hosszú és széles, de kis merülésű önjáró áruszállító hajótípust fejlesztene ki és állítana minél nagyobb számban üzembe.*” nem értünk egyet, mert **semmilyen gazdasági számítás nem támasztja alá,** sőt szembe megy minden eddigi tapasztalattal, valamint más fejezetek piaci offenzívájának tervével, ami ezekkel nem hajható végre. A következő mondatot pedig nem tudjuk értelmezni: „*Rugalmas és biztonságos üzletpolitikát segítő megoszlást kellene kialakítani a különböző árufélék szállítására alkalmas hajótípusok között;*”. E kitétel a szabályozási háttér miatt csak a különböző szárazáruk (ömlesztett áru, darabáru, konténer, RO-RO stb.) kombinált szállítására értelmezhető, vegyes veszélyes folyékony áru és szárazáru-szállító hajóra nem. **A cél a piaci igényekhez igazodó maximális rugalmasság úgy a szállítási viszonylatok mint a szállítható áruk terén.**

- 3.24 A 20. oldalon megint egy állítás, amit semmi nem támaszt alá: „*Ma a dunai áruszállító hajók jellemzően 25-30 dm legnagyobb merüléssel rendelkeznek, a Duna Bizottság egy korábbi ajánlása miatt.*”. Nincs olyan Dunára épített hajó, amelynek maximális merülése 30 dm lenne, ilyen vagy ezt meghaladó merülés csak a Rajnáról átlobogózott, de főként kis fajsúlyú (kőbős) áruk dunai fuvarozására használt hajóknál fordul elő. Ha a mondat szerzője arra gondolt, hogy a folyam-tengeri hajóknál ez előfordul, akkor jól látja ez a helyes irány, sőt a 35 dm, de ennek semmi köze a Duna Bizottsághoz. **A Duna Bizottság a mai napig 25 dm merülésű hajókról beszél, soha nem mondott ennél többet. Az európai hajótípusokat az alapító uniós országok alakították ki, nem véletlenül így (max. 28 dm merüléssel, amit ők a kedvező hajóútvonalok miatt a Rajnán már 4 méterre emeltek, pedig időnként ott is vannak alacsony vízállások – no akkor kevesebbet rakodnak, de kedvező vízállásnál tudják pótolni a kieséseket, mert ők helyesen értelmezik a víziút használatának szabályait).** A hajózást ők valóban gazdaságossági és környezetvédelmi szempontok alapján választották ki és ezt találták feltételként helyesnek – teljesen egyetértünk vele.
- 3.25 Ugyanebben a bekezdésben: „*Mára kiderült, hogy a gyorsuló klímaváltozás és a zöld mozgalmak ellenállása miatt ilyen paraméterű hajóút nem építhető ki a Duna a folyó teljes hosszában.*” A megállapítás annyiban téves, hogy ez **kizárólag Magyarországon van így, valamennyi többi tagállam törekszik víziútjainak minél kedvezőbb jellemzőinek kialakítására (lásd Duna Stratégia és az Unió e területet érintő döntései).** A víziút megfelelő kiépítését éppen a gyorsuló klímaváltozás hatásainak csökkentése indokolja a leginkább, ezért a megállapítás e része teljesen érthetetlen. A zöld mozgalmak véleményét nyilvánító szervezetek, amelyek véleménye semmivel sem fontosabb, mint a gazdaság véleménye, legalábbis az ésszerűség ezt diktálja. Mi úgy véljük, hogy a külföldi hajógyárak nem saját kedvtelésükből építenek ilyen nagy merülésű hajókat, hanem azért, mert a piac ezt rendeli meg tőlük. **Márpedig a piac nem rendel meg olyan hajótípust, amit esélye sincs kihasználni, vagyis a politika támogatásával a hátuk mögött építik ezeket a hajókat Németországban, Hollandiában, Franciaországban és Svájcban.** Ezen országok hajózási stratégiájában biztos nem írtak le olyant, hogy ha egy víziúton az év 50%-ában lehet 28 dm merülésű hajóval közlekedni, akkor ne építsenek ilyeneket – **ellenkezőleg (ettől versenyképesebbek ezek az országok nálunk).** Önmagában az, hogy egy hajót hosszabb ideig lehet teljes merüléssel közlekedtetni, ha kisebb a merülése, ettől még nem lesz feltétlenül gazdaságosabb, mert ez **üzemanyagban nem arányosan csökkenti a költségeket, a személyzeti költségek egyáltalán nem csökkennek, valamennyi egyéb járulékos költség is szinte konstans. Vagyis a tervezett kisméretű hajó jóval kevésbé gazdaságos, mint az a hajó, amely bár nem tud minden esetben teljes merülésre rakodni, de ezt kedvező időszakban kompenzálni tudja** (ha hagyja a helyesen értelmezett jogrend). A hajó szélességét a maihoz képest nem lehet növelni, mert akkor nem tud áthajózni a Rajna-vidékre a zsilipek méretei miatt. A 135 m hosszú hajó a jelenlegi hajóknál lényegesen drágábban előállítható, jóval igényesebben megerősített testet követel meg a mai európai szabványnak megfelelő hajókhoz képest. A 135 m testhossz azért is kedvezőtlen, mert a zsilipméretek miatt nem lehet elé csatolni egy szabványos bárkát, mert kettejük hossza már 211,5 m (a csatornazsilipekbe 185 m hosszú kötelék

hajózhat be). Ez azt jelenti, hogy az az indokolás, hogy ezzel a hajótípussal jobban ki lehet használni a víziutak adottságait – teljes tévedés.

Európa vezető gazdasági hatalmai által jól átgondolt, kísérletekkel alaposan alátámasztott zsilip és hajóútméreték várhatóan kb. 100 évre meghatározzák a hajóépítés kereteit, amit nem érdemes meggondolatlanul feszegetni, mert az ráfizetéses és egy erre a bázisra felépített új MAHART kódoltan veszteséges lesz. Továbbá ez a hajótípus alkalmatlan gazdaságos konténerszállításra (két sor fér be a Rajna irányában, három a Fekete-tenger irányában, de utóbbinál már stabilitási problémák adódhatnak).

- 3.26 A 22. oldalon a Vitaanyag lelkesen üdvözi, hogy a Rajnán hatósági kényszer a hulladék megfelelő partnereknek való átadása, azaz az ártalmatlanítás. Szeretnénk jelezni, hogy ez **Magyarországon 2003. óta pontosan ugyanúgy hatósági kényszer csak a végrehajtás akadozik** az állam passzivitása miatt, vagyis éppen a lényege, azaz a gazdasági hasznosítás, amiért a nyugat-európai kormányoknak megéri ezt végezni.
- 3.27 A 23. oldal közepén pontos helyzet-megállapítás található, hogy milyen arányok alakultak ki mára a közlekedési ágak között. A magyarázatot azonban erősen hiányosnak érezzük, mert amellett, hogy az „ellátási-szolgáltatási láncokban” gondolkodás nagyon is helyes szemlélet, a fuvardíjak eltorzított arányainak nem ez az oka, hanem az a lobbitevékenység, amely mindeddig elérte, hogy a közúti járművek (kamionok) ne fizessék meg a számukra épített infrastruktúra és az általuk okozott gazdasági, egészségügyi, környezetvédelmi károk ellenértékét. Mai napság is tapasztalható az az erőteljes fellépés, ami az úthasználati díjak jelentős emelését igyekszik visszaszorítani, illetve különféle megoldásokkal alóla kibújni. **Mindaddig, amíg a kormányzat enged a kamionos lobbinyomásának, a fent említett gondolkodás nem fog megváltozni, azaz nem fogják a szállítványozók a hajót és a vasutat igénybe venni a kamionok helyett.** Számptalan példa hozható fel arra, amikor a víziutakkal párhuzamosan gépkocsikkal szállítanak igen kis értékű, nagytömegű rakományokat két vízparti pont között (pl. homokot, kavicsot, raklapon téglát, salakot) – ennek **egyik oka a képzésben keresendő**, amely a hajózást, mint marginális lehetőséget jeleníti meg a leendő döntéshozók előtt és – személyes tapasztalatunk – mintegy felelőssé téve a hajózást a bösi vitáért, „elítélendő” partnerként említik gyakran.
- 3.28 A 23. oldal alján kissé jókívánság stílusú tervek jelennek meg anélkül, hogy konkretizálná mivel is lehetne elősegíteni az eszközbeszerzéseket. **Elsődlegesen kedvező – garanciával olcsóbbá tett - hitelekkel, a pályázati rendszer feltételeinek korrekciójával (pl. a hajót kiemelni a „gördülő” csoportból, mivel nem az, de a pályázatokból emiatt tartósan kiszorult eddig), a képzés szakmai szervezet kezébe adásával (jelenlegi gyakorlatára alapozva ez lehet akár a MAHOSZ is, mint közhasznú szervezet), valamint az érdek alapú feladatmegosztás elérésével az államigazgatásban** (ma nagyon nem így működik).
- 3.29 A 25-26. oldalon felállított vízió, amely a Csepeli Szabad-kikötőben véli megoldani a Nemzetközi Hajóállomás funkciót több ponton ellentmond a vitaanyag más helyein leírtaknak (pl. annak, hogy miért alkalmatlan a csepeli III. öböl vízi lakópark funkcióra), mert az ott leírtak itt is pontosan ugyanúgy érvényesek. A turista ne azért jön hajóval Budapestre, hogy a kikötő partfalait nézze, hanem a városban akar gyönyörködni és a hajóról kísértélva hajlandó költeni, múzeumot nézni és élményeket szerezni. **Az ilyen hajókkal érkező turista nem busszal akar a városba menni, hanem emberközeli módon.** Buszt nagyobb távolsá-

gokra elhelyezkedő programokhoz vesznek igénybe. Igen rövid időn belül az összes szállodahajós cég kiiktatná programjából Budapestet, mint megállóhelyet.

A Szabad-kikötő elsődlegesen szerviz-központként képzelhető el, üzemanyag-ellátó helyként, ellátmány-kiegészítő helyként, telelőként, mivel e tevékenységeknek nincs jelentős teherforgalma – azt még a jelenlegi szárazföldi kapcsolatrendszer is probléma nélkül ki tudná szolgálni. Alkalmas még a Szabad-kikötő arra is, hogy az utasok elutazása és érkezése közötti időszakban itt álljanak ezek a hajók (ez természetesen igen kis szelete itt-tartózkodásuknak és jelentős üzemanyag-fogyasztási többletet okozna).

A Szabad-kikötő nem hasonlítható azokhoz – az anyagban említett – nyugat-európai és a belgrádi kikötőhöz, mert a város szövetében teljes más helyzetben van. Az említett kikötők mindegyike duzzasztott, azaz közel állandó vízszintű területen fekszik (egyik esetében sem pusztult ki az élővilág), így a szállodahajók sohasem egy mély „gödör” falait láttatják utasikkal, hanem a nevezett városok legszebb részeit (Amsterdam, Frankfurt, Strasbourg, Berlin, Bécs, stb).

A Nemzetközi Hajóállomás céljára lényegesen alkalmasabb lenne a városközponthoz jóval közelebbi terület (akár továbbra is nyíltvízi hajóállomás formájában). **A MAHOSZ korábban javaslatot tett a fővárosnak és megküldte Miniszterelnök Úrnak is (megalakulása után a BKK-nak is bemutattuk), hogy a város területén milyen övezetek kialakítását javasolja, amely a mai – valóban változtatásra érett – helyzetet kedvezőbbé lehessen tenni (egyebek mellett a többször kifogásolt zajhatások tekintetében is, ami a háttér szolgáltatások hiánya miatti kényszer következménye).**

3.30 A 28. oldal felső harmadában tett megállapítás megalapozottságát kétségesnek tartjuk (vajon milyen adatokra alapozódott?), azaz azt, hogy a szállodahajók utasai a „volt szocialista országokra” lennének kíváncsiak. Véleményünk szerint nem ez motiválja az utasokat. Erre az utazóközönséggel végzett közvéleménykutatás pontos adatot szolgáltathat.

3.31 A 28. oldal közepén a következő megállapítás található: *„Másik nagy folyónk, a Tisza, a hajóút elégtelensége miatt csak kisebb személyhajók által használható. Áruforgalomban betöltött jelenlegi szerepe elhanyagolható.”* Elsődlegesen a hajóút nem lehet elégtelen, hanem annak méretei maradnak el a nagyobb hajók rendszeres közlekedésére való alkalmasságtól. A Tisza hajóútjával 40 éve semmi nem történt, semmiféle fenntartási, esetleg javítási tevékenység a hajózás érdekében nem történt. **A Tiszán megépült nagy művek (Kisköre, Tiszalök) alkalmatlanok egy átlagos hajózási tevékenység folytatására.** Tiszalökön két évtizede képtelenek üzembiztossá tenni a hajózsilipet. Az évente többször feltöltődő előkikötők kitisztítása rendre elmarad (átjárhatatlan). Kiskörét hibás mérettel épített hajózsilipen át lehet áthajózni, szabványos önjáró hajó nem tud áthajózni. A Kiskörei vízlépcső hajózsilipjének – **hajózásra szánt – első előkikötője (ezen keresztül lehet bejutni a zsilipbe) az év jelentős részében teljesen szárazon van, azaz a mederfenék látható.** A felső előkikötő romos állapotban van. A Tiszán lényegében évekkel ezelőtt megszűnt a hajóút kitúzása, azaz nincs kijelölve a hajóút (egy-két hely kivételével). Ettől függetlenül az a kijelentés, hogy csak kis személyhajókkal használható nem igaz. A Tiszát használja a francia személyhajózás 83 m hosszú szállodahajója, korábban használták kötélékek vontatására és tolására, pl. **Szeged/Algyő kikötőkből – még az ezredforduló idején is - évi 60-80.000 tonna gabona exportját bo-**

- nyolították le a Fekete-tengeri kikötők irányába.** Elsődlegesen a hajószilipek teljesen kiszámíthatatlan üzemkészsége és a fenntartás teljes hiánya miatt az Alföld valamennyi mezőgazdasági tömegáruja is gépkocsikkal és vasúttal indul el célállomására. Hajóval lényegében nincs forgalom. Ez egy teljesen elferdült, a nemzetgazdasági érdekekkel szögesen ellentmondó helyzet, amely **hatékony beavatkozást igényel, mert a nemzetközi versenyben a magyar termékek versenyképessége egyre gyengébb ilyen okok miatt.**
- 3.32 A 30. oldalon kitűzött egyik cél megfogalmazását tévesnek véljük. **Az Unió közlekedéspolitikája** nem azt tartalmazza, hogy törekedni kell a belvízi hajózás arányának **8-10%-ra növelésére**, hanem azt, hogy **el kell érni**. Ez jelentős különbség és hatékony szabályozási változtatásokat, a hátrányos helyzetben levő **hajózás helyzetbe hozását kell eszközként megjelölni egy stratégiában.**
- 3.33 A 30. oldal alján a „Nem lehet figyelmen kívül hagyni ...” kezdetű bekezdésben azt gondoljuk, hogy 20 évvel a Duna-Majna-csatorna megnyitása után már bátran lehet leírni hagyományos tengeri kijárataink között az ARA kikötőket is, amelyek viszont a Dunán át víziúton érhetők el. Ezek a kikötők biztosítják – a számtalan vonaljárat kedvezőbb fuvardíjain keresztül - a leggazdaságosabb (azaz legversenyképesebb) tengeren túli árucserét. A tengeri kikötők Budapesttől mért távolsága többszörös nagyságrenddel eltér a főváros északi és déli része közti 25-30 km távolságtól, azaz – ellentétben a vitaanyag állításával – nem indoka a délpesti elhelyezkedésnek. Egyszerűen arról van szó, hogy ebben a térségben kedvezőbb a területhez jutás lehetősége és az ország többi része felé is ezen a területen keresztül lehet a legegyszerűbben tovább közlekedni (autópályák).
- 3.34 A 35. oldalon felsorolt, támogatandó kikötők némelyikével szakmai szempontból nem értünk egyet és nem világos, hogy a vitaanyag más részeiben kitűzött keleti irányú mezőgazdasági exportra alkalmas kikötő(k) miért **nem szerepelnek** nagyobb számban ezek között. Ma már tízes nagyságrendben üzemelnek **Budapest és Baja között mezőgazdasági termékeket forgalmazó nyílvízi rakodók jelentős forgalommal, magas technikai színvonalon.** Úgy véljük e listát és javaslatot át kell gondolni.
- 3.35 A 35. oldal alján néhány kikötőt említ az anyag azzal, hogy ezek a magyar kereskedelmi forgalomban jelentősek. A felsoroltak közül Bréma, Gent, Terneuzen marginális jelentőségűek, viszont a Rajna és a Majna mentén számos nagy partnere települt a magyar gazdaságnak, tehát nem feltétlenül egy-egy kikötőt kellene kiemelni, hanem e víziutakon elérhető térségeket. Ez alól az ARA kikötők és Constanta jelenthet kivételt.
- 3.36 A 38. oldalon már az első bekezdés téves számadattal kezdődik. Ma **a hajózásban közvetlenül vagy közvetve foglalkoztatottak száma eléri a 10.000 főt** (feltehetőleg nem számolt az adat leírója a külföldön dolgozó igen jelentős hajós szakembergárdával, amely önmaga ezer fős nagyságrendű). Szintén hibának értékeljük, hogy e bekezdés nem szól a strukturális munkaerőhiányról, amely miatt már többször előfordult, hogy hajókat nem tudtak elindítani vállalkozások (ez nem csak magyar jelenség). Azt sem vette figyelembe a szövegíró, hogy mára a hajózásban olyan mértékig csökkentették a személyzet létszámát, hogy további csökkentésre bármely jelentős műszaki fejlesztés sem ad komoly lehetőséget, azaz **a szállító kapacitás növekedésével közel lineárisan nőnie kell a foglalkoztatottak számának is** (amely ezzel a **növeli a foglalkoztatottságot** – olyan körben is, ahol az alap képzettség alacsony)

- 3.37 Ugyanitt a második bekezdés megállapítása „*A hajózási szakképzés ugyanis sajnos mára hazánkban szinte teljesen összeomlott.*” ebben a formában nem valós. Összeomlásról akkor beszélhetünk, ha a megelőző évekhez képest ug-rásszerű változást lehet tapasztalni. Ez azonban nem így van. A problémát nem az okozza, hogy nincs hajós képzés, hanem az, hogy azt nem a szakma elvárásai szerint működtetik az azért felelősök. Ez azonban sajnos nem új jelenség, már a rendszerváltás előtt megkezdődött ez a folyamat, amely – számos külső körülmény együttes hatására – lassú leépüléshez vezetett, ill. **az állam nem gondoskodott arról, hogy megfelelő színvonalú oktatói gárda, a gyakorlati élet követelményeinek megfelelő képzési mód (követelményrendszer és tanterv), gyakorlatias képzés valósuljon meg.** Ez a folyamat jelenleg is zajlik alkalmatlan döntések formájában (NFM), amelyek nem teljesítik a szakma elvárásait, követelményeit, lesöpörve minden ezt támogató kezdeményezést. **A közelmúltban (2012-ben) elfogadott új felnőttképzési tanterv ügyében sem a hajótulajdonosokat, sem az üzemeltetőket, sem a szakmát képviselő szervezeteket nem kérdezték meg.** Szakmai képzés tehát van középfokon (felnőttképzésként) és van színvonalas tanfolyami formában (alapítványi és vállalkozási formában is). Ez az összetétel közel megfelel a nyugat-európai országok gyakorlatának azzal a kivétellel, hogy nem alakult ki a biztosítók közreműködése a képzésben, nincs alapfokú képzés (hajósiskolák). Ez az egykori szakmunkás-képzésnek felelne meg, amelynek korábban konkrét – azonnal használható – szakmai képzettség volt az eredménye 17-18 éves korban. **Ma az állami hajós képzés és a piaci igények egymással párhuzamos utakat járnak be – összehangolás nincs (ez mértéktelen pazarlás és az érintettek megtévesztése).** **A magyar szakmai színvonal ennek ellenére elismert Európában és tengerseleink esetében az egész világon, mert a tanfolyam rendszerű képzés ma is nemzetközi mércével mérve is kiváló** – teljes mértékben állami szerepvállalás, támogatás nélkül, amit súlyos hiányosságként lehet értékelni. Más országokban (Ausztria, Románia, Németország, Hollandia) ezeket a képzéseket az állam támogatja és ellenőrzi, ezért az uniós pályázatok elnyerésében is igen eredményesek.
- 3.38 Ami ténylegesen összeomlott a hajózás területén folytatott képzések közül az a felsőfokú képzés (egyetem, főiskola), amely folyamat azonban már a rendszerváltás előtt felgyorsult és a felsőoktatás érdekeltségi rendszerének áldozatául esett (minden intézmény egyetemi státuszra törekedett, amibe a hajózás nem fért bele). A hajóépítő ipar szétzilálása maga után rántotta az egyetemi szintű képzésnek a valóban oda való részét is, azaz éves szinten néhány főre csökkent az e pályát választók és az őket képzők száma. A hajó tervezésére (is) képes mérnökök korösszetétele és létszáma már a kritikus szintet is elérte. **Ma azok a vezetők, akik kereskedelmi hajózási vállalkozásokat vezetnek valójában szinte teljes mértékben önképzéssel, vagy külföldi intézményekben szerezhetik meg a szükséges ismereteket.**
- 3.39 Az oldal alján említett Nemzeti Akcióterv egyenlőre vitaanyagának tekinthető és még komoly fejlesztésre szorul. Úgy véljük, hogy mindaddig, **amíg a képzésre nem lesz befolyásuk az abban valóban érdekelt szervezeteknek, valódi megoldás nem fog születni** a rendkívül tagolt érdekviszonyok miatt. A szakmát képviselő MAHOSZ fő elvárása az, hogy olyan képzések legyenek, amelyek jelentős és hatékony gyakorlati elemet tartalmaznak (akár **40-60% elmélet-gyakorlat arányban a szakképzésben**), valamint a képzés időtartama ne haladja meg a nyugat-európában szokványos tartamot, továbbá a képzések lezá-

rásakor (vizsga) – ellentétben a mai állapottal - **a hajózás gyakorlatában felhasználható (hatósági) képesítéssel rendelkezzenek a végzős diákok. Ezen képesítések Európában történő elfogadtatásáról pedig a NFM gondoskodik.** A legmagasabb szakmai képzést nyújtó – arra alkalmas - **tanfolyami képzéseket az állam támogassa (eszközökkel, kedvezményekkel)**, mivel az általuk nyújtott képzések után hatósági képesítést szerző szakemberek mindenhol elfogadottak és ennek révén a tervezett állami többségű hajózási vállalkozás szakemberbázisa rendelkezésre áll, kellő külföldi tapasztalattal. **A MAHOSZ képes és hajlandó ennek a folyamatnak a szervezésére és megvalósítására, ha erre az államtól megbízást (felhatalmazást és finanszírozást kap).**

- 3.40 A 41. oldalon az utolsó előtti bekezdésébe jogi értelemben hibás megfogalmazás került. Magyar hajózási vállalkozásnak az minősül, amelynek hajói magyar lobogót viselhetnek, azaz a 20-as szám teljesen fals. Ha a megfogalmazás úgy szólna, hogy magyar tulajdonosok hajói, akkor közelít a valós helyzethez. Amennyiben **hazai hajózási vállalkozásokról** beszélünk, akkor ez a szám már **200 fölött van** (ebben természetesen az átkelések is szerepenek), mivel a privatizáció során a hajókat megvásárló külföldiek a hajókat jórészt magyar lobogó alatt hagyták, a hajók a Magyarországon bejegyzett leánycégek tulajdonában vannak. A román flotta méretéről – véleményünk szerint – téves az adat, ennél magasabb a román lobogó alatt közlekedő hajók száma.
- 3.41 A 43. oldalon középen a következő megállapítás található: *„Dunai sajátosság, hogy a hajózást a minden áruféleség szállítására alkalmassá tevő – vízoldali – konténerfuvarozás a kiszámíthatatlan kisvízes időszakban bekövetkező pontatlan szállítások miatt még egyáltalán nem indult meg.”* – ez félreértés. Konténerrel – a merülést tekintve - egyetlen ma használt hajót sem lehet – „normál” áruval - még félig sem megterhelni, azaz **az ilyen rakományokkal rakott hajók átlagos vízállásnál csaknem folyamatosan képesek közlekedni** (természetesen a hajóút jellemzőinek megfelelő merülésű géphajó – tolóhajó vagy toló önjáró hajó - is szükséges hozzájuk). Az ilyen hajókból álló kötelékek **üzemi sebessége közel kétszerese a szokásos hajókötelékek sebességének, azaz gyorsak és pontosan lehet velük érkeztetni a rakományt.** Az, hogy nem terjedt el a Dunán ez a szállítási forma elsősorban az árústruktúra, a gyorsan működő konténerterminálok hiánya, északi irányban az időfaktor nevezhető meg fő okként.
- 3.42 A 44. oldalon kezdődő elemzés a vitaanyag kiemelkedően jó része.