

„Navigare necesse est, vivere non est necesse, azaz hajózni szükséges, élni nem muszáj” mondta Pompeius a hajósainak, amely bölcsesség máig érvényes. És mi következik ebből?

Ma az Unió **fő céljai** közé tartozik a közösség versenyképességének erősítése és az élhető élettér biztosítása polgárainak. A versenyképesség egyik fő motorjának tekinti az Unió a termelési és járulékos költségek csökkentését is, amiben az egyik jelentős elem a fuvarozási költségek jelentős csökkentése úgy, hogy egyidejűleg az élettér minősége is javítható legyen. Ezért emelte ki a közösség a közlekedési ágak közül a vasutat és a hajózást, mint ezen célok lehetséges megoldásait, továbbá dolgozta ki az ún. fő közlekedési folyosókat. Úgy véljük, hogy e tekintetben Magyarország, mint az Unió tagállama, érdekei azonosak a közösségével.

Mi a hajózás **értéke**? Elsősorban az, hogy valamennyi közlekedési ágnál nagyságrenddel kedvezőbb környezeti hatásai vannak, így pl. a lakosság számára szinte észrevétlenül, életkörülményeit egyáltalán nem zavaró módon elszállítható nagy mennyiségű áru. Ehhez megfelelő mélységű hajóút szükséges.

A hajók merülési lehetőségének korlátozásával radikálisan romlik a káros anyag kibocsátás csökkentésének lehetősége is, azaz ez az irány hibás; szélesség irányába nem növelhető a hajóút mérete, mivel túlnyomó többségében kultúr-területeken helyezkednek el a víziutak, továbbá éppen az a hatalmas **előnye veszne el a hajózásnak, hogy nem von el területeket a szárazulatról a közlekedés fejlesztésére**, amit a közút és a vasút igen nagymértékben kénytelen tenni. A hajózás fejlesztése nem von el termőterületeket a gazdaságból, mivel a már meglévő pálya javításával, fejlesztésével ugyanazon területtel gazdálkodik, mint maga a természetes folyó.

Gyakran hangzik el olyan észrevétel, hogy a hajózás lassú – ezzel kapcsolatban a statisztikák azt mutatják, hogy a vasút áruszállításban mindössze másfélszer gyorsabb a tényleges eljutási idő tekintetében, mint a hajózás. Ha azt is figyelembe vesszük, hogy a vasúton is, de különösen a közúton állandósultak Európában a dugók, balesetek tömege történik, emberek ezrei halnak meg, ugyanakkor a kereskedelmi hajózás esetében ezek a mutatók kiugróan jobbak – halálos balesetek tekintetében a hajózásban vannak évek, amikor egyetlen haláleset sem történik és kiugróan számít, ha ez egy év (hangsúlyozom nem egy hétvége) alatt eléri a tízet Európában (nem Magyarországon).

Szokásos ellenérvként szokták emlegetni, hogy a hajózás erősen függ a természeti körülményektől. Ez igaz – volt 10-50 évvel ezelőtt, de mára olyan korszerű rendszerek segítik a hajózást, amelyek nagyságrenddel csökkentették ezt a függőséget. Ebben az Uniónak elvülhetetlen érdemei vannak az éppen mostanság általánosan bevezetés alatt álló Folyami Információs Szolgáltatások nevű, döntően ezt a függőséget feloldó, azaz a hajózás versenyképességét jelentősen javító rendszer egész Európában történő bevezetésével.

Csak érdekességként: idén a hajózás üzemszünete a Dunán kevesebb volt, mint a viharkárok miatt a vasúti közlekedésé, illetve az árvizekkel sújtott térségek közútjain, azaz ebben az összehasonlításban is elavult a korábban beidegződött kép.

Gyakori az a vád, hogy a hajózás miatt jelentős beavatkozásokat kell elvégezni a Dunán ahhoz, hogy az Unió által célul kitűzött közel azonos kapacitású rendszer (közlekedési folyosó) kialakulhasson a fő célok, a versenyképesség és a kedvező életér érdekében. Csak a tisztán látás érdekében: a Duna magyar szakaszán több millió köbméter mederanyagot mozgat évente mindenféle emberi beavatkozás nélkül, ez a folyók természetes belső mozgásának következménye – ehhez képest a hajóút javítását célzó tervezett vízi munkák 2-300 ezer köbméternyi mederanyag medren belüli áthelyezését célozta meg. A két érték közti különbség azt mutatja, hogy a folyó életében ez a munka megközelítőleg számítási hiba mértékű, azaz jelentéktelen.

Szintén gyakori, hogy a Duna szabályozásától féltik a parti szűrésű kutakat, azaz az ivóvíz kincsünket. megítélésünk szerint nem ettől kell félteni, hanem attól, hogy az a természetes folyamat, amellyel minden folyó berágódik, a medrét egyre mélyebbre helyezi, már a beérkező vízmennyiségnél több eltávozását eredményezte, azaz anélkül, hogy használhattuk volna a talajban felgyűlt vizet kiengedjük az országból.

Szokásos szlogen az is, hogy a medret a hajózás miatt kell kotorni, vagy kell vízlépcsőt építeni. Ezeket a legenyhébben is csúsztatásnak lehet nevezni, mivel a folyók (ezen belül a Duna is) olyan sokrétűen kerülnek hasznosításra, hogy ebben a hajózás egy fontos, de kis elemet jelent. Tessék itt a Duna-Tisza köze kiszáradására (lassan sivataggá válik), vagy az árvízvédelemre, a jég levonulás biztosítására, az ivóvízbázisra gondolni, amely elemek erősítésének igénye egybe esik a hajózás igényeivel, azaz ezek közös megoldása szinte minden állampolgárunknak ezért vagy azért fontos.

Szintén szokásos kételyként fogalmazódik meg egyes szervezetek részéről, hogy miért érdeke a MK-nak a Duna hajózhatóvá tétele? A

kérdés azért hibás, mert abból indul ki, hogy miért biztosítunk más (holland, német, osztrák, román, szerb, bulgár, ukrán) hajózások számára kedvező pályát, holott a magyar hajózást sikerült kellőképpen összezsugorítani hatékony állami közreműködéssel, azaz arra a néhány száz hajóra minek ennyi (hangsúlyoznánk uniós) pénzt költeni? Nem másoknak biztosítunk pályát, hanem a magyar áruk versenyképességét tudjuk azzal jelentősen növelni, hogy a jóval alacsonyabb fuvar költséggel terhelten olyan piacokon is eladhatóvá válnak, ahol eddig enélkül ezt nem érhették el (pl. gabona, gépjárművek, egyéb készárúk). A magyar gazdaság szempontjából nem az az elsődleges, hogy ki fuvarozza el az árut, hanem az, hogy milyen áron. Természetesen a magyar lobogó alatti hajók részvétele ebben más járulékos előnyök (pl. munkahelyek, adó, háttér ipar okán növekvő hazai gazdasági teljesítmény, magyar érdekeknek megfelelő magatartásra való hajlandóság) miatt a magyar gazdaság számára előnyösebb, és ennek érdekében tenni is kell a hajóépítés számára olyan feltételek megteremtésével, amely ezt a nagy hagyományú magyar ipart feléleszti halottaiból, valamint a hajózások számára új (még kedvezőbb környezeti értékű) hajók megszerzését, a hajók felújítását gazdasági intézkedésekkel lehetővé tenni. Egy szokványos hajó élettartama 50-100 év, azaz hosszú távra kell előre tekinteni.

Általános hibának véljük, hogy akkor, amikor a Dunáról és az azon történő hajózásról beszélünk, akkor sokan a természet védelmét és a hajózást igyekeznek egymással ellentétes érdekek beállítására, holott ez egyáltalán nincs így. Hajózás a Dunán évszázadok óta folyik úgy, hogy annak élővilágát egyáltalán nem a hajózás veszélyeztette, hanem a tisztítatlan szennyvizek, a mezőgazdaságból származó kemikáliák, az ipar hulladékainak vízbe juttatása. A hajó az emberek számára a természetközeli időtöltést biztosítja anélkül, hogy ártana a természetnek. A ma hatályos európai szabályok rendkívül szigorú környezetvédelmi követelményeket támasztanak a hajókkal szemben, azaz ezt az előnyt a hajózás saját erényeinek erősítésével kívánja megtartani.

A hajózás egy fő ága a személyhajózás, amely szintén sokat tehet a környezet, természet védelmében. Ismerve a városi közlekedés problémáit, Szövetségünk javaslatot tett a főváros vezetésének arra, hogy hogyan tudná segíteni a hajózás a város részbeni mentesítését a gépjárműforgalomtól. Ez elsősorban a városhatárnál a gépjárművek vezetőinek nyújtott kedvező körülmények nyújtása mellett az ő belvárosba jutásukat úgy biztosítsa, hogy időben lényegesen kedvezőbbé teszi, mintha közúton jutnának oda. Ez a program része a magyar kormány által az unióhoz eljuttatott programoknak is és

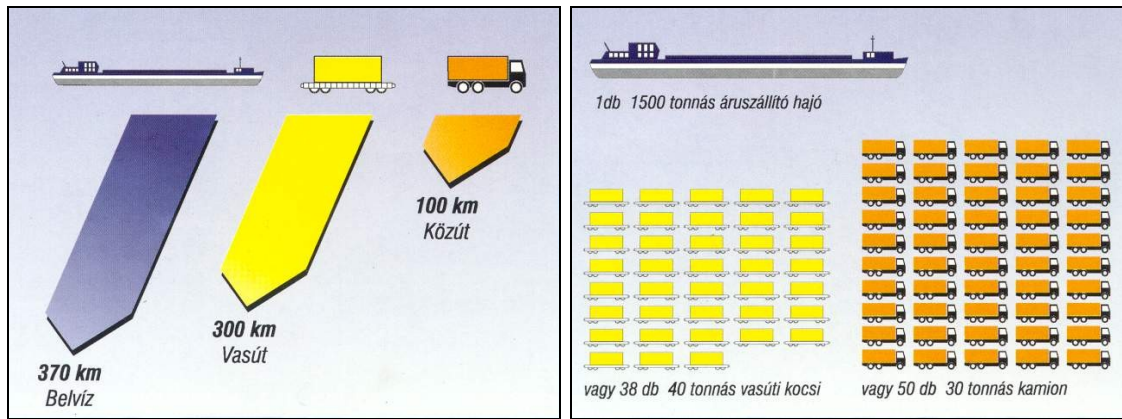
kiterjesztendőnek véljük a térségi központok közti közlekedés lényeges javítására is (pl. Budapest és a környező fővárosok, vagy nagyobb térségi központok között).

Szeretnénk megoldani a fővárost övező települések és a főváros közötti akadálytalan és természetközeli, azaz kellemes körülmények közti eljutást gyorsjáratú hajókkal és a városon belüli közlekedés egy alkalmas részét nagyteljesítményű hajók alkalmazásával. Számításaink azt mutatják, hogy ez a megoldás – különösen a jelen gazdasági helyzetben – más megoldásoknál (pl. 5. metró) elérhetőbb a város és a környező települések számára (kb. egy ezrednyi költséggel azonnal rendelkezésre áll). Ehhez el kell hárítani azokat a mesterséges akadályokat, amelyek a hajók felújítása, építése előtt tornyosulnak.

#### Még néhány adat kiegészítésül:

Német statisztikai adatok szerint, ha az egy tonnakilométerre eső szállítási költség közúton 100, akkor vasúton 50, víziúton pedig 16. Ez azt jelenti, hogy ha a víziúton való szállítás önköltségét egységnyinek tekintjük, akkor a vasúti szállítás önköltsége ehhez képest több, mint háromszoros, a közúti szállításé pedig több, mint hatszoros (a szokásos szállítási távolságok esetén).

A belvízi hajózás gazdaságossága részben abból adódik, hogy kicsi a fajlagos energiaigényessége, ami annak a következménye, hogy a jármű mozgásával szembeni ellenállások itt a legkisebbek, és itt a legkedvezőbb a járművek önsúlymutatója. Erre példa, hogy 1 KW vontató teljesítménnyel közúton 200 kg, vasúton 670 kg, belvízen pedig 5370 kg tömegű áru továbbítható. Más megközelítésben - nemzetközi adatok szerint - ugyanazon energiafelhasználással, azonos tömeget belvízen 370 km-re, vasúton 300 km-re, közúton pedig 100 km-re lehet fuvarozni. Ezeknél az átlag adatoknál egy Duna nagyságrendű folyón jelentősen kedvezőbb arányok érhetők el (pl. az alábbi ábrán látható 1500 tonnás áruszállító hajó kapacitásának hétszeresét továbbító kötelék könnyen hajózhat át kedvező vízmélységek esetén a magyar Duna-szakaszon, azaz egy kötelékben 350 kamion rakománya továbbítható).



Németországi adatok alapján, a különféle közlekedési módok externális költségei ráfordítás/tkm-ben kifejezve a következők:

	közút	vasút	víziút
Víz- és talajszennyezés, zajterhelés	0,87	0,70	< 0,01
Balesetek	1,78	0,12	0,01
Légszennyezés	2,36	0,33	0,34
Összesen	5,01	1,15	0,35

Az Unió Európai Gazdasági és Szociális Bizottsága a következőt állapította meg:

- A CO<sub>2</sub> kibocsátás szempontjából a belvízi hajózás a leghatékonyabb közlekedési mód.
- A belvízi hajózás nem elhanyagolható szerepet játszik az európai belső közlekedésben, hiszen az EU-n belüli nem tengeri közlekedési módok között a folyóvízi közlekedés részesedése a teljes forgalomhoz képest 5,3 %, de a jelentős vízi utakkal rendelkező régiókban akár a 40 %-ot is meghaladhatja. A belvízi közlekedés megbízható, költséghatékony, biztonságos és energia-hatékony. **A belvízi közlekedés előmozdítása hozzájárulhat az EU fő környezetvédelmi céljainak teljesüléséhez, kiterjedtebb alkalmazása pedig kulcsszerepet játszhat a közlekedési ágazat CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésében.** Ez jól kiegészíti az unióknak azt a politikáját is, hogy csökkenteni igyekeznek az utak túlzott zsúfoltságát.