

A magyar hajózás és a Duna Stratégia, valamint a Széchenyi terv.

(megjelent a Külügyminisztérium kiadványában)

I. Az alapok:

A közlekedést úgy vizsgálhatjuk, mint az ország ideg, ér és nyirokrendszerét. Figyelnünk kell rá, és folyamatosan karban kell tartanunk. Bármelyik részének elhanyagolása tragédiához vezet.

Axiómaként kezelhetjük, hogy Baross Gábor és Széchenyi István országában szégyenkeznünk kell amiatt, hogy a belvízi teher és személyhajózásnak – de nyugodtan ide sorolhatjuk a hajóépítést, javítást, kikötőfejlesztést, és kedvtelési célú hobbyhajózást is - sem ténylegesen felelős minisztériuma, sem mérhető lobbija nincs. Ez az az iparág, ami az elmúlt 20 évben krónikus befektetési és fejlesztési hiányban szenvedett. Ideje ezen változtatni. Ehhez mi, a szakma művelői – és reményei szerint értői - avval járulhatunk hozzá, hogy a tényleges helyzetet, és a lehetőségeinket szakmai alapokon vázoljuk fel.

Ma még annak is örülnünk kell, ha egyáltalán beszélnek a hajózásról. Az pedig már csak hab a tortán, ha igazat és egyben jót is. Szerencsére ebben az évben kettős segítséget kaptunk. Az egyik a Duna Stratégia, amit az EU indított útjára, és ami nem a hajózás még csak nem a magyar nemzeti stratégia, hanem a Duna menti országok együttgondolkodásának és cselekvésének programja kell, hogy legyen. Második a Széchenyi terv, ami végre pozitív hangnemet üt meg az eddig mostohagyermekként kezelt belvízi hajózásról. Itt arra kell figyelnie a tervezőknek, hogy maga a fejezet címe „Közlekedés – Transzitzgazdaság” szerencsétlenül sikeredett, ugyanis pont azt kell lekerülnünk, hogy tranzit ország legyünk. Erre ugyanis ma is teljesen alkalmasak vagyunk. Még tankolni sem kell megállni, csak egy matricát venni minimális összegért. Nekünk a középkori árumegállítási jogot kell végre-valahára hozzáadott értékkel kiváltanunk. Ez az egyedüli esélyünk a logisztikai szolgáltatóvá válás, és a munkahelyteremtés útján.

A hajózás tényleges iparági szereplői úgy értékelik, hogy bár nem lehet előre meghatározni az ideális arányt - hiszen ezt a piac határozza meg - de természetesen minden hajótulajdonos örülne, ha a vízi közlekedés aránya az áruszállításban valamikor megközelítené a 10 százalékot, és már akkor is tapsolni fogunk, ha az 5 százalékot elértük. Véleményünk szerint belátható időn belül meg lehet teremteni a közút, a vasút és a vízi közlekedés ésszerű arányát. Alapelvként le kell szögeznünk, hogy a víziközlekedés sosem fogja kiváltani vagy átvenni a közúti és vasúti fuvarozás feladatait, de az alágazatok közötti ésszerű munkamegosztás esetén, megfelelő nagyságú részvételével jelentősen csökkentheti többek között az átlagos fuvardíjakat, és a környezetünk további terhelését.

Ami a Széchenyi tervben tervezett és kimondott alapvető célokat illeti, a hasznok maximalizálásának elve jó, de a társadalmi terhek minimalizálása mellett világosan és egyértelműen ki kell fejteni, hogy ez azzal jár, hogy a közel egyenlő teherviselésnek ki kell terjednie minden közlekedési alágazatra. Tehát a közút is tényleges szerepet kell, hogy vállaljon ezekből úgy, hogy például az elektromos útdíj bevezetésével végre a tényleges környezetterhelési költségekhez érdemben is hozzájárulnak. A vízi fuvarozók versenyhátránya már ne nőjön tovább, mert szemben egyes dörzsölt

közúti fuvarozóval, ők nem tudnak ügyeskedni. Ha a hajó átmegy egy csatornán, kiköt egy kikötőben, révkalauzt alkalmaz, vagy bunkerol (tankol), minden alkalommal hivatalosan kell fizetnie érte. Ma, ha valaki közel 10 € értékben vásárol matricát, bátran közlekedhet a magyar autópályákon – amiket százmilliárdokból építettünk és milliárdokért tartunk karban -, míg a szomszédos Szerbiában a Belgrád felé vezető félkész autópálya használatáért ugyan az a kamionos egy útra 60 €-t fizet.

Néhány adat (bár mint minden összehasonlító adatot, ezeket a számokat is fenntartásokkal kell, hogy kezeljük) a közlekedési módok összehasonlításának megkönnyítésére. Az egyértelműen látszik, hogy a vasúttal és a közúttal szemben a hajózáshoz rendelt adatok a lehető legkedvezőbb értékeket veszik fel. Természetesen téves az a nézet, hogy amit elveszünk a közúttól, azt a hajózás nyeli le. Nem, mivel a hajózás nem képes az ún. „door to door” forgalomra. Ez maradni fog a közútnál az idők végezetéig. Az elvárt megosztást és egyensúlyt nem törvényben meghatározott százalékos felosztással, hanem szabályozási és piaci eszközökkel állíthatjuk be.

	Hajózás	Vasút	Közút
1 tonna áru továbbítása 1 gallon üzemanyaggal (mérőföldben)	576	413	155
1 átlagos hajó 1000 tonnás rakományának továbbításához szükséges eszköz (vasúti kocsik4 tengelyesek!)	1	25	42
1 millió tonnakilométerre jutó CO ₂ kibocsátás (tonna)	19,3	26,9	71,6
Halálos balesetek száma (eset)	1	22,7	155

A hajózási társadalom méltányolja a kombinált fuvarozás támogatását, és a vízi szállításban legalább ilyen hatékonynak tartaná a RO-LA-hoz hasonló támogatás felhasználását. A hajózás által elfuvarozott minden tonna után 1-2 euró támogatást lehetne adni az első 3-5 évben, amit a hajótulajdonosok fejlesztésre, az eszközpark korszerűsítésére fordíthatnának. A vízi szállítás fejlesztéséhez ugyanis – lásd a II. fejezetet - eszköz, rakomány és infrastruktúra kell. Hogy lesz-e elég rakomány, azt a piac dönti el, de a versenyképes eszközpark kialakításához elkél az állami segítség.

II. Stratégiai és befektetési szempontokból külön-külön vizsgálandó az a három alapkövetelmény, ami a hajózás és a hajózás által nyújtott logisztikai szolgáltatások elengedhetetlen kelléke:

1. víziút
2. eszközök
3. rakomány

II.1. Víziút:

Magyarország az európai víziúthálózatnak a kellős közepén helyezkedik el. Ma már nem képezi vita tárgyát, hogy a Duna Európa egyik legfontosabb közlekedési folyosójának szerves alkotórésze. A Volga után a leghosszabb európai folyó, közvetlen kapcsolatban a Fekete- és az Északi-tengerekkel.

Jelen esetben csak a hajózási, logisztikai és infrastrukturális feladatokkal tárgyaljunk, nem felejtkezve el azokról az egyéb – ökológia, turizmus, területfejlesztés, árvízvédelem, vízgazdálkodás, halászat, kultúra – funkciókról és lehetőségekről,

amelyek szintén a Dunához köthetőek. Ezek egy-egy külön tanulmány tárgyát kell, hogy képezzék.

Az Unióhoz történő csatlakozás előnyeként hozhatjuk fel, hogy ha a Dunáról esik szó, kénytelen kellen a transznacionális és interregionális együttműködések közepébe kerülünk. Az Európai Bizottság a 2001-ben kiadott „Fehér Könyv”-ében már kiemelten foglalkozott a Rajna-Majna- Duna vízi úttal, mint az átfogó közlekedéspolitika egyik stratégiai alkotórészével. Nem tekinthető véletlennek, az uniós költségvetés 2007-2013 közötti időszakra történő meghatározásakor a Duna hajózhatóságának kérdése központi kérdéssé vált az európai közlekedéspolitikában. Ezért kerülhetett sor 2004. április 29-én az Európai Parlament és a Tanács 884/2004/EK határozatának elfogadására, melyben a transz-európai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló 1692/96/EK határozatot módosították, kiemelve, hogy a Duna ezen víziútrendszer részét képezi, és a hajózhatóságát javítani kell (Az év minimum 340 napján 2,5 méteres merüléssel, korlátozás nélküli hajózás). A felismerés igen fontos abból a szempontból, hogy az EU Parlamentje tudja és magáénak vallja azt az elvet, hogy a Duna hajózhatóságának javítása nem a parti országok belügye, mivel a finanszírozás nem oldható meg a részes országok költségvetéséből. Ráadásul a Duna folyam szabályozását nem Magyarország, hanem Ausztria és Németország kezdte meg a vízlépcsők kiépítésével párhuzamosan. Vagyis a beruházásokból a részüket nekik is ki kell venniük.

Sajnos a sok évtizedes elhanyagoltság miatt maga a folyó, és annak magyar szakasza számtalan problémával küzd. Ezért fontos, a magyar szakasz hajózhatóságának a biztosítása, és a kiszolgáló és ráhordó infrastruktúra folyamatos fejlesztése. Ennek érdekében az akkor illetékes tárca (KHEM) tanulmányt rendelt a „Duna hajózhatóságának javítása projektet megalapozó tanulmány” címmel. A több nyilvános vitát megjárt záró jelentést a VITUKI 2007. szeptember 28-án adta át a minisztériumnak. A szaktárca illetékesének értesülése alapján a Duna hajózhatóságának javítása tárgyú projektet megalapozó tanulmány tapasztalataira figyelemmel az Európai Bizottság további támogatás folyósítását látja megalapozottnak, ezért elfogadásra került a C(2008)6788 határozat, amely a transz-európai közlekedési hálózatok (TEN-T) területén történő „Tanulmányok a Duna hajózhatóságának javításáról (a 18. számú kiemelt projekt magyar része)” - 2007.HU-18090-S közös érdekű projekt számára közösségi pénzügyi támogatás nyújtásáról szól. Az érdemi munkálatokat 2010-ben meg kellett volna kezdeni a Dunán, ez azonban egyelőre nem következett be.

Essen végre szó a „nagy magyar titokról” a víziközlekedési pályáról is, ami maga a víziút rendszer, mivel véleményem szerint nem kerülhetjük meg azt az egyelőre még politikailag erőteljesen fertőzött kérdést, ami a vízlépcső rendszereket illeti. Budapeستől északra 16, délre 4 zsilip található a Dunán (További tény, hogy a DM csatornán 16, a Majnán 34 zsilipet építettek és üzemeltetnek a mai napig). A magyar-szlovák viszonyt feszítő „Bős-Nagymaros” kérdést szakmailag és politikailag kell megoldanunk, ráadásul a Budapest alatti szakasz vízepítési problémáit és lehetőségeit záros határidővel fel kell mérnünk.

A hazai Duna szakasznak Budapest felett az ENSZ EGB VI/B, alatta pedig az ENSZ EGB VI/C víziút osztálynak megfelelő követelményeknek kell, hogy megfeleljen. Egy

megfelelően kezelt és karbantartott Duna hatékonyan kell, hogy szolgálja az unió egységes piacának kereskedelmét.

Tévedés a „zöldek” azon állítása, hogy nincs tételes szabályozásunk. A nemzetközi víziutakról szóló EU megállapodás kormányrendeletben történt kihirdetése, valamint a Duna Bizottság, ENSZ EGB, és a CEMT ajánlásai is kötelező érvényűek.

Héjjas István professzor úr egyik tanulmányában tökéletesen jelzi a problémák gyökerét:

„A Horthy rendszer idején világhírű árvízvédelmi, vízgazdálkodási, vízépítő mérnökök éltek az országban, akiktől Amerikából is kértek szakvéleményt, de hasonló volt a szakmai színvonal a Kádár rendszer idején is. A helyzet a rendszerváltáskor változott meg, amikor a Nagymarosi vízlépcső visszabontása után a vízügyi szakembereket kezdték úgy kezelni, mintha leprások lennének. A jól képzett szakemberek ekkor külföldre távoztak, az egyetemeken pedig a szakképzés leépült, mivel alig akad hallgató, aki ilyen közutálatnak kitett szakmát választ. Így azután a Bős-Nagymaros projekttel nemcsak a gyereket öntöttük ki a fürdővízzel együtt, de utánuk dobtuk a fürdőkádat is.”

Amíg mi azon vitatkozunk – az esetek többségében festőkkel, költőkkel, szociológusokkal – hogy valójában mit kellene tennünk a Dunával, addig a szlovákok átadták a „vitapartnereink” által csak „papírtigrisnek” titulált bösi erőművet, használják az általa termelt, és 50%-ban nekünk járó áramot, valamint jelentősen csökkentették a Mosoni-Duna vízhozamát. Ezzel párhuzamosan az osztrákok felavatták az utolsó erőművüket is a saját szakaszukon, a nagymarosi turbinákat beépítve a freudenaui zsilipbe. Ez alatt az idő alatt mi tétlenül nézzük, mi történik velünk árvizeknél, belvizeknél, nem értjük miért nincsen talajvíz a Duna-Tisza közén, és nem tudjuk a választ arra a kérdésre miből lesz édesvizünk 30 év múlva. Ma ugyanis a WC-ket mi jó minőségű édesvízzel öblítjük le, miközben Izrael tankerekben importálja az ivóvizet. Kiszámoljuk, hogy hány milliárdos kárt okoz az árvíz Felsőzsolcán, de nem számolunk azzal, hogyan, s mennyiért védhető mindez ki ésszerű előre tervezéssel. Télen élvezzük a havat, márciusban pedig menekülünk az olvadó hó és a leeső csapadék által okozott árvizek elől.

Egyszerű a kérdés: Vajon egy kiszámíthatatlan vízjárású Duna miként fogja a második paksi atomreaktort hűtővízzel ellátni? Remélem, hogy a környezetvédők sem gondolják azt, hogy a jégkocka, vagy a léghűtés lesz a megfelelő eszköz erre a feladatra.

Elkerülhetetlennek tartom mindhárom – Nagymaros, Adony, Fajsz - vízlépcső megtervezését és 15-20 éven belüli megépítését. Ez ráadásul nem a hajózás miatt lesz kényszerfeladat, hanem a vízgazdálkodás, árvízvédelem, belvízelvezetés, mezőgazdaság és a környezetvédelem, valamint a turizmus miatt. A hajózás ebben az esetben csak haszonélvező szerepet játszik majd. Egyszerű közgazdasági példával lehet az állítást igazolni. Vizsgáljuk meg a hajó hasznos hordképességének változásának esetét (mivel kisvíznél ez csökken, duzzasztott víznél állandó) Ez a hajózásnak és a kereskedelemnek is kárt okoz, mivel minden tíz centiméter „elveszett” merülés - hajótípustól függően - 80-110 tonna kiesett rakományt jelent. Ennek kettős a hatása. Egyrészt csökken a hajózás árbevétele, miközben az állandó

költségek változatlanok maradnak, másrészt ugyanaz a mennyiségű árú csak több fuvarral vihető el. Ezzel csökken a magyar áruk versenyképessége is, mivel hosszabb távon természetesen több fuvardíjat kell fizetni.

A hazai sajtóban tévesen megjelent híresztelésekkel ellentétben a hajózási szakma nem kívánja, és soha nem is kívánta a folyómeder mélyítését, hiszen ez súlyos szakmai hiba lenne. Álláspontom szerint a folyómederben a kívánatos vízszintet a vízszint duzzasztásos emelésével, és nem környezetromboló kotrásokkal kell emelni. A kotrásokról tudnunk kell, hogy amikor a házgyári program a legnagyobb ütemben dübörgött, a folyó maga tízszer annyi hordalékot hordott és mederanyagot helyezett át a saját erejéből - az évezredes gyakorlatának megfelelően -, mint a panelekhez kikotort teljes mennyiség. Egy folyó viszont, amelyik az egyik szakszán vízlépcsőkkel lesz beépítve, az alatta levő szakaszon már nem képes hordalék szállítására és terítésére. Ezért, mivel a víznek nem szóltak a vízlépcsőkről, tehát a maga évmilliók gyakorlatának megfelelően dolgozik, az erejénél fogva többszörös gyorsasággal vájja magát a mederbe. Nos, ezek után következik be a kutakból és a szántóföldek alól eltűnő víz esete, vagyis a mezőgazdaságunk egy részének ellehetetlenülése.

A közlekedési, logisztikai beruházások, „zöldrendszerek”, és az energiatakarékosságba fektetendő intelligens beruházások munkahelyeket generálnak. Ezek nélkül nem indul el a gazdaság tényleges fejlődése. Ugyan ez munkaerő-piaci kérdés, de gondoltunk-e már arra, hogy csak a belvízelvezető árkok újra létesítéséből, és az esetleges öntözőcsatornák megépítéséből mennyi új munkahely fakadhat? Hazánkban él többszázezer olyan honfitársunk, akinek atomfizikusi állást nem, de értelmes segéd vagy betanított munkát tudunk ajánlani. Ezzel több legyet ütünk egy csapásra. Újra munkát adunk azoknak, akiknél már a második generáció nem kap semmilyen lehetőséget a becsületes mindennapi munkára, kitorési pontokat mutatunk a gyermekeiknek, hasznot hajtunk az országnak.

Ha pedig az energiatermelést vesszük alapul, akkor a bejövő oldalon a víz, mint a legolcsóbb alapanyag szerepel, szemben a fosszilis energiákkal, vagy az atomerőművek fűtőelemeivel. A vízenergia hasznosítása után sem atomhulladék, sem pedig salak nem képződik. Ma a Tisza tavat, mint természeti csodát mutogatjuk. A Tisza tó is egy „betonszörnyhöz” tartozó felvív, csak mára tökéletesen illeszkedik a környezetébe.

II.2. Eszközök:

Hiába lesz karbantartott és kiépített vízi utunk, ha nem rendelkezünk megfelelő eszközparkkal a fuvarozási és személyszállítási feladatok végrehajtására. A magyar lobogó alatt hajózó dunai hajók közül ma 52 személyszállító és 30 toló és önjáró teherhajó rendelkezik lajstromszámmal és hajózási engedéllyel. Ezekon kívül a valamikori MAHART üzemeltet 25 osztrák lobogóval rendelkező önjáró hajót. Összesen 393 személy illetve vállalkozás rendelkezik hajózási engedéllyel. (A tiszai kompok és a Balatoni hajók külön kategóriát képeznek, ezért maradtak ki a felsorolásból)

Mind a személyhajózás, mind pedig a teherhajózás krónikus befektetési hiányban szenved. Ma már a használt hajó beszerzése is komoly probléma a magyar hajózási

társaságoknak és egyéni vállalkozóknak. Ők azok a kis és közepes vállalkozók és vállalkozások, akiket kiemelten kell végre kezelni, és akiknek a támogatása nélkül sosem lesz erős középosztályunk. Márpedig erős középosztály nélkül nincs erős, és felelősen gondolkozó nemzet.

Hajóvásárláshoz, használt hajó, vagy új hajó építéséhez, beszerzéséhez, a meglévő állomány korszerűsítéséhez, az elavult „főgépek” cseréjéhez olyan hosszú távú, 15-20 éves hitelekre van szükség, mint amilyeneket például Hollandiában kapnak a konkurens hajózási társaságok járművásárlásra. Ha már a közúti közlekedéstől megkövetelik, hogy a környezetet kevésbé károsító korszerű járművekkel közlekedjen, ugyanezt bátran elvárhatják a hajózástól is. Ráadásul ez a törekvés végre talán a zöldek által is üdvözlendő lesz. Nosza, cseréljük ki az elavult főgépeket EURO 5 vagy 6-os motorokra. Ezzel a hajójavítást és a hajóépítés elfelejtett iparágát is segíthetjük.

Az EU 2004 (csatlakozásunk dátuma) előtt kifejezetten támogatta a régiért újat, illetve a hajótér selejtezési programokat. Követelnünk kell, hogy a magyar állam hasonló feltételekkel avatkozhasson be, párhuzamosan adott EU-s segítség mellett.

Létezik egy igen divatos, de elképesztő állítás, ami mellett ne mehetünk el szó nélkül: „a hajókat kell a folyókhoz alakítani, és nem a folyót a hajókhoz.” Annak, aki ezt állítja elkerülte a figyelmét az a tény, hogy már az ősember is pontosan akkora fát vágott ki a tutajához, ami nem akadt el a folyóban vagy patakban. Vagyis az ember évezredek óta a folyóhoz alakítja a hajóit és nem fordítva.

II.3. Rakomány:

Magát a rakományt, mind mennyiségében, mind pedig tartalmában természetesen a piac fogja mindig meghatározni. A hajózás egyelőre többek között a tömegáruk, acéltermékek, mezőgazdasági termékek, folyékony alapanyagok és késztermékek, konténerek és személyek fuvarozására alkalmas. Mint a bevezetőben is jeleztem, befektetések és akarat hiányában a piac elrohan mellettünk, vagy átfut rajtunk keresztül. Ezek egyike sem üdvözlendő jövőkép. Mit tehet a döntéshozó ebben az esetben. Például stabil, kiszámítható, versenyképes és értelmes gazdasági, adózási, és vámkereteket ad. Ebben az esetben a befektetők majd nem a szomszédos országokban vámolnak, értékesítenek, foglalkoztatnak hazai munkaerőt, no és adóznak is. A stabil keret megteremtése állami alapfeladat, annak tartalommal való megtöltése a piaci szereplők feladata.

Ide sorolhatjuk – bár a második pontban is szerepelhetnének – a kikötőket és a logisztikai központokat, mivel a piac által biztosított rakományoknak ezeken a központokon kell áthaladnia. A hajózást még a tranzit esetén is érinti ez a szegmens. Egyértelmű, hogy mind a rakományokat, mind pedig az eszközöket érinti a kikötők és a logisztikai csomópontok léte illetve nem léte.

A mezőgazdaságunk manapság a már említett Duna-Tisza közén egyre kisebb hozamokkal, egyre drágábban termel. A nemzetközi piacokon viszont az EU-s tagállamokkal, valamint a támogatott amerikai farmerokkal versenyez a logisztikában is, ahol a legnagyobb költsége - és egyben versenyhátránya - a fuvarozás, illetve az átrakás költsége már ma is. Vagyis az üzletet mi magunk ölhetjük meg. Másik

fuvarpiaci képtelenség, hogy a koperi szója import fuvardíja a magyar lerakóhelyig olcsóbb legyen 24 tonnával terhelt kamion esetén, mint ugyan annak a rakománynak a 700 tonnás irányvonati költsége a magyar határig.

Sok szó esik manapság a kikötőfejlesztésekről. Két hibát követhet el a szakma ebben a kérdésben. Az első, hogy azt képzei, hogy a Ruhr vidék a Dunántúlon, és a Duna-Tisza közén helyezkedik el. Mivel ez nem igaz, a várható és a kutatók és elemzők által előszeretettel felvázolt 20-30 éves tervekben szereplő rakományok mennyisége és megoszlása hamis képet mutathat. A másik a kikötők számának növelési kényszere. Ma a kikötői hálózatsűrűség megfelelő, vagyis nem a kikötők számát kell növelnünk, viszont a kikötők kihasználtságán, tárolási, és ki-be valamint átrakási sebességén és minőségén, és ezzel párhuzamosan a ránhordó infrastruktúrán még mindenképpen javítanunk kell. Nem használható az a kikötő, amit nem ér el a vasút, vagy a közút anélkül, hogy komoly fennakadásokat okozzon az egyéb alágazatok között. Gondoljunk csak a csepeli Szabadkikötő megközelítésének lehetőségeire. Mivel egyszintű minden kereszteződése, ha a vasút szolgálja ki a kikötőt, a közút áll! További kérdés és pályázati lehetőség lehet a fedett berakók létesítésének kérdése, amivel a rakodási napok száma egyszerűen közelíthet az optimális éves 365-höz. Ez a kikötőknek és a hajózásoknak is hasznot hoz, mivel minimalizálja a kieső rakodási órák – néha napok – számát.

III. Duna stratégia.

A Duna stratégiából Egyelőre a legfontosabb, a stratégia hiányzik. Erre viszont már csak napokat kell aludnunk, mivel az EU december folyamán tényleges programot fog hirdetni. Elköveltük azt a hibát, hogy azt hittük a Duna stratégia ötletek és kívánságok halmaza. Ráadásul az ország ma még nem rendelkezik kiértelt gazdasági és azon belül közlekedési koncepcióval. Sem közép, sem pedig hosszú távra. Márpedig a közlekedésben súlyos hiba 4 éves választási ciklusokban gondolkodni. Annak aki hajóba fektet, vagy kikötőt fejleszt, minimum 50-60 évben kell gondolkodnia, aki pedig a Dunához nyúl, annak 200 évben. Ráadásul ma sem intézményünk, sem pénzünk sincsen arra, hogy végre tényleges munkába kezdhesse a szakemberek.

Köztudott, hogy az Európai Duna Regionális Stratégia (EDRS) magyar munkacsoportja a beérkezett javaslatok alapján 12 programcsomagot állított össze. Ez még mindig nem jelenti azt, hogy ezek lesznek a végleges programok, de ezek kerültek a brüsszeli döntéshozók elé. A szakértők pedig a döntés kihirdetése után folyamatosan hangolhatják finomabbra a már elkészült alapokat.

A tervezett programok: (az eltelt idő alatt kicsit változhattak, de a tartalmuk maradt)

1. „Varratmentes Európa” - Az áruk, a szolgáltatások és a munkaerő áramlása előtti akadályok elhárítása – az Egységes Piac elősegítése
2. Élővizeink értékeinek megtartása – védelem – gazdálkodás – védekezés
3. A klímaváltozás hatásai által sújtott térségek komplex kezelése
4. Környezetbarát közlekedés a Duna régióban
5. Navigare necesse est – Környezetbarát és fenntartható dunai hajózás és kapcsolódó intermodális fejlesztések
6. Biodiverzitás – A természeti örökség és ökológiai szolgáltatások védelme
7. Dunai Tudományos klaszter és kutatási tér

8. Biztonságos Duna térség
9. A(z) (ön)kormányzati, gazdasági és társadalmi szereplők együttműködésének fejlesztése
10. A dunai identitás erősítése – örökségvédelem, együttműködések
11. Duna menti Turizmus Fejlesztési Program a Fekete-erdőtől a Fekete-tengerig
12. Dunai Zöld Gazdaság

Sajnos – régi magyar szokás szerint - senki sem merte felvállalni az erőrend felállítását, így a sorszámozások nem jelentik a végleges sorrendet, de a színpalak mögött erőteljes lobbizás folyik az előkelő helyezésekért. Közlekedési és egyben logisztikai szempontból a 4. pontba (Környezetbarát közlekedés a Duna régióban) tartozik minden, ami nem érinti a hajózást. Kicsit az az érzésem, hogy kizárólag a „tranzit üzem” magyar szakaszának kiépítését fogjuk támogatni, ami a logisztikai szolgáltatókat félelemmel töltheti el. Lesz-e munkánk, illetve mi marad meg az elképzelt, de eddig fel nem osztott tortából nekik? - teszik fel a kérdést.

A hajózás kérdését az 5. pont (Környezetbarát és fenntartható dunai hajózás és kapcsolódó intermodális fejlesztések) tárgyalja. Ha viszont a hajózhatóság nem lesz biztosított az év jelenetős részében, akkor sem a további árumennyiség elfuvarozása – divatos kifejezéssel fenntartható növekedése - sem pedig a környezetkímélőbb szolgáltatás nem lesz elérhető. Ehhez viszont meg kell érteni minden döntéshozónak és egyszerű állampolgárnak: A hajóutat nem a hajózás miatt kell rendbe tenni. A hajózás – és rajta keresztül a társadalom - itt csak haszonélvező lehet.

Jó példa Európa felkészületlenségére a repülésben megismert „vulkánporfelhő effektus” Az első riadalmat követően mindenki szeretett volna a vasút felé fordulni, de nem volt kihez. Sem szabad eszköz és „vészménrend”, de felkészült vasút sem - vagy igencsak korlátozottan - állt rendelkezésre.

Természetesen, megint maradt és mosolygott magában a „jó öreg közút”, a zajával, károsanyag kibocsátásával, üzemanyag fogyasztásával, baleseteivel, torlódásaival, túlsúlyával. Azt remélem, hogy ez az egy-két hét ráébresztette a szakembereket és az amatőröket is – mivel őket mindig könnyedén lehet tüzelni a hajózhatóság ügyében – hogy komolyabban kell foglalkozni a vasút és a hajózás fejlesztésével. A Duna stratégia esetén nem feledkezhetünk meg a partmenti hajózás ún.: SSS – Short Sea Shipping – fejlesztéséről sem, amivel a Duna régió a tengeri autópályák forgalmához szervesen kapcsolódhat.

Végezetül fontos, hogy a végleges Duna stratégia és az Új-Széchenyi terv ne egyszerű, és a sublód fiókjában hagyott terv maradjon, hanem végre ténylegesen törvénybe iktatódjon a hajózási és kikötői vállalkozások érezhető segítése, fejlesztése. A tervhez akciók, és azokhoz a költségvetésben sorok kell, hogy hozzárendelésre kerüljenek. Ezek hiányában Seneca szavai igaznak bizonyulnak: Aki nem tudja, hogy merre akar hajózni, annak sosem fog jó irányba fújni a szél.