

Logisztikai körkép

Az Európai Duna Stratégia (EDS) logisztikai vonzatai



**Logisztikai Egyeztető Fórum
2010. március**

Bevezetés

Hajózni szükséges, élni nem!

A Logisztikai Egyeztető Fórum, mint a logisztikai szakmai életet összefogó civil szerveződés, több alkalommal foglalkozott a vízi közlekedés fejlesztésével. Az Európai Unió által meghirdetett Európai Duna Stratégia (EDS) ismételen előtérbe helyezte ezt a közlekedési alágazatot. A LEF ezért úgy döntött, hogy összefoglalja ezzel kapcsolatos szakmai véleményét, és ezek alapján figyelmet felhívó ajánlásokat fogalmaz meg az illetékes állami szervek, a piaci szereplők és a civil szervezetek számára.

Le kell szögeznünk, hogy a Duna Stratégia nem magyar, és nem hajózási, hanem a Duna melletti országok által kidolgozandó közös európai stratégia. Ehhez minden magyarországi érintettnek többek között megvalósítható elképzelésekkel, szellemi tőkével kell hozzájárulnia, elősegítve az ország valós érdekeinek képviselését. Az, hogy a tervek szerint az EDS-t 2011-ben, a magyar EU elnökség idején kell előterjeszteni, különös felelősséget jelent.

A LEF alapvető szakmai álláspontja, hogy a vízi közlekedés sosem fogja kiváltani vagy átvenni a közúti és vasúti áruszállítás feladatait, de az alágazatok közötti ésszerű munkamegosztás esetén, megfelelő nagyságú részvételével jelentősen csökkentheti a fuvardíjakat, és a környezet további terhelését.

A vízi út- a logisztikai rendszer szerves része

(Szalma Botond, a MAHOSZ elnökének anyagai alapján)

A vízi úttal kapcsolatos számos félreértelmezett vélemény miatt, az alábbiakban a LEF szükségesnek tartja összefoglalni szakmai nézőpontjait arról a három alapkövetelményről, ami a hajózási szolgáltatások elengedhetetlen kellékei.

1. A víziút

(A.)

Magyarország az európai vízi úthálózatnak a közepén helyezkedik el. Ma már nincs vita arról, 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 foglalkozunk, nem

felejtkezve el azokról az egyéb – ökológia, turizmus, területfejlesztés, árvízvédelem, vízgazdálkodás, halászat-horgászat, kultúra – funkciókról és lehetőségekről, amelyek szintén a Dunához köthetőek.

Az Unióhoz történő csatlakozás egyik előnye, hogy a Dunával kapcsolatban 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 transzeurópai közlekedési hálózat

fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló 1692/96/EK határozatot módosították, kiemelve, hogy a Duna ezen víziút-rendszer részét képezi, és a hajózhatóságát javítani kell (Az év minimum 340 napján 2,5 méteres merüléssel, korlátozás nélküli hajózás). Ez a felismerés igen fontos abból a szempontból, hogy az EU Parlamentje felismerte és magáénak is vallja: a Duna hajózhatóságának javítása nem a parti országok belügye, mivel a finanszírozás nem oldható meg kizárólag a részes országok költségvetéséből.

(B.)

A sok évtizedes elhanyagoltság miatt maga a folyó, és annak magyar szakasza számtalan problémával küzd. Ezért fontos, a magyar szakasz hajózhatóságának biztosítása, és a kiszolgáló és ráhordó infrastruktúra folyamatos fejlesztése. Ennek érdekében az illetékes tárca (KHEM) tanulmányt rendelt a „Duna hajózhatóságának javítása projekt megalapozó tanulmány” címmel. A több nyilvános vitát megjáró záró jelentést a VITUKI 2007. szeptember 28-án adta át a minisztériumnak. A szaktárca értesülése alapján, a Duna hajóz-

hatóságának javítását megalapozó tanulmány tapasztalataira figyelemmel az Európai Bizottság további támogatás folyósítását látja indokoltnak. Ezért elfogadta a C(2008)6788 határozatot, amely a transzeurópai 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. Fontos szempont, hogy az érdemi munkálatokat 2010-ben meg kell kezdeni a Dunán.

(C.)

Nem kerülhetjük meg azt az egyelőre még politikailag erőteljesen fertőzött kérdést, ami a vízlépcső rendszereket illeti. A LEF nem tartja kompetenciájának, hogy a kérdésben állást foglaljon, de tájékoztatásul az alábbiakat tartja fontos tényezőknél:

Budapesttől északra 16, délre 4 zsilip található a Dunán (A DM csatornán 16, a Majnán 34 zsilipet építettek, és üzemeltetnek!). A magyar-szlovák viszonyt feszítő „Bős-Nagymaros” kérdést szakmailag és politikailag is meg kell oldani, ráadásul a

Budapest alatti szakasz vízépítési problémáit és lehetőségeit záros határidővel fel kell mérni.

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.

2. Az eszközök

(A.)

Hiába a karbantartott víziút, 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

valamikor MAHART üzemeltet még 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.)

(B.)

A hajózás: szolgáltatás, amit az eszközökön keresztül gyakorol a tulajdonos és a vállalkozó. Olyan eszközzel, amiben a rakomány sérülhet, szolgáltatás csak egyszer nyújtható. Ugyancsak nem nyújtható szolgáltatás a sólyán álló, és havonta javítást igénylő tolóhajóval vagy önjáróval. Hasonlóan nincs megbízható vevőkiszolgálás abban a nemzetközi és

belvízi személyforgalomban sem, ahol a holland, német és svájci versenytársak a legmodernebb technológia alkalmazására képesek. Ide tartoznak a hazánkba érkező és a rendezvényhajóinkat igénybe vevő turisták százezrei, akik egy megfelelő szolgáltatás esetén mind az iparágat, mint pedig az országot ingyenesen hirdetik világszerte.

(C.)

A személyhajózás és a teherhajózás egyaránt krónikus befektetési hiányban szenved. Már a használt hajó beszerzése is komoly gondot jelent a társaságoknak és vállalkozóknak. A hajózás eszközei igen komoly tőkebefektetést igényelnek. Azok a holland és német hajótulajdonosok, akik a magyar export és import 75%-át fuvarozzák, részt vehettek az ún. „selejtezési” programban, amit az Unió a csatlakozások előtt

állított le kétszeri hosszabbítás után. Ez a lehetőség az EU keretein belül a magyar lobbierővel nem nyitható meg újra, de az eszközbeszerzések támogatása megvalósítható a magyar költségvetésből. Mindenképpen lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a vállalkozások használt hajóteret vásároljanak, nem több mint 10-20% önerővel. A hozzá kapcsolódó hitel futamideje ideális esetben 12-15 év

lehet, mivel a versenytársak hasonló hitelkonstrukcióval szerezték és szerzik be a flottájuk minden egységét. Ezzel a futamidővel a magyar vállalkozások versenyképesek maradhatnak a fuvarpiacon. A már eddig beszerzett egységek főalkatrészeinek cseréje is évtizedekkel

hosszabbíthatja meg a hajók, bárkák életét. A főalkatrészek cseréje hasonló konstrukcióban kerülhet megoldásra, mint az eszközök beszerzése, azzal a különbséggel, hogy a futamidő 5-9 évvé szűkíthető.

3. Rakományok és infrastruktúra

(A.)

Itt nem a rakomány fizikai szükségességéről teszünk említést – ami axiómaként kezelhető –, hanem összefüggései miatt tárgyaljuk az infrastruktúrával együtt. Az EU MARCO POLO II. programja kifejezetten a közutak túlterheltségének a csökkentésére és a vasút, valamint a belvízi fuvarozás részarányának növelésére jött létre. Mivel a Duna logisztikai kihasználtsága manapság még optimális esetben sem haladja meg a 10 százalékot, ebben a

programban, valamint a már említett és 2006-ban útjára bocsátott NAIADES, és az azt gyorsító PLATINA programokba is be kell illeszteni az ágazatot. Ehhez kiérlelt kormányzati akarat és stratégia is szükséges. A megbízói oldal nem fogja a közútról a belvizekre terelni a forgalmának egy részét, ha ez számára nem gazdaságos. Az áru a piacot követi, nem az eszközt. Megfelelő eszköz és infrastruktúra nélkül viszont nincs szolgáltatás.

(B.)

Az infrastruktúrához sorolhatók a berakóhelyek, kikötők és a logisztikai központok, mivel a piac által biztosított rakományoknak ezeken a csomópontokon kell áthaladniuk. A hajózást még az intermodális tranzit esetén is érinti ez a szegmens, ha a be- és kirakodás a magyar szakaszon történik. Az infrastruktúra a berakóhelyek,

kikötők és logisztikai központok megközelítését és rendelkezésre állását kell, hogy szolgálja. Az a kikötő vagy berakóhely, amit nem lehet megközelíteni, sosem válik intermodális logisztikai központtá (erre példa bajai RO-RO kikötő.) A kikötőkhöz vezető infrastruktúra kialakítása elsősorban állami feladat.

(C.)

Hibás a nemzetközi kikötő elnevezés. Magyarországon nem nemzetközi és belvízi kikötőket kell építeni és fejleszteni, hanem a logisztika láncba kapcsolódó kikötőt, és/vagy berakóhelyet. Ahol az áruáramlás nem egyenletes illetve idényjellegű, ott berakóhely kialakítására kell törekedni. A tényleges fejlesztéseket ott kell megvalósítani, ahol folyamatos az igény a kikötői szolgáltatásokra. A magyar Duna szakasznak nincs szüksége szám szerint több kikötőre, kizárólag jobban

menedzselt és felszerelt kikötők kialakításában lehetünk érdekeltek. A jól bevált flandriai példa lehet irányadó, ahol az állam finanszírozza a berakóhelyi, illetve kikötői beruházásokat, de a kalkulált és tervezett forgalmat hozni nem képes vállalkozások büntetést fizetnek, vagyis a kamatokból és jelentős elmaradás esetén a tőkéből is át kell, hogy vállaljanak. Így ténylegesen elkerülhető a kizárólag papíron történő tervezés és beruházás.

(D.)

Ami a személyközlekedést illeti elsőként Budapesten, majd pedig a Duna teljes hosszában, illetve a folyóink mentén ki kell alakítani a tömegközlekedést, és a turizmust kiszolgáló kikötőket. Budapest észak-déli tömegközlekedésének jelentős hányada váltható ki a Duna

kihasználásával. Ehhez természetesen a P+R parkolók kialakítása és a rakpartok megközelítésének javítása szükséges. Ez az állam és az illetékes önkormányzatok, valamint a szakmai szervezetek (SZHSZ - MAHOSZ) feladata.

Néhány érdekesebb összehasonlító adat

	Hajó	Vasút	Közút
1 tonna áru továbbítása 1 gallon üzemanyaggal (mérőföld)	576	413	155
1 átlagos hajó 1000 tonnás rakományának továbbítása (szállítóeszköz darabszám)	1	25	42 (4 tengely)
1 millió tonnakilométerre jutó CO2 kibocsátás (tonna)	19,3	26,9	71,6
Halálos balesetek száma (eset)	1	22,7	155

Összefoglaló ajánlások

Az Európai Unió a regionális fejlesztések és célkitűzések koncepciója mentén haladva célul tűzte ki az Európai Duna Stratégia kidolgozását, és azt a régióban érintett országokra bízta. A stratégiát a 2011 első felében érvénybe lépő magyar soros elnökség ideje alatt kell elfogadtatni. Ez viszont azt jelenti, hogy rendkívül kevés az idő, minél határozottabban és gyorsabban kell az irányokat meghatározni és egyeztetni. A regionális stratégia fontos eleme, hogy az érintett országok politikai és gazdasági együttműködését is erősítse, és a közös gondolkodás alapján kialakított közös koncepció megvalósításában is együttműködjenek. Ennek komoly és fontos politikai vonzatai vannak, mint pl. a szlovák kormánnyal való megegyezés a vízlépcső ügyében. Nyilvánvaló ma már, hogy a korábbi, elsősorban politikai indíttatású döntés a vízlépcső építés leállításáról, majd később a törvény megalkotása minden dunai vízlépcső tiltásáról hibás volt. Meg kell találni a módját annak, hogy minden fél megelégedésére alakuljon ki a Duna hajózhatóságának megoldása, a környezetvédelmi és vízgazdálkodási kérdések maximális figyelembe vételével. Fel kell vetni és megoldást kell találni a Duna alsó szakaszának szabályozására is. Komplex megközelítéssel olyan stratégiát kell alkotni, amely hosszú távon biztosítja az érintett országokban a gazdasági fejlődést és szilárd alapot nyújt ezen országok jószomszédi viszonyához és együttműködéséhez.

A Logisztikai Egyeztető Fórum – mint azt a 2010 januárjában tartott workshopot összefoglaló dokumentumában is rögzítette – kiemelkedő fontosságúnak tartja az Európai Duna Stratégia kialakítását és következetes megvalósítását, és ebben feladatának tekinti a logisztikai szempontok rendszerszemléletű érvényesítését. Meggyőződése, hogy az EDS lehetőség arra is, hogy lassítsa, vagy kedvezőbb esetben megállítsa a tranzit országgá válást.

Befolyásoló tényezők

Jelenlegi és jövőbeni állásfoglalásait alapvetően meghatározzák az alábbi tényezők:

- A LEF kompetenciáját messze meghaladó kérdésnek tekinti a Duna szabályozásának műszaki megoldásaiban való állásfoglalást. Tisztában van ennek politikai és társadalmi szempontjaival, valamint azzal, hogy az EDS kialakításának egyik meghatározó tényezője a vízgazdálkodás. Felhívja azonban a figyelmet arra, hogy a hajózhatóság megoldásaként elfogadott beavatkozásokat a rendelkezésre álló alternatívák összehasonlító elemzése nélkül fogadták el, valamint, hogy bármely megoldásra támaszkodó logisztikai infrastruktúra kialakítása hosszabb időt vesz igénybe, és vélhetően nem lesz mód az esetleg felmerülő visszakoázásokra.

- A LEF tudatában van annak, hogy az EDS teljes stratégiai struktúrájában a logisztika részstratégiának minősül. Tudatosítani kívánja, ugyanakkor, hogy a logisztika az ország versenyképességének egyik talpköve, és szükségesnek tartja, hogy prioritásai bekerüljenek az EDS prioritásaiba. Ugyanakkor jelezni kívánja, hogy maga az EDS logisztikai tényezői is csak illeszkedő részei lehetnek az ország logisztikai stratégiájának.
- Mint más stratégiák esetében a LEF kívánatosnak tartaná, ha a fenntartható fejlődés meghatározásában olyan definíciók és elgondolások érvényesülnének, amelyek ezt a fogalmat a „fenntartható gazdasági, ökológiai és társadalmi fejlődést egységben értelmezi”¹.

Stratégiai célkitűzések

Az Európai Duna Stratégia által nyújtott lehetőséget kihasználni a komplex regionális fenntartható fejlesztés koncepciójának kidolgozására. Ennek magában kell foglalnia többek között az alábbi fő célkitűzéseket:

- Az érintett országoknak a stratégia megvalósításából következő fejlesztések hatására bekövetkező növekedését;
 - a későbbiekben kifejtett fejlesztések és beruházások közvetlen és közvetett hatásaként bekövetkező GDP növekedést;
 - a munkahelyteremtést és stabilizálást,
 - katalizátorként segítve az érintett országok gazdasági és politikai együttműködésének javítását, fejlesztését.
- A stratégiához közvetlenül és közvetetten kapcsolódó vízgazdálkodási, ipar-, mezőgazdasági-, turizmus-, infrastruktúrafejlesztéseket;
 - a Duna régió kiemelt szerepét felhasználva olyan átgondolt, egymást segítő koncepciók kidolgozását és megvalósítását, amelyek lehetővé teszik a felsorolt ágazatok fenntartható fejlődését, jövedelem-termelő képességének növelését;
 - a közlekedési koncepció átgondolását, felfrissítését, a Duna egész éven át teljes hosszában való hajózhatóságának megteremtésén alapulva az út-vasút-víziút hármasának átgondolását, összekapcsolását.
- A logisztika, mint a piacra jutást elősegítő, kiszolgáló húzóágazat felhasználását a Duna nemzetközi víziút hozzáadott-értékű szolgáltatásainak kialakításához;
 - a Dunához és a Dunától vezető közlekedési rendszerek koncepciójának kidolgozását;
 - a hozzáadott értékű szolgáltatások színtereiként a megfelelő logisztikai központok hálózatának koncepciótervének kidolgozását és megvalósítását;

¹ Közös jövőnk. C kiadvány – „Brundtland Bizottság”

- a Duna és gazdasági gyűjtőterületének iparfejlesztési koncepciójának átgondolását.
- A környezetvédelmi kérdések win-win alapú megközelítését és megvitatását;
 - regionális koncepció mentén haladva a kérdések komplex szemléletű kezelését;
 - a környezetvédelem állami és civil szervezeteinek együttműködésének megteremtését, a valódi párbeszéd megindítását a piaci szereplőkkel.

A LEF ajánlásai

- Az Európai Duna Stratégia, mint projekt határainak konkrét meghatározását
 - a vízgazdálkodási koncepciók és tervek által lefedni kívánt terület meghatározását
 - a víziút közvetlen és közvetett környezetének, a hozzá kapcsolódó közlekedési rendszerek határainak meghúzását
 - a regionális stratégia által közvetlenül érintett gazdasági tényezők, fejlesztési határok megállapítását
- A stratégiához kapcsolódó zászlóshajó projektek logisztikai vonatkozásainak kidolgozását
 - Budapest szerepének kihangsúlyozását önálló zászlóshajó projekt indításával, amely felöleli a gazdasági, közlekedési, turisztikai, kulturális fejlesztés lehetőségeit
 - a budapesti közlekedési rendszerek Dunára ráhordó és onnan elvivő elemeinek újragondolását, újrászervezését
 - kikötők és a partszakasz megközelítését elősegítő gyaloghídrendszerek kialakítását, a turista-hajók kulturáltabb fogadása érdekében
 - a budapesti Duna-partok és közvetlen környezetük fejlesztését, kulturális centrumok kialakítását
 - új közlekedési elemek bevezetési lehetőségeinek átgondolását (sűrűbb hajózás, vízitaxi, vízi tehertaxi, stb.)
 - az intermodális logisztikai központok szerepének, területi elhelyezkedésének újragondolását
 - a közlekedési rendszerek fejlesztésével összehangoltan, a szükségszerűen kialakuló új csomópontok beépítését a hálózatiba, szükség esetén nem megfelelő helyen lévő központok felszámolását és áttelepítését is beleértve
 - a regionális stratégia részeként a logisztikai központok hozzáadott értékű szolgáltatási kapacitásainak fejlesztését, új irányvonalak keresését és kidolgozását a megállító jellegű hálózat kifejlesztése érdekében
 - ehhez kapcsolódóan az oktatási- képzési- infrastrukturális elképzelések összehangolását és a stratégia megvalósítási irányához igazítását

- környezetvédelmi kárenyhítő projektek kidolgozását és beépítését a zászlóshajó projektekbe
 - a civil környezetvédő szervezetekkel közösen a lehetséges valódi károk felmérését követően olyan projektsorozat kidolgozását, amely a fejlesztések környezetkárosító- vagy befolyásoló hatásait csökkenti, minimalizálja
 - a kárenyhítő projekteket a teljes megvalósítás részeként kezelve, a zászlóshajó projektekkel egyenrangúként kell kezelni és menedzselni
 - javasolt a kárenyhítő projektek felügyeletét, irányítását az erre vállalkozó környezetvédő szervezetekre bízni
 - környezetvédelmi vitafórumok és konzultációk szervezését a kár-haszon elemzés és a fenntartható fejlődés fogalomkörének megvitatására
- Külföldi független szakértők bevonásával vitafórum és konzultáció szervezését a régió érintett országai kormányzati szerveivel, piaci szereplőinek és logisztikai szervezeteinek részvételével a komplex koncepció kialakítására
 - ki kell használni az együttműködési készséget és lehetőséget arra, hogy a kialakításra kerülő koncepció lehetőleg a régió valamennyi érintett országának érdekeit képviselje
 - ismert, hogy egyes régiós országok saját terveikkel előrehaladtak, civil szervezeteik bevonásával komoly egyeztetéseket végeztek. Célszerű lenne ezeket megismerni, összehangolni, és a közös együttműködést megalapozni
- A turizmus fejlesztésében rejlő lehetőségek felmérését és beépítését, a turisták kiszolgálási színvonalának jelentős javítását a Duna mentén (nemcsak Budapesten), kikötők, kapcsolódó létesítmények építésével, kulturális programfejlesztések kialakításával. A meglévő turista-látványosságok korszerűsítésével, komfortjának növelésével a vonzerejük növelését, egész éves kihasználhatóságuk megteremtését. A Duna vízi sportra alkalmasságának növelését, az alkalmas területek növelését, az ehhez kapcsolódó létesítmények kialakításának a stratégiába való betervezését.

A Logisztikai Egyeztető Fórum felajánlja a fenti ajánlások és stratégiai célkitűzések kidolgozásában az együttműködését, véleményének folyamatos kifejtését, részvételét felkérés alapján koncepciótervek, projekttervek kidolgozásában. A LEF saját erejéből a megvalósításban, tervezésben csak korlátozottan képes a szükséges eszközöket, erőforrásokat biztosítani, ezért az együttműködésben számít a megfelelő kormányzati támogatásra is.