Gyors, környezetkímélő, relatíve olcsó, ám a hazai áru- és személyszállítási kapacitásnak csupán öt százalékát fedi le a belvízi hajózási ágazat, amelyben komoly fejlődési potenciál van, állapították meg a szakemberek a II. Magyar Hajózás konferencián

A Duna szeszélyes volta és az ezzel járó alacsony vízállás indukálta közlekedési nehézségek egyaránt nehezítik a vízi szállítással foglalkozó belvízi fuvarozók életét, akik a Fórum Média Kiadó szervezésében lebonyolított konferencián a hajózás helyzetét, a szakma előtt álló lehetőségeket összegezték. A szakemberek stílusosan a Római-parton álló Aquamarina Hotel és Rendezvényhajó fedélzetén vitatták meg az ágazat életét, a felszólalók között volt dr. Mosóczi László, akit április elején neveztek ki a közlekedésért felelős helyettes államtitkárnak.

Fejlődés előtt a szektor

Az Európai Unióban 32 hajózási útvonalból 20 belvízi, köztük a Duna magyarországi szakasza a maga majdnem 400 folyókilométerével. A kormányzat célja a vízi út hajózhatóságának javítása, ezáltal a versenyképesség javítása. Ezért jelenleg és a jövőben is kikötőket fejlesztenek a Duna magyarországi szakaszán, ígérte a helyettes államtitkár, aki elmondta, az ágazat fejlesztése során EU-s támogatások is felhasználhatók. A gyors, környezetkímélő áru- és személyszállítási mód jelenleg a szektor öt százalékát öleli fel, de ezen változtatni kíván a kormányzat, a cél a 8-10 százalék elérése, vagyis komoly lehetőség előtt áll a hazai belvízi hajózás, fogalmazott bevezetőjében dr. Mosóczi László.

Olcsóbb és tisztább alternatíva

A kormányzati törekvések részleteit Horváth József, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Vízi Közlekedési Osztály osztályvezetője ismertette, aki leszögezte: az EU célja az üvegház hatású gázok kibocsátásának jelentős csökkentése. Jelenleg az EU kibocsátás 20 százalékát adja a közlekedés, a cél, hogy 2050-ig 60 százalékkal csökkenjen ez az érték. Az EU közlekedési stratégiáját meghatározó adatok szerint a közutak, légterek már jelenleg is zsúfoltak, ráadásul az áruforgalom a számítások szerint 2050-ig várhatóan a jelenlegi 80 százalékával növekedni fog. Az EU ezért a környezetbarát megoldások, az olcsóbb és tisztább alternatívák felé fordul, ezek egyike a vasúti mellett a vízi (tengeri és belvízi) közlekedési kapacitás növelése.
A magyar állam ezen elv mentén haladva stratégiai célokat fogalmazott meg, javítani kívánja

a Duna hajózási feltételeit, fejleszti a kikötőket, a Tisza nemzetközi víziúttá nyilvánítása mellett a hajózási képzési rendszer megreformálását is tervezi. „Kormányzati törekvés, hogy a közúti forgalmat, áruszállítást áttereljük a vízi útra" – erősítette meg Horváth József.

A veszteség minimalizálása

A hajózás fejlesztésére szánt Európai Uniós forrásokról Szalóki Flórián, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedési operatív programokért felelős helyettes államtitkára beszélt, elmondta, hogy a ciklusban jellemzően a vasúttal kombinálva lehet a rendelkezésre álló támogatási összegekre pályázni. Magyarország a fenntarthatóság miatt átfogó rendszerben tekint az árvízvédelmi, természetvédelmi, vízügyi és hajózhatósági kérdésekre. A nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi elérhetőség javítása mellett egyedi célkitűzés a dunai hajózás biztonságának javítása. Az uniós támogatással elérni kívánt eredmény, hogy minimalizálják az időjárási szélsőségektől származó veszteséget a vízi közlekedésben.

Ki nem használt potenciál

Völner Pál, az MHOSZ elnöke kijelentette, az „ágazat múltja fényesebb, mint jelene, de legalább van mihez igazodni" a fejlesztések terén. Mint mondta, a területben rejlő potenciált egyelőre nem használják ki a döntéshozók, pedig olcsó, hatékony és környezetkímélő. Feladatunk, hogy erre felhívjuk a figyelmet, mondta. Leszögezte, a hajózható napok számának növelése stratégiai feladat, ebben az esetben lehetséges az áru- és személyszállító kapacitás növekedése.

A hatóság feladatai a hajózásban

Balatonfüred után Keszthelyen is megnyílt egy ügyfélablak, ami a balatoni kedvtelési célú hajózók életét könnyíti meg, kezdte előadását egy bejelentéssel Kojnok Róbert, a Nemzeti Közlekedési Hatóság hajózási főosztályvezetője. Mint mondta, a hatóság elkötelezett a hajózás biztonságának növelésében, ennek szavatolásáért négy feladatot lát el. A vízi járműveknél az úszólétesítmények műszaki-biztonsági alkalmasságának vizsgálatát, ezek ellenőrzését; a hivatásos és kedvtelési hajósok képzését végző szervek, tananyagok engedélyezését, a vizsgáztatást, az okmányok kiadását; a hajózási infrastruktúra, mint kikötők, folyami átkelőhelyek, vízi sportpályák létesítésének, használatba vételének engedélyezését; a vízi utak nyilvántartását, a vízi közlekedési tevékenység szabályozását, ellenőrzését, illetve biztosítja a vízi útra vonatkozó közlekedési információkhoz való

hozzájutást.
A feladatait az ország hat helyszínén (Budapest, Siófok, Mohács, Szeged, Tokaj, Komárom) mindössze 35 szakemberrel ellátó Hajózási Főosztály az úszólétesítmények alkalmasságának felügyeletéért is felel: Kojnok Róbert szerint a vízi közlekedésbiztonság egyik sarokpontja a megelőzés, a folyamatos ellenőrzéssel a veszélyes, hajózásra alkalmatlan állapotok kialakulását kívánják megakadályozni.
A hatóság az úszólétesítményeket üzemeltetés közben, illetve a vízből kiemelt állapotban is megvizsgálja bizonyos időszakonként. Ugyancsak rendszeresen megvizsgálja a hajók és más úszólétesítmények feladatellátásra való alkalmasságát, felszerelését, műveletképességét. Ebből a különleges munkák teljesítésére való alkalmasság vizsgálata sem maradhat ki, ilyen a hídépítés vagy az augusztusi, dunai tűzijáték lebonyolításában részt vevő uszályok alkalmasságának vizsgálata.

QR kód a plasztikkártyán

A közlekedési hatóság az okmányok ellenőrzése terén is haladt a korral, az NKH által kiadott új típusú plasztikkártyát ellátták egy úgynevezett QR kóddal. A QR kód olvasó applikáció ingyenesen letölthető bármelyik okostelefonra, az alkalmazás egyből a NKH honlapjára navigálja az illetőt, aki ott gyorsan ellenőrizheti az orvosi érvényességet és szükség esetén meghosszabbíthatja azt.
A felügyelet során az NKH a hajózási tevékenységi engedélyek révén szabályozza a víziúton folytatott munkavégzést, illetve rendezvényeket. A folyamatos helyszíni ellenőrzések és bejárások során feltérképezi azokat a kritikus helyeket, tevékenységeket, ahol nem a jogszabályi előírások szerint zajlik a hajózási tevékenység, hangzott el.
A hajózás biztonságát szavatolja a Folyami Információs Szolgáltatás működtetése, ennek révén a hajósok naprakész információkat kapnak. Baleset vagy rendkívüli esemény bekövetkezésekor a nonstop működtetett NAVINFO rádión keresztül nyílik lehetőség arra, hogy a hatóság azonnal információhoz jusson és intézkedni tudjon. Az AIS rendszer az árvízkor bevezetett hajózási korlátozás esetén képes a zárlat betartásának, a hajók mozgásának ellenőrzésére, illetve a veszélyes áru forgalom figyelemmel kísérésére. Az NKH régi hiányosságot pótolt akkor, amikor bevezette a belvízi hajózási térkép-megjelenítő alkalmazást, amely a hajózás biztonságát kívánja elősegíteni.
Kojnok Róbert elmondta, a hatóság szerint a hajózás biztonságának növelését nem csak az ellenőrzéssel, hanem képzéssel, az utánpótlás neveléssel is el lehet érni. Leszögezte, hogy az

egyetlen állami fenntartású kimondottan hajós oktatást végző intézmény romokban van, további működéséhez fejlesztésre van szükség. Az NKH ezért együttműködési megállapodást kötött az iskolával, és lehetőségeihez mérten igyekszik a hazai hajósképzés megújítását segíteni. A tervek szerint a hatóság a tananyag összeállításában segítene, és az intézmény a hajós vizsgáztatás budapesti bázisa lehetne. A helyzetet nehezíti, hogy a Hunnia iskolahajó működtetése nem kifizetődő, mivel önálló kereskedelmi hajózást nem végez, noha kis átalakítással képes lenne rá, amivel előteremthetné fenntartási költségeit.