

**Jelentés a belvízi hajózás megfelelő integrálása a gazdasága – NAIADES c.  
konferenciáról**  
**Esztergom, 2011. április 7.**

**A magyar elnökség magas szintű konferenciát rendezett a belvízi hajózás gazdaságba való megfelelő integrálásáról, a NAIADES program jövőjére és finanszírozására vonatkozó alapelvek meghatározásáról 2011. április 7-én, Esztergomban. A tagállamok, a harmadik országok, a folyami bizottságok és az iparág képviselői a cselekvési programot meghatározó elemekről folytattak eszmecsere az intézkedések folytonosságának biztosítása, a program lendületének megtartása érdekében. A résztvevők a konferencia zárásaként következtetéseket fogadtak el az elhangzottak alapján.**

Dr. Völner Pál államtitkár köszöntötte a konferencia résztvevőit és köszönetet mondott az Európai Bizottságnak, a rendezvény társszervezőjének.

**- A konferencia megnyitása; általános közlekedéspolitikai kérdések és a nemzetközi dimenzió**

Államtitkár úr köszöntőjében röviden emlékeztetett arra, hogy a Bizottság 2006-ban indította a belvízi szállítás előmozdításáról szóló NAIADES cselekvési programot. Emlékeztetett arra, hogy a program 2013-ban véget ér. A Bizottság 2011. április 4-én félidei értékelést tett közzé a NAIADES program végrehajtásáról. Államtitkár úr elmondta, hogy a magyar elnökség célja a NAIADES cselekvési programot meghatározó elemek megvizsgálása, megvitatása annak érdekében, hogy a tagállamok által már meghozott intézkedések folytonosságát biztosítsák, és megtartsák a NAIADES program lendületét. Emlékeztetett a Közlekedési Tanács 2010. december 2-i ülésén elfogadott a vízi közlekedésnek az EU közlekedési és logisztikai láncba való teljes körű integrálásáról szóló tanácsi következtetésekre. A következtetésekből a tagállamok ösztönözték a belvízi hajózás kiaknázásának növelését célzó konkrét cselekvési programot tartalmazó proaktívabb politikát. Meggyőződésének adott hangot, hogy a tagállamok és az egyes iparági szereplők által előzetesen megküldött írásbeli hozzájárulások, a konferencia megállapításai, valamint a Bizottság félidei értékelése jó alapot jelent a magyar elnökség számára, hogy a Közlekedési Tanács júniusi ülésén tanácsi következtetéseket tudjon elfogadni. Végezetül röviden utalt az Európai Bizottság „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” címen 2011. március 28-án közzétett új közlekedéspolitikai fehér könyvére. Üdvözölte, hogy az új uniós közlekedéspolitika a víziközlekedésnek, mint a természeténél fogva erőforrás-hatékonyabb, közlekedési módnak kiemelt szerepet szán a jövő fenntarthatóbb, környezetkímélőbb, energiahatékonyabb és versenyképesebb közlekedési rendszere megteremtésében.

**Kazatsay Zoltán** (Európai Bizottság, DG MOVE) főigazgató-helyettes bevezető előadásában rávilágított az új közlekedéspolitikáról szóló fehér könyv víziközlekedési aspektusaira, és ismertette a Bizottság NAIADES program folytatásával kapcsolatos elképzeléseit. Kazatsay előadásában többek között kiemelte, hogy a NAIADES program végrehajtását jelentős mértékben korlátozta az önálló költségvetés hiánya. Rámutatott arra, hogy egy hasonló programra 2013 után is szükség lesz, a jelenlegi

NAIADES programban szereplő célkitűzések pedig változatlanul érvényesek lesznek a következő időszakra is.

Ezt követően **Karla Peijs**, a belvízi hajózásért felelő koordinátor tartotta meg előadását. Karla Peijs utalt a Duna Stratégiára és meggyőződését fejezte ki, hogy új megközelítésre van szükség. Előadásában rávilágított arra, hogy a belvízi hajózás közlekedési hálózatba való integrálása a folyó menti régiók számára a régen várt gazdasági fejlődést hozhatja el. Általánosságban megjegyezte, hogy a belvízi hajózás vonzóvá tételéhez elengedhetetlen ahhoz, hogy képes legyen hatékony, megbízható és fenntartható módon működni.

**Piotr Suvorov**, a Duna Bizottság Titkárságának főigazgató-helyettese ismertette a Duna Bizottság hajózási politikájának célkitűzéseit, majd kitért a dunai hajózással kapcsolatos infrastruktúra- és flottafejlesztésre, végül a képzések és képesítések témával zárta előadását.

A konferencia nyitóelőadásainak **összefoglalásakor** Völner Pál államtitkár rámutatott arra, hogy a belvízi közlekedés jelentősége és potenciálja az európai gazdaság és az európai közlekedési rendszer fenntarthatósága szempontjából nagyon fontos. A belvízi közlekedés a közlekedés külső hatásainak csökkentéséhez jelentősen hozzá tud járulni a hatékony energiafelhasználás, az alacsony kibocsátás és a biztonságosabb teherszállítási műveletek által. Más közlekedési módokkal ellentétben a belvízi hajózás jelentős szabad kapacitással rendelkezik, amely viszonylag alacsony infrastruktúra-fejlesztési költséggel tovább növelhető. Annak ellenére, hogy környezetbarát eszközökkel rendelkezik, a belvízi szállítás kihasználtsága alacsony (a modális megoszlás 6% alatt van). Annak érdekében, hogy a belvízi közlekedés el tudja érni a maximális gazdasági és környezeti teljesítőképességét, további lépések szükségesek a belvízi közlekedés elősegítése érdekében. Különösen a hajózhatósági feltételek szorulnak javításra. Habár a belvízi közlekedés elősegítéséről szóló NAIADES program végrehajtásában sikerült előrelépést elérni, a program 2013-ban befejeződik. A közelmúltban közzétett közlekedésről szóló fehér könyvvel összhangban folytatnunk kell a megkezdett intézkedéseket annak érdekében, hogy a NAIADES programmal elindított lendületet fenntartsuk, továbbá hogy megbirkózzunk a versenyképességgel, a klímaváltozással és az erőforrás-hatékonysággal kapcsolatos kihívásokkal.

#### - **Első szekcióülés; a logisztika, a piac és az infrastruktúra**

Az első szekcióülés moderátora **Fotis Karamitsos**, az Európai Bizottság Mobilitási és Közlekedési Főigazgatóságának hajózásért felelős igazgatója volt.

Az első előadás keretében **Manuel Garrido**, a párizsi kikötőhatóság kutatási főmunkatársa áttekintést nyújtott a párizsi kikötők áru- és hulladékszállítással kapcsolatos szerepéről, valamint rávilágított arra, hogy a belvízi hajózással köszönhetően a városban milyen jelentős CO<sub>2</sub> kibocsátás csökkentést lehet elérni.

Ezt követően **Bencsik Attila**, a Magyar Belvízi Fuvarozók Szövetségének elnöke előadást tartott a hajóutak jobb kihasználásának gazdasági hatásairól. Előadásában rávilágított arra, hogy a rendelkezésre álló vízmélység milyen módon befolyásolja a belvízi hajózási ágazat gazdasági teljesítőképességét.

**Pascale Pasmans**, az antwerpeni kikötő vezető-főtanácsosa a hátországgal való stratégiai partnerség három rétege és egy európai fő tengeri kapu működtetésének egyéb fontos szempontjairól beszélt. Pasmans asszony előadásában az antwerpeni kikötő példáján keresztül mutatta be az intermodális hálózatba illeszkedő tengeri kikötő működését.

Fotis Karamitsos igazgató **összefoglalásában** rámutatott arra, hogy a kikötők optimalizálása és egy jobb komodális logisztikai lánc kiépítése érdekében a már megkezdett munka folytatása elengedhetetlenül szükséges. A belvízi hajózás versenyképességének növelése érdekében meg kell szüntetni az szűk keresztmetszeteket és intermodális kapcsolatot kell kiépíteni a hátországgal, különös tekintettel a vasúttal való kapcsolatra. Az infrastruktúra kiépítésével járó munkálatok környezetvédelmi hatásait össze kell egyeztetni az alkalmazandó környezetvédelmi szabályozással. A folyami információs szolgáltatások további fejlesztése és alkalmazása alapvető fontosságú a biztonságos, hatékony, innovatív, jó minőségű és környezetbarát vízi közlekedés, valamint a hatékony ellátási lánc menedzsment érdekében. Annak érdekében, hogy a belvízi közlekedés el tudja érni a maximális gazdasági és környezeti teljesítőképességét, különös tekintettel a belvízi szállítás termelési és kereskedelmi láncba való integrálására, megfelelő keretben további lépések szükségesek a belvízi hajózás fejlesztése érdekében. Ennek az intézkedési keretnek különösen a következő területekkel kell foglalkoznia:

- flottamodernizáció,
- folyami információs szolgáltatások,
- komodalitás és logisztika,
- kikötői és víziúti infrastruktúra,
- az ágazat piaci helyzetének erősítése,
- biztonság és környezetvédelem.

- **Második szekcióülés; az innováció, a flotta és a humán erőforrás**

A szekcióülés moderátora **Schváb Zoltán** helyettes államtitkár volt.

Az első előadó **Theresia Hacksteiner** volt, az Európai Bárka Szövetség főtitkára, aki a belvízi hajózás jövőjéről tartott előadást. Hacksteiner asszony előadása a közelmúltban közzétett fehér könyvvel összefüggésben a környezetet legkevésbé terhelő közlekedési módra hívta fel a figyelmet, amely képes fejlődni, műszakilag és szervezetenként megújulni annak érdekében, hogy erősítse előnyös sajátosságait.

Ezt követően **Rafael Róbert**, a Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület projekt és fejlesztési igazgatója ismertette előadásában, hogy az információs szolgáltatások működtetéséhez felhasznált technológiák révén a belvízi hajózás miként válhat a fenntartható gazdaság eddiginél is biztonságosabb és környezetkímélőbb modern eszközévé.

A második szekcióülés harmadik előadója **Manfred Seitz** volt, a Via Donau korábbi ügyvezető igazgatója, aki jelenleg a Tethys Tanácsadó cég igazgatójaként tevékenykedik. Seitz úr előadásában rávilágított, hogy milyen módon járulhat hozzá

az innováció a belvízi hajózás átalakításához, hogy az a modern gazdaság valódi résztvevőjévé váljon.

A következő előadó **Dan Veen**, aki a tengeri és energetikai piac egyik globális vezető szervezetének az észak-európai Wärtsilä területi értékesítési igazgatója. Dan Veen előadásában elemezte annak a megállapításnak a valóságtartalmát, hogy a belvízi hajózás valóban az a közlekedési ágazat-e, amelynek a károsanyag kibocsátása más közlekedési ágazatokénál kevésbé terheli a környezetet.

A konferencia záró előadását **Christian Steindl** igazgató, az Ennsi Kikötő ügyvezető igazgatója tartotta. Steindl úr az EU NELI projektjének ismertetését követően áttekintést adott arról a három osztrák szervezetből álló együttműködésről, amelyben a belvízi hajózást szolgáló logisztikai hálózat és képzési intézményi fejlesztés sikeren működnek.

Schváb Zoltán helyettes államtitkár **összefoglalásában** meggyőződését fejezte ki, hogy a jövő közlekedéspolitikájában az innováció központi szerepet fog játszani. Az innováció nem kizárólag a kutatásban és a technológiai fejlesztésben kíván jelentős erőfeszítéseket, hanem az eredmények piaci alkalmazása területén is. A flottamodernizációra tekintettel az innováció és a technológia alkalmazása szintén egyre fontosabb szerepet fog betölteni: az új motorok, hajtási rendszerek, üzemanyagok és a hajótervezés területén. Ugyanakkor a műszaki és a technológiai fejlődést és a flotta megújulását akadályozza az ágazat elégtelen tőkeereje. A belvízi hajózási ágazat megújításának egyik példája a folyami információs szolgáltatások kiépítése. A további fejlesztése és bevezetése alapvető fontosságú a biztonságos, hatékony, innovatív, jó minőségű és környezetbarát belvízi közlekedés érdekében, valamint a hatékony ellátási lánc menedzsment számára. Különös figyelmet szükséges szentelni az interoperabilitásnak, nevezetesen a SafeSeaNet, elektronikus tengerészeti alkalmazások, elektronikus áru fuvarozás és elektronikus vámok kezdeményezéseknek. Az új technológiák bevezetése és az integrált megoldások szervezeti alkalmazkodást tesznek szükségessé a munkafolyamatokban, a gondolkodásban és a magatartásban. A képzés és a megfelelő képzettség ezért létfontosságú tényező, nem elhanyagolva a szociális védelem és a vonzó munkafeltételek igényét. A humán erőforrás kérdésének fontosabb szerepet kell játszania a jövőben, a hajón alkalmazott képzett munkavállalók, valamint a hajóüzemeltetők és a vállalkozók növekvő hiányára tekintettel. Megfelelő keretekben további intézkedések szükségesek annak érdekében, hogy támogassuk a belvízi hajózási ágazat arra irányuló erőfeszítéseit, hogy megfeleljen a jövőbeli kihívásoknak az innováció és a modernizáció területén. Ennek az intézkedési keretnek különösen a következő területekkel kell foglalkoznia:

- flottamodernizáció,
- folyami információs szolgáltatások,
- komodalitás és logisztika,
- innováció és infrastruktúra,
- humán erőforrás fejlesztés,
- intézményi keretek.

A konferencia végén Völner Pál államtitkár röviden **összefoglalta a konferencia következtetéseit** magyar nyelven. Ezzel egy időben a résztvevők megkapták a

következtetések szövegét angol nyelven. A következtetései megerősítik, hogy a belvízi szállításnak a jelenleginél fokozottabb mértékben kell kivennie a részét az Európai Unió belső piaci és külkereskedelmi áruforgalmából. Az e célkitűzés elérését segítő lehetőségek a gazdasági és társadalmi környezetben, a közlekedés rendszereiben, s azon belül a belvízi hajózásban már megvannak vagy kifejleszthetők. A dokumentum megállapítja, hogy a belvízi hajózás fontos szerepet játszhat a tengeri kikötők és a belső piac tengerektől távolabbi részei közötti kapcsolatban és a versenyképesség erősítésében. Bár komplex fejlesztése elsősorban az Unió belső ügye, az uniós tagállamokon túl a harmadik államokkal való szoros együttműködést is feltételezi a folyami bizottságok részvételével.

A résztvevők elismerték annak szükségességét, hogy az eddigiekben folytatott munka és párbeszéd eredményeinek összefoglalására a magyar elnökség idején, 2011 júniusában kerüljenek elfogadásra a belvízi hajózásban rejlő lehetőségek fokozott kiaknázását előmozdító, a NAIADES program lezárását követő időszak intézkedéseit meghatározó program megalapozásához szükséges tanácsi következtetések.

*készítette: dr. Zsolnai Gabriella (NFM, Európai Unió Főosztály)*