

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés	3.
1.1. Történelmi alapok	3.
1.2. Budapesti rakpart és kikötők helyzete napjainkban	4.
1.3. Korábbi minták / rossz és jó példa	7.
2. Célok	8.
2.1. A jelenkor igényeknek megfelelő rakpart és kikötők kialakítása	8.
3. Szerződéses háttér	8.
4. Szakmai szempontok	9.
4.1 Hajózás, Turisztika, Közúti közlekedés, és ezek egymáshoz való viszonya	9.
4.2. Gazdaságossági szempontok	11.
5. Megvalósítás lépései	16.
5.1. Most vagy soha - Politikai akarat	16.
5.2. Jogi háttér kialakítása	17.
5.3. 100%-ban önkormányzati tulajdonú szervezet felépítése	19.
5.4. Azonnali lépések – Az első félév feladatai	20.
5.5. Középtávú lépések – Az első két év feladatai	21.
5.6. Hosszú távú – Az első öt év feladatai	21.
6. Összefoglaló – Zárszó	21.
7. Melléklet: fotók	22.

1. Bevezetés

1.1 Történelmi alapok

A Duna mintegy 20 km hosszúságú fővárosi szakaszának kiépítése a XIX. század végén, XX. század elején készült el. A Margit-híd és Petőfi-híd közötti belvárosi szakaszon váltakozva függőleges partfal illetve lépcsős partoldal, a Margit-híd és az Északi vasútiösszekötő-híd, illetve a Petőfi-híd és Budafok-Háros közötti szakaszon kövel burkolt partoldal, a többi részen kövezéssel erősített partoldal.

A Duna-part képét jelentősen befolyásoló változásra – a part mentén felépített épületeket nem számítva – a múlt század első harmadát követően nem került sor.

A rakpartok – nevüknek teljesen megfelelően – eredetileg a Fővárosba szállított áruk kirakására szolgáló kereskedelmi kikötőhelyekként funkcionáltak. A parti utak, lehajtók kialakítására is elsősorban ennek a funkciónak megfelelően került sor. Személyhajózásra ebben az időszakban a Nemzetközi Hajóállomás – a mai Belgrád rakparti szakaszon – szolgált. A teherárúk ki- és berakodása, mint fő funkció, a Csepeli Szabadkikötő megnyitásáig, 1928-ig tartott.

Ezt követően a rakpartok szerepe áttolódott a közúti közlekedés területére. Észak-déli közlekedési folyosóként gyors összeköttetést jelentett a két terület közötti forgalom részére.

A Második Világháború, illetőleg azt követően a felrobbantott hidak újjáépítésének befejezése óta már csak személyhajózási forgalom zajlik. A turisztikai forgalom növekedésével, az akkori két állami tulajdonú cég, a Mahart és a BKV folyamatosan újabb és újabb kikötőhelyeket alakított ki. E kikötőhelyek kialakítására azonban minden esetben a rakparti út közlekedési funkciójának alárendelve került sor, ennek köszönhetően ma az összes budapesti kikötőt elválasztja a közút a várostól.

1.2 Budapesti rakpart és kikötők helyzete napjainkban

Az ismertetett előzmények következtében jól látható, hogy Budapest rakpartjainak és kikötőinek jelenlegi helyzete a közel 100 esztendőnyi fejlődést követően a nyolcvanas évek végére kialakult állapotban alapszik.

A gyalogosok részére kevés átkelési lehetőség áll rendelkezésre, amelyek között alig néhány közlekedési lámpával védett gyalogátkelő akad.

Azonban még a partra jutásnál is sokkal nagyobb gondot jelent, hogy a közút és a Duna medre között szinte egyáltalán nincs olyan terület, amely a gyalogosok részére megfelelő közlekedési, egyáltalán tartózkodási lehetőséget biztosítana. A budapesti Holokauszt Emlékmű megközelíthetősége is rendkívül bonyolult és balesetveszélyes, vagy az úttesten történő szabálytalan átkeléssel és a szalagkorlát átugrásával, vagy a Lánchíd felől, olykor bokáig a homokban gázolva történik.

Az a kevés terület is, amely egyáltalán létezik, gépjárműparkolóként funkcionál. Az észak-déli irányban elinduló turisták szinte mindenütt azzal a ténnyel szembesülnek, hogy néhány száz méter után vagy vissza kell fordulniuk, vagy a szalagkorláton átmászva, a 60-70 km-es sebességgel száguldó forgalmon keresztül juthatnak vissza a városba.

A rendszerváltás óta a város-”vezetés” semmilyen intézkedést sem tett annak érdekében, hogy ez a kettészakítottság megszűnjön. Az elmúlt húsz esztendő összes „eredménye” a fővárosi partszakaszokat „raszterekre”, ötven méteres szakaszokra szabó „raszter térkép” megalkotása volt. A tervezet összeállítói ezeket a rasztereket jelölték a térképen + és – jellel, annak megfelelően, hogy véleményük szerint az adott raszter kikötőként hasznosítható, hasznosítandó-e, avagy sem.

Jellemző módon, a Főváros még ennek a saját maga által megrendelt és kifizetett munkának az eredményét se tette megáévá, az elkészült „stratégiai tervezetet” ugyanis, a Közgyűlés sosem fogadta el, így ma az, az érdekes helyzet áll fenn, hogy a Főváros a napi gyakorlatában egy önmaga által el nem fogadott „szabályrendszer” alapján adja magánhasználatba a rakpartot. A fenti tervezet által kikötőként hasznosíthatónak minősített raszterek mintegy 90 százalékan már abban az időben is voltak kikötők, az akkor még állami tulajdonban álló két hajóstársaság kezében.

A Mahart és a BKV személyhajózás széthullása, illetőleg privatizálása következtében került a kikötők nagy része magánkézbe. A legkisebb átgondolás nélkül, tervezés nélkül, kinek mit sikerült „megkaparintania”, kerültek a Belvárosba az étteremszörnyek, amelyek már közepes dunai vízállásnál is eltakarják a budai oldal panorámáját a pesti parton sétálók előtt. Ráadásul eme úszó éttermek is szükségmegoldásokon alapulnak, hiszen – kellő tőke hiányában – kimustrált, 50-60 éves vasércszállító bárkákra építették rá több lépcsőben az éttermeket. Így ezek külső megjelenése sok mindennek nevezhető, csak a városképbe illeszkedőnek nem. Még az egyetlen üdítő kivételnek számító, a Közlekedési Múzeum tulajdonában álló Kossuth Múzeumhajó is borzalmas külső átalakításon esett át, mindent alárendelve a belső térben folytatott vendéglátó-tevékenységnek.

Ma, ha egy turista végig sétál a rakparton balkáni, Budapesthez nem méltó állapotokkal szembesül. Bűzölgő kukák, felhalmozódott, bűzös uszadék hegyek, megközelíthetetlen elhanyagolt, soha nem használt kikötők, a szállodahajók előtt rendszeresen több napra lerakott silt szállító konténerek, a konyhai és egyéb hulladék elszállítására. A kikötők környékén gödrök, bokáig érő homok és káosz uralkodik. (Mellékletben fényképek a jelenlegi állapotokról.)

Budapestre évente mintegy kétmillió turista érkezik. Vitathatatlan tény, hogy Budapest vonzereje a Dunára, a város és a Duna kapcsolatára épül. Tíz Budapestet ábrázoló képeslap közül kilencen a Duna, a város dunai panorámája szerepel. Miközben a Fővárosnak a turizmusból tízmilliárd forintos nagyságrendű éves bevétele származik, az egyik legfontosabb stratégiai terület, a rakpart, az elmúlt húsz esztendőben szinte semmilyen forráshoz sem jutott. A turisták számára – és természetesen velük együtt mi, itt élő magyarok számára is – a jelenlegi állapotok miatt szinte teljesen lehetetlen a Duna élvezete. Ugyan kinek jelent élvezetet a robogó autófolyam mellett az útpadkán sétálni?! Miénk a Duna egyik legszebb szakasza, de hozzáférésünk még sincs.

A status quo fenntartásához kizárólag azoknak a magáncégeknek fűződik érdeke, amelyek jelenleg is rendelkeznek rakparthasználati engedéllyel. Ők ugyanis hatalmas, évi másfél-kétmillárd forintos haszonhoz jutnak a kikötők hasznosításából.

Ugyanakkor az is megállapítható, hogy Budapesten ma a hajózás és a vendéglátás terén gyakorlatilag minimális a piaci verseny. Új cégek a piacra

szinte egyáltalán nem képesek bejutni, ugyanakkor a meglévő vállalkozások között sem folyik természetesnek vehető verseny. A viszonyokat a kikötők léte határozza meg, mivel saját kikötő nélkül gyakorlatilag lehetetlen tevékenykedni. E cégek tevékenységüket jelenleg két fő szempont alapján folytatják:

- mindent elkövetnek a jelenlegi helyzet változatlan fenntartása érdekében, mivel ennek révén jövedelmük biztosított, elkerülhetik a versenyhelyzet kialakulását,

- a kikötőhelyek révén megszerzett jövedelem teljes mértékben megtartják. Mivel semmilyen érdekük sem fűződik a rakpartok, kikötők karbantartásához, javításához, így ilyen célra szinte egyáltalán nem fordítanak pénzt. Kikötőik nagy része és környéke elhanyagolt, balesetveszélyes, őrizetlen.

A Főváros részére kifizetett néhány tízmillió forintnyi használati díj elenyésző a realizált haszonhoz képest. Jellemző módon, a legtöbb kikötőhellyel rendelkező Mahart Passnave Kft. a piaci „versenytársai” részére a Fővárosnak a rakpart használatáért fizetendő egy havi bérleti díjjal azonos nagyságrendű „kikötési díjat” számít fel egyetlen napi kikötési lehetőségért! A további szereplők kizárása végett az összes még szabad fővárosi, vagy kerületi tulajdonban lévő partrészt megszerezve és egy elhanyagolt kikötőt létesítve próbálják a többi hajózási vállalkozást ellehetetleníteni. A hajózási engedély egy állandó kikötőhelyhez van kötve. A mai állapot szerint ezen kikötők állapota erősen kifogásolható, több olyan cégnek van kikötőhelye, amelynek nincs hajója, és fordítva.

Túlzás nélkül kijelenthető, hogy a jelenlegi helyzetben a piacot a Főváros szabályozza a rakparthasználati engedélyek kiadásával! Tekintettel arra, hogy e cégek – elsősorban gazdasági erejük alapján – meghatározó szereppel bírnak a szakmai érdekképviselői tömörülés irányításában, így e szervezet részéről sem várható semminemű, a status quo módosítására irányuló törekvés.

1.3. Korábbi minták / rossz és jó példa

A korábbi években már volt próbálkozás önkormányzat és cég együttműködésére. Esztergom városa a parti területén – az évtizedes gyakorlatnak megfelelően – a Mahart Passnave Kft. részére engedélyezte a kikötők üzemeltetését. A cég privatizálását követően, a város vezetése részt kívánt szerezni a bevételekből a város részére, azonban a cég nem volt hajlandó növelni a város részére fizetett összeget. Ekkor a város új partnert, a Wiking Yacht Klub érdekeltségébe tartozó Magyar Kikötő Zrt-vel közös céget alapított a kikötők üzemeltetésére. Kétéves együttműködés után azonban a viszony oly mértékben megromlott a partnerek között, hogy a város ismét kilépett az együttműködésből, és újra a Mahart Passnave Kft-vel kötött megállapodást – több-kevesebb sikerrel.

Minderre a miatt került sor, mivel a városvezetés –nyilvánvalóan a hajózási szakmai ismeretek teljes hiánya miatt – a kikötők hasznosítását egyedül nem tudta, vagy nem merte felvállalni. Ezért próbálkoznak szakmai partner bevonásával. A két fél között feszülő alapvető érdekellentét miatt azonban a tartós, gyümölcsöző együttműködés kizárt. A cég kizárólag a saját profitját tartja szem előtt, ezért igyekszik a bevételeket a saját, máshol folytatott tevékenységi területén realizálni, ezért az esztergomi kikötési díjakat igyekszik alacsonyan tartani. Ugyanakkor a pontonok pusztá rendelkezésre állításán kívül semminemű tevékenységet nem folytat Esztergomban. Miközben a város folyamatosan lemond a kikötői bevétel feléről, a cég az együttműködéshez mindössze annyival járul hozzá, hogy a néhány tízmillió forintnyi összegért beszerezhető kikötőeszközeit Esztergomban tartja.

Ezzel ellentétes példa Mohács. A város –a révátkelő üzemeltetése kapcsán – megfelelő szakmai ismeretekkel rendelkezik, így a szállodahajók részéről felmerült kikötési igényre válaszul öt évvel ezelőtt két saját üzemeltetésű kikötőt létesítettek, mára a forgalom mintegy 80 százaléka itt zajlik.

2. Célok

2.1. A jelenkor igényeknek megfelelő rakpart és kikötők kialakítása

A budapesti rakpartok és kikötők terén napjainkra kialakult állapotok nem felelnek meg sem a turisták, sem a helyi lakosság számára, valamint gátat szabnak az egészséges gazdasági fejlődésnek, piaci versenynek is.

A kikötőhelyek jobbá, szebbé, biztonságosabbá (zárható, megvilágított, tiszta, karbantartott, és rendszeresen ellenőrzött) és valamennyi hajózási társaság számára elérhetővé tétele az egyik legfontosabb cél.

A rakpartok szinte teljes hosszában átfogó, összehangolt, egységes képet létrehozó átalakításokat kell elvégezni, amelyek nyomán a jelenkor igényeit megfelelő színvonalon kielégítő rakparti állapotok jöhetnek létre. Ugyanakkor a régi, állami tulajdonú vállalatok idején kialakult jogi gyakorlat helyett a Fővárosnak a valós piaci versenyt lehetővé tévő parthasználati lehetőségeket kell kialakítania.

Az elmúlt 20 esztendő városvezetése által elmulasztott intézkedések megtételére kellő alapot nyújt a rakpart közvetlen fővárosi hasznosításából realizálható évi másfél-kétmilliárd forintnyi bevétel.

Mindeme célok eléréséhez elengedhetetlenül szükséges a jelenlegi szabályozási rend gyökeres átalakítása.

3. Szerződéses háttér

A kikötők üzemeltetésének alapját ma a Főváros által adott közterület használati engedély képezi. (Az engedélyezési eljárás folyamatáról az 5.2. pont nyújt részletes tájékoztatást.) E közterület használati, avagy a napi rutinban „parthasználati” szerződések alapján az engedélyes a rakpart 3 méteres szakaszának használatára kap felhatalmazást. A létesített kikötőt a cégek saját maguk használhatják, azt albérlésbe más részére – a Főváros hozzájárulása nélkül – nem adhatják. Építmény jellegű úszóművet is

kizárólag a Főváros hozzájárulásával helyezhetnek el. A kikötő helyétől függően, a part használatáért évi néhány százezer forintos díjat kell fizetni. A jelenlegi gyakorlat szerint, ha a kikötő terjedelmében hosszabb is egy raszternél, az engedéllyel rendelkező, akkor is csak egy raszterre vonatkozó díjat fizet.

A Főváros 2007-ig 3-5 évre, 2008-óta– az összeállítás alatt álló „Duna-stratégiára” hivatkozva – egy naptári évre adja meg a használati jogosultságot.

4. Szakmai szempontok

4.1 Hajózás, Turisztika, Közúti közlekedés és ezek egymáshoz való viszonya

A fenti célok megvalósítását csak egy komplex, a rakpartokat érintő valamennyi szempont kellően súlyozott figyelembe vételével lehet elérni. Miközben nem szorulhatnak háttérbe egyik ágazat szempontjai sem, a felmerülő kérdések eldöntése során biztosítani kell a fenti célok megvalósítását.

Biztosítani kell – és lehet!! –, hogy a hajózás, a vendéglátás és a turizmus hosszú távon együtt éljen a közúti közlekedéssel. A rakpart egyes szakaszainak hasznosítását elsősorban a hajózás igényeire alapozottan kell felosztani.

A hajózás területén az egyes hajózási ágak (nemzetközi forgalomban közlekedő szállodahajók, városnéző hajók, rendezvényhajók, menetrend szerinti hajózás, hajós tömegközlekedés, úszó szálloda) más-más igényekkel rendelkeznek. Míg például egy szállodahajó részére 120-140 méter hosszúságú kikötőhelyre van szükség, a városnéző hajók 30-40 méteres hosszúságú helyet igényelnek. Míg a városnéző hajókra jellemzően gyalogosan érkeznek a turisták, a rendezvényhajók vendégei részére akár több száz személygépjármű elhelyezését is biztosítani kell, a szállodahajók utasai hajónként akár 4-5 autóbust is igényelnek. Mindezek alapján, a

rakpartokon olyan övezeteket kell kialakítani, amelyeknél a kapcsolódó parti területeken az egyes ágazatok részére az igényeik alapján a lehető legoptimálisabb lehetőségek kerülnek kialakításra.

A turisztika területén a hajózás szempontjaihoz kapcsolódóan kell kialakítani a rakpartokat. Ennek alapján, ahol jelentős igény merül fel a part gyalogos igénybevételére, oda kell koncentrálni a gyalogos turistákat kiszolgáló hajózási létesítményeket is.

A közúti közlekedés átgondolására elsősorban a gyalogos turisták által fokozottan igénybe vett területeken van szükség. Ugyanakkor a nagyszámú parkolóhelyet igénylő rendezvényhajózás elhelyezését meghatározzák a rendelkezésre álló parkolóként hasznosítható területek.

A tervezet megvalósításának legfőbb eszköze a kabinos hajók forgalmának Fővárosi kézbe vétele. A budapesti hajós cégek, vendéglátó ipari egységek elhelyezését ennek alárendelve kell biztosítani.

A jelenlegi forgalom alapján mintegy 14-15 kikötőhely kialakítása szükséges.

A tömegközlekedés, illetve a gyalogosan a hajókhoz érkező városnéző turisták be- és kiszállítási lehetőségét Fővárosi tulajdonú kikötők biztosítanak, ennek igénybevétele mérsékelt díj ellenében bárki számára lehetségessé válna, új módon megnyílik a valós piaci viszonyok kialakulásának lehetősége.

A budapesti helyi hajóstársaságok részére a hajóik állandó elhelyezéséhez olyan kikötőhelyet, illetve veszteglőhelyet kell a belvároson kívül biztosítani, amely alkalmas a hajók egész évi tárolására, beleilleszkedik a fenti tervezetbe. A Belvárosban csak az előző pontban említett „beszállító helyeket” használhatják, a „Duna part Kft”-vel, előre egyeztetve.

Ugyanakkor sajnálatos tény, hogy a Budai Alsó-rakparton szinte semmilyen változtatást sem lehet megvalósítani a szennyvíz főgyűjtő csatorna megépítése miatt. Ez alól kivételt csak a Margit-híd és a Halász utca közötti szakasz jelent, itt ugyanis a főgyűjtő csatorna nem a rakpart, hanem a Fő utca alatt húzódik.

4.2. Gazdaságosság

A fővárosi közterületek parkolóit alapul véve a kikötők és a rakpartok hasznosításából származó árbevételekhez a Fővárosnak joga van.

A rakpart hasznosításából, illetőleg a kikötők üzemeltetéséből évi másfél-kétmilliárd forint árbevétel várható már az üzemelés első teljes évétől kezdődően. Ebből az összegből a közvetlen fenntartásra és üzemeltetésre mintegy évi 4-600 millió forint szükséges.

Ennek alapján csak a saját forrásokból évente mintegy 1-1,5 milliárd forintnyi forrás állhat a távlati célok megvalósítására. Természetesen megfelelő pályázati lehetőségek kialakítása esetén ez az összeg akár meg is többszörözhető.

Bevételek eloszlása:

1. Szállodahajók:

Éves kikötések szám:	~ 2.000 alkalom
Kikötésenkénti átlagos díj:	~ 2.500-3.000 EUR
Várható árbevétel, 270 Ft/EUR árfolyam esetén: Forint	~ 1,3-1,5 milliárd

A szállodahajók által fizetett díj a jelenlegi gyakorlatban 3 részletből tevődik össze:

- kikötési díj, melynek jelenlegi mértéke a hajó méretétől függően, napi 500-600 EUR, a teljes bevétel mintegy 60 százaléka,
- utas díj, egyszeri díj, a hajó fedélzetén lévő utasok után, jelenlegi mértéke utasonként 8-10 EUR, a teljes bevétel mintegy 30 százaléka,
- kiegészítő szolgáltatások díja, amely a jelenlegi gyakorlat szerint ivóvíz vételezésére (2-2,2 EUR/m³), illetőleg a hajókon keletkező kommunális hulladék (20 EUR/m³) átvételére vonatkozik, a teljes bevétel mintegy 10 százaléka.

2. Városnéző hajók bevételei:

A jelenlegi gyakorlatban a hajós cégek többsége saját kikötővel rendelkezik, így ezek igénybe vétele esetén csak a kikötő fenntartásának (fővárosi parthasználati díj, vízterület-használati díj, beruházás és karbantartás) közvetlen költségei terhelik a céget.

Ugyanakkor – elsősorban a megrendelők igényei alapján – az önálló kikötővel rendelkező cégeknek is rendszeresen szüksége van „idegen” kikötők igénybe vételére. Egy-egy kikötés díja – a hajó méretétől függően – 5.000 és 120.000 Forint között változik.

A tartósan bérelt kikötőhelyek bérleti díja a jelenlegi helyzetben – a kikötő helyétől, méretétől és az elhelyezett hajók számától függően – havi 200-500 ezer forint körül változik.

A tervezett rendszerben a budapesti hajós cégek részére kétféle kikötő kerülne kialakításra.

- a hajók elhelyezésére szolgáló kikötők:

A hajók elhelyezéséhez mintegy 20-25 kikötő szükséges, kikötőnként 2 hajóval számítottan. Ezek a kikötőhelyek nem az utasok ki- és beszállítását lehetővé tevő közforgalmú kikötőként, hanem kizárólag a hajós személyzet részére igénybe vehető üzemi kikötőhelyekként kerülnek engedélyezésre, a belvároson kívül elhelyezve. E kikötők igénybe vételének tervezett díja havi 300 ezer forint. Ennek megfelelően az éves várható árbevétel 25 kikötő x 300.000 Ft/hó x 12 hó, mindösszesen évi ~ 90 millió forint. Ez az összeg messzemenően fedezi a karbantartás és az üzemeltetés költségeit. Ezen felül, az összes közüzemi szolgáltatást is a cég biztosítja, melyek díját áthárítja a kikötőt használó cég részére.

- az utasok be- és kiszállítására szolgáló kikötők:

Ezekén a kikötőkön a hajók kizárólag az utasok be- és kiszállítására vehetik igénybe, a folyamatos tartózkodás nem megengedett. A hajók kikötésenként 5000 forintos kikötői díjat fizetnek, ugyanakkor a napi várható forgalom magas: a nyári főszezonban (június-szeptember) 100 kikötés, elő- és utószezonban (március-május, október-november) 50 kikötés, téli időszakban (november-március) 10 kikötés.

Így ezeknél a kikötőhelyeknél az éves várható árbevétel ~ 100 millió forint.

3. Kiadások, költségek:

Kikötői eszközök beszerzése:

Egy kikötőhely teljes felszerelése (ponton, híd, tám dorong, hídfészek, kötélzet, szükséges telepítési munkálatok) mintegy 18-20 millió forintnyi elkészítési beruházást igényel. Az új építésű pontonok karbantartási igénye az építést követő 8-10 évben elenyésző, a takarítást és az esetleges sérüléseket leszámítva évi néhány tízezer forint nagyságrendű összegről van szó kikötőnként.

A pontonok és egyéb eszközök engedélyezéséhez és legyártásához mintegy 3 hónap szükséges, a második hónap közepétől kezdődve folyamatos elkészüléssel. A szükséges gyártókapacitás Magyarországon rendelkezésre áll.

Alapvetően két „egységtípusú” ponton gyártására van szükség. Az egyik a szállodahajók fogadására alkalmas, nagyobb fedélmagasságú, a másik a városnéző kishajók részére szolgáló, alacsonyabb fedélmagassággal épített ponton. A bejáróhidak hossza az utóbbi évtizedekben tapasztalható nagyobb dunai vízszintingadozásoknak megfelelően, a jelenlegi 12-16 méter helyett 20-24 méterre nő. Ezáltal az utasok alacsonyabb vízállás esetén is kényelmesen szállhatnak be és ki.

Közvetlen üzemeltetési költségek.

A cég üzemeltetéséhez szükséges személyzet:

- cégvezetés	3 fő
(1 fő ügyvezető ig., 1 fő kereskedelmi és turisztikai ig., 1 fő műszaki ig.)	
BackOffice	3 fő
- kikötői személyzet	6 fő
- <u>karbantartás, egyéb szolgáltatás</u>	<u>2 fő</u>
Összesen:	14 fő

Személyeként havi súlyozott átlagban 500 ezer forintos bér, járulék és egyéb személyi kiadással számítva a személyzeti költség évi 70 millió forint.

A jelenlegi gyakorlatban megfigyelhető, hogy a kikötők üzemeltetését gyengén fizetett személyzettel, akik azonban éppen ezért gyenge hatásokkal és teljesítménnyel végzik a munkájukat, ezért a szükségesnél több főt alkalmaznak. Ugyanakkor megállapítható az a tény, mely szerint a jelenlegi gyakorlatban a kikötők üzemeltetői nem szolgáltatást nyújtanak a hajók részére, hanem pusztán a kikötés lehetőségét biztosítják.

A megfelelő elhivatottságú és szaktudású személyzet összeállítása megfelelő ellentételezési csomag kialakítása esetén, a munkaerőpiacon rendelkezésre álló hajósok köréből minden probléma nélkül megoldható. A szakmailag megfelelően felkészült személyzet révén a hajók kiszolgálásának színvonala jelentős mértékben emelhető. A kikötői szolgáltatás színvonalának javításával párhuzamosan új tevékenységi területek megnyitására is sor kerül, például a hajók kisebb javításainak elvégzése (hegesztések, kisebb elektromos javítások, stb.), anyagbeszerzés, az utasok részére programszervezés, hajós személyzet kölcsönzése, a hajók téli elhelyezésének biztosítása. Az új tevékenységi területeken évi több tízmillió forintos árbevétel érhető el.

Gépjárművek:

A cég üzemeléséhez szükséges továbbá 5-6 db gépjármű (1 db személygépjármű, 2-3 db kis áruszállító, 1 db zárt teherautó, 1 db platós teherautó), ezek beszerzési költsége (lízingdíj) és üzemeltetési költsége megközelítőleg évi 8-10 millió forint.

A szállodahajók kiszolgálásához szükséges továbbá egy kisméretű kofferszállító szerelvény üzembe állítása is. Beszerzési és üzemeltetési költség évi 2-3 millió forint.

Hajó:

A kikötők üzemeltetéséhez elengedhetetlenül szükséges egy saját hajó üzemben tartása. Ezzel önerőből elvégezhető a kikötőpontok rendezése, szükség esetén téli kikötőbe szállítása, majd tavasszal az újbóli kihelyezés. E hajót oly módon kell kiválasztani, hogy megfelelő gépi berendezéssel (fedélzeti daruzás) rendelkezzen e munkák elvégzéséhez, de ugyanakkor alkalmas legyen a hajókon keletkező hulladékok (háztartási hulladék, konyhai hulladék, üveg, papír, műanyag, fáradt olaj stb.) átvételére és partra juttatására is. További feladat a hajó részére a kikötőben élelmiszert szállító hajók kiszolgálása is. Esetenként mintegy 10-20 tonnányi áru gyors hajóra juttatásának elősegítése nagymértékben emeli a kikötői szolgáltatások színvonalát. A hajó beszerzési költsége mintegy 40-60 millió forint, éves üzemeltetési és karbantartási költsége 8-10 millió forint. (A hajó személyzetét a kikötői személyzet adja, így ez külön költséget, nem jelet.)

A rendszer tehát – azon felül, hogy teljes mértékben önfenntartó – a vázolt célok megvalósításának fedezetét is képes biztosítani.

Összesítő táblázat:

Bevételek	
	millió HUF
Szállodahajók kikötési díja	1300
Városnéző hajók üzemi kikötőhelyei	90
Városnéző hajók be,-és kiszállító kikötőhelyei	100
Összes bevétel:	1490

Kiadások	
Egyszeri költségek:	
40 db ponton építési költsége	800
Gépjárművek	9
Kofferszállító szerelvény	2,5
Hajó beszerzési költsége	50
Rész összeg:	861,5
Évente felmerülő költségek:	
Hajó karbantartási költsége évente	9
Személyzeti feltételek	70
Rész összeg:	79
Első évben felmerülő összes kiadás:	940,5

Várható nyereség az első évben	550
Várható nyereség a további években	1311

5. Megvalósítás lépései

5.1. „Most vagy soha” – a politikai akarat

Tekintettel arra, hogy a jelen elképzelés megvalósítása során átfogó, széles kört érintő változásokat-változtatásokat kell végrehajtani, valamint több ponton is szükséges a helyi és országos szabályozás módosítása, így a megvalósítás elengedhetetlen alapfeltétele, hogy kialakuljon a szükséges politikai akarat, elkötelezettség, és ennek nyomán biztosított legyen a kellő politikai támogatás.

A szükséges változtatásokat összehangoltan, rövid időn belül kell véghezvinni. Ehhez olyan, felső szintű támogatásra van szükség, amely révén elkerülhetővé válik, hogy esetlegesen egy apró, ám elengedhetetlenül szükséges lépés elhúzódása megakadályozza a teljes folyamat véghezvitelét.

5.2. Jogi háttér

A személyhajók részére üzemeltetett „nagyhajók fogadására alkalmas, közforgalmú kikötők” létesítésének és üzemeltetésének jogi háttére, elsősorban engedélyezési eljárások irányából megközelítve a következő:

Jelenleg a dunai kikötők létesítési eljárását a Nemzeti Közlekedési Hatóság területileg illetékes igazgatósága, budapesti kikötők esetén a Középmagyarországi Regionális Igazgatóság folytatja le. Az eljárás alapja az **50/2002. (XII. 29.) GKM r. A kikötő, komp- és révátkelőhely, továbbá más hajózási létesítmény létesítéséről, használatbavételéről, üzemben tartásáról és megszüntetéséről** rendelkező jogszabály.

Az eljárás az ügyfél kérelmére indul, „egyablakos” rendben, azonban az eljárás megindításához a hatóság kötelezően beszerzendő mellékletként bekéri a part tulajdonosának hozzájárulását. Ezen felül beadandó a kikötő elhelyezkedését, kikötését ábrázoló tervdokumentáció, az üzemelési szabályzat, valamint az igénybe vett vízterületre vonatkozóan a Vízügyi Igazgatóság előzetes kezelői hozzájárulása.

Az NKH KMRI a kérelem alapján közvetlenül megkeresi az illetékes szakhatóságokat (tűzoltóság, vízi rendészet, stb.), és közvetlenül szerzi be a jóváhagyást.

A beszerzett engedélyek alapján kerülhet sor a kikötő létesítésére.

Az elkészült kikötőt üzembe helyezési eljárás keretében megvizsgálja az NKH KMRI, és kiadja az időszakos üzemeltetési engedélyt.

Abban az esetben, ha a part tulajdonosa a part használatának engedélyét nem hosszabbítja meg, és erről az NKH-t értesíti, úgy az NKH határozatban megtiltja a kikötő üzemelését.

Abban az esetben, ha az üzemeltető ennek ellenére használja a kikötőt, akkor – cég esetén – alkalmanként 1 millió forintig terjedő bírság kiszabására van lehetőség.

Ugyanakkor, az NKH jelenlegi álláspontja szerint a fenti jogszabály alapján, amennyiben a part tulajdonosa nem hosszabbítja meg a part használatára vonatkozó engedélyét, úgy a kikötő megszüntetésére vonatkozóan eljárni nem lehet, mivel a jogszabály ebben a tekintetben

hiányos, ugyanis megszüntetési eljárás a létesítmény esetleges műszaki nem megfelelésén kívül kizárólag a kikötő üzemeltetőjének kérésére folytatható le.

A kérdéses szabály:

40. § Hajózási létesítmény megszüntetésére vonatkozó eljárást akkor kell lefolytatni, ha

a) a tulajdonos, illetve az üzemben tartó tevékenységével fel kíván hagyni,

b) a hajózási létesítmény nem felel meg a hatályos jogszabályok rendelkezéseinek és a műszaki követelményeknek.

A tervezett lépések végrehajtásához az alábbi két lehetőség kínálkozik:

1. Az NKH a fenti jogszabály b. pontban szereplő „nem felel meg a hatályos jogi rendelkezésnek” részt oly módon értelmezi, hogy a part használatára vonatkozó tulajdonosi engedély hiánya miatt fennáll a jogszabályoknak való nem megfelelés.

2. A fenti rendeletmódosításra kerül, oly módon, hogy a létesítéshez szükséges feltételek bármelyikének (így a part használatára vonatkozó jogosultság) hiánya, illetőleg a jogosultság elvesztése esetén a kikötőt a hatóságnak meg kell szüntetnie.

További fontos kérdés még a vízterület használatának jogosultsága. A budapesti kikötők ügyében a Közép- Duna-völgyi Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság az illetékes, a KDV-KÖVIZIG köti meg a vízterület használatára vonatkozó szerződést.

A kikötő üzemelésének e szerződés megléte elengedhetetlen feltétele.

A KDV- KÖVIZIG a part használatára feljogosító irat meglétét jelenlegi ügymenetében nem vizsgálja, a vízterület használatára feljogosító szerződést kérelemre gyakorlatilag bárkivel megköti, aki hajlandó megfizetni a használati díjat.

Itt felmerül a kérdés, hogy a köztulajdonban álló vízterület használatát milyen alapon adják át magánszemély vagy gazdasági társaság részére? Erre vonatkozóan a jelen dokumentum összeállítója nem rendelkezik információval.

A vízterület ilyen módon való lefoglalása – a Port Danube Kft-n keresztül az elmúlt 3-4 évben a budapesti szakaszon megdöbbentő méretűvé vált, gyakorlatilag az összes olyan területet lefoglalják, amelyen még nincs kikötő.

Kérdéses e gyakorlat jogi alapja, hiszen itt tényleges jogcím nélkül foglalnak le vízterületet. Ugyanis nem rendelkeznek sem kikötő, sem pedig leköthető hely (a hajók horgonyon, azaz közvetlen parti kapcsolat nélküli „parkolására” szolgáló állóhely) üzemeltetése szülő engedéllyel.

A kérdés teljes rendezéséhez elengedhetetlenül szükséges a Főváros és a KDV-KÖVIZIG és az NKH-KMRI egyeztető tárgyalása.

(A jelen dokumentum összeállítója tudomással bír arról, hogy az NKH-KMRI is, illetve a KDV-KÖVIZIG is már több alkalommal javasolta a Főváros felé a háromoldalú egyeztetést, azonban a Főváros ez idáig minden alkalommal elzárkózott ettől.)

5.3. 100%-ban önkormányzati tulajdonú cég kialakítása

A tervezetben szereplő célok megvalósításnak alapját egy olyan, 100%-os mértékben fővárosi cég létrehozása jelenti, amely:

- a Fővárosi Önkormányzat által biztosított felhatalmazás alapján a szakhatóságokkal és szakmai szervekkel együttműködve kizárólagos kezelője a fővárosi Duna-partnak,

- ennek alapján az Önkormányzat és a Főpolgármesteri Hivatal politikai és szakmai támogatását élvezi,

- önkormányzati szervezetként, a közvagyon közcél érdekében hasznosítja,

- önkormányzati tulajdonú szervezetként a pályázati források elnyerésénél előnyt élvez.

A cég felállításában és működésében „tisztá lappal” indulhat, ennek alapján megfelelő szakemberek kerülhetnek a cégbe. Ugyanakkor már a cég alapításakor elengedhetetlenül szükséges egy olyan személy delegálása a cég felső vezetésébe – akár az ügyvezető személyében –, aki kellő önkormányzati és politikai rutinnal rendelkezik.

5.4. Azonnali lépések – Az első félév feladatai

Amennyiben Főváros részéről javaslatunk pozitív fogadtatásra talál, úgy a következő cselekménysorozat végrehajtása esetén a kívánt eredmény elérhető:

1. Fővárosnál „Duna-part” rendelet kidolgozása, a teljes Duna-part kerüljön Fővárosi tulajdonba!
2. Egyeztetés NKH-val és KDV-vel a szükséges eljárásokról.
3. 50/2002 GKM módosítása.
4. A „Duna part” Kft. létrehozása, kikötők kialakításához szükséges forrás biztosítása.
5. Megállapodás a közüzemi szolgáltatókkal (Vízmu, ELMŰ, FŐGÁZ) a szolgáltatásról.
6. Kikötőeszközök, kikötők terveinek elkészítése, engedélyezési eljárás lefolytatása.
7. ***December 31-én lejárnak a jelenleg érvényben lévő parthasználati szerződések.***
8. Január-március: kikötő létesítési eljárás lefolytatása.
9. Január-március: kikötő eszközök legyártása.
10. Március-április: kikötők megnyitása.
11. Az üzemelő hajózási vállalatokkal egyeztetve a veszteglőhelyek kijelölése.
12. A külföldi hajóstársaságok tájékoztatása.

5.5. Középtávú intézkedések

1. Meg kell kezdeni a hosszú távú célok megvalósításához szükséges tervek kidolgozását.
2. A befolyó bevételekből meg kell kezdeni a legsürgősebb feladatok végrehajtását.

5.6. Hosszú távú intézkedések

1. A parti sétányok, közlekedő utak kialakítása, gyalogosforgalom, vendéglátóhelyek kialakítása.
2. A hajós tömegközlekedés beindítása (a csepeli és szentendrei HÉV-vonalak és a metróvonalak összekötése).

6. Összefoglalás – zárszó

Az összeállítás során a vizsgált kérdés számos egyéb (például politikai, gazdasági, jogi) aspektusa csak a hétköznapi kikötő üzemeltetési gyakorlat alapján megszerzett ismeretek mértékében került figyelembe vételre. E szempontok vizsgálatához a későbbiekben az egyes szakterületeken megfelelő ismeretekkel rendelkező szakértők bevonása elkerülhetetlen, de a projekt korai státuszára tekintettel – információvédelemi megfontolásokból – ilyen irányú kutatást a jelen anyag összeállítói nem végeztek.

Mindezek alapján a jelen tervezet semmiképpen sem teljes és minden részletre kiterjedő, azonban az elképzelés alapvető irányának hajózási, illetőleg az ahhoz kapcsolódó idegenforgalom és vendéglátás szakmai szempontjaira épül.