



DESIGN
2017. 10. 6–15. **HÉT**

**BUDAPEST
DESIGN
WEEK**

A budapesti turisztikai célú folyami közlekedésben résztevő személyhajók és szolgáltatásaik

Dr. Balogh Tamás

TIT Hajózástörténeti, Modellező és Hagyományőrző Egyesület

DESIGN
2017. 10. 6–15. **HÉT**

**BUDAPEST
DESIGN
WEEK**

HELYZETKÉP – A PIAC és SZOLGÁLTATÁSAI

ELŐZMÉNYEK

DESIGN
2017. 10. 6–15.
HÉT

- Dr. Balogh Tamás (a TIT Hajózástörténeti, Modellező és Hagyományőrző Egyesület elnöke, a Magyar Innovatív Hajóipari Klaszter egyik alapítója) és Dr. Karsai Árpád (az S.O.S. Idegenforgalmi Tanácsadó Iroda vezetője, a Turisztikai Tanácsadók Szövetségének vezetőségi tagja) **2014**-ben elkészítette az **Országos Limes Kulturális turisztikai koncepciót**.
- A koncepció a római birodalom határai magyarországi szakaszának közelgő világörökségi jelöléséhez kapcsolódóan vizsgálta egyebek között a **Duna-menti interregionális turizmus-** (attrakció- és fogadóképesség, illetve szervezet-) fejlesztés lehetőségeit. Ennek keretében Dr. Balogh Tamás vizsgálta a **személyhajózás integrációjának lehetőségeit** a koncepcióban megfogalmazott, az ország Duna-menti térsége egyetlen turisztikai makrorégióként történő kezelését körvonalazó turisztikai programba.
- Az elemző-értékelő munka során egyebek között nyilvánvalóvá vált a hazai – azon belül elsősorban a budapesti – turisztikai célú folyami közlekedésben részt vevő személyhajók és az azokon nyújtott szolgáltatások **egységes minősítési rendszerének hiánya**, amelynek felismerését követően természetes igény merült fel a klasszifikációt segítő szempontok azonosítására. Balogh Tamás és Karsai Árpád javaslatot tettek a **fővárosi személyhajóforgalomban közlekedő, turisztikai szolgáltatást nyújtó hajók és szolgáltatásaik egységes minősítési rendszerének** kidolgozására irányuló munka előkészítésére.
- Ennek megfelelően elkészültek a minősítési rendszer kidolgozásának alapvonalai, azonosításra kerültek a rendszer kidolgozását indokoló körülmények és a bevezetésétől várható hatások.

- A hajózásnak a **távolsági személyszállítás**ban betöltött szerepe mára szinte teljesen megszűnt, kivéve az olyan területeket, mint pl. a Duna deltavidéke, ahol sok helyen még más közlekedési eszköz egyszerűen nem jöhet szóba.
- A víziúton történő **közforgalmú személyszállítás** csak rövidebb szakaszokon, pl. Bécs-Budapest, Bécs-Pozsony között, vagy a városi-elővárosi közlekedésben működik. A mai személyszállító hajók ennek megfelelően elsődlegesen az idegenforgalmat, a turizmust és a vendéglátást szolgálják.
- Kontinensünk folyók menti nagyvárosaiban (Párizs, Köln, Bécs, Budapest stb.) jellemző az 1-2 órás **városnéző hajózás**, a látványos természeti helyek közelében (rajnai kastélyok, Loreley szikla, Dunakanyar, Duna-delta stb.) pedig az ún. *napi kirándulóhajózás*.
- A több országot érintő, hosszabb időn, akár heteken át tartó **folyami körutazás** (river cruising) eszközei azonban a kabinos szállodahajók. (Forrás: Somlóvári László: A folyamhajózás alapvető feladatai, Szállodahajózás)

- A Duna, mint a fővárost kettészelő természetes útvonal tömegközlekedési szempontból kihasználatlan (a 2012 nyaratól újraindult menetrend szerinti közforgalmú BKV vízi személyszállítás utasforgalma a május 1. és szeptember 2. közötti hajózási időszakban 65-70 000 utas volt, a MAHART Passnave utasforgalma pedig 2010-ben elérte a 300 000 utast), a meglévő „vonali”, hosszirányú személyhajózás (amely évente átlagosan mintegy 200 000 fős utasforgalmat bonyolít) pedig elsősorban idegenforgalmi jelentőségű (s a megismerhető koncepciók középtávon is ezzel számolnak).
- **A hazai személyhajózás négy jól elkülönülő területre koncentrálódik**, amelyek
 - a *nemzetközi személyhajó forgalom*, amelyben lényegében egy magyar cég (MAHART) és ma már több mint 190 idegen lobogó alatt közlekedő kabinos (ún.: szálloda-) hajó vesz részt,
 - a Budapest térségére koncentrálódó jelentős mértékű *fővárosi rendezvény- és a minimális mértékű menterendi hajózás*, amelyben mintegy 15 kisebb-nagyobb cég vesz részt,
 - a *Balatonon* üzemelő néhány cég jelentős mértékű *rendezvény- és menetrendi személyhajózási* tevékenysége,
 - az ország egyes kisebb vízterületein működő elszórt kis cégek személyhajózási tevékenysége.

FŐVÁROSI RENDEZVÉNYHAJÓZÁS

DESIGN
2017. 10. 6–15.
HÉT

| Budapesti turisztikai szolgáltatást is nyújtó személyhajózási vállalatok | Hajók száma |
|--|----------------|
| Armada Hajózási Kft. | 9 |
| Budapesti Közlekedési Vállalat | 3 |
| Captain-Daniel Kft | 1 |
| Dunayacht & Dock Szolgáltató és Kereskedelmi Kft. | 6 |
| EURAMA Kft. | 3 |
| EURÓPA, 2000-, Blue Star 2000 Kf | 4 |
| Fortuna Kft. | 1 |
| „LEGENDA” Idegenforgalmi, Művészeti és Műszaki Szolgáltató Kft. | 3 |
| Magyar Hajózási Szakközépiskola és Szakiskola (Fővárosi Önkormányzat) | 1 |
| MAHART PASSNAVE SZEMÉLYHAJÓZÁSI Kft. | 28 |
| Monarchia Kft. | 1 |
| NAVISCON Zrt. | 3 |
| Pannon-Ship Kft. | 1 |
| Pannon Wings Kft. | 1 |
| Panoráma Deck Kft. | 6 |
| RiverRide Kft. | 1 |
| Rubinhajó Bt. | 1 |
| SAILOR Kft. | 4 |
| Silver Boat Kft. | 2 |
| Silverline Cruises Kft. | 5 |
| TSB Yacht Service Kft. | 1 |
| Összesen: 21 vállalat | 85 hajó |

Forrás: <http://www.hajoregiszter.hu/tarsasagok/belvizi>

A jármű (mint a közlekedés fontos tényezője) **tekintetében** nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a hazai hajózási járműpark és kiszolgáló infrastruktúra jelentősen elavult! Pótlása – **hazai gyártmányok hiányában** – mégis **külföldi eszközök beszerzésével** történik. A beszerzett eszközök azonban, **a magyar megrendelők szerény anyagi lehetőségei** miatt, jellemzően nem a csúcstechnológiát, hanem a több évtizedes, **már külföldön is elavult**, de a Magyarországon futó 30-60 (103!) éves hajókhöz képest még mindig újabb (15-20 éves) eszközöket képviselik.

FŐVÁROSI RENDEZVÉNYHAJÓZÁS

DESIGN
2017. 10. 6–15.
HÉT

- A megrendelők pénzügyi helyzetére jól rávilágít, hogy a **magyarországi személyhajózási vállalkozások többsége** (egyben a tipikusan magasabb bevételt realizáló része) a személyhajózás nagy alágazatai (a *közforgalmú személyszállítás, a városnéző hajózás, a napi kirándulóhajózás és a folyami körutazás*) közül a **Budapest térségére koncentrálódó fővárosi rendezvényhajózásban érdekelt**. Budapesten ezen a piacon mintegy 15 kisebb-nagyobb cég konkurál egymással (összesen mintegy 50 hajóval), amelyek jellemzően nem akumulálnak elég tőkét még a saját járműparkjuk korszerűsítéséhez (vadonatúj hajók vásárlásához) sem, nemhogy a Budapest határain túl történő szolgáltatásnyújtáshoz. Az ehhez szükséges logisztikai-szervezési feladatok jelenleg jellemzően meghaladják az anyagi lehetőségeiket (és sajnos a tényleges szándékaikat is).
- **Az érdemi innovációra fordítható anyagi források tehát rosszul, vagy egyáltalán nem hasznosulnak**, tényleges hozzáadott érték biztosítása nélkül áramlanak ki az országból, s a problémát sem oldják meg, csak átmenetileg elodázzák az elkerülhetetlen végkifejletet (a korszerűtlen eszközparkkal üzemelő vállalatok szolgáltatási színvonalának hanyatlását, majd azzal összefüggésben a jövedelmeik csökkenését és elmaradását, végül a vállalkozások csődjét).

FŐVÁROSI RENDEZVÉNYHAJÓZÁS

DESIGN
2017. 10. 6–15.
HÉT

- **A hazai hajózási járműpark és kiszolgáló infrastruktúra jelentősen elavult.** A budapesti 21 vállalat 85 hajója közül csupán 2 új építésű – 10 évnél fiatalabb – van, miközben a hajópark zöme az 1960-as, 1980-as években épült (az 1990-es évek második felében, illetve a 2000-es évek elején végrehajtott átalakításokkal, kisebb-nagyobb korszerűsítésekkel), de 1895-ös és 1911-es építésű hajó is akad.
- Pótlásuk – az iparszerű magyarországi hajógyártás felszámolásával hazai gyártmányok hiányában – **külföldi eszközök beszerzésével** történik. A beszerzett eszközök azonban (a magyar megrendelők szerény anyagi lehetőségei miatt) **jellemzően nem a csúcstechnológiát**, hanem a több évtizedes, már külföldön is elavult, de a Magyarországon futó hajókhoz képest még mindig újabb eszközöket képviselik.
- A Duna, mint a fővárost kettészelő természetes útvonal tömegközlekedési szempontú kihasználása a 2012 nyarától újraindult **menetrend szerinti közforgalmú BKV vízi személyszállítás** bevezetésével vált ismét aktuálissá (noha az utasforgalom egyelőre még alacsony: a 2012. május 1. és szeptember 2. közötti hajózási időszakban 65-70 000 utas volt). Azonban – mivel **a hajóparkot a fővárosban egyébként is jelen lévő hajósgazdáktól bérlik** (3 hajó, az 1895-ben épült HÓFEHÉRKE (ex-MARGITSZIGET), az 1966-ben épült LÁGYMÁNYOS és az 1967-ben épült BUDA VÁR kivételével, amelyek saját tulajdonúak) – **a fővárosi hajózást jellemző vegyes műszaki és szolgáltatási színvonal ebben a szegmensben is tapasztalható.**

ÁTTEKINTÉS

DESIGN
2017. 10. 6–15. HÉT

- A hazai kikötők és a hajók műszaki állapota, kora és felszereltsége azonban még jobban elmarad a korszerű hajózási-, környezeti- és utas-elvárásoktól. A problémák a személyhajózásban is jelentkeznek. A jelenlegi magyar **hajóállomány összességében elhasznált**, a hajók **lassúak**, gépészetük műszakilag **elavult**, a biztonságos és gazdaságos üzemeltetés, illetve a hajómotorok környezetterhelése mára egyre több nehézséget okoz. Vagyis **a hazai hajózási infrastruktúra szinte minden elemének a használhatósága erősen korlátozott**, ennek következtében **a szolgáltatás jelenleg jórészt alkalmatlan** a korszerű regionális és interregionális hajózási igények kiszolgálására.



DESIGN
2017. 10. 6–15. **HÉT**

**BUDAPEST
DESIGN
WEEK**

A MINŐSÉG JAVÍTÁSA

A XXI. században az utazás az emberek életformájává vált. A turizmus a résztvevők oldaláról társadalmi szükségletté vált, vállalkozói oldalról egyre növekvő iparág, egyre nagyobb hozzájárulással a nemzetgazdaságok hozzáadott értéktermeléséhez, a munkahelyteremtéséhez. A minősítő rendszerek az adott fogadóterület versenyképességét növelik. Hajók tekintetében 2 minősítési rendszer létezik: a Vacations To Go vállalat és a Galapagos Nemzeti Park hajóin. Utóbbin az idegenforgalmi szolgáltatás nyújtására alkalmasnak minősített hajókat négy, A-tól D-ig betűkkel jelölt osztályba sorolják, amelyek a privát kabinok, privát fürdőszobák és a légkondicionálás léte/hiánya, illetve a felszereltség alapján különböznek egymástól.

A fentiekre tekintettel a budapesti turisztikai célú folyami közlekedésben résztvevő személyhajók és szolgáltatásaik minősítési rendszerének kialakítását, a hajók szolgáltatásai közötti minőségi különbségek könnyű – védjegyrendszerrel segített, egyértelmű – áttekinthetővé tételét két körülmény indokolná:

- Egyrészt a várakozások szerint ezzel közvetett módon általános **ösztönző hatás gyakorolható a szolgáltatási színvonal emelésére.**
- Másrészt a várakozások szerint a minősítési rendszer ösztönzőleg hathat a jellemzően magas életkorú **magyar hajóállomány fokozatos megújítására, korszerű (új) járművek beszerzésére.**

AMI LÉTEZIK

DESIGN
2017. 10. 6–15.
HÉT

- Fontos tudni, hogy a hajóknak – nem a turisztikai szolgáltatásokra koncentráló, hanem az építés és az üzemeltetés gyakorlatát kifejezetten biztonsági és tisztasági szempontokra tekintettel érintő – nemzeti és nemzetközi minősítési rendszere immár hosszú évtizedek óta létezik (Magyarországon a hajózásra alkalmasság és megfelelőség feltételeit a 13/2001 (IV. 10.) KÖVIM rendelet, nemzetközi szinten pedig az ún.: osztályozási rendszerek – Lloyds Register, Germanischer Lloyd, stb. – előírásai állapítják meg).
- A Nemzeti Közlekedési Hatóság a 13/2001 KÖVIM rendeletben (az ún.: „szemleszabályzatban”), illetve a mellékleteiben foglalt részletes feltételek teljesülését vizsgálja. Ami nem kellően részletes, ott a nemzetközi regiszteri szabályozásra lehet támaszkodni (a nemzeti szabályoktól való eltérés ezen az alapon lehetséges). Ilyenkor a nemzetközi osztályozó szövetség ellenőre a tervezési és kivitelezési folyamatot időnként ellenőrzi.
- Ezzel kapcsolatban az Európai Unióban (a minősítések potenciális versenykorlátozó hatásait felismerve) 2009 óta trösztellenes jogi szabályozás is kialakult, amire (Unió tagágunkra tekintettel) szintén figyelemmel kell lenni.

AMI JAVASOLT

DESIGN
2017. 10. 6–15.
HÉT

- A csillagokkal jelölt szállodai minősítés gyakorlatához hasonlóan a budapesti turisztikai célú folyami közlekedésben résztvevő személyhajók és szolgáltatásaik egységes minősítési rendszerének is **két terület minőségi mutatóit kell feldolgoznia**:
- **Egyrészt a „hardware”, vagyis a hajó** minőségi mutatóit. Vagyis a hajótest tényleges életkorát (tehát nem az átalakításától/felújításától, hanem az építésétől számítva – felújítás, átalakítás csak akkor vehető figyelembe, ha az a hajótest élettartamát meghosszabbító felújítás, átalakítás volt), a hajó utas-befogadó helyiségeit (azok méretét, berendezését, a szolgáltató helyek, pl. vendéglátó- és éttermi helyiségek, konferencia termek, business és egyéb kényelmi-, pl.: fitness, stb., szolgáltatások választékát, felszereltségét, kialakítását, az azoknál felhasznált anyagok minőségét, stb.).
- **Másrészt a „software”, azaz a hajó működtetése**, üzemeltetése, a személyzet létszáma, felkészültsége, udvariassága, stb. minőségi mutatóit.

AMI JAVASOLT

DESIGN
2017. 10. 6–15.
HÉT

- A „hardware” tekintetében a **13/2001 (IV. 10.) KÖVIM rendeletben** és mellékleteiben **foglalt feltételek teljesülését** a minősítés során **nem kell külön is ellenőrizni, hiszen a közlekedési hatóság** a jármű használatának engedélyezésekor éppen ezen feltételek meglétét **vizsgálja**, így az érvényes engedély-okmány léte alapján – elvben – feltételezhető, hogy a szükséges jogszabályi alkalmassági és megfelelőségi feltételek az adott jármű vonatkozásában teljesülnek.
- **Ezért** a „hardware” – vagyis a hajó műszaki/gépészeti – jellemzői/megoldásai közül a **minősítés során** nem a jogszabályoknak megfelelő megoldások léte/nem léte a vizsgálata tárgya. A jogszabályokban előírt és azoknak megfelelő összes megoldás közül ugyanis **csak az utasok kényelmét közvetlenül befolyásoló megoldások minőségét kell vizsgálni azon az alapon, hogy** az egyes hajókon alkalmazott – a jogszabályban előírt és annak megfelelő – megoldások közül **melyik a jobb** (magasabb minőségű, biztonságú, komfortfokozatú, stb.).

A RENDSZER FŐ ELEMEI

DESIGN
2017. 10. 6–15.
HÉT

A „hardware” vizsgálata körében:

- 1. Milyen a hajók általános megjelenése, külső kialakítása?
- 2. Milyen a hajók belső megjelenése, utasterének kialakítása?

A „software” vizsgálata körében:

• 1. A *parti szolgáltatások körében:*

- Milyen tájékozási lehetőséget biztosítanak leendő vendégeiknek?
- Milyen lehetőségek vannak a szolgáltatások igénybevételének megrendelésére?
- Hogyan történik az utas-fogadás a kikötőben?

• 2. A *fedélzeti szolgáltatások körében:*

Rendezvényhajózás esetén:

- Milyen városnéző szolgáltatást nyújtanak?
- A városnézésen és a hozzá kapcsolt éttermi/egyéb szolgáltatásokon kívül nyújtanak-e, s ha igen, milyen további szolgáltatást?

Menetrendi hajózás esetén:

- A fő szempontok az utas-biztonsággal, a menetrend betartását befolyásoló tényezőkkel (pl.: sebesség, kikötési idő, stb.) és a komforttal (az utas-elhelyezésre szolgáló terek ki-alakítása, anyagminősége, szolgáltatásai) állnak összefüggésben.

A RENDSZER BEVEZETÉSE

DESIGN
2017. 10. 6–15.
HÉT

- A minősítési rendszereket tipikusan vagy állami, vagy civil szakmai szervezetek/szövetségek működtetik. Ezen az alapon – figyelembe véve a turisztikai és a hajózási szakma érintettségét – a rendszer bevezetésére az alábbi elvi lehetőségek állnak rendelkezésre:

| Hajózási ágazat | | Idegenforgalmi ágazat | |
|-----------------------------|---|-----------------------|--|
| Állami szerv | Civil szakmai szerv | Állami szerv | Civil szakmai szerv |
| Nemzeti Közlekedési Hatóság | Magyar Hajózási Országos Szövetség Kereskedelmi és Iparkamara, Közlekedési- és Logisztikai Kollégium Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara | Magyar Turizmus Zrt. | Turisztikai és Vendéglátó Munkaadók Országos Szövetsége Kereskedelmi és Iparkamara, Turisztikai Kollégium Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara |

A RENDSZER MŰKÖDÉSE

DESIGN
2017. 10. 6–15.
HÉT

- **Minden minősítési rendszer piacsabályozó hatású:** a jobb minőségű szolgáltatókat piaci (verseny)előnyhöz juttatja, a gyengébb minőségű szolgáltatókat piaci(verseny)hátrányba hozza.
- A minősítési rendszer bevezetésétől várt minőségjavulást eredményező ösztönző hatások erre tekintettel csak akkor érvényesülhetnek, ha a minősítéssel nem lehet visszaélni (ha nem lehet jogellenes gazdasági előny elérése érdekében a piaci versenytársak piacra jutását, piaci működését ellehetetleníteni, kizárni, korlátozni, vagy éppen ellenkezőleg: a rossz minőségű szolgáltatást nyújtóknak a piacról történő kiszorulásukat a kedvezőbb minőségű megvásárlásával elodázní, megakadályozni, stb.).



KÖSZÖNÖM A FIGYELMET! Kérdések?

Dr. Balogh Tamás

TIT Hajózástörténeti, Modellező és Hagyományőrző Egyesület

www.hajosnep.hu, www.lajtamonitor.hu,
tamas.balogh@hajosnep.hu, +36/30-972-6245