

Dunai hajózás – áru és személyfuvarozás

2021. ápr. 8. | [Aktuális](#), [Egyéb kategória](#), [Közlekedés](#), [Levegőben](#)



A Navigátorvilág online konferenciát szervezett, amelynek a középpontjában Európa és hazánk legnagyobb folyója, a Duna állt. Az előadók, szakterületüknek kiváló ismerői, foglalkoztak a folyó hajózhatóságának hatásával az áru és személyfuvarozásra, valamint egyes nagy cégek logisztikai munkájával, az Al-Duna gazdasági és turisztikai kínálatának ismertetésével.

A moderátorként is közreműködő Erdélyi László, aki a Constantai kikötő, valamint az Al-Duna kikötőinek magyarországi képviselője, elmondta, a Duna fele hossza román területre esik. A hajózás területén a fő partnereik Németország, Magyarország és Olaszország. Mind az exportban, mind az importban a második helyet foglaljuk el a kereskedelmük terén. A kikötőben naponta 28 ezer főállású munkatárs dolgozik, és 40 ezer az alkalmi feladatvégző. A számok is mutatják mekkora ez a kikötő: a parthossz 22 kilométeres, a belső aszfaltút 100 kilométernyi és a vasúti pályájuk 300 kilométer. Előnyös pozíciót foglalnak el a Fekete tengeren, Európa vezető gabonakikötőjeként. A pandémia alatt álhírek nehezítik a helyzetet, károkat okozva a magyar cégeknek a gabonaszállítások kapcsán. A személyforgalmi terminálhoz 27 hajó jelentkezett be, ezek 3-4-5 ezer férőhelyesek. 30 konténeres, 9 gabonaszállító hajó érkezett a konferencia napján, köztük kettő 300 méter hosszú.

1984-ben adták át a Duna-Fekete-tenger hajózható csatornát, amely 400 kilométerrel rövidíti le a hajók számára a Constantába vezető utat. Suez és Panama után ez a világ harmadik legnagyobb csatornája. Több kikötő működik a főcsatornán. A hajózás támogatásának fontosságára kormányzati és pályázati pénzeket fordítanak. A Duna delta torkolatnál a turizmus kaphat fontos szerepet. Erdélyi László felhívta továbbá a figyelmet az úgynevezett három tenger kezdeményezésre, amelynek keretében a Constanta – Gdansk közlekedési folyosó szerepe egyre fontosabb. Mind Lengyelországban, mind a

romániai Constantában működik amerikai katonai bázis is. A hajók fejlesztése terén megjelentek az intelligens távirányításúak; a Rajnán 40-50 számítógép által vezérelt közlekedik, amelyek a konténer forgalmat is képesek lebonyolítani. Tervezik hidrogén és elektromos meghajtású hajók építését.

Mátyás Tibor, a DDSG Mahart képviselőjében cége 125 éves hajózási tapasztalatáról beszélt. Fő tevékenységük a vízi áru fuvarozás, úszódarukkal, átrakással, hajókarbantartással is foglalkoznak. 3500 kilométer viziutat járnak be több mint 200 hajójukkal, saját eszközparkra támaszkodva.

Az előadások során elhangzott, hogy a Duna – Majna – Rajna viziút csak az év kis részében hajózható az erősen ingadozó vízszint miatt. Ilyenkor kevesebb árut lehet szállítani, viszont a fuvardíj emelkedik. A hajózhatóság érdekében Nagymarosnál, Adonynál és Fajsznál lenne szükség vízi erőmű építésére – indítványozta Szalma Botond.

Szalma Béla, a Magyar Dunai Kikötők Szövetségének elnöke a kikötő fejlesztési tervekről és stratégiákról beszélt. Megemlítette, hogy Fiume után az olaszországi Triesztben új tengeri kikötő részterületünk van. Szintén leszögezte, hogy fontos lenne a Dunán a gázlók és szűkületek megszüntetése; a hajózhatóság érdekében 43 beavatkozási pontot jeleznek. Több kikötő vezérigazgatója is ismertette ezeket a gondokat.

Még egy különleges előadás keltette fel a figyelmet: Joó Hajnalka, az iData Kft ügyfélkapcsolati menedzsere a folyami bóják távfelügyeletének lehetőségére hívta fel a figyelmet. Mintegy 30 ezer célpontot követnek, hajókat, szerelvényeket és bójákat. Az utóbbiak esetleges elszabadulása többmillió költséget von maga után a visszaszállítás, újratelepítés révén. Most már az általuk „védett” bóják öntanulók, jelzik az elmozdulást, az esetleges ütközést. Emellett a cég vizsgálja a napelemes töltést, felügyelik a villanófény működést, és nyomon követik a vitorlásversenyeket, így szavatolva azok tisztaságát, kimutatva a tiltott motorindítást.

Hajós Anna