

Kikötők, mint intermodális közlekedési csomópontok



Capt. Szalma Béla

Magyar Dunai Kikötők Szövetsége

ILDE konferencia, Baja 2015





www.hfip.hu

GYŐR-GÖNYŰ KÖTŐI ZRT
KOMÁROM
FÓKA ÖBÖL
FERROPORT KFT
EURÓPA PENDEZVÉNYIRODA KFT
MAHART GABONATÁRHÁZ KFT
BUDAPESTI SZABADKIKŐTŐ ZRT
DUNAI NEHÉZRAKODÓ KFT
BUDAPEST DUNAI KIKŐTŐ
MAHART SZABADKIKŐTŐ ZRT
ADONY
DUNAÚJVÁROS CENTROPORT
DUNAÚJVÁROS DUNAFERR
DUNAVECSE KIKŐTŐ KFT
SYGNUS KIKŐTŐ (HARTA)
SYGNUS KIKŐTŐ (PAKS)
FADD CONCORDIA
DOMBORI AGRÁRLOGISZTIKAI KFT
BOGYISZLÓI DUNAI KIKŐTŐ
PORT ALMAS KFT (BAJA)
AGRO-HANDEL-HUNGÁRIA KFT
INVIVO TRADING ZRT
ÁTI DEPO ZRT (BAJA)
BAJAI OKK KFT
BÓLY ZRT (MOHÁCS)
MOHÁCS HATÁRKIKŐTŐ

BÉCS POZSONY

GYŐR

BUDAPEST

SZÉKESFEHÉRVÁR

SZOLNOK

KECSKEMÉT

PAKS

SZEGED

BAJA

PÉCS



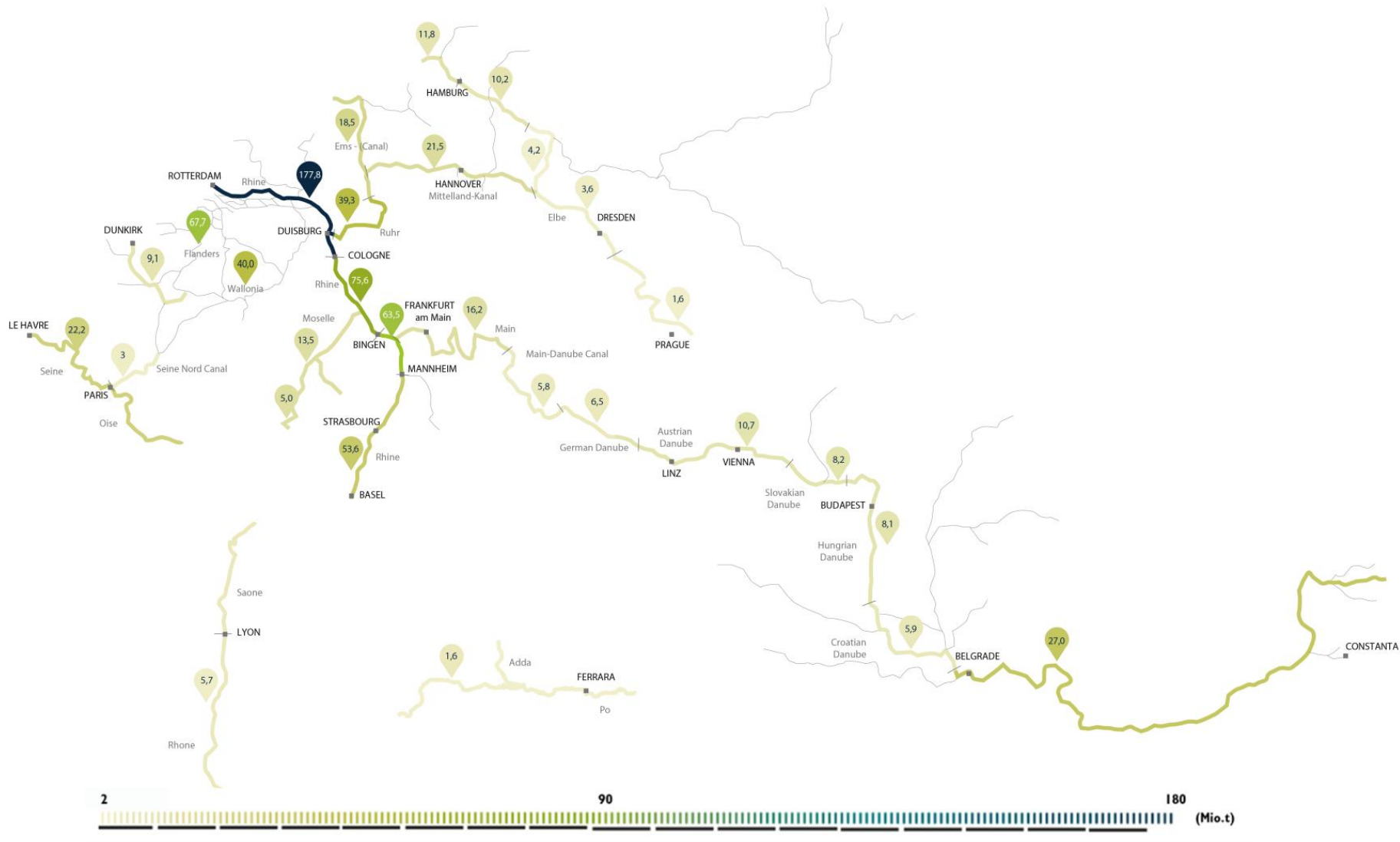
Döntéshozók hipnotizálása

Bízz a vízben!



MLBKT 22. Kongresszusának tanulságai
Siófok, 2014. november 12.

Mi újság az EU víziutakon?



Mi a cél?



A közlekedési munkamegosztás szolgálja az ember és környezete, illetve a gazdaság viszonyát

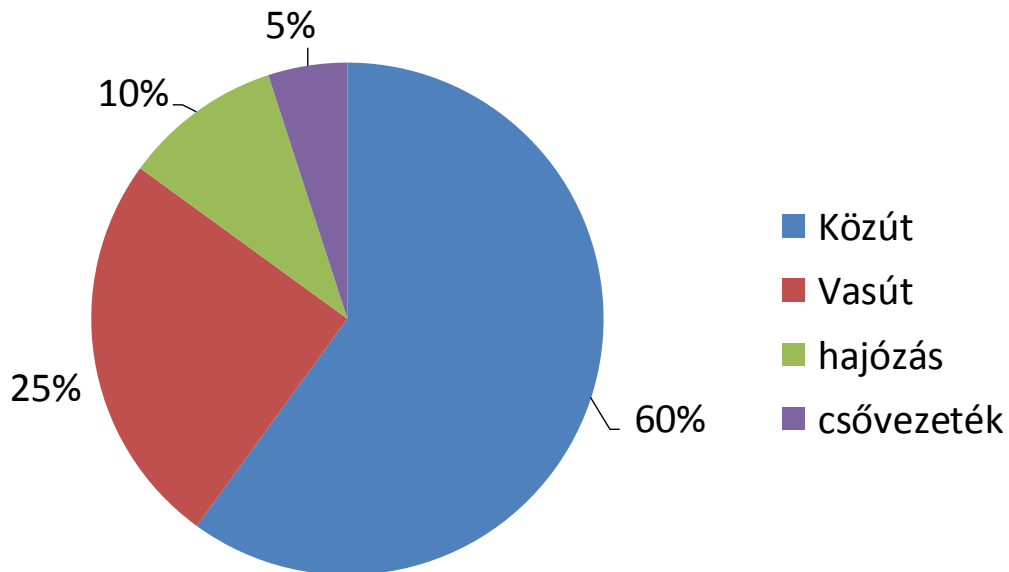


Új Széchenyi Terv és új módszer

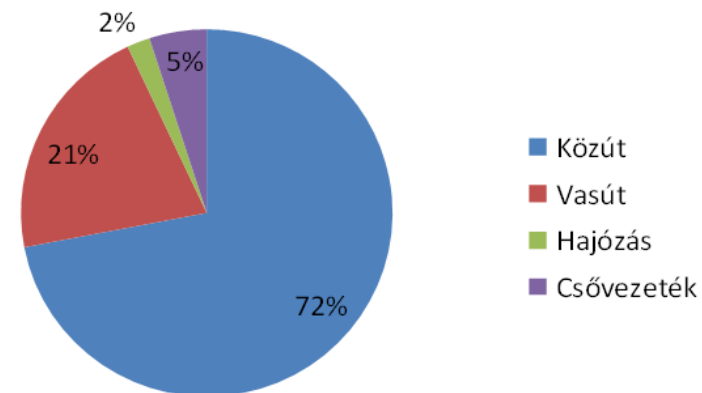
- *2 % belvízi hajózás méltánytalanul alulreprezentált*
- *EU-ban 60%, magyar kikötők 40%-os kihasználtságúak*
- *A közlekedés adó-, díj- és járulékrendszere a tényleges gazdasági+társadalmi+ környezeti költséget kell, hogy fedezze!!!*
- *Ezt segítheti, ha megismerik és megértik (a politikusok is)*
- *STPI /FTI Fenntarthatósági Teljesítmény Index , vagy jósági mutató*
- *Gazdaság (üzemeltetési költségek) + Környezet (zaj)+ Társadalom (balesetek) 42 indikátora*
- *Lineáris additív (SAW) és az outranking rangsoroló Promethee összehasonlító módszerek*

Ezért még sokat kell tennünk!

Új Széchenyi Terv szerinti álmom 2030



Közlekedési munkamegosztás 2010



Baljós de objektív következtetések

A tesztek lehetőséget adtak az elméleti modell és a valóság összehasonlítására. (Vége a mellébeszélésnek)

Jellemzően a környezetet kevésbé terhelő közlekedési módok hosszabb menetidővel járnak, s kisebb volumennél jellemzően nagyobb szállítási költséggel is. (Vége a mi vagyunk a legjobbak dumának)

Ha éhes vagy térj be hozzánk! (Ez már kevés)





Miért kell fejleszteni?

***Környezet és Társadalombarát közlekedési célok
Átterelhető, intermodális forgalom
Kikötők mint logisztikai központok szolgáltatási
színvonalának fejlesztése
Különben nem jön a Megbízó!!!***

Mit fejleszthetnénk a kikötőkben?

- *alapinfrastruktúra, kerítésen kívül-belül*
- *felépítmények, csarnokok*
- *árvízvédelem, biztonsági és környezetvédelmi létesítmények/berendezések*
- *telepített rakodó berendezések (daruk, rédleres, futószalagos rendszerek stb.)*
- *mobil rakodó eszközök (targoncák, homlokrakodók, mobildaruk stb.)*
- *egyéb logisztikai technológia*
- *további előkészítés*

Magyar Dunai Kikötők



Miből fejleszthetünk és kikkel?

- *Heti 5 – 20 milliárd forint NFM/NFÜ kifizetés volt*
- *KÖZOP projektekben volt bőven (1.000 mrd) forrás*
- *Ebből 1,5 milliárd forint támogatást kaptak tagjaink*
- *85 % támogatással sikerült , nyárig be kell fejeznünk*
- *NGM stratégiát készít*
- *NFM operatív programtervezés, koordináció, kontrolling, pályázati kiírások véglegesítése, a támogatandó fejlesztések, beruházások kiválasztása, és mindezekhez kapcsolódó intézményrendszer működtetése, a szükséges uniós egyeztetések lebonyolítása és az előírt dokumentumok elkészítése*

ILDE intermodális kapcsolat az Északi-tenger és a Fekete-tenger között

Magyar szolgáltatóknak, folyam-kikötők-tenger integrátoroknak lehetőség



Komplex vízkészlet gazdálkodás kell !!

Pan-European

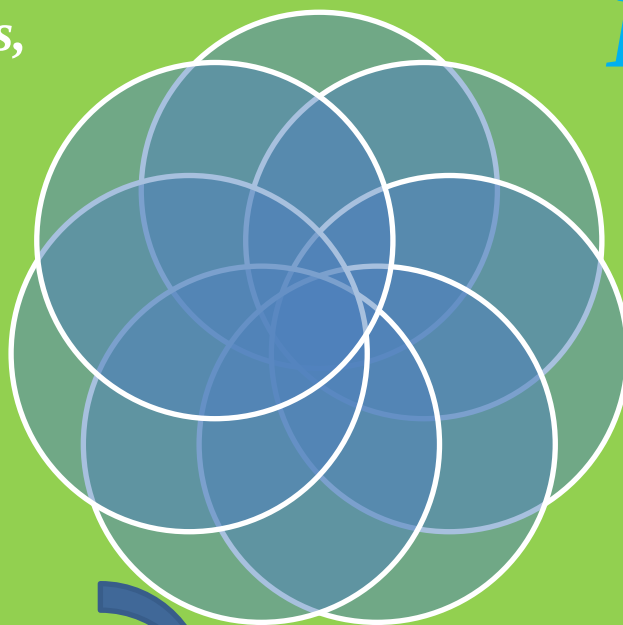
14 ország érintett, nem csak
Magyarország, **nem csak a Hajózás**



Hajózás, hajóépítés,
logisztika



Sport, turizmus



Ivóvíz, ipari víz
(Paks)



Öntözés, talajvíz, árvíz



Energiatermelés

*Mint a Bencések,
„Imádkozunk és dolgozzunk”*

