



Budapesti és Pest Megyei Mérnöki Kamara

*Capt. Szalma Béla*

*2021 május.12*



**A MI DUNÁNK**  
ORSZÁGOS KIKÖTŐFEJLESZTÉSI FŐTERV

# *A mi csapatunk*



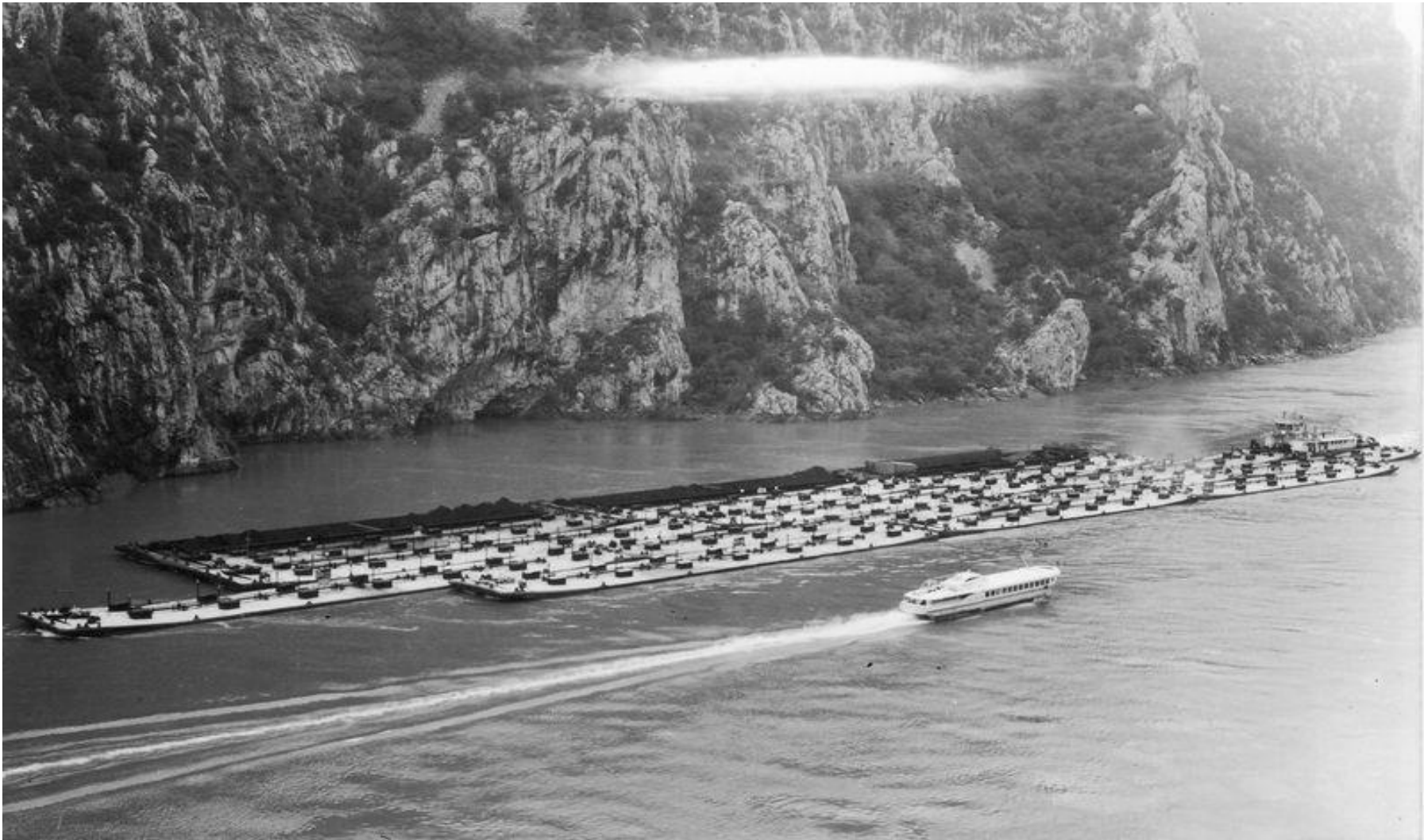
*A vontatóhajózás már a múlté a Dunán*



# *Önjárók a jelen a DMR vonalon*

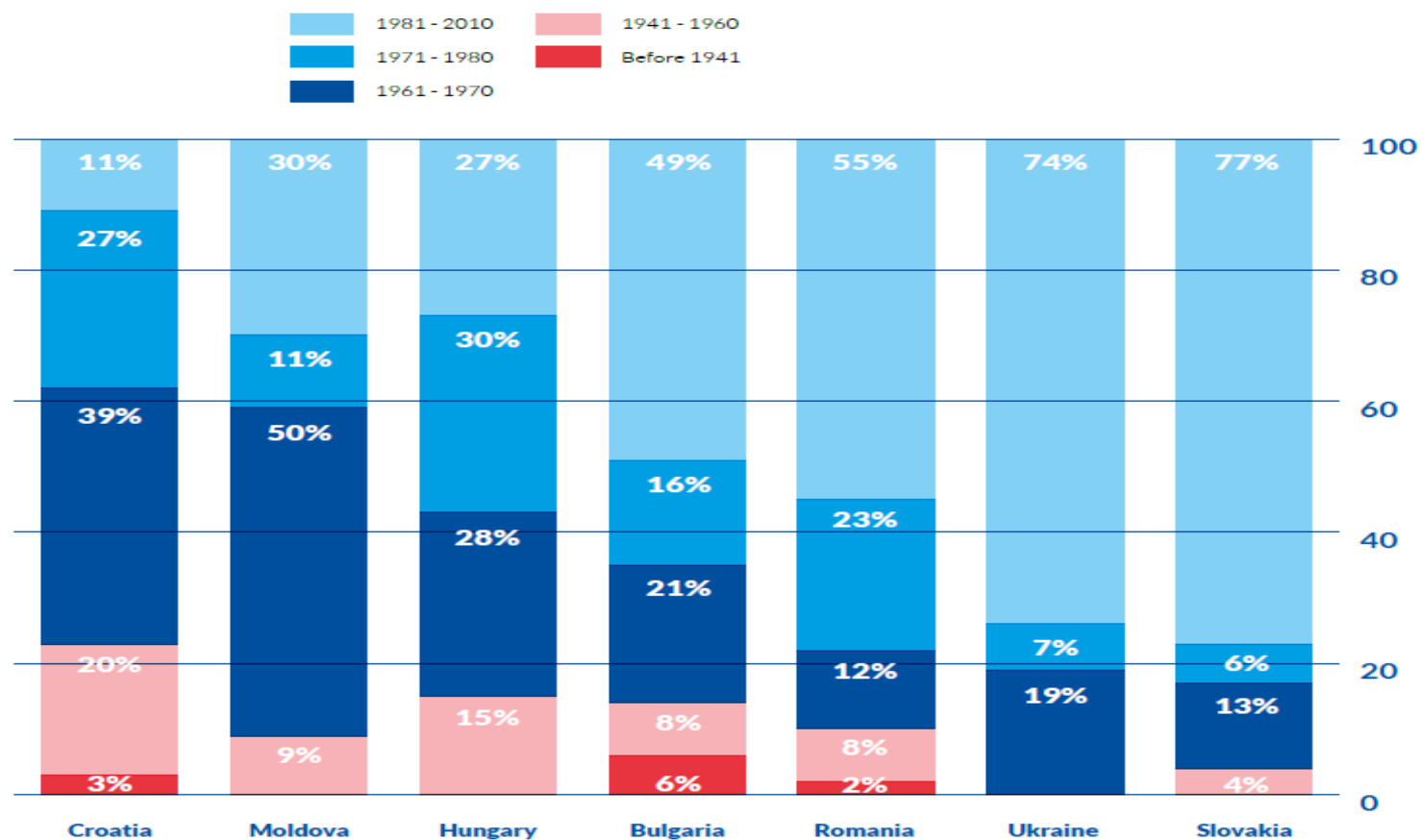


# *Tolóhajózás az Al-Dunán*



*MSS Karlovac 20 bárkával, 29.200 mto*

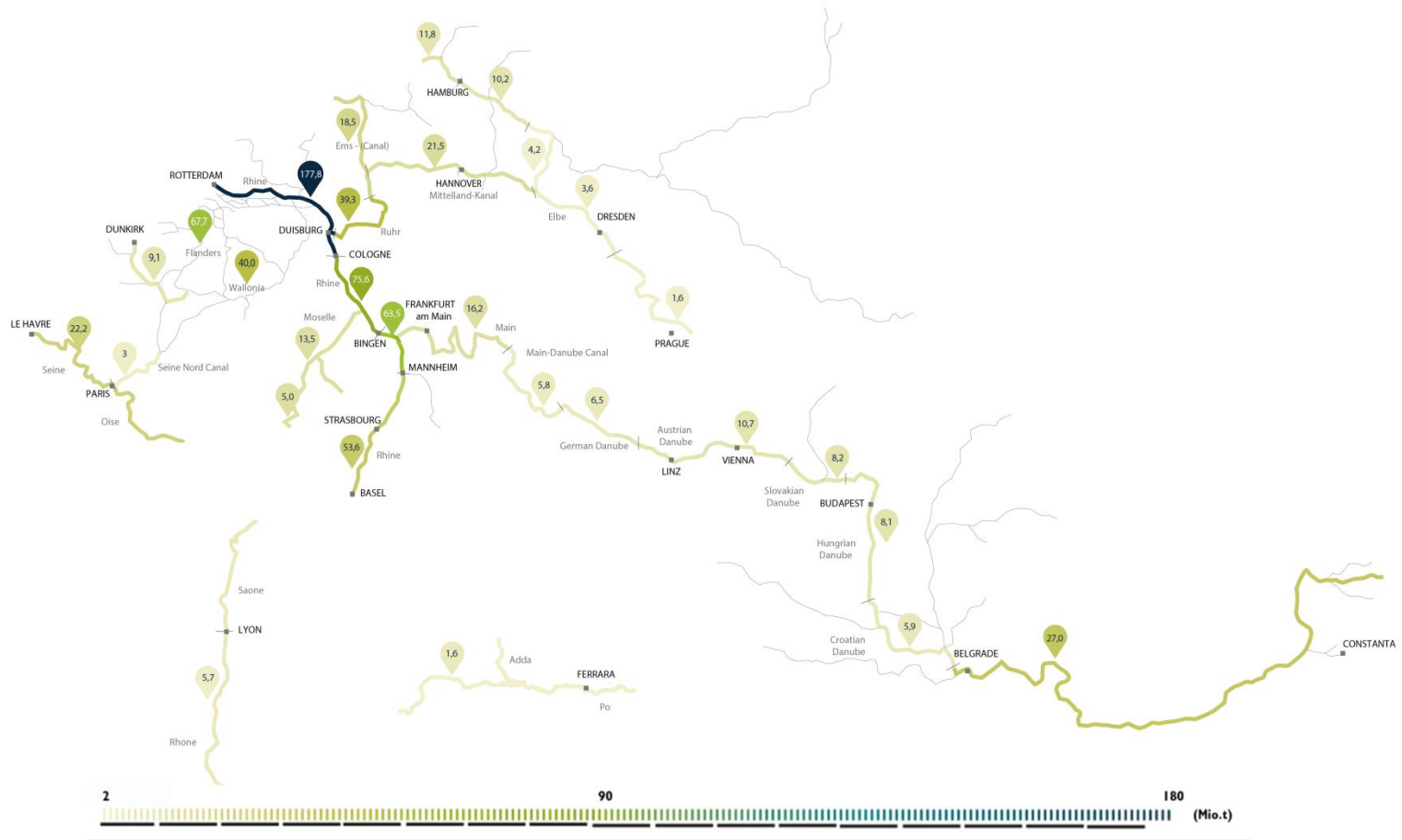
# Dunai flotta az építés éve szerint



Source: Danube Commission

*A magyar flotta fele 45 évesnél idősebb*

# Forgalom a DMR víziútakon



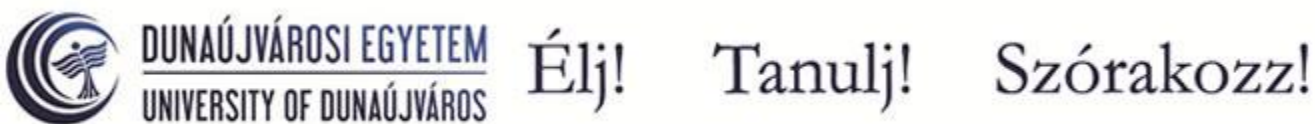
# *Hol a helyünk?*

- *Összes dunai forgalom* *80 millió mto*
- *Magyar dunai forgalom* *8 millió mto*
- *Osztrák dunai forgalom* *11 millió mto*
- *ARA/Duisburg* *180 millió mto*
- *Rajnai forgalom* *300 millió mto*





# Kikötő üzemeltető is kéne!



*80 kontakt óra*

*48 gyakorlati óra*

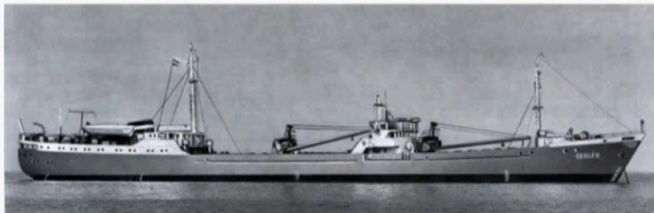
*Polimédia (internetes konzultáció)*

A screenshot of a video lecture. The title is "Kereskedelmi ismeretek" (Commercial Knowledge) and the subtitle is "Incoterms 2010". The presenter is Szalma Béla. A context menu is open over the slide, showing options like "Lista megjelenítése" (Show list), "Tejes képernyő" (Full screen), "Véletlen sorrendű lejátszás" (Random order playback), "Ismétlés" (Repeat), "Képi megjelenítések" (Image presentations), "Videó" (Video), "Bővítmények" (Plugins), "Dalszövegek és feliratok" (Lyrics and subtitles), "A Most játszott lista szerepején mindig legfelül" (Always at the top of the current list), "További beállítások..." (More settings...), and "Súgó a lejátszáshoz..." (Help with playback...). The video player interface shows a progress bar at 00:09 and the title "Kereskedelmi Ismeretek - capt. Szalma Béla".



## *A hajóraklevél (Bill of Lading, B/L)*

- *Capt. Béla Szalma*
- *2016 május 09.*

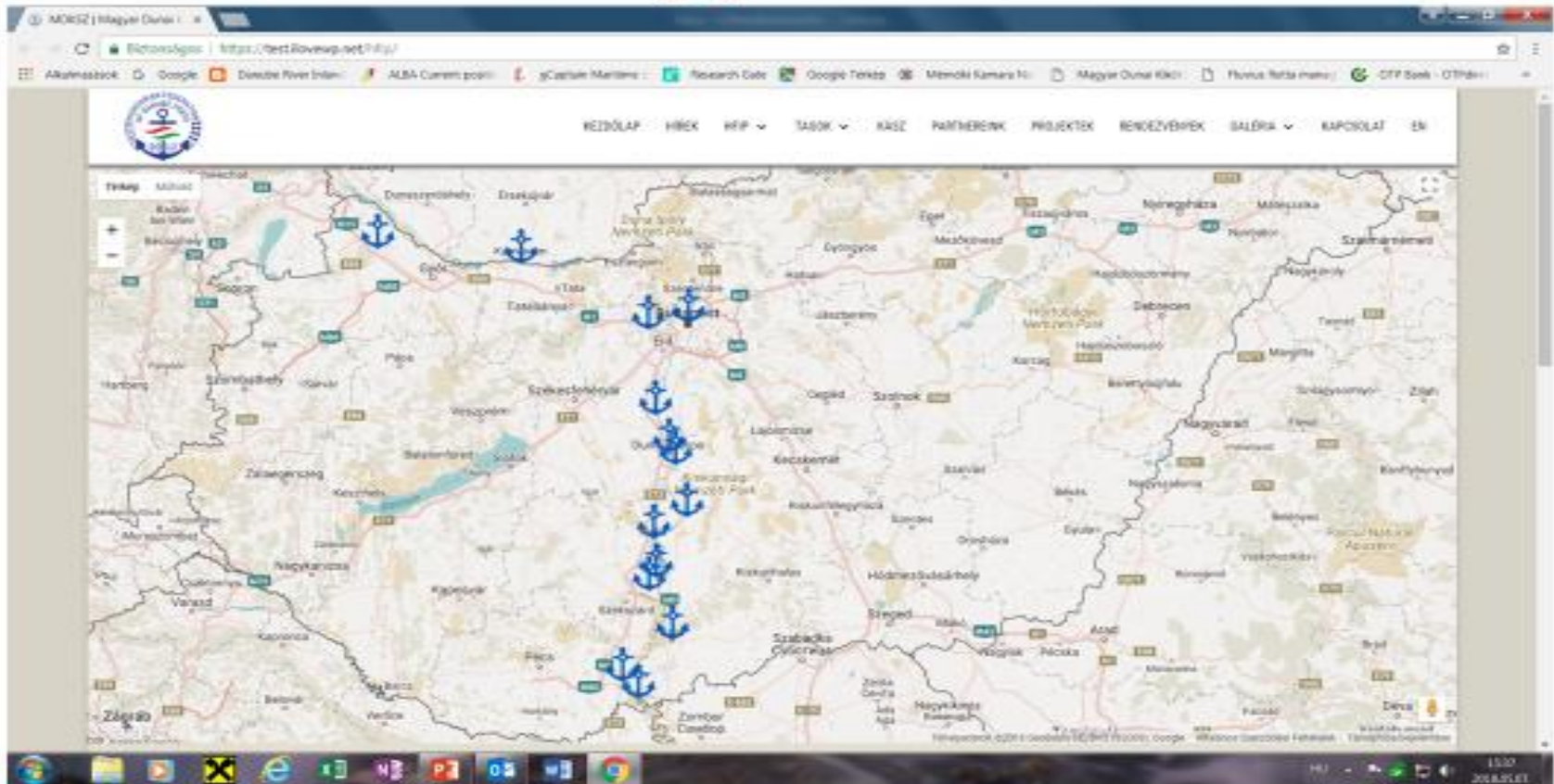


1

A hajóraklevél



Tárgy neve - Capt. Szalma Béla



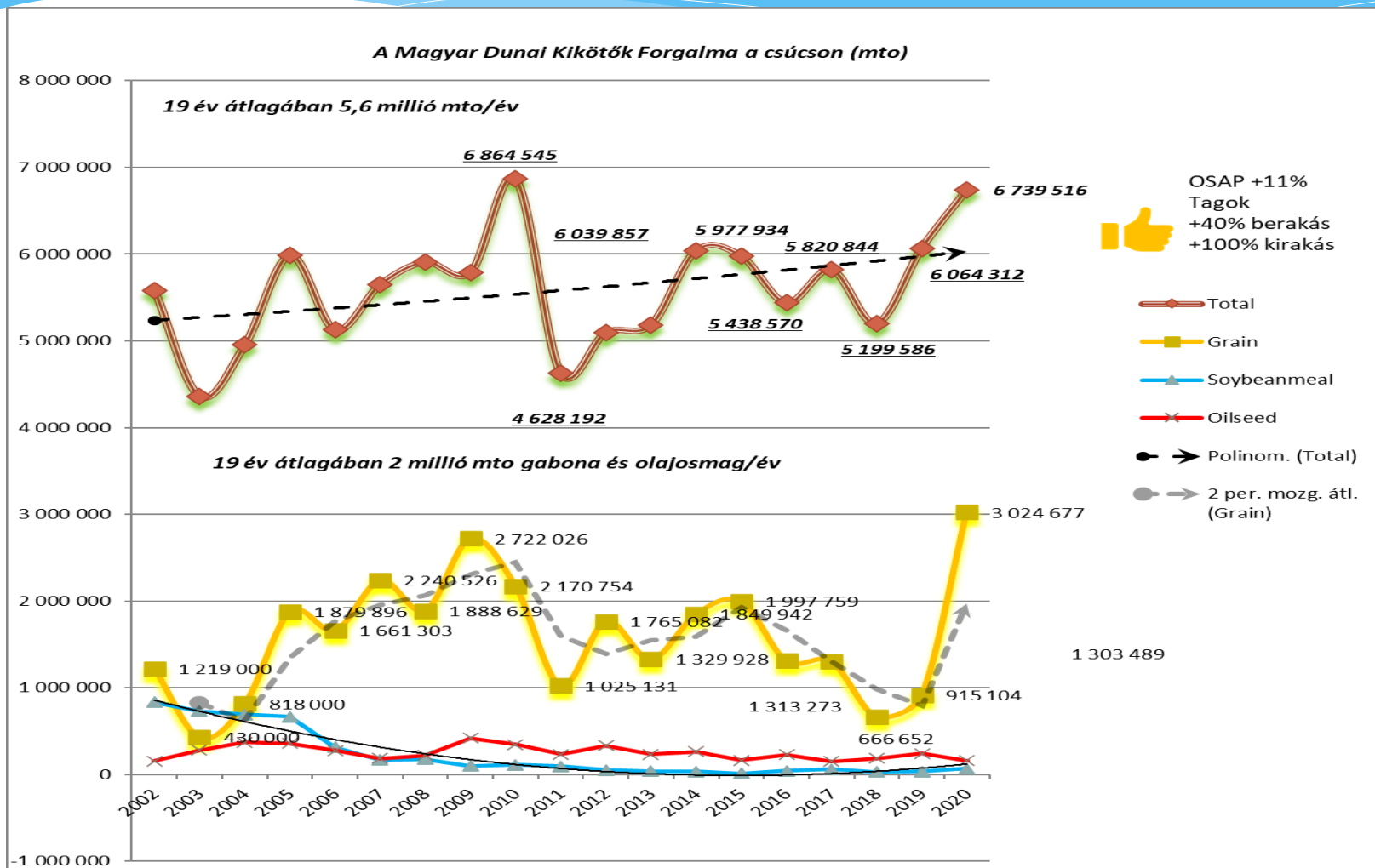
Capt. Szalma Béla

*30 tagunk képviseli a dunai forgalom 85%-át. A Szövetség célja a magyar kikötők független érdekképviselete, a tagok részére szakmai információk gyűjtése és szolgáltatása, a tagok szakmai érdekképviselete harmadik személyek, hatóságok irányában, szakmai napok, konferenciák szervezése, a tagszervezetek munkavállalóinak összehangolt továbbképzése, valamint általános szolgáltatási feltételek kidolgozása.*

# Egy (sárkány)hajóban



# A Magyar Dunai Kikötők Forgalma





## DANUBE PORTS NETWORK

**PARTNERS FORUM**

**ADVISORY GROUP**

**STRATEGIC MANAGEMENT**

**PLENARY BODY**

**AD HOC WORKING  
GROUPS**

**TECHNICAL SECRETARIAT**  
**COORDINATION & OPERATIONAL BODY**

# *DPN Tanácsadó testület*



*Captain Béla SZALMA*  
CHAIRMAN  
DPN's Advisory Group



*Anguel ZABOURTOV*  
MEMBER



*Thomas MOSER*  
MEMBER



*Gerhard Gussmagg*  
MEMBER



*Werner Auer*  
MEMBER

## DANUBE PORTS NETWORK

**A projekt célja:** A DAPhNE célja a dunai kikötők kiegyensúlyozott fejlesztése, valamint egy jól működő hálózat DPN (Danube Ports Network) és tudásbázis kialakítása és működtetése a dunai kikötői közösség számára

Három legfontosabb eszköze:

- (1) Tudás-megosztás - közös kikötő-fejlesztési stratégia kialakítása,
- (2) Szektorok és nemzetek közötti együttműködés – kikötői szolgáltatások fejlesztése
- (3) Innovatív IT megoldások kidolgozása a célcsoport számára.

Projekt partnerek száma: 23 (9 országból)

Megvalósítási időszak: 2017.01.01 – 2019.06.30 (30 hónap)

A projekt teljes költségvetése: 2,985,406,15 EUR,

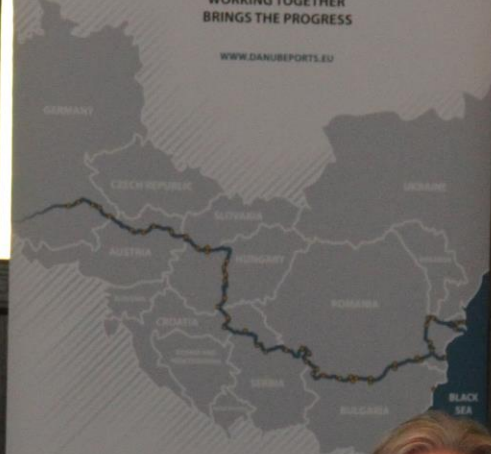




**A MI DUNÁNK**  
ORSZÁGOS KIKÖTŐFEJLESZTÉSI FŐTERV



COMING TOGETHER  
IS THE BEGINNING  
WORKING TOGETHER  
BRINGS THE PROGRESS  
[WWW.DANUREPORTS.EU](http://WWW.DANUREPORTS.EU)



**Interreg**   
Danube Transnational Programme  
DAPHNE

**Interreg**   
Danube Transnational Programme  
DAPHNE

Project: **DAPHNE - DANUBE PORTS NETWORK**  
[www.interreg-danube.eu/daphne](http://www.interreg-danube.eu/daphne)

**Danube  
Transnational  
Programme**

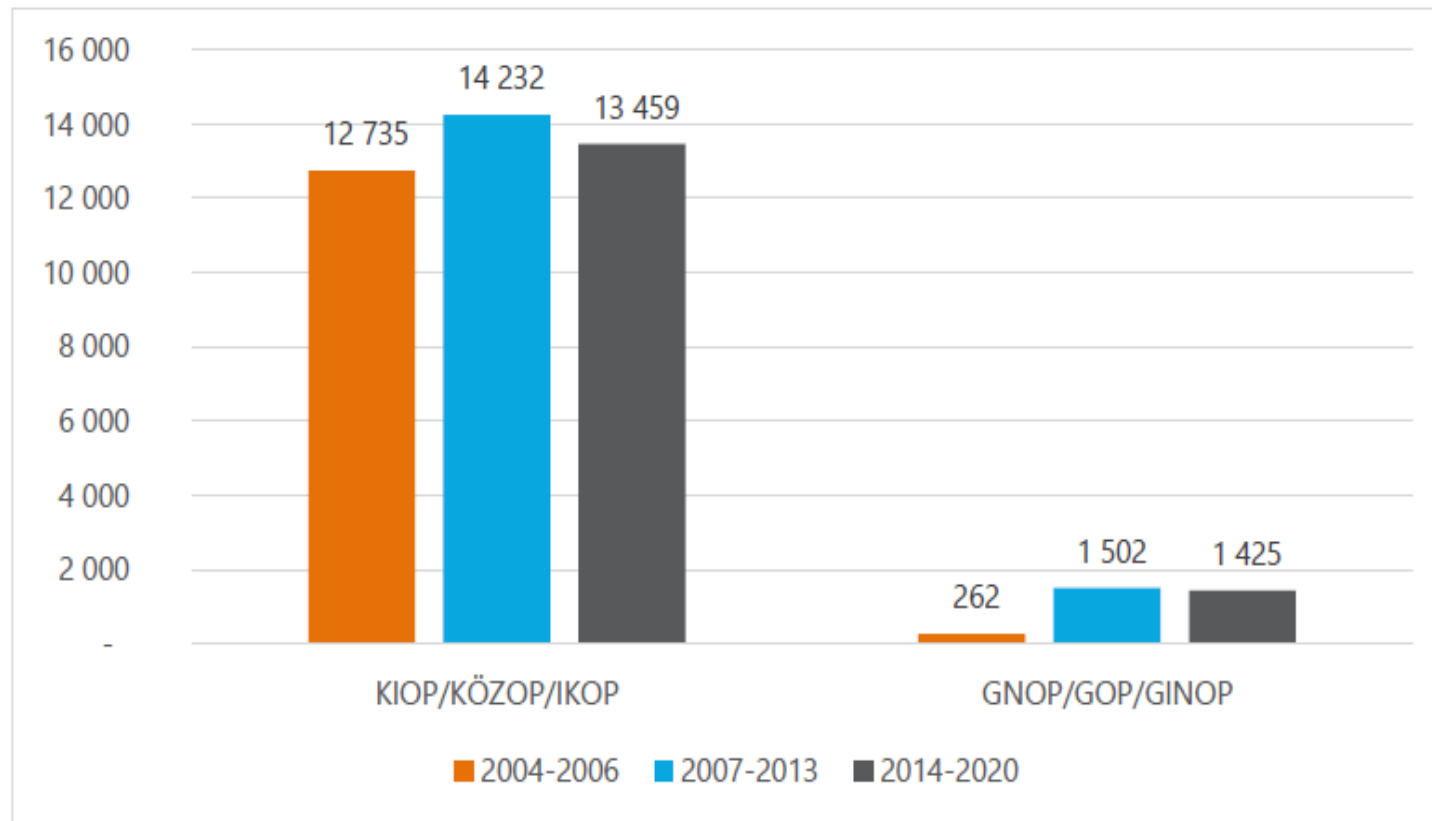
Programme co-funded by the European Union



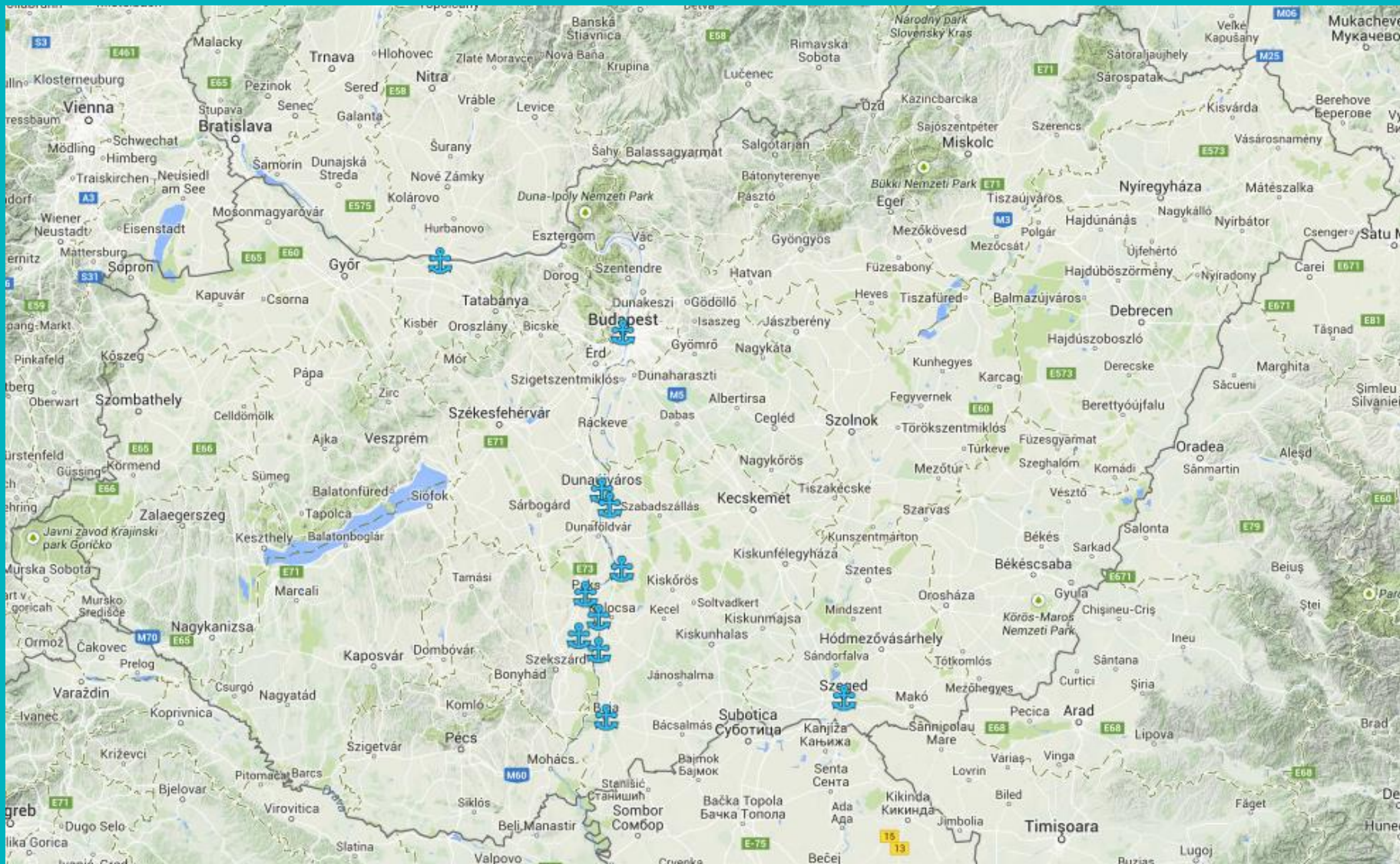
*A Magyar Dunai Kikötők 2004 óta 43,6 milliárd forint támogatást kaptak, ennek 85%-a az OKK fejlesztését segítette.*



117. ábra: Közvetlenül kikötői fejlesztésekre fordított támogatások összege (millió Ft)



# 25 deminimis támogatást elnyert projekt, 1,36 milliárd Ft megítélt támogatás



## Kedvezményezett

## Projekt tartalma

### Komárom

12. MAHART-PassNave Személyhajózási Kft.

- Jelenlegi 370 m hosszú makadámos úton új, nagy teherbírású, korszerű aszfalt zárórétegű burkolat kialakítása
- Kapcsolódó közvilágítás felújítása

### Dunaújváros

13. CENTROPORT Szolgáltató Kft.

- Surrantócsövek, töltőcsövek, uszályrakodó PLC vezérlés felújítása
- Rakodógép beszerzése
- Hídmérleg építése, irodaépület bővítése

### Dunavecse

14. Dunavecse Kikötő Szállítmányozási Kft.

- Elektromos meghajtású hidraulikus átrakógép beszerzése

### Harta

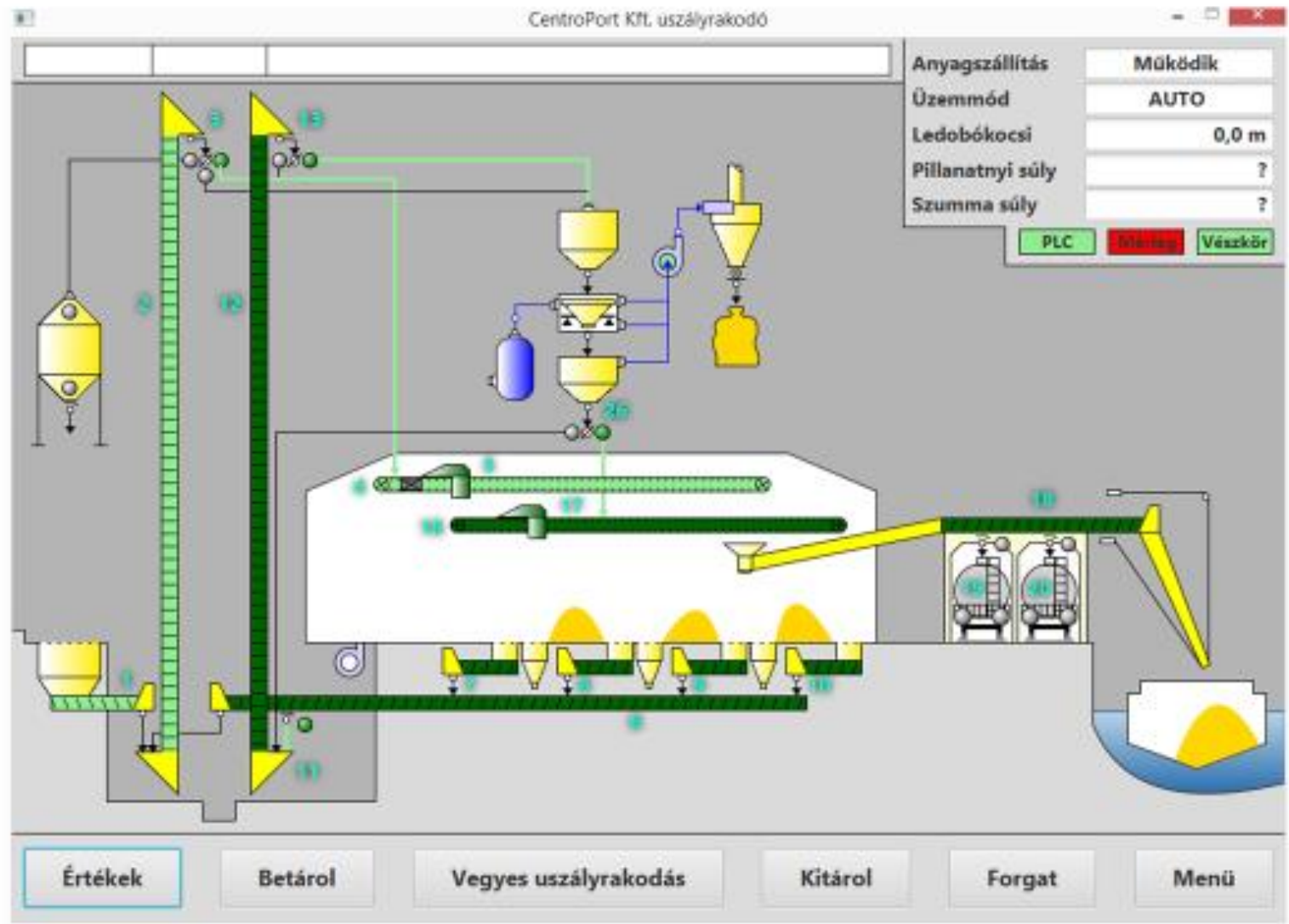
15. Sygnus-Port Harta Kikötőüzemeltető Kft.

- Rakodási kapacitás növelése
- Komplex biztonságtechnikai fejlesztése, beléptető rendszer kiépítése

*Kézi vezérlés*



# PLC vezérlés



**KÖZOP 4.5.0-09-11 Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése – KIEMELT PROJEKTEK**



5 TÁMOGATÁST ELNYERT PROJEKT  
9 172 000 730 FT MEGÍTÉLT TÁMOGATÁS

**TÁMOGATOTT KIKÖTŐ FEJLESZTÉSÉRE IRÁNYULÓ PROJEKT:**

1. A **CSEPELI SZABADKIKÖTŐ** INTERMODÁLIS ÉS KAPACITÁSBŐVÍTŐ  
FEJLESZTÉSE 1. ÜTEMÉNEK KIVITELEZÉS  
3 180 886 450 FT MEGÍTÉLT TÁMOGATÁS

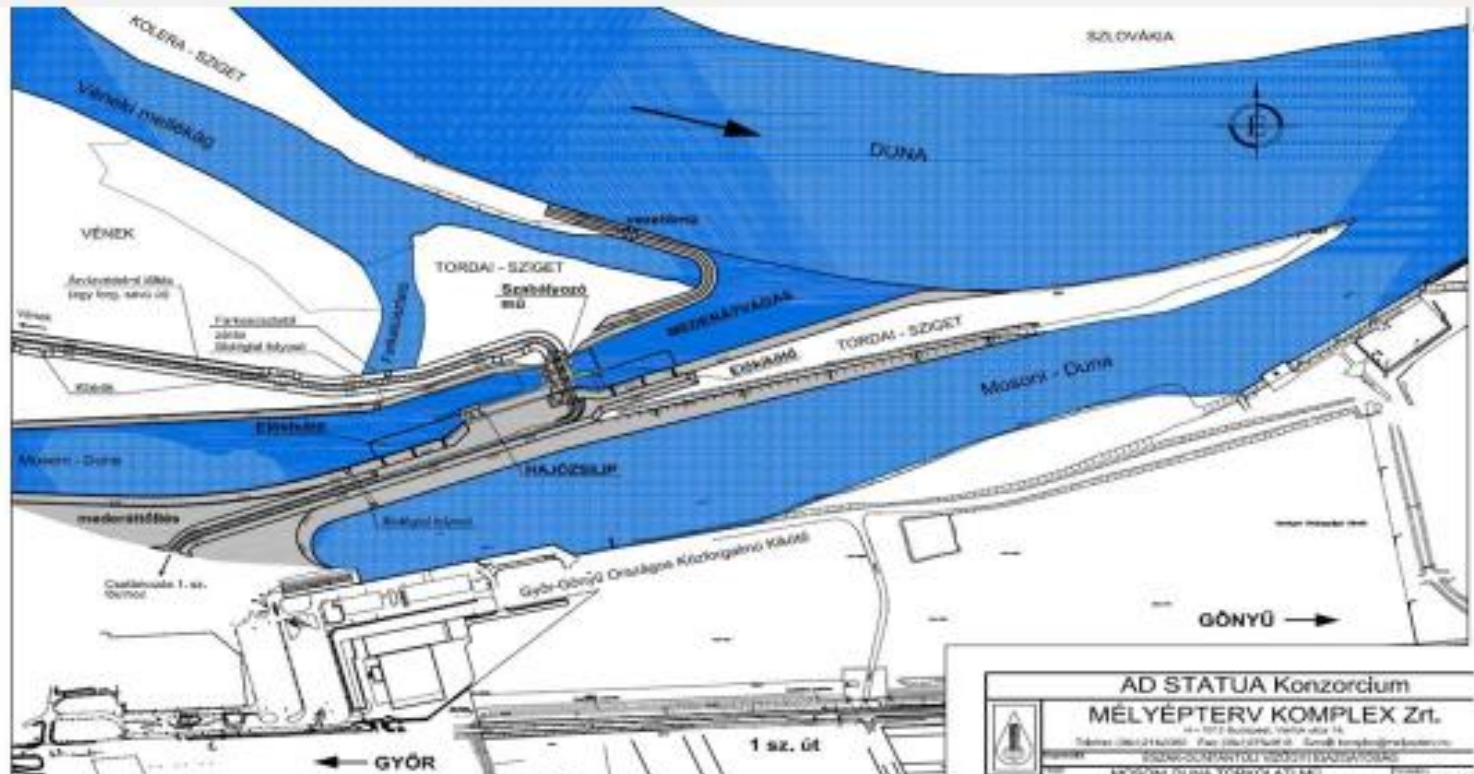
2. **GYŐR–GÖNYŰ** ORSZÁGOS KÖZFORGALMÚ KIKÖTŐ  
INFRASTRUKTURÁLIS TOVÁBBFEJLESZTÉSE  
5 843 702 150 FT MEGÍTÉLT TÁMOGATÁS

# *Ilyen volt Győr-Gönyű kikötője*





# Ilyen lesz Győr-Gönyű kikötője



A Mosony-Duna torkolati szakaszának rekonstrukciója<sup>110</sup> keretében 28,5 milliárd forint összértékben a torkolat áthelyezésével és egy komplex műtárgy megépítésével kívánják a vízszintet helyreállítani a Mosony-Dunán. A 2021 májusáig tartó beruházás során egy olyan

*A kikötő fejlesztése szabályozó művel (zsiliprendszer építésével) oldja meg – többek között – a Mosonyi Duna vízszintjének szabályozását, a kikötő kotrási kényszerének megszüntetése<sup>25</sup> mellett.*

# *Kiemelt beruházás Győr-Gönyűn*



# MOBIL ÁRVÍZVÉDELMI GÁT LÉTESÍTÉSE A CSEPELI SZABADKIKÖTŐBEN

IKOP-2.1.0-15-2016-00025





*Alternatív üzemanyag tolóállomások kiépítése, Kikötői Információs Rendszer, Kikötők digitális fejlesztéseinek támogatása, Digitális jogyakorlatok disszeminációja, Duna-Majna-Rajna régió digitális együttműködései, Víziútfejlesztési stratégiához kikötői fejlesztési stratégiák adaptálása, Műszaki útmutató elkészítése a klímaadaptációs technológiákra, Kikötőket és vízi áruszállítást népszerűsítő kampány, Piacfigyelési szolgáltatás működtetése, Útmutató kidolgozása az egyes árunemek kikötői átrakásához, Bajai OKK kapacitásbővítés előkészítése Csepeli OKK kapacitásfejlesztés II. ütem, Támogatási konstrukció kidolgozása a regionális és helyi kikötők rakodási és tárolási kapacitásainak javítására, Mohácsi OKK kapacitásfejlesztés Aktív befektetésösztönzési politika, Pénzügyi-szabályozási ösztönzőrendszer kialakítása, Települési szintű tervezés, Együttműködési konferenciák szervezése, Túlméretes áruk útvonalengedélyeztetése víziúton, Kikötőfejlesztési pályázatok szempontrendszerének kialakítása, Budapest-Csepel Citylogisztikai koncepció kialakítása, Kikötői besorolási rendszer kialakítása, Kikötőfejlesztésekhez CBA útmutató elkészítése, Kikötőfejlesztésekhez state aid útmutató elkészítése Vis maior finanszírozási rendszer, Kikötői és Vízi Áruszállítás Elemző Innovációs és Képzőintézet, Kikötői szakma népszerűsítése a fiatalok körében, Látogatóközpont létrehozása, Kikötőüzemeltető képzés továbbfejlesztése, Alternatív üzemanyagok használatával kapcsolatos képzés kidolgozása Hatósági képzési program, Jogszabályok felülvizsgálata, Környezeti fenntarthatóság a kikötőkben*

# *Német Főterv*

## *BMVI (Szövetségi Közlekedési, Építési és Városfejlesztési Minisztérium)*

*A konténerforgalom integrációja a belvízen*

*Az ömlesztett áruk mint fő árualap a belvizeken elő-és utófuvar tömeghatár emelése  
Túlméretes áruk, közúti útvonal engedélyek (VEMAGS) rendszerébe kell integrálni  
a belvízi fuvar, hogy legalább dönteni tudjon a Megbízó*

*Logisztikai szakemberek belvízi fuvarozással kapcsolatos ismereteinek és a tervezők  
hiányát képzéssel kell pótolni*

*A vízi infrastruktúra követelményeit egyeztetik a felhasználókkal*

*A vízi utak éghajlatváltozási adaptációs stratégiája készül*

*11 Főterv projekt megvalósítása*

*A belvízi kikötők földhasználati vitáinak rendezése (önkormányzatok-tartományok)*

*Belvízi hajók gáztalanítása (Tankerek tisztítása során)*

*Parti áram használatának szorgalmazása*

*Csatornailleték eltörlése a versenyképesség erősítését segítve (A Moselen is)*

# *Német Főterv*

## *BMVI (Szövetségi Közlekedési, Építési és Városfejlesztési Minisztérium)*



### **GOALS of MASTERPLAN „Inland navigation“ GERMANY / May 2019**

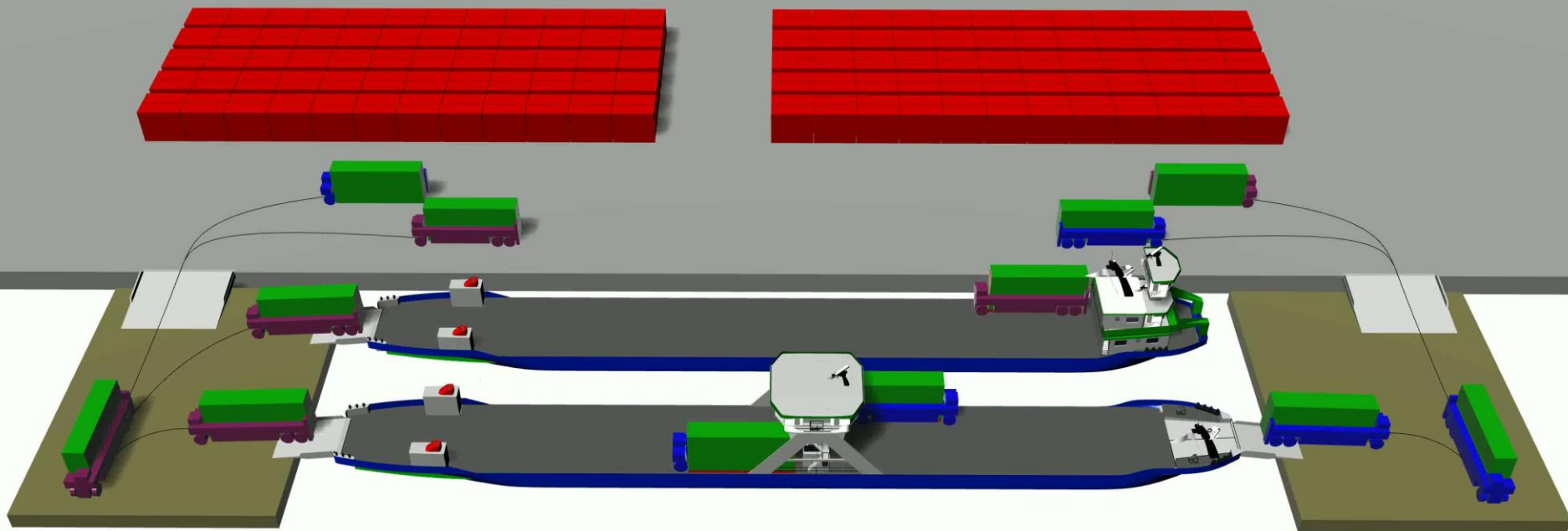
#### **Statement of Mr. Andreas Scheuer – Ministry of transport and infrastructure, Germany**

The aim of the Federal Government is therefore to strengthen inland waterway transport and to transport as many goods as possible via the waterway. What we need for this is a powerful, clean, modern, safe and efficient port-waterway system. We want to achieve this with the present Master Plan for Inland Navigation. "

- **tailor-made infrastructure – needs investments of billions**
- **more efficient & environmentally friendly vessels**
- **inland navigation 4.0 – digitalization**
- **more containers, bulk/high&heavy goods from road to inland navigation**
- **more qualified employees**

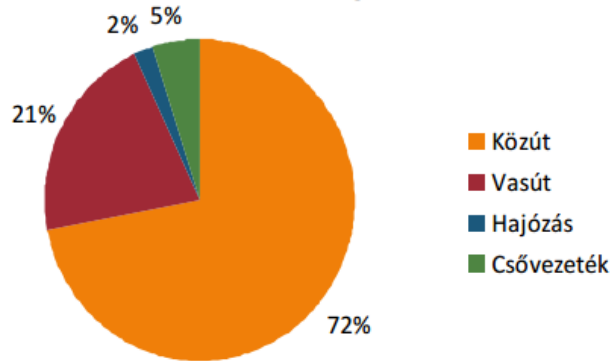
**target 2030:  
12 % modal-split**

*Egy lehetséges (RO-RO) rakodás két pontonon*

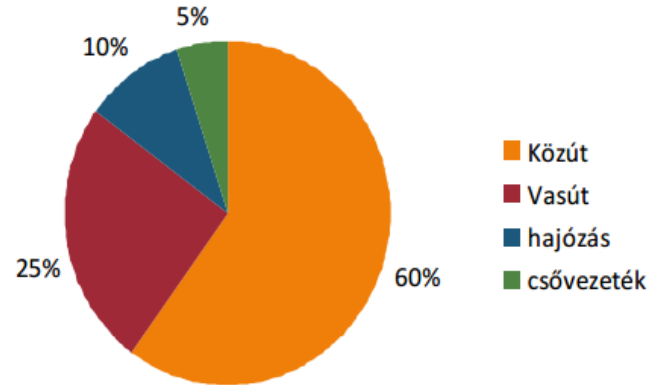


# Elérjük ?

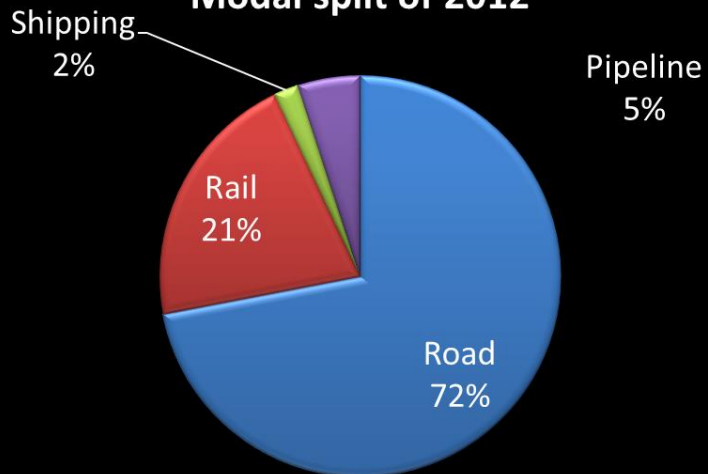
## Közlekedési munkamegosztás 2010



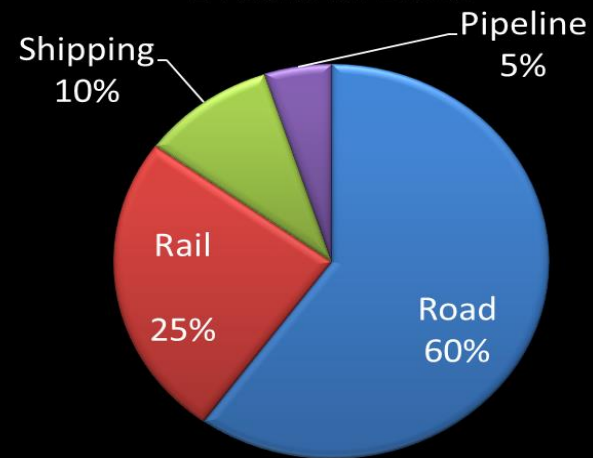
## Új Széchenyi Terv szerinti átlom 2030



## Modal split of 2012



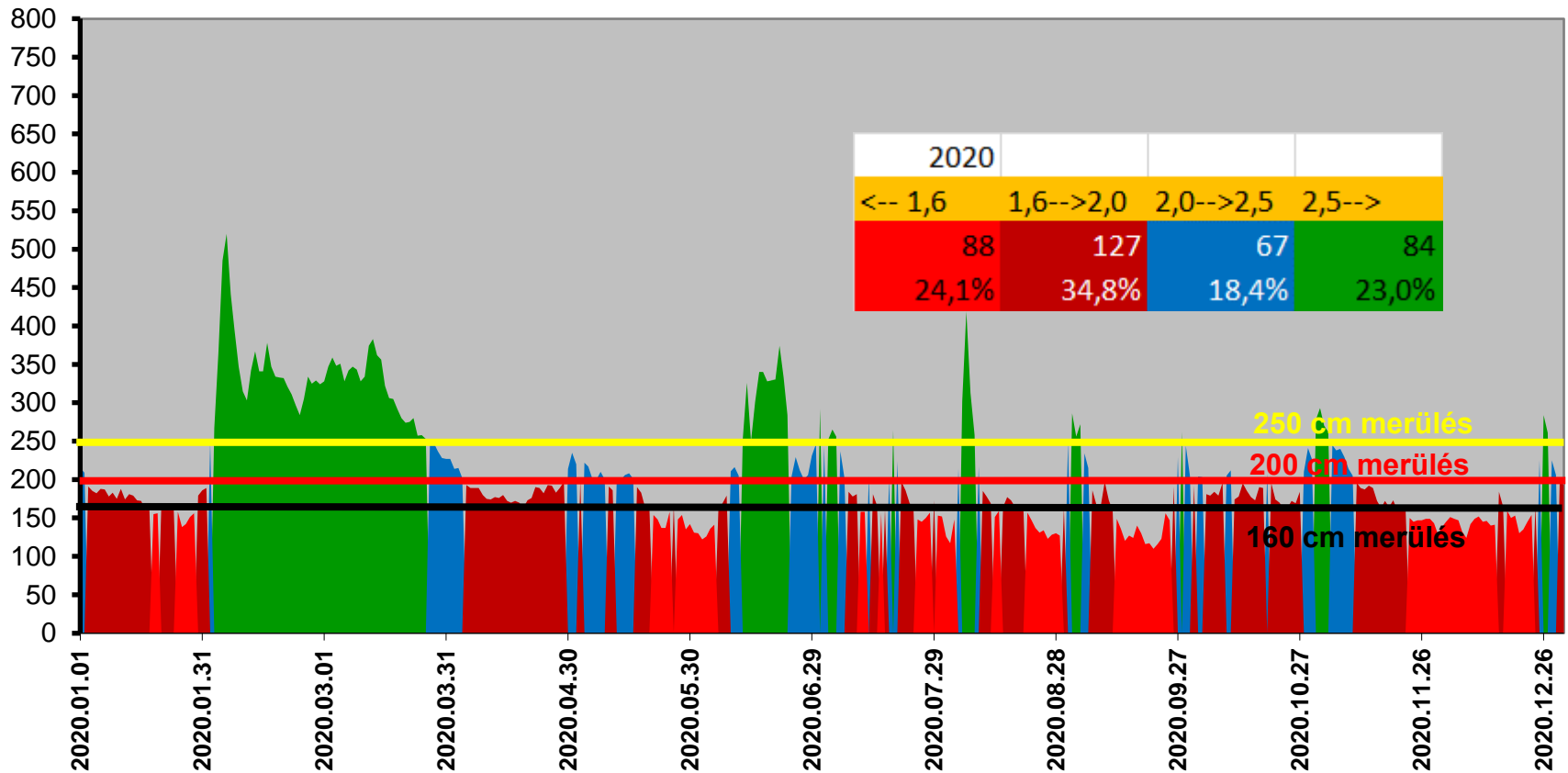
## Dream of 2030





# Ha nem elég a víz.....

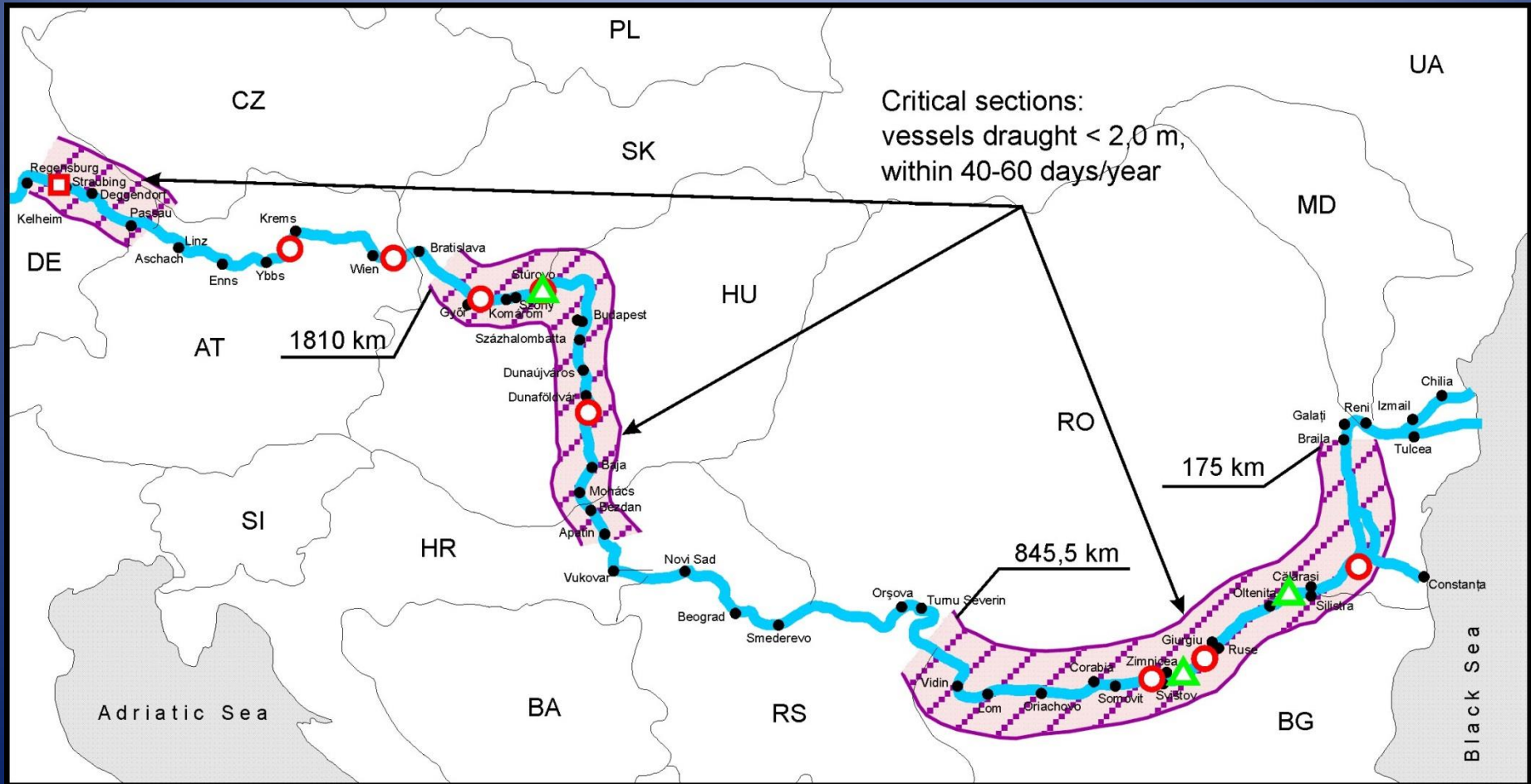
## Duna hajózhatósága 2020



*A hajótulajdonosok ide juthatnak...*



# Kritikus navigációs szakaszok a Dunán



**21 gázló + 28 szűkület**  
**+ 6 jégtorlaszra hajlamos hely 378 folyamkilométeren**

**8 gázló és 8 szűkület Szap (1811) –Szob (1708)**



**8 gázló és 9 szűkület Szob (1708)- Dunaföldvár (1560)**

Dunaföldvár

**5 gázló és 11 szűkület Dunaföldvár (1560) – déli országhatár (1433)**

Déli országhatár



~~0012-14/53~~

Országos Vízügyi Főigazgatóság  
VIZÜGYI TERVEZŐ IRODA

~~Szigorúan titkos~~

11 sz. példány

dr. Kerbai Ede  
főoszt. vez. et.

ORSZÁGOS  
VIZGAZDÁLKODÁSI KERETTERV

Budapest, 1954. április hó 30.

Igazgató:



*Dr. Mosonyi Emil*

Dr. Mosonyi Emil  
Kossuth-díjas  
akadémikus  
műsz. egy. tanár

Tau társ 14: 1310

# *Paradigmaváltás a vízben*

*SZÖLLŐSI-NAGY ANDRÁS Víz Napja konferencia előadója  
PhD, az MTA doktora, a Nemzeti Közszolgálati Egyetem professzora  
25 évig az UNESCO vezető tisztviselője volt, először 20 évig Párizsban a Nemzetközi Hidrológiai Program főtitkáráként, majd azt követően a delfti UNESCO-IHE rektoraként.*

*A Marseille-ben székelő Víz Világtanács kormányzója.*

*A Sustainable Water Futures nemzetközi tudományos program elnöke Brisbane-ben, Ausztráliában*

*Pályáját a VITUKI-ban és a IIASA-ban kezdte.*

***Képes lesz-e a politikai vezetés a VITUKI kivégzése következtében lemaradó hazai víztudomány új intézményét megteremteni?***

***Ha nem, akkor intellektuális vezetés és hozzáértés híján nem lesz fenntartható vízgazdálkodás hazánkban.***

*Dr. Hajtó Ödön okl.mérnök, a Mérnöki Kamara egyesület alapító elnöke (1989),  
A Budapesti és Pest Megyei Mérnöki Kamara alapító elnöke (1996),  
a Magyar Mérnöki Kamara alapító elnöke (1997) így emlékszik vissza.....*

Mindjárt a Mérnöki Kamara első egyesületi ciklusában, az 1990-es évek elején sor került a szakmai és a politikai szempontok ütköztetésére. A bős-nagymarosi vízlépcsőrendszer részbeni üzembe helyezéséről és továbbépítéséről volt szó. A hatalom ebben a kérdésben a Mérnöki Kamara által képviselt szakmai véleménnyel szemben a környezetvédőnek álcázott politikai kalandoroknak adott igazat.

# MÉRNÖK ÚJSÁG

I. évfolyam I. szám

A Mérnöki Kamara lapja

1994. szeptember

Ezenkívül egyes esetekben a tervezett művel, illetve annak kihatásaival szemben azt is meg kell vizsgálni, hogy milyen és mekkora környezeti, gazdasági és szociális következménnyel járna – a közeli és távoli jövőben egyaránt – az az alternatíva, ha a mű nem valósulna meg. Egy ilyen összehasonlítás gyakran meglepő eredményt mutat.

kötelességük partatlanul megvizsgálni és összehasonlítani a paraméterek (tényezők) három csoportját, amelyek egyenlő fontosságúak:

1. Környezeti hatások, a szokásos értelmezésben (a növény- és állatvilágra, a talajra, a vizekre, a légkörre és a tájra).

2. Szociális következmények (az emberi élet körülményeire és biztonságára).

3. Gazdasági korlátozások (amelyek megszabják a társadalom finansziális terhelhetőségét).

Sajnos a második és harmadik csoportba tartozó szempontok néha az elhanyagolás vagy alábecslés áldozataivá válnak.

Másik érdekesség az a hipotézis, miszerint a következő 20 évben, vagyis 2015-ig az európai áruszállítás volume megtízszereződhet. Ezt a többletet fokozottabban kell a környezetet kevésbé szennyező vízi útra terelni. Ehhez már ma meg kell kezdeniük az integrálódást a közúti fuvarozóknak, a vasutaknak, a kikötőknek és a hajósoknak.



# *Főterv*

*Az UTIBER Közúti Beruházó Kft., a VIZITERV Consult Kft és a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem konzorciuma a Viziterv közreműködésével végzi el a Transzeurópai Közlekedési Hálózat – **TEN-T belvízi út fejlesztéséhez** kapcsolódó tervezői feladatokat.*

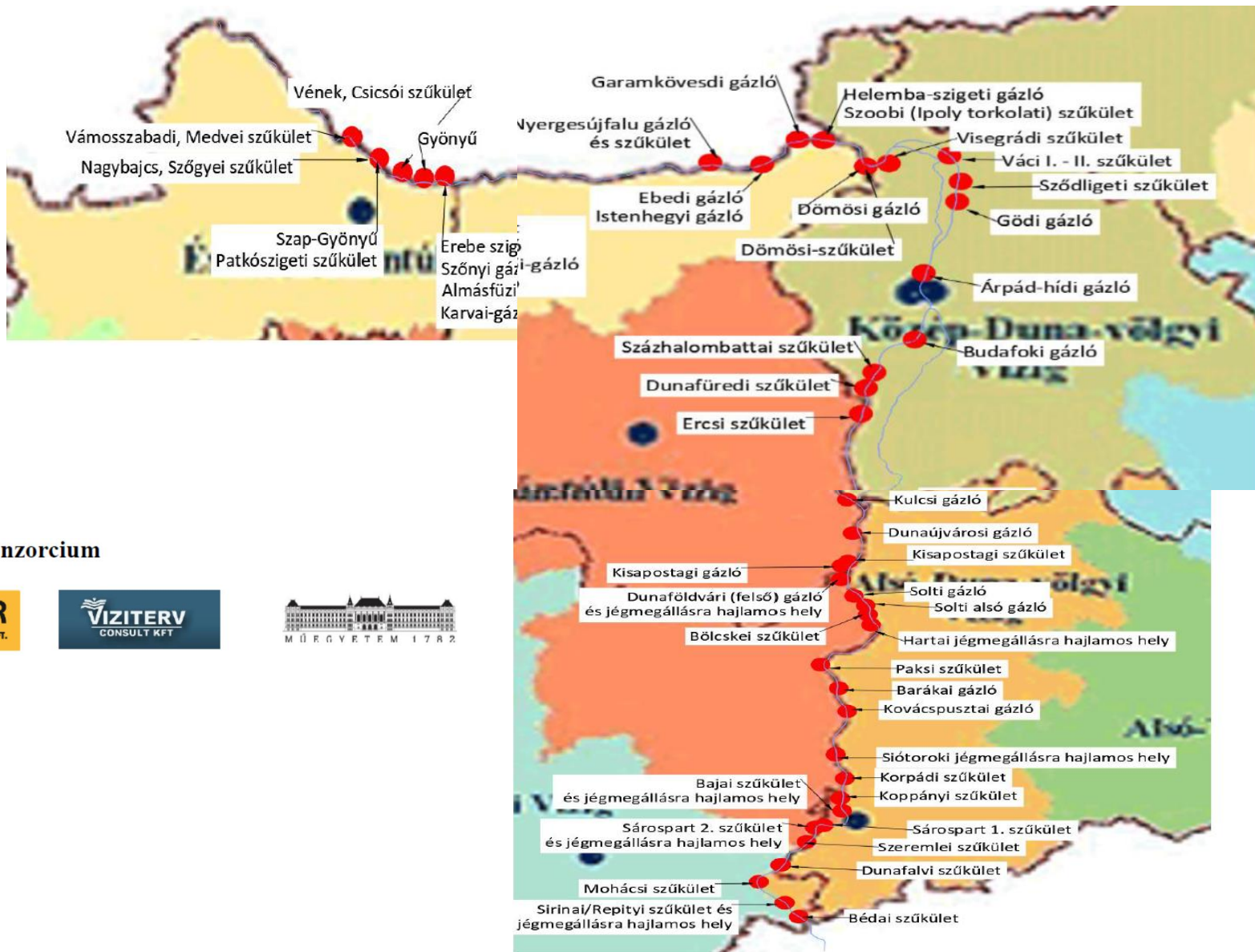
*A Dunán évtizedek óta nem végeztek fenntartási-karbantartási munkákat, melynek eredményeként ma már a hajózható napok száma 250 (180) nap alácsökkent. Így hajózhatósági szempontból nem felel meg a nemzetközi elvárásoknak (Belgrádi Egyezmény, AGN Egyezmény).*

*A felmérések szerint a Szob-Déli országhatár közötti szakaszon összesen 31 helyszínen, összességében közel 52 km-en kell a hajózhatóság javítása érdekében beavatkozni a vízgazdálkodás, a környezet- és természetvédelem követelményeit is kielégítő módon. Az előzetesen becsült beavatkozási helyszínek száma a Szap-Szob közötti szakaszon 12 db, az érintett folyószakasz hossza: 40 km.*

*A mintegy 43 beavatkozási pont mindegyikén remélhetünk javulást a vízmélységben, így a hajózhatóságban (+0,5 és +1 m között ?)*

*A tenderterv 2021-ben készülhet el, míg a kivitelezés 2022-2025 között valósulhat meg.*

***Ez sajnos csak ideiglenes megoldás, a végső megoldás a duzzasztás, amiről szintén említést fog tenni a tanulmány.***



**DUNAI HAJÓS Konzorcium**



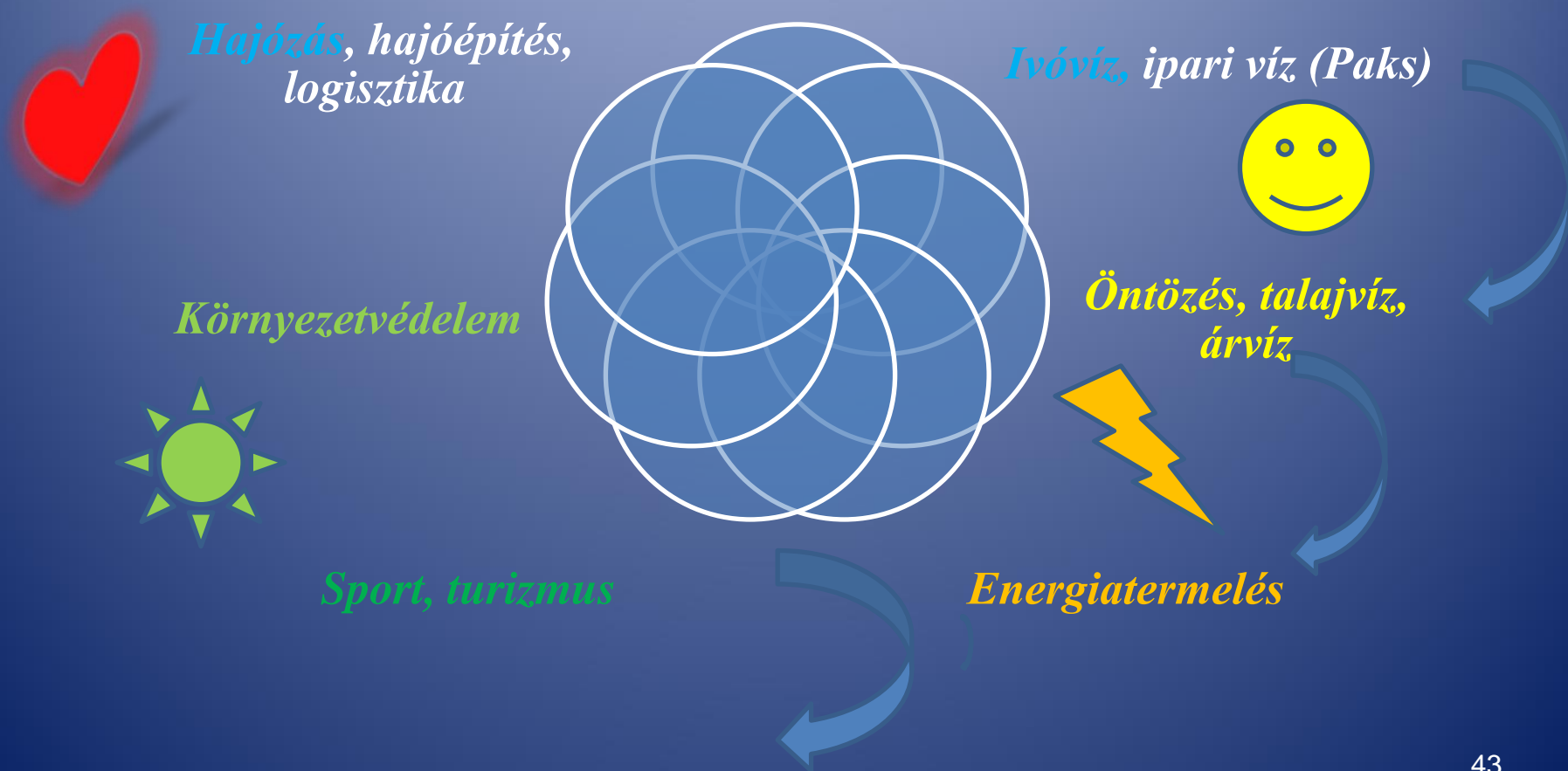
Megrendelő:



# *Komplex vízkészlet gazdálkodás kell !!*

*Pan-European*

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



## *Japán álmom, a zöld hajó*



*A japán hajógyártók számára a legfontosabb kérdés az, hogy túléljenek*

*„Naruhito japán császár angliai diplomamunkáját a XVIII. században a Temzén közlekedő uszályokról írta”*

Az 1868-as Meidzsi-reformok modern történetében még nem ilyen idősen trónra császár, mint a 85 éves Naruhito. Az apja, a 85 éves Császár 2016-ban azért közölte visszavonulási szándékát, mert már nem érezte magában az energiát a feladatai ellátásához. Hogy ez megtörténhessen, a tokiói parlamentnek törvényt kellett elfogadnia, mert két évszázada nem fordult elő, hogy a császári címet nem az apa halálával, hanem önkéntes nyugalomba vonulásával adja meg a trónörökös. Naruhito az első modern uralkodó, akinek a gyerekkorát nem a császári házról gondoskodó és a protokoll betartásán szigorúan őrködő, ezernél több alkalmazottal dolgozó kormányügyészség, a Kunaicsó határozta meg.

Naruhito és felesége, Micsiko – aki elsőként nőként lett császár hitvese – egykoron ugyanis azzal a több évszázados szokással, hogy a császári pár gyerekeit a palotájuk után dajkák és szolgák serege nevelte, az öccse és a húga így a palotai környezetben nőtt fel, de a palotai kapcsolatok szabályozása a császár kezében maradt. Bár nem tudott arról, hogy elsőként a modern társasági is rendszereket hozta Tokió közepén álló palotájában nem tarthatott

szerelmeiből szeretett volna párt választani, ám trónörökösként nem állt módjában úgy randevúzni, ahogy a kortársai. A sajtó találgatásai annyira elfajultak, hogy a lapok és a tévék 1992-ben önkéntes szilenciumot vállaltak, és 1993-ban be is jelentették, hogy a herceg meglelte szíve választottját, a nála három évvel fiatalabb Ovada Maszakót, akit 1986-ban egy fogadáson ismert meg.





*Várom a  
kérdéseket !*

*Köszönöm a  
figyelmet !*