



A mohácsi kikötő

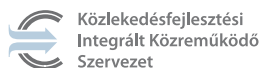
Mohácsi Dunai Határkikötő

2,4 milliárd forintos Európai Unió támogatással 2007-ben megvalósult fejlesztés, amelynek keretében veszélyes áru és jövedéki termék ki- és beléptetésére is alkalmas infrastruktúrát építettek ki. Átadása óta nem Bécsben, hanem itt vámoztatják az Unióba a Dunán érkező szállítmányokat. A projektnek és a további tervezett fejlesztéseknek köszönhetően új lökést kapott a kereskedelem a térségben.

Győr-Gönyű Országos Közforgalmú Kikötő

A mintegy hatmilliárd forintos uniós támogatással megvalósult, 2008 szeptemberében átadott kikötőkomplexum, korszerű áruforgalmi, logisztikai központ, mely környezetkímélő módon biztosítja az áruk szabad áramlását, a régió áruforgalmának optimális bonyolítását. Az építkezés során olyan megoldásokat alkalmaztak, amelyeknek köszönhetően javult a Duna vízszintje, és amelyek a természeti értékek védelméhez is hozzájárulnak.

www.kiksz.eu | E-mail: info@kiksz.eu | Ügyfélszolgálat: 06 40 638 638



Közlekedési
EXPO

KIKÖTŐ





Személyhajózás a Dunán

Három kikötővel az európai vérkeringésben

Az Európai Unió Bizottsága és tagállamai 1991-ben egységes közlekedési infrastruktúra kialakításáról döntöttek. Kijelöltek tíz, ún. Helsinki folyosót, melyek behálózzák az Uniót, a Balkán és egyes szovjet utódállamok területét is. Az így létrehozott Transz-Európai Közlekedési Hálózat (TEN-T) egységes rendszert alkot, amely a távolsági áruszállítás gerinchálózataként szolgál az EU gazdaságában.

Magyarországon négy ilyen közlekedési folyosó halad keresztül közúton, sínen és vízen. Ezek közül az egyik, a 7-es jelzésű 2300 km hosszú, a Duna Ausztriától Romániáig terjedő vízi út, melynek fejlesztése kiemelt uniós program. A magyar szakasz fontosabb kikötői, Csepel, Győr-Gönyű és Mohács – a megvalósult fejlesztéseknek köszönhetően – már környezetbarát és fejlett technológiával felszerelve szolgálja ki az igényeket.

A vízi szállítás előnyei

A tengeri és folyami szállításnak számtalan előnye van. Más közlekedési módokhoz képest alacsony az energiaigénye, munkaerő-szükséglete viszonylag csekély, emellett a vízi út kiépítése sokkal kevesebbe kerül, mind az autópályáké. Továbbá, alacsony a környezetkárosító hatása is, hiszen egy tolóhajó 50-70 kamionnyi áru szállítására képes. A legkülönbébb hajótípusoknak köszönhetően mindenfajta áru szállítható vízen, és átlagos időjárás viszonyok mellett a szállítási határidők is betarthatók.

Hajózás Európában és Magyarországon

Európa adottságainak köszönhetően jól ki tudja használni a vízi szállítás nyújtotta előnyöket. Legnagyobb tengerparti kikötői összeköttetésben állnak a világ szinte bármely pontjával. A rotterdami, hamburgi, antwerpeni kikötők évente több százmillió tonnás forgalmat bonyolítanak le. A földrészt behálózó folyók pedig a kontinens országai között biztosítanak folyami kapcsolatot, fontos szerepet játszanak az áruk szabad áramlásában.

A Duna-Rajna-Majna csatorna, mint páneurópai közlekedési folyosó, Európa szempontjából kiemelkedően fontos szállítási útvonal. Magyarországi szakaszán, amely az útvonal megközelítőleg felénél helyezkedik el, szintén jelentős forgalom zajlik, ami az előrejelzések szerint nyugati és keleti irányban egyaránt növekedni fog az elkövetkező években. 2010-re az itt zajló áruforgalom várhatóan meghaladja a 10 millió, 2015-re a 14 millió tonnát.

Csepeli Szabadkikötő

A kikötő 2005 óta országos közforgalmú kikötő. 153 hektáron terül el, 18 hajóállással, három kereskedelmi medencével és RO-RO kikötővel rendelkezik. Közel három milliárd forintos fejlesztéssel a meglévő, személygépkocsik fogadására alkalmas RO-RO kikötőt átalakították teljes funkcionalitású, tehergépjárművek fogadására is alkalmas létesítménnyé. Emellett a fejlesztés során medencekostrást is végeztek, hogy a kikötő a nagyobb merülésű hajókat is fogadni tudja.

Teherhajó a rotterdami kikötőben

