
A dunai kikötők városfejlesztési szerepének változása a Csepeli Szabadkikötő példáján

Nagy Dávid, doktorjelölt, PTE TTK Földtudományok Doktori Iskola , tudományos segédmunkatárs, KRTK
RKI DTO

2022. október 6.

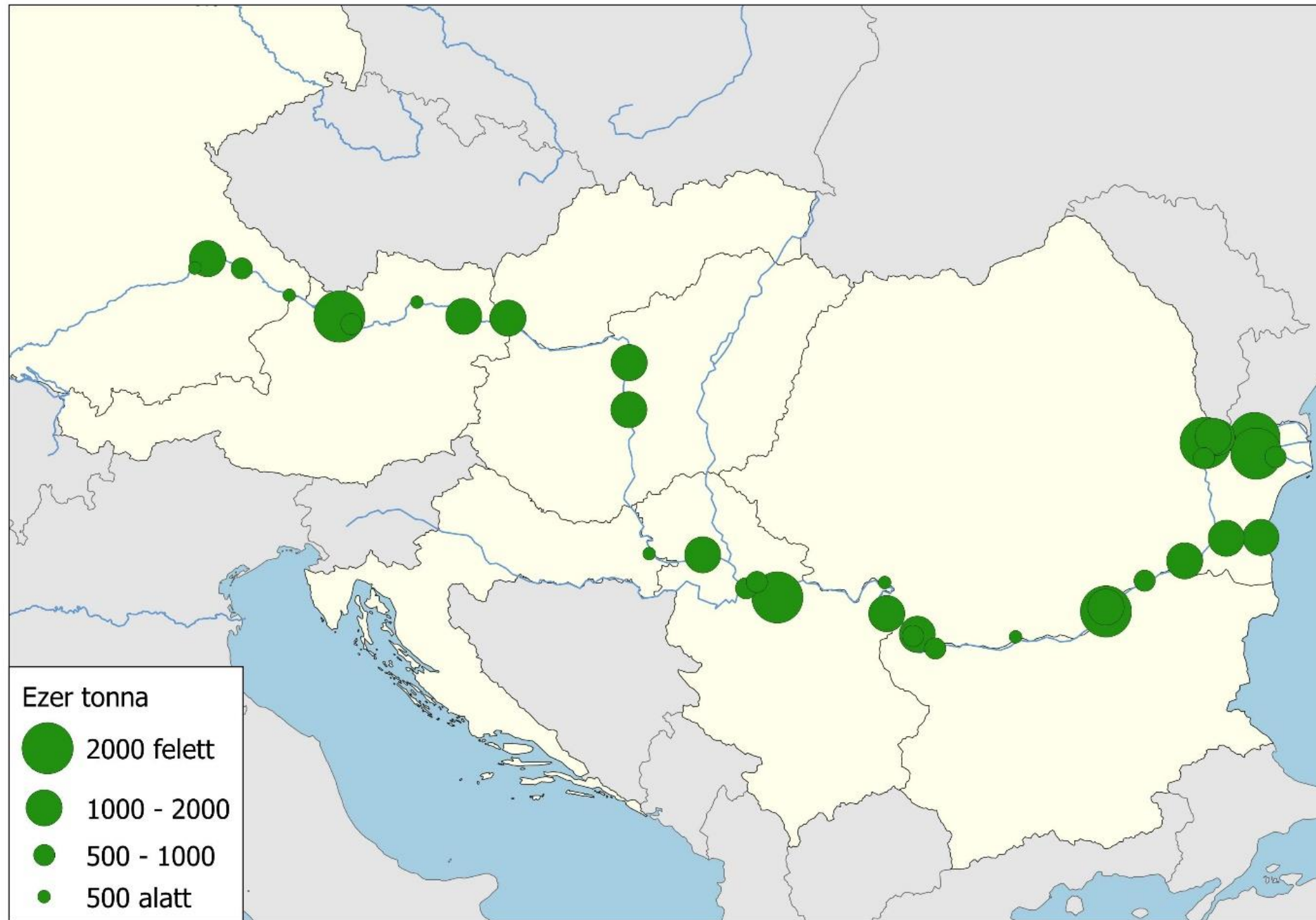
Budapest



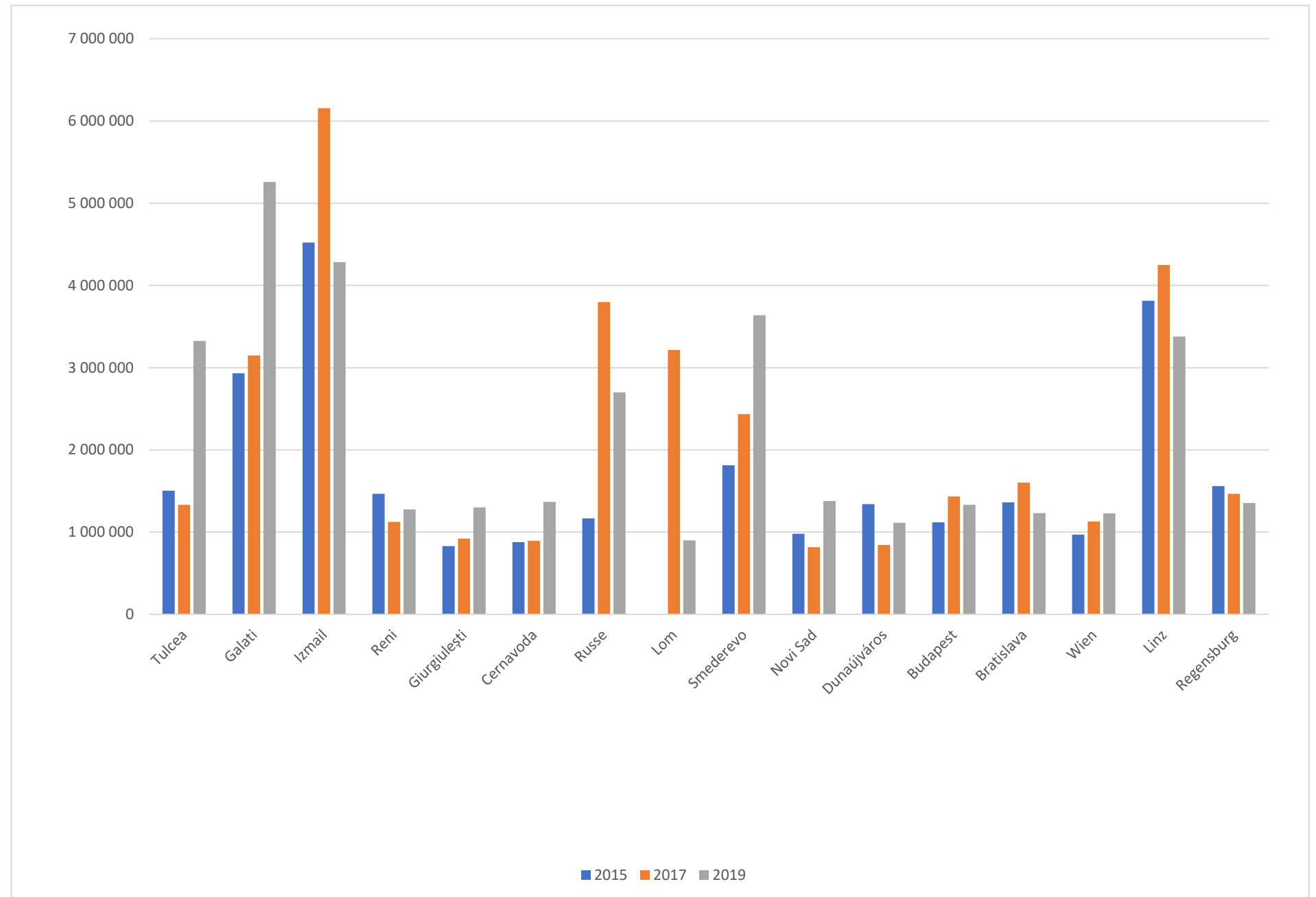
A) A belvízi hajózás és a városfejlődés összefüggései Magyarországon

- A folyók komoly szállítási útvonalak voltak a középkorban, a nagyobb folyók mellett gazdasági központok alakultak ki (Duna, Tisza, Száva)
- A kormányzati központok a Duna mentén lettek kijelölve (Esztergom, Visegrád, Buda, Pozsony)
- Az árutermelés, a kereskedelem és a polgárosodás kialakulása nem kis részben a Dunához köthető
- A hajózás terület és településfejlesztési hatása a vasúthálózat kiépülésével csökkent
- 1930-as években a Duna menti ipartelepítés újra felerősödött, ami az 1980-as évekig még érzékelhető volt
- Az 1990-es évektől a hajózás drasztikus visszaesésével jelentőségét veszítette.

Dunai kikötők



Dunai kikötők II.





Galati kikötője, google maps



Regensburg kikötője, google maps

A) Jelentős dunai kikötők Magyarországon

Kikötők	Fkm	Általános	Ömlesztett áru	Folyékony áru	Konténer	Ro-Ro
Győr-Gönyű	1794	√	√	√	√	√
Komárom	1767	√	X	X	X	X
Budapest	1639,7	√	√	√	√	√
Dunaújváros	1579-1580	√	√	X	X	X
Dunaföldvár	1560	√	X	X	X	X
Baja	1479,5-1480	√	√	√	√	√
Mohács	1450,1	√	√	X	X	X

A) Kikötő fejlesztések

Projekt címe	Projekt összköltsége (Ft)	Megvalósítás befejezése
Bajai Közforgalmú Kikötő fejlesztése	3 805 440 214	2023.09.29.
Új országos közforgalmú kikötő kiépítése Mohácson	9 314 666 935	2023.12.31.
MAHART Mobil Árvízvédelmi Gát	1 359 376 000	2019.11.30.
Győr–Gönyű Országos Közforgalmú Kikötő infrastrukturális továbbfejlesztése	3 051 227 567	2018.02.28.
Személyforgalmi kikötők támogatására vonatkozó projektcsomag	665 970 000	2022.05.31.
Csepeli Szabadkikötő kapacitásbővítő infrastruktúra fejlesztés II. ütem tervezése	317 400 000	2022.09.30
Összesen	18 514 080 716	

A Csepeli Szabadkikötő

- 1928-ban került átadásra a „Budapesti Vámmentes Kikötő”, amely az ország első medencés kikötője volt.
- Ebben az időszakban geopolitikai jelentősége volt, hiszen a Duna nemzetközi víziútként lehetővé tette a tengerre való kijutást.
- Jelentősége folyamatosan növekedett, az 1930-as évek végre forgalma 600-700 ezer tonnára nőtt.
- A forgalom bővülés egyik motorja a magyar Duna-tengerhajózás fejlődése. Az 1934-ben vízre bocsátott „Budapest” tengerjáró révén, a főváros tengeri kikötővé vált.
- A kikötő 1990-ig folyamatosan nagy forgalmat bonyolított, a csúcson 1978-ban volt az áruszállítás, amikor megközelítette a 2 millió tonnát. Ebben az időszakban az egyik legjelentősebb dunai kikötő.
- A 21. századra a kikötő új szerepe alakult ki, ipari és logisztikai központtá vált.

A Csepeli Szabadkikötő fejlesztése

- A Csepeli Szabadkikötő fejlesztése megújítása és korszerűsítése teljes mértékben előkészített, több nagyberuházás van folyamatban.
- Az egykori hármasszámú kikötőmedence rekultivált 30 hektáros területén, közművek és közlekedési hálózat kialakítása után, 120 000 m²-es logisztikai és ipari fejlesztés valósul meg, döntően 5–40 ezer m²-es épületekkel.
- Megújul a teljes kikötőterület közúti és vasúti infrastruktúrája, utóbbi 150 km hosszban.
- A konténerterminálhoz kapcsolódóan megvalósul a vasúti rendező pályaudvar korszerűsítése, amely ezt követően akár 750 méter hosszú szerelvények fogadására is alkalmas lesz.
- A konténerterminál bővítését és magas teherbírású parkolók kialakítását is tervezik.
- A kikötői medencék megújítása, a petróleum medence kotrása és partfalépítése is szerepel a beruházási tervekben.

Összefoglalás

- A hajózás komoly területfejlesztési hatása folyamatosan csökkent és egyre jelentéktelenebbé vált
- A magyar fejlesztéspolitika a belvízi hajózás tekintetében a kikötőig ér el
- A hazai kikötők közül mindig is kiemelt szerep volt a dunai kikötőknek, kiemelten a Csepeli Szabadkikötőnek
- A kikötők szerepe a 21. századra átértékelődik, infrastruktúrájuk, elérhetőségük alapján ipari és logisztikai hasznosításuk indokolt

KÖSZÖNÖM A FIGYELMET!



Nagy Dávid



nagy.david@krtk.hu



2022.10.06.



Közgazdaság - és Regionális Tudományi Kutatóközpont