

TARTALOM

I. RÉSZ BELVÍZI KÖZLEKEDÉS

A BELVÍZI KÖZLEKEDÉS FŐBB ÁLTALÁNOS JELLEMZŐI

1. A belvízi közlekedés rendszerjellemzői 17
2. A belvízi hajózás függése a természeti feltételektől. A hajózás érdekében végzett műszaki munkálatok, csatornaépítések 20
3. A belvízi hajózás vontatási módjai és járművei, hajótípusok, kombinált szállítás (RoRo, konténer) 23
4. A belvízi kikötők. (Új szerepük: területi szállításszervezési-logisztikai központok) 25
5. Vízi utak - víziút-rendszerek, forgalmi jellemzők, kategóriáik, a vízi utak hossza az egyes országokban 27
 - 5.1. A vízi utak alkotta víziút-rendszerek 27
 - 5.2. A vízi utak forgalmi áteresztőképessége 28
 - 5.3. A vízi utak kategorizálásának szempontjai és ismertebb kategóriái 28
6. A tengeri és belvízi hajózás kapcsolata; a vízi szállítási lánc létrehozásának módjai 31
7. A forgalom 37

KELET-EURÓPA NAGY VÍZIÚT-RENDSZEREINEK ÉS ORSZÁGAINAK KÖZLEKEDÉSE

1. A víziút-hálózatok és a közöttük levő kapcsolatok 41
2. Az Északi- és Keleti-tengerbe ömlő folyóhármás (Elba, Odera és Visztula) vízi közlekedése 43
 - 2.1. Csehország belvízi közlekedése 44
 - 2.1.1. A rendelkezésre álló vízi utak és kikötők 44
 - 2.1.2. A vízi járműpark és a hajózási társaságok 48
 - 2.1.3. A forgalom 50
 - 2.2. Lengyelország belvízi közlekedése 56
 - 2.2.1. A víziút-hálózat fejlődése és használati értéke, a hajópark alakulása 56
 - 2.2.2. Forgalmi viszonyok - különös tekintettel az Odera forgalmának alakulására 61
 - 2.2.3. Az ország legnagyobb belvízi hajózási társasága 65
 - 2.2.4. A vízi utak és a települések viszonya 66
3. A balti országok belvízi közlekedése a Keleti-tengerbe ömlő folyókon 68
4. A Duna-vízrendszer hajózási (Kárpát-medence, BalkánIDélkelet-Európa belvízi közlekedése) 70
 - 4.1. A transzkontinentális Duna-Majna-Rajna vízi út részét alkotó egységes Duna víziút-rendszer mérsékelt integratív szerepe a parti országok együttműködésének, kulturális integrációjának elősegítésében 70
 - 4.2. Természeti adottságok, mederveviszonyok, víziút-kategóriák kapacitás és jármű nagyság alapján 72
 - 4.2.1. A Duna 72
 - 4.2.2. A mellékfolyók 75
 - 4.2.3. A Duna-Fekete-tenger csatorna és a tervezett új csatornák 80
 - 4.2.4. A hajózható tavak 85
 - 4.2.5. A Dunát a transzeurópai vízi út részévé tevő Duna-Majna-Rajna- csatorna 85
 - 4.3. Hajózási módok, hajótípusok, hajóparkok országonként 86
 - 4.3.1. A hagyományos (vontatott/tolt/önjáró) teherhajózási módok közötti aránymódosulások szükségessége 86
 - 4.3.2. Az új vízi áruszállítási kombinált technológiák.. 91
 - 4.3.3. Az országok teljes hajóparkjának mennyiség/hordképesség szerinti alakulása

- 4.3.4. Személyhajópark 97
- 4.4. Hajózási társaságok 97
- 4.5. A dunai teheráru forgalom jellemzői 100
 - 4.5.1. A Duna szerepének változása az áruszállításban, a szállítási teljesítmény, az áruáramlási aktorok és irányok szerinti jellemzői, a szállítmányszerkezet 100
 - 4.5.1.1. Az átlagos szállítási távolság és a forgalom fő iránya 100
 - 4.5.1.2. A forgalom teljes volumenének aktorok szerinti szerkezete. A hazai flották szerepe az országok dunai szállításában és a hazai flották szállítási volumene 101
 - 4.5.1.3. Az áruszállítás fő viszonylatok és irányok (nemzetközi- ki- és beszállítás, tranzit - belföldi) szerinti összetétele 106
 - 4.5.1.4. A belvízi és tengeri hajókkal végzett szállítások 111
 - 4.5.1.5. A Duna-delta tengerhajózással növelt forgalma 112
 - 4.5.1.6. A dunai országok egymás közötti, és más (nem dunai) országokkal keltett vízi forgalma 114
 - 4.5.1.7. A legforgalmasabb áruszállítási viszonylatok az egyes dunai kikötők között 2004-ben 115
 - 4.6. A dunai személyhajózási forgalom néhány jellemzője 119
 - 4.7. Az országok kikötő állománya és egyes kikötők főbb jellegzetességei 121
 - 4.7.1. A kikötői infrastruktúra és a kikötők forgalmának alakulása 121
 - 4.7.2. A Duna teljes kikötő állománya forgalmának, továbbá az egyes Duna menti volt szocialista országok kikötői forgalmának árunemek szerinti összetétele 124
 - 4.7.3. Az egyes dunai kikötők forgalmának jellegzetességei 132
 - 4.8. A mellékfolyók forgalma 133
 - 4.9. Néhány Duna menti, de más vízi utakkal is rendelkező balkáni ország teljes belvízi forgalmának jellemzői 140
- 5. A Kelet-európai-síkság vízi közlekedése 145
 - 5.1. A különleges természeti feltételek 145
 - 5.2. A víziút-hálózat kialakulása, rendeltetése és méretei az Orosz Birodalomban és a Szovjetunióban 147
 - 5.2.1. A víziút-hálózat fejlesztése a XVIII. sz. végétől a Szovjetunió összeomlásáig - a világ legnagyobb hajózáscsatorna-rendszereinek létrehozása 147
 - 5.2.2. A nem vagy alig csatornázott fontosabb hajózható folyók és vízrendszerek 157
 - 5.2.3. A belvízi hajózási gazdasági szerepe és főbb forgalmi jellemzői, valamint az általa teremtett területi kapcsolatok elégtelensége a szovjet időszakban 161
 - 5.2.4. A belvízi szállítás által teremtett területi kapcsolatok elégtelensége a szovjet korszak utolsó évtizedeiben 165
 - 5.3. Az önálló Oroszország belvízi közlekedése az 1990-es évektől 167
 - 5.3.1. A forgalom időbeli alakulása 167
 - 5.3.2. A nemzetközi forgalom növekedése és irányultság szerinti szerkezete 168
 - 5.3.3. A belvízi és tengeri szállítás áruösszetételének változása 1970 és 2005 között 171
 - 5.3.4. A belvízi hajózási vállalatok és hajóállományuk 172
 - 5.3.5. A folyamtengerjáró hajózási kimagasló szerepe és a jövőjét veszélyeztető víziút-minőségromlás 174
 - 5.3.6. A vízi utak külföldi szolgáltatók előtti megnyitásának problémái 177
 - 5.3.7. A Szentpéterváron átáramló hajóforgalom által okozott konfliktusok - az előidézett veszélyek és kiküszöbölésük módjai 178
 - 5.3.8. A folyami kikötők 179
 - 5.3.9. A személyhajózás 179
 - 5.4. Ukrajna belvízi közlekedése 180
 - 5.5. Belarusz és Moldávia belvízi közlekedése 185

II. RÉSZ TENGERHAJÓZÁS

ÁLTALÁNOS JELLEMZŐK

1. A tengerhajózás mérsékeltjelentősége Kelet-Európa közlekedésében 191
2. A tengerhajózás Nyugat-Európánál kedvezőtlenebb természeti feltételei 192
 - 2.1. A téli jég 193
 - 2.2. Változatos vízmélység, bevezető csatornák, mólók 197
 - 2.3. Kevés a tengerekbe ömlő hajózható folyó 199
 - 2.4. A beltengerek elzártsága, a globális forgalomáramláshoz képest periférikus helyzet, mint logisztikai hendikep 201
3. A kereskedelmi hajópark 206
 - 3.1. A tengerhajózás alárendelt szerepe Kelet-Európában a XX. század derekáig - a "miniflották" 206
 - 3.2. "Túldimenzionált" (?) flották az 1960/1980-as években. A flották "összeroppanása" az 1990-es években 207
 - 3.3. A kelet-európai országok tengeri hajóállománya 209
 - 3.3.1. Az országok valódi és "virtuális/kvázi" flottái összehasonlító értékelésének nehézségei 209
 - 3.3.2. A hajóparkok viszonylagos méretei kor és funkcionális hajófajták szerinti összetétel 212
 - 3.4. A hajógyártás mint a saját erőből való flottafejlesztés bázisa 222
4. A kikötőállomány - kikötői forgalom 224

AZ EGYES ORSZÁGOK TENGERHAJÓZÁSÁNAK JELLEMZŐI

1. Lengyelország tengeri közlekedése 238
 - 1.1. A tengerhajózás fejlődése a rendszerváltásig 238
 - 1.2. A tengeri közlekedésben a rendszerváltás óta bekövetkezett változások 241
 - 1.2.1. A kereskedelmi flotta nagysága és hajófajták szerinti összetétele 243
 - 1.2.2. A jelentősebb hazai tengerhajózási társaságok; a külföldi társaságok szerepe a lengyel tengeri külkereskedelemben 245
 - 1.2.3. A tengerhajózás teljesítménye 245
 - 1.2.4. A tengeri kikötők 254
 - 1.2.4.1. A lengyel kikötők nemzetközi szerepének, külföldi vonzáskörzetének és tranzitforgalmának alakulása 255
 - 1.2.4.2. A kikötők szervezeti átalakulása, a privatizáció megkezdése az 1990-es években. A kikötői forgalom mint a külkereskedelem szerkezetváltásának és irányultságának tükröződése 257
 - 1.2.4.3. A kikötők szárazföldi közlekedési kapcsolata a hinterlanddal 262
 - 1.2.4.4. A forgalom erős összpontosulása - a három nagy kikötő profilja és a legfontosabb fejlesztések 263
 - 1.2.4.5. Együttműködés vagy/és verseny az Odera torkolati lengyel és a Keleti-tenger parti német kikötők között 266
2. A balti országok tengerhajózási állománya 267
 - 2.1. A tengeri kereskedelmi áruszállító flották teljesítőképessége, állományuk összetétele és a tengerhajózási társaságok 268
 - 2.2. A három ország helye a balti-tengeri közlekedésben, a hagyományos tengeri és a komp hajók által teremtett területi kapcsolatok 271
 - 2.3. A kikötőállomány, az országok kikötői forgalmának nagysága, árucsoportok szerinti összetétele 280
 - 2.4. Az egyes kikötők főbb jellemzői és fejlesztési problémái az EU-csatlakozás utáni kihívások tükrében 288
 - 2.4.1. Az észti kikötők 288
 - 2.4.1.1. A főváros térségi kikötőcsalád 290
 - 2.4.1.2. A kisebb vidéki kikötők 292
 - 2.4.2. A lett kikötők 294
 - 2.4.2.1. Ventspils 295
 - 2.4.2.2. Riga 299
 - 2.4.2.3. Liepaja 302
 - 2.4.3. A litván kikötők 303

3. Az Adriai-tenger menti (volt szocialista) országok tengerhajózása 306
 - 3.1. Adottságok - az itáliai kapcsolatok fontossága 306
 - 3.2. A mai helyzetet megalapozó történelmi folyamat, a makropolitikai viszonyok és a kikötők közötti versengés 307
 - 3.2.1. Fiume és Trieszt versenye a gateway szerepért az első világháborúig 308
 - 3.2.2. Új helyzet az adriai jugoszláv kikötők gateway szerepében és vas-úti elérhetőségében. (A kikötők forgalmi jelentőségének további - új keletű - differenciálódása Jugoszlávia fennállása idején) 310
 - 3.2.2.1. Fiume hiányának következménye a két világháború közötti Jugoszláviában 310
 - 3.2.2.2. A kikötők közötti verseny háromszereplőssé válása a második világháború után 311
 - 3.2.2.3. A fiumei kikötőkomplexum tranzit szerepe az államszocialista Jugoszláviában 314
 - 3.3. A poszt jugoszláv térség országainak tengeri közlekedése 315
 - 3.3.1. A polgárháború hatására tengerre terelődött transzbalkáni szárazföldi forgalom 315
 - 3.3.2. A nemzeti tlották és forgalmi teljesítményük - a kikötői forgalom 317
 - 3.3.2.1. Szlovénia tengeri teheráru- és személyforgalma 318
 - 3.3.2.2. Horvátország tengeri teheráru forgalma 321
 - 3.3.2.3. A part menti személyhajózás és kompközlekedés különös jelentősége Horvátországban 327
 - 3.3.2.4. A távoli kikötők között kabotázs szolgáltatásokban piacra lelt szerbia-montenegrói tengeri flotta 330
 - 3.3.2.5. A tengerhajózásra erősen rászorult Albánia 335
 - 3.4. A gateway szerepért folytatott verseny erősödése korunkban az Adriai-és a Fekete-tenger partjai, valamint az Isztria környéki kikötők között. "Tengerre magyar" - de hol? 335
 - 3.4.1. A két tengerpart közötti verseny 335
 - 3.4.1.1. Az Adria északi parti kikötői nek differenciálódása 340
 - 3.4.1.1.1. A szlovéniai Koper 341
 - 3.4.1.1.2. Horvátország kikötő állománya - Fiume mai helyzete 344
 - 3.4.1.1.3. Montenegró kikötője új helyzetben 351
 - 3.5. Az Adria északi parti kikötői konténerforgalmának bekapcsolása a nagytávolsági/interkontinentális hajózási rendszerekbe 351
4. A Fekete-tenger menti országok tengerhajózása 353
 - 4.1. A kelet-balkáni országok 355
 - 4.1.1. Bulgária 355
 - 4.1.2. Románia 363
 - 4.1.2.1. A hazai flotta és forgalmi teljesítménye 363
 - 4.1.2.2. A kikötői forgalom - Konstanca (Constanta) 364
 - 4.1.2.3. Konstanca lehetséges szerepe Magyarországnak az Új Selyemút transzeurázsiai korridorba való bekapcsolódásában (A bolgár és román tengeri kikötők közötti versenyhelyzet) 371
 - 4.1.3. Ukrajna tengeri közlekedése 374
 - 4.1.3.1. A tengeri flotta 374
 - 4.1.3.2. A jelentősebb ukrán kikötők főbb jellemzői és fejlesztésük 376
 - 4.1.3.3. A Krím nyugati parti kikötőfejlesztések 377
 - 4.1.3.4. Ukrajna kikötői forgalmának időbeli alakulása és szerkezete, a tranzit különös jelentősége 378
 5. Oroszország tengeri közlekedése 381
 - 5.1. Oroszország birodalomszervezéssel kapcsolatos közlekedésfejlesztési akciói - a cári birodalom fejletlen tengerhajózása 381
 - 5.2. A Szovjetunió tengerhajózásának néhány jellemzője 382
 - 5.2.1. A kereskedelmi flotta teljesítménye és a tengerhajózási vállalatok 382
 - 5.2.2. Szovjet tengerhajózási vállalatok 385
 - 5.2.3. A jeges-tengeri interkontinentális hajóút („Északkeleti átjáró”) mint a

transzszibériai vasút és a melegtengeri ázsiai kerülőút esélytelen alternatívája	385
5.2.4. Tengeri személyszállítás - komphajózás a Szovjetunió utolsó évtizedeiben. Öröklött és részben új kompszolgáltatások 1991 után	390
5.3. A mai Oroszország tengerhajózása	394
5.3.1. Az orosz kereskedelmi flotta leépülése	394
5.3.2. A legnagyobb orosz tengerhajózási társaságok	400
5.3.3. Oroszország tengeri forgalmának és rakomány összetételének alakulása. A hazai flotta szerepének csökkenése az ország kikötői forgalmában	405
5.3.4. Oroszország hazai szállítók által keltett konténerforgalmának alakulása és ebben az orosz tengerhajózás igen szerény szerepe	409
5.3.5. A tengeri kikötőállomány minősége - használhatósága és a kikötői forgalom	412
5.4. Oroszország tengeri kapuinak térbeli áthelyeződése	414
5.4.1. Az egyes tengerpartok és kikötők szerepe Oroszország, valamint a Szovjetunió külgazdaságában 1991-ig	414
5.4.2. Az Orosz Föderáció kikötői kapacitás hiánya, mint a szovjet utódállamok önállóvá válásának következménye	417
5.4.3. A stratégiai fontosságú olaj kivitel hazai kikötőkön át történő megoldásának szükségessége	421
5.4.4. A "bezártság" oldása, új kikötők építése, régiek fejlesztése az orosz partokon	422
5.4.4.1. Orosz kikötők a Balti-tengerparton	424
5.4.4.1.1. A finn-pbölbeli kikötő-összpontosítás	424
5.4.4.1.2. A kalinyingrádi exklávébeli hadikikötő konverzió (Kalinyingrád-Baltijszk)	435
5.4.4.2. Kompromisszumon alapuló fejlesztési stratégia a déli partokon (A fekete- és azovi-tengeri "maradék kikötők" fejlesztésének problémái)	436
5.4.4.3. A Barents- és fehér-tengeri kikötők perifériahelyzetben	438
5.4.4.4. A Kaszpi-tengeri kikötőfejlesztés és a közép-keleti regio nális kapcsolatok	441
5.4.4.5. Az orosz távol-keleti kikötőfejlesztések	441
5.4.5. Az orosz külkereskedelem által igénybe vett finnországi kikötői tranzitszolgáltatások	444
6. Belarusz tengeri közlekedése	448
Irodalom	450