

A Duna menti országok

„Lehetővé tenni, hogy a Duna a neki kijáró szerepet játszassa az európai integrációban”



Otto Schwetz, A „VII. folyosó – Duna” elnöke, ARGE Donauländer, és a Szállítási és Hajózási Munkacsoport elnöke

A Krétában (1994), majd a Helsinkiben (1997) tartott Páneurópai Szállítási Konferenciák tíz „multimodális szállítási folyosót” jelöltek ki Európa számára. A VII. folyosó a Dunának felel meg, mely a második leghosszabb európai folyóvíz (2500 km), és mely a kontinens egyik legfontosabb kommunikációs útvonala. A folyam több mint 300 mellékfolyó vizét gyűjti össze, és Európa területének gyúztizenketted részét öntözi.

A Duna fontossága nemcsak abból áll, hogy ez az egyik legfontosabb európai folyamhajózási út, hanem abból is, hogy belkikötőinek funkciói nemcsak a szállításokra korlátozódnak. A Duna–Fekete-tenger-csatorna beömlésénél található konstancai tengeri kikötőn kívül, a Duna mentén több mint 44 belkikötő működik. Ennek a jelentős folyami útvonalnak az összekapcsolása a többi vasútközút folyosóval kiemelkedő fontosságú a rendszer interkonnektivitásának és intermodalitásának biztosítása érdekében. Annál is inkább, mivel a legtöbb dunai kikötő olyan vasúti és közúti összeköttetésekkel rendelkezik, mely vonzóvá teszi őket a kombinált szállítások számára.

Manapság a kombinált szállítási módszerek nagyon sokat fejlődtek, így a Duna útvonala nagyon könnyen a különféle, a Fekete-tengertől Európa belsejébe és az Atlanti-óceán felé induló vagy onnan visszatérő, a Rajna–Majna–Duna–tengelyen áthaladó logisztikai láncok fontos láncszemévé válhatna.

A hajózás azonban számos akadályba, és „útszűkületbe” ütközik, mely a Dunát megakadályozza abban, hogy teljes potenciálját kibontakoztathassa, és a neki méltán kijáró szerepet betölthesse. A dunai szállítások optimalizálása a következő néhány intézkedés bevezetését kívánja: egyes helyeken a folyam mélységének és szélességének növelése; a kikötők, a hajóépítő-telepek és a flották modernizálása; a műveletek ésszerűsítése; egyes intézményi és szabályozati rendeletek harmonizálása és egyszerűsítése.

A navigációs problémák mellett azonban egyéb fontos kihívás is körvonalazódik: a Duna és a Fekete-tenger környezeti leromlása sürgős beavatkozást követel.

Az elmúlt évtizedben léteztek országos és nemzetközi kezdeményezések, de az eddigi akciók elégtelennek bizo-

nyultak a helyzet orvoslásához és az abból fakadó egészségügyi problémák megoldásához. Ezt csak egy regionális szintű, gyors, átfogó, közös környezeti rehabilitációs erőfeszítés tudná kezelni, amihez viszont elengedhetetlen a folyami fuvarozók és a környezetvédelmi szolgálatok együttműködése. Ennek hiányában, a folyami hajózás többé nem érdemelné meg a legkörnyezetbarátabb szállítási mód hírnevét.

A tíz ország szállításügyi miniszterei által 2001. szeptember 6-án, Rotterdamban aláírt, a VII. folyosó fejlesztését taglaló szándéklevél kihangsúlyozza a Duna összekötésének szükségességét a transzeurópai közlekedési hálózatokkal (RTE-T) és a Fekete-tengerrel. A dokumentum ismerteti az e célkitűzés teljesítéséhez szükséges akciósorozatot. Ezzel párhuzamosan a folyosók elnökeinek brüsszeli tanácskozása kiemelte a szorosabb együttműködés szükségességét. Innen származik a IV., VII. és X. folyosók elhatározása, hogy elindítsák a „Délkeleti folyosók” együttműködési programot.

A Dunának Európa fontos szállítási útvonalává való nemesítése volt a DEF („Danube Co-operation Process”/ Duna Együttműködési Folyamat) fő témája is, melyet a 2002. május 27-i bécsi interminiszteriális értekezlet indított el, és mely 2004. július 14-én Bukarestben folytatódott. Megállapodtak abban, hogy a Duna úgy gazdasági, mint ökológikus szállítási útvonalként való használata teljes kapacitással kell, hogy történjen, elősegítve a folyam mentén elhelyezkedő országok lehető legharmonikusabb fejlődését. Ennek érdekében főleg a következőket kellene tenni:

- > Fokozni a hajózhatóságot azáltal, hogy érvényesítik a meder mélységére vonatkozó Duna-bizottsági – a rakomány elszakadása nélkül történő közlekedést kérő – határozatokban foglaltakat (a prioritást a Straubing és Vilshofen, valamint a Bécs és az osztrák–szlovák határ közötti szakaszokon található „reteszek” feloldására helyezve).
- > Befektetni a dunai kikötőkbe, hogy a rakományok elosztására multimodális platformokat hozzanak létre. Ez megfelel a nemzetközi jelentőségű fő belvízi hajóutakról szóló európai megállapodásnak (AGN), melyet 1996-ban fogadtak el Genfben, az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (UNECE) a keretében.
- > Bevezetni egy telematikus folyami információs rendszert. Egy ilyen rendszer számottevően növelné a folyam hasznélvezőinek biztonságát, függetlenül attól, hogy teherszállítókról vagy szórakozni vágyókról van szó.
- > Finanszírozni azokat a projekteket, amelyek az intermodális csomópontok révén előmozdítanák a belvízi hajózás beépítését a szállítási láncba.
- > Megkönnyíteni a vámolási eljárásokat, a Duna-bizottság által javasolt módokatok révén.
- > Harmonizálni a Duna és a Rajna jogszabályi kereteit.

Bővebb információk: www.argedonau.at



A bécsi (Ausztria) kikötő