

**A Csepeli Helytörténeti és Városszépítő Egyesület a Szabadkikötő kilencven éves születésnapja alkalmából – újságok cikkei és internetes anyaggyűjtése nyomán – idézi fel a magyar hajózás történetének néhány mozzanatát, s egyúttal bemutatjuk a Szabadkikötő fejlődésének néhány fontosabb állomását is.**

1833.  
A Dunán keresztüli "világkereskedési" hajózás kezdeményezése gróf Széchenyi Istvántól származik, aki 1833-tól királyi biztosként Vásárhelyi Pállal együtt elkezdte az Al-Duna szabályozását, kereskedelmi hajózásra alkalmassá tételét. A szabályozási munkálatok magyar mérnökök tervei alapján és irányításával a század végén fejeződtek be.

1834.  
Széchenyi István már akkor (1834-ben) javasolta, hogy építsenek Pest-Budán egy vasúti átrakásra alkalmas kikötőt, amikor "hegymenetben", vagyis árral szemben még javában emberi erővel vontatták a dereglyéket. Igaz, a lóvontatás is elterjedt, a Duna menti vontató utak azonban hol az egyik, hol a másik oldalon haladtak, ami nehézkessé tette az előrejutást.

1858.  
Az első, rakodásra is alkalmas partfal 1858-59-ben épült a Lánchíd pesti végénél, húsz évvel később pedig már több mint kilenc kilométernyi rakodópart szegélyezte kétfelől a Dunát. Elsősorban a pesti oldalon élénkült a forgalom: egyre több gabonát szállítottak a ferencvárosi malmokba a Soroksári út mentén, feljebb, a Vásárcsarnoknál pedig élelmiszert rakodtak ki.

1880.  
Ekkor, 1880-81-ben épültek a közraktárak, amelyek maradéka kulturális intézménnyé alakítva remélhet kegyelmet, továbbá a Boráros téri Elevátor, egy ötven méter magas, hetven méter széles monstrum, amelyen vasúti szerelvények is áthaladhattak (a szomszédos Dunai pályaudvarra, vagyis le, egészen a mai Művészetek Palotájáig), és ahol páternoszter rendszerű liftek emelték a gabonás zsákokat a nyolcvan siló szájához. Ezt az épületet a világháborús bombázások után már nem építették újjá.

1883.  
Baross Gábor színre lépésétől, 1883-tól, illetve 1886-ban kereskedelmi- és közlekedésügyi miniszterré történt kinevezésétől új fejezet kezdődött a magyar közlekedési politikában, amely a vasútfejlesztés mellett a hajózás szempontjából is kedvező változásokat hozott. Megkezdődött a magyar tengeri kikötő, Fiume korszerűsítése.

1886.  
1886-ban újra indult a Felső Duna, majd 1890-ben a Vaskapu szabályozása.

1888.  
Baross 1888-ban megteremtette a Magyar Államvasútak Hajózási Vállalatát, hogy „a MÁV síneit a vízen is meghosszabbítva” az ország közforgalmi igényeit a vízi úton is legalább részben kielégítse.

1892.  
A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara 1892-ben felterjesztésben javasolta, hogy szakítsanak a kezdetleges módszerekkel és alakítsanak ki olyan (a továbbiakban igény szerint bővíthető) bázist, ahol a rakodás, a raktározás egy helyen történik, ahol összetalálkozik a vízi, a közúti és a vasúti szállítási lehetőség, s mely közvetlen összeköttetésben van Pesttel. E helyszínül a Csepel sziget északi csúcsát javasolták.

1893.  
Ez a hajózás az 1893-as évben 12 gőzhajóval és 40 uszállyal 166 ezer utast, 1.200 vagon sertést és közel 2 millió mázsa árut szállított.

1894.  
A MAHART – jogelődjeit is figyelembe véve – a vízi szállítás nemzetgazdasági ágazat legrégebbi és legjelentősebb hazai vállalata volt. Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság (MFTR)  
Hosszas tárgyalások és előkészítő munka után megszületett az 1894. ÉVI XXXVI. TÖRVÉNYCZIKK, a magyar folyam- és tengerhajózási részvénytársaság alakításáról és állami segélyezéséről.  
A Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Rt.-t (MFTR) az addig kizárólagosságot élvező osztrák Duna Gőzhajózási Társaság versenytársaként hozták létre.

1895.  
Az új hajózási vállalat és az állam viszonyát, a társaság magyar érdekekből adódó kötelezettségeit meghatározó törvény alapján kerülhetett sor a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság (MFTR) alapító közgyűlésére 1895. január 24-én. A vállalatalapítást 10 millió forint alaptőkével (fele részvény, fele elsőbbségi kötvény) a Magyar Általános Hitelbank és a Magyar Leszámítoló és Pénzváltó Bank finanszírozta. A társaság részére a 20 évre kötött államszerződés évi 400.000 forint állami támogatást biztosított. A MFTR átvette a MÁV hajóit, fokozatosan megszerezte számos kisebb vállalat - közöttük az 1865-ben alapított Győri Gőzhajózási Társaság - járműveit és gyors ütemben építtetett új hajókat is, főleg Újpesten. A társaság egymás után indította be járatait, tevékenységét rövidesen az egész Dunára és hajózható mellékfolyóira kiterjesztette, komoly konkurenciát támasztva a DDSG-nek.  
A MFTR hajói 1895 és 1917 között éves átlagban 595 ezer utast és 557 ezer tonna árut szállítottak.

1896.  
1896-ban adták ki a miniszteri rendeletet a Szabadkikötő tervezésére: Gonda Béla, később Hoszpotzky Alajos, s végül Sajó Elemér készített terveket, s ez utóbbiak alapján lassan, de elindult az építkezés, amit az első világháború felfüggesztett.

1897.  
1897-ben eldőlt, hogy a hajóforgalmat ki kell vinni a város belsejéből, mégpedig a Csepel-sziget északi részébe. (Ettől még egészen a 30-as évekig voltak raktárak az Országház mellett, és csak 1945 után szűnt meg teljesen a rakpartok eredeti funkciója.) A kezdeti elgondolás szerint a Pest felőli oldalon, a soroksári Duna-ág mentén épült volna a kikötő, ahonnan könnyebben elérhették volna a tervezett Duna-Tisza-csatorna bejáratát is. A szűk Kvassay-zsilipen keresztül azonban hosszadalmas lett volna átpréselni a hajókat. A helyválasztás körüli vita ennek ellenére sem dőlt el, egy nagyobb zsilip építésének a terve is felmerült, és a névadó, az Országos Vízépítési Igazgatóságot irányító Kvassay Jenő irányításával az I. világháborúig folytak a tervezési és kotrási munkálatok ezen a területen. De megkezdődött az építkezés a másik oldalon is, ahová a Gubacsi-hídon keresztül vezették el a vasutat.

1904.  
A Dunán 4 menetrend szerint közlekedő járatot, a Tiszán kettőt, a Dráván pedig egyet közlekedtetett.

1910.  
A Csepeli Szabadkikötőt 1910-ben kezdték el kiépíteni, a sziget nagy-dunai oldalán indult meg a munka, ahova vasúti vágányok is lassan elértek. Az első világháború idején be kellett szüntetni az építkezést. A háború befejeztével viszont a Duna újra nemzetközi vízi út lett, és ismét nagy szükség volt a giga létesítményre. Az erősen megcsappant magyar gazdaság azonban nem tudta állni a költségeket, így francia tőke bevonásával épült meg a kikötő a húszas években.

1910. A Magyar Királyi Folyami és Tengerhajózási Rt. székházaként 1910 és 1913 között emelt épületet Kármán Géza Aladár és Ullmann Gyula tervezte szecessziós-modern stílusban.  
Kármán Géza Aladár 1893-ban, Münchenben szerezte diplomáját. Négy évet töltött Németországban, majd fél évet Párizsban, 1894-től pedig már Budapesten dolgozott. 1895 körül Ullmann Gyulával társult, akivel közösen számtalan vidéki kastélyt, budapesti villát, bérházat, üzletházat, kiállítási pavilont, szanatóriumot építettek. Kármán a terveivel több alkalommal is szerepelt 1899 és 1910 között a Műcsarnok kiállításain. Hogy a legkorszerűbb megoldásokat tanulmányozhassa, egyes munkáihoz gyakorta tett utazásokat, melyek során építészeti vázlatokat és életképeket készített. Angliában, Olaszországban és Németországban több alkalommal is megfordult. Készített terveket villák berendezéséhez is. Ullmann Gyulával együtt számtalan klasszikus stílusú budapesti épület belső korszerűsítésének terveit dolgozták ki, új épületeiken pedig igyekeztek új technikai megoldásokat alkalmazni.  
Ullmann Gyula Ullmann Imre és Harzl Juliánna gyermekeként született 1972. február 5. 1894-ben szerezte diplomáját a Budapesti Műegyetemen. Tanulmányai befejezését követően Kármán Aladárral társult. Önállóan is felépített pár budapesti bérházat és villát. 1918. november 3-án Budapesten, a Terézvárosban házasságot kötött a nála 17 évvel fitalabb Gardé Irén Mártával, Gardé Henrik és Frank Klára Jozefa leányával. Meghalt 1926. június 11.  
A kezdetektől együtt dolgozó építész-páros számos remek budapesti épület tervezője. A megbízást pályázaton nyerték el, 'Danubius' jeligéjű tervük 1910-ben első helyet és 4000 koronát ért. (Mások mellett Baumhorn Lipót, a Jónás-fívérek, a Hajós Alfréd-Villányi János-páros is adott be pályamunkát - a pesti Vigadó mellett álló épület megtervezése bizonyára komoly építészi presztízst jelentett.) Az épület belső kiképzése, a szobák berendezése is nagyvonalúan gazdag volt - így került át a ház a háború után a jogutód MAHART tulajdonába, és érintetlenül állt egészen a 2000-es évekig. A MAHART cég akkor az épületet eladta, Csepelre, a szabadkikötőbe, egy panelépületbe költözött, és a régi székház belső berendezéséből például a nagy fafaragásos tárgyalótermet az új épületbe applikálták.  
Szerencsére nem ez történt a külső díszítőelemekkel, melyek többrétű szobrászmunkát foglalnak magukba. Az épület homlokzatát az új tulajdonos teljes egészében felújíttatta, és ma eredeti pompájukban láthatóak a csónakokat formázó szimmetrikus erkélyek, a kísérő női akt szobrok, az arcok, a különböző pikkelyes és hullámzó motívumok stb. Szinte bizonyos, hogy a szimmetrikusan ismétlődő homlokzati épületdíszek kialakítása úgy történt, ahogyan ez a reprezentatív épületeknél gyakran szokott: a fő motívumokat, elemeket szorosan tartalmazta vagy legalább erőteljesen sugalmazta az eredeti terv. Kivételt képez ez alól az egyébként nem teljesen betűhíven rekonstruált saroktorony alatti fríz, mely hét kis kockájának sorozatával a hajós élet különféle tevékenységeit ábrázolja, félig allegorikus célzattal, félig realisztikusan. Szinte bizonyos, hogy ez a sorozat önálló szobrászi intenciót tartalmaz, az sem elképzelhetetlen, hogy csak később, esetleg csere révén került a helyére.  
A hajózás egykori központi irodaházának kilenctized része 2004-ig állami tulajdonban volt, majd az ír ingatlanfejlesztők által ellenőrzött Apáczai 2005 Ingatlanhasznosító Kft.-hez került. Az egytizednyi épületrész közben 2001 óta Andy Vajnáé (a Bár-Co. Vendéglátóipari Kft.-n keresztül). Az Apáczai 2005 Kft.-t – tehát a Mahart-ház kilenctizedét – 2016. júliusban két vállalkozás, a Fortuna Prince és a Viona Projekt nevű kft. vette meg az írektől. A két kft.-ről annyit érdemes tudni, hogy a Hercegprímás utca 12. magasföldszinti irodarészében, az MNV-vezér magánbirodalmában működnek. A Fortuna Prince tulajdonos-ügyvezetője máig az a Bajor András Gyula, aki állandó üzlettársi viszonyt ápol Szivekkel. A Viona Projekt Kft. viszont október 11-én kikerült ebből az érdekkörből, és a Tiborcz-féle BDPST Zrt.-re szállt - írja a Válasz.hu.

1918.  
1918-ban az MFTR 38 személyszállító és 54 áruszállító gőzhajóval, valamit 389 uszállyal és két tankuszállyal rendelkezett. Az első világháború végén a hajópark 482 úszó egységből állt. Ebből a harcok során elsüllyedt 40 darab, a háború után elkoboztak, illetve a szerbek, franciák, románok és a csehek között felosztottak 197 magyar hajót. Kétségtelen, hogy a magyar tengerhajózás a legmélyebb sebet az első világháborút követően, a trianoni békeszerződés aláírásakor kapta, s ezt az óta sem heverte ki. A világháborút követően a Mafter tulajdonában lévő társaságoktól 101, összesen kétszázezer tonna hasznos hordképességű hajót koboztak el a győztes hatalmak. A trianoni békeszerződéskor mind a 197 hajónkat elveszítettük, ezzel megszűnt a nagyságát tekintve a világon 16. flotta.  
A folyamatos fejlődés az első világháború kitörése után lelassult, majd a vereség következtében megtört. A háborút lezáró békeszerződések feltételei súlyos csapást mértek a vesztes hatalmak hajózási vállalataira, így a MFTR-re is. Jóvátétel címén éppen a legújabb, legjobb egységeit vették el tőle, amelyek - a versenyfeltételeket is súlyosbítva - az utódállamok konkurens hajózási vállalatainak birtokába kerültek.

1919.  
Az I. világháború után a folyamhajózás helyzete kedvezőtlenül alakult, 1919. január 1-től a MEFTER rendelkezési jogát korlátozták, 482 úszóegységéből 197 darabot háborús jóvátételként lefoglaltak. Az 1919-es esztendő eseményei közé tartozik, hogy az újpesti Népszigeten megkezdi működését a MEFTER hajójavító üzeme.  
A két világháború közötti időszakban az ország vezetése kiemelten kezelte a hajózás fejlesztését.

1920.  
A Szabadkikötő építési munkái 1920 (Magyarországot Trianon megfosztotta tengeri kapujától, Fiumétól) után nagyobb lendületet vettek.

1921.  
Az 1921. június 23-án megkötött Duna-egyezmény kizárta az idegen lobogókat a Száváról, a Temesről és a délvidéki csatornákról. A Duna mellékfolyóinak csak egyes szakaszait nyilvánította nemzetközinek, a többi vizeken a belföldi forgalomban (cabotage) csak az érintett állam hozzájárulásával lehetett részt venni. A Dunát átszelő hét országhatár, a monarchia utódállamainak elzárkózó gazdaságpolitikája, a mezőgazdasági cikkek iránti kereslet tartós csökkenése Nyugat-Európában igen hátrányosan befolyásolta a hajózás forgalmát és feltételeit. A magyar belforgalmat illetőleg szintén romlott a helyzet. A magyar folyami partok hossza, a nemzeti hajózás gazdasági háttere, forgalmának bázisa összezsugorodott. A MFTR és a magyar állam közötti korábbi szerződésben megállapított államsegély az infláció folytán teljesen elértéktelenedett.

1925.  
A Szabadkikötő területén 1925-ben elkészült a Petróleumkikötő és a Gabonatárház,

1926.  
A társaság igyekezett alkalmazkodni a megváltozott viszonyokhoz. 1926-ban csatlakozott a dunai teherjáratok közös lebonyolítására, a parti berendezések közös használatára és az áruszerzési szolgálat közös ellátására a DDSG és a Délnémet Dunagőzhajózási Társaság között létrejött együttműködési egyezményhez, amelyhez 1927-ben a Bajor Loyd Hajózási RT. is csatlakozott.

Kvassay Jenő volt az első magyar szakember, aki a huszadik század elején kidolgozta a közvetlen, átrakás nélküli Duna-tengeri áruszállítás kialakítása végett tengeri kikötő építését Budapesten. A Csepel-szigeti Nemzeti és Szabadkikötőt 1926-37 között fokozatosan adták át a forgalomnak.

1927.  
A húszas években aztán végső lendületet vett a kikötőépítés, francia tőke bevonásával és kormányzói első kapavágással. "Nyolc kikötőmedence fogja öblözni ezt a területet, s partjukon több hajó fér el, mint Rotterdamban. Itt fog, mert itt kell felépülni egész Európának egy központi raktár-vára. Mert a német iparnak s kereskedelemnek ugyanúgy szüksége van egy biztos vámmentes raktárcentrumra, mint az olasznak vagy az angolnak, vagy a keletinek. Látom a jövőt, mikor ezen a területen halmozódnak fel Európa gazdasági életének fölöslegei" - lelkesedett Móricz Zsigmond a Pesti Naplóban, miután 1927 májusában Maurer Gyula kormánybiztos társaságában tájékozódott az építkezés "elvi dolgairól".  
A két világháború közötti időszakban a folyami áruszállítás fontosságát jellemzi, hogy a megfelelő közúti közlekedés hiányában teljes körű palettát felmutató fuvarozói szerepe volt, tömegáruk továbbítása mellett közületi darabáru-szállítással is foglalkozott.

1928.  
Második Rotterdam nem épült ugyan Csepelen, de 1928. október 20-án felavatták a kikötőt, mégpedig három medencével. (Kiástak egy negyediket is a soroksári oldal felől, de ezt végül nem kapcsolták be a kikötő rendszerébe. Francia vagy Bolgárkertész-öbölnek nevezték később, ma már csak horgászok, kutyasétáltatók és az illegális szemétlerakás elkötelezett hívei látogatják a környékét.)  
1928. október 20.-án gróf Bethlen István miniszterelnök jelenlétében Horthy Miklós kormányzó avatta fel a Magyar Királyi Budapesti Vámmentes Kikötőt, melynek működését kormányrendeletekkel szabályozták.  
Trianon után a magyar hajózási kereskedelem feltételei gyökeres fordulatot vettek. Fiume elvesztésével Magyarországnak nem maradt tengeri kijárata. Így speciális Duna-tengerjáró hajókat építettek, és Csepelt összekötötték több tengeri kikötővel, elsősorban a Földközi-tenger keleti medencéjével. Ezek a hajók egészen a hetvenes évekig rakodtak le s fel a kikötőben. Az itt található kikötőt – amit 1928. július 13-án „Budapesti Vámmentes Kikötő” elnevezéssel állami vállalattá nyilvánított a minisztertanács – 1928. október 20-án avatták fel. 2005-ig Csepeli MAHART Szabadkikötő néven működött

A racionalizálási törekvések azonban az 1928-ban kezdődő gazdasági világválság súlyos hatásait nem ellensúlyozhatták. A válság miatt a MFTR egyre súlyosabb pénzügyi helyzetbe került.

1931.  
Több mint egy évtizeddel a trianoni egyezmény után az Apolinaris III. nevű tengeri hajó befutott a csepeli kikötőbe, ezt követően Budapest tengeri kikötői rangot kapott. A két világháború között az Apolinarison kívül négy hajót építettek - a Tisza, a Kassa, az Ungvár és a Kolozsvár -, amelyek a Kassa kivételével a háború végére megsemmisültek.

1932.  
1932-ben az országgyűlés - felismerve, hogy a tömegáruk olcsó szállítására leginkább alkalmas hajózási vállalat, a MFTR. csődbejutása alapvető nemzeti érdekeket sértene - jelentős államsegélyben részesítette a társaságot.

Egy történelmi adalék a szárnyashajózáshoz: 1932-33-ban mutatta be dr. Fényes Kornél és Asbóth Oszkár a Delphin nevű személyszállításra alkalmas hajójukat Budapesten, amely nyugodtan tekinthető a gyorshajózás egyik ősének. Ez a hajó ugyan még siklóhajó volt, meghajtását légcsavar biztosította, de a próbajáratokon elért 40-45 km/óra sebesség megindította a MEFTER vezetőinek fantáziáját is, hiszen készültek gazdasági számítások egy Budapest-Bécs gyorsjárat indítására...

1933.  
A harmincas évek közepétől, a gazdasági válság traumáját kiheverve fellendülőben volt a belföldi és a nemzetközi személy- és áruforgalom. 1933-ban a Koronatanácsban napirendre került a Duna-tengeri hajózás megindítása annak érdekében, hogy Budapest a kontinens belsejében is tengeri kikötővé válhasson.  
Már 1933 végén elkezdték az első Duna-tengerjáró hajó építését a Ganz hajógyárban.

"A gazdaságnak és hatalomnak elsőrangú forrása a hajózás" - mondta Horthy Miklós kormányzó, az osztrák-magyar császári és királyi hadiflotta utolsó főparancsnoka az 1933. március 18-án megtartott koronatanácson, amelyen határozat született a Duna-tengerhajózás létrehozásáról. Gyakorlatilag a nulláról kellett újraindulni, hiszen a trianoni szerződés elvette Magyarországtól egyetlen tengeri kikötőjét és összes tengeri hajóját.  
Az Osztrák-Magyar Monarchia fél évszázada alatt a magyar állam hathatós támogatásával nemzetközi viszonylatban is számottevő tengeri kereskedelmi hajózás fejlődött ki: a XIX. század végén egymásután megalakult az Adria Tengerhajózási Rt., a Magyar-Horvát Tengerhajózási Rt., a Magyar Keleti Tengerhajózási Rt., 1896-ban pedig a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Rt. - a tengerészek által rövidített nevén Mefterként emlegetett cég -, amely túlélte az első és a második világháborút is, de a 40-es évek végén hatalmi szóval beolvasztották a Magyar-Szovjet Hajózási Rt.-be (Meszhart).

1934.  
A magyar tengeri kikötő (Fiume) és a több mint 200 ezer tonna hordképességű kereskedelmi flotta elvesztése után másfél évtizeddel a magyar kormány politikai és pénzügyi támogatásával a Ganz Hajógyár új, korszerű Duna-tengerjáró hajókat kezdett építeni. Az első, Budapest nevű hajó 1934 októberében indult első útjára a Fekete-, az Égei- és a Földközi-tengerre.

1935.  
A csepeli kikötő-létesítmény 1935-ben Vámszabadkikötő (Punto Franco) néven működött,

Az 1935-1936-ban véghezvitt újabb szanálás eredményeként a MFTR részvények a kincstár és a MÁV tulajdonába kerültek. A hajópark modernizálására átfogó programot indítottak. Az 1930-as évek közepétől a dunai hajózás újra fellendült. A megnövekedett áruszállítási igények ösztönözték a hajópark korszerűsítését, a motoros vontatóállomány növelését is.  
Az 1920-as, 30-as években a vállalat - állami segítséggel - jelentős fejlődésnek indult, járműparkja megújult, az állam is jelentős mértékben hozzájárult pl. kikötő, állomásfejlesztésekkel a vízi közlekedés megújulásához. Ezekben az években épült meg a MFTR dunai és tiszai hajóállomásainak nagy többsége, de sok olyan régi lapátkerekes gőzös is ekkor került átadásra, amelyek még a háborút követően is tevékenyen részt vett az utasforgalom lebonyolításában.  
A "jól bejáratott" és kellőképpen közkedvelt járatokat tartott fenn Budapest és Mohács között (az ún. kofajáratot), a Budapest-Esztergom közötti járatot, és a Tiszán is ismertek voltak a Mefter hajók.  
Ehhez a korhoz kötődik a külföldre szervezett "filléres utak" lebonyolítása, amikor a nagy gőzösök utastereit berendezték szállóvá, s utasaikkal elhajóztak Linzig, Passauig, de szerveztek utat a Zuhatagra (Orsovára) és az Aldunára, Russzére (akkori nevén Ruscsuk) is.

1936.  
A belvízi és a tengeri hajózás kettéválasztása jegyében 1936-ban magalakult a Magyar Királyi Duna Tengerhajózási Rt. - a híres Detert -, amely 1939-ben már öt korszerű motoros kereskedelmi hajóval rendelkezett. A Duna-tengerhajózás életképességét bizonyította, hogy a vállalat minden évben tudott építtetni a Ganz Hajógyárban egy új hajót, mert a meglévők minden évben megkeresték testvérhajójuk árát. A második világháború során mindkét társaság hajóparkját súlyos veszteségek érték.

1937.  
A világhírű Lloyd's biztosítótársaság 1937-ben tengeri kikötőként elismerte a magyar fővárost.  
1937 és 1941 között a Magyar Királyi Budapesti Nemzeti és Szabadkikötő nevet viselte a csepeli létesítmény.

1938.  
A gazdasági fellendülés a Ganz hajógyár termelésére is kihatott. Az 1938-ban vízrebocsátott 1200 lóerős „Széchenyi”, és az 1939-ben megépült „Baross” lapátkerekes vontató volt Európában az első két dízel-elektromos meghajtású hajó.

1941.  
1941. június 11-én alakult meg a Magyar Királyi Nemzeti Szabadkikötő és Tengerhajózási Vállalat, aztán jött a második világháború. A Szabadkikötő infrastruktúrája szinte teljesen megsemmisült a bombázásokban.

1944.  
A Második Világháború első szakaszában a hadiszállítások kedvezően hatottak a hajózási forgalom fejlődésére. A MFTR hajói 1918 és 1944 között éves átlagban 607 ezer tonna árut és 2.353.000 utast szállítottak. A társaság 1944-ben 38 gőzüzemű és 11 motoros személyszállító hajóval, 32 gőzüzemű és 18 motoros áruszállító hajóval, 252 uszállyal és 18 tankuszállyal rendelkezett.  
1944. tavaszától, amikor a harci cselekmények elérték a folyamhajózás útvonalait, igen súlyos veszteségek érték a magyar hajózást is. Több mint 200 vízi jármű pusztult el a Dunába szórt mágneses aknák miatt. A visszavonuló német és magyar csapatok a hajópark jelentős részét Németországba és Ausztriába menekítették. A visszamaradó hajók zöme vagy elpusztult, vagy hadizsákmány lett. Ezért a háború befejezését követően a személyhajózás igen nehezen indult meg ismét.

1945.  
A szovjet megszállást követően valamennyi kereskedelmi hajó, majd az összes magyar hajógyár állami tulajdonba, illetve a Meszharthoz került.  
1945-ben a MFTR átkelő-járatokkal indította újra a hajóforgalmat. Megkezdte az elsüllyedt hajók kiemelését, a sérültek javítását. Nyugatra vitt hajói az új békeszerződés megkötése után 1946/47-ben hazatértek, azokat azonban 1950-ig fokozatosan át kellett adnia az 1946. március 30-án megalakult Magyar Szovjet Hajózási Részvénytársaságnak (MESZHART). A szovjet fél az új közös vállalkozáshoz a hadizsákmányként birtokába került MFTR hajókat adta. A MESZHART tevékenységét elsősorban a külföldi viszonylatú áruszállítás terén folytatta.  
Miután a szovjetek kiszálltak a közös vállalatból, és megalakult a Mahart, 1955-ben átmeneti időre sikerült "újjáéleszteni" a Detert vállalatot, majd 1964-ben végleg beolvasztották a Mahartba. 1968-ban a Mahartnak 11 Duna-tengerjáró és tíz tengeri hajója volt. A nyolcvanas években megkezdődött a hanyatlás, a hajók eladása. Az utolsó Duna-tengerjárót 1986-ban törölték a magyar hajók lajstromából, az utolsó tengeri hajón, a Vörösmartyn pedig 2000. október 16-án, Amszterdamban vonták le a Magyar Köztársaság zászlaját.  
A háború előtt épült Duna-tengerjárók közül még megvan az 1939-ben vízre került Kassa motoros, amelyet a Magyar Duna-tengerhajózásért Alapítvány szeretné múzeumhajónak átalakítva megmenteni az utókornak.

A Duna aknamentesítése, valamint a vízbe robbantott hidak kiemelése, azaz a hajózó út megtisztítása után indult csak be a személyhajózás már 1945-ben, először csak kisebb átkelő járatok (elsősorban hídpótló szerepben) indításával. (Csak egy-két érdekes szám: 1945-ben a Balatonon 42 ezer utast szállítottak a hajók, a Dunán nem volt még számottevő forgalom csak a következő évben, amikor a Dunán már 2,4 millió utas fordult meg, a Tiszán 9 ezer, a Balatonon pedig 63 ezer.)

1946.  
A Linzben és Passauban rekedt személyhajók csak 1946-tól kerültek ismét folyamatosan a magyar Dunaszakaszra, a következő évben már mind haza is települt.  
(1945-ben mindössze 8 darab személyhajó volt a magyar vizeken, 1947-ben már 33 darab, többségük gőzüzemű, lapátkerekes meghajtású.)

Ez időben jelentős változás állt be a magyar állami hajózás történetében. A jaltai megállapodás eredményeként a szovjet érdekszférába került Magyarországon csak az igazán érzékeny emberek és politikusok tudták, hogy a polgári demokrácia nem tart sokáig.  
A szovjet gazdasági befolyás érvényesítése ma már fura módon - de azidőtájt az akkori törvényekkel teljes összhangban - következett be a közlekedés területén. A szovjetek gazdasági - ennek folyományaként - politikai érdekeltséget szereztek a magyar stratégiai közlekedési ágazatokban közös (magyar és szovjet) vállalatok létrehozásával. Ekkor alakult meg a MASZOVLET (a Magyar-Szovjet Légitársaság) valamint a MESZHART, a Magyar-Szovjet Hajózási Részvénytársaság.  
A magyar-szovjet kormányközi megállapodás alapján létrejött MESZHART vagyonát ténylegesen a szovjet hadizsákmányként a MESZHART-ba apportált MEFTER vagyontárgyak illetve a magyar állam tulajdonában lévő MEFTER vagyontárgyak (mint például az Újpesti Hajóműhely) kerültek apportálásra. A MEFTER ugyan nem szűnt meg jogilag, de tevékenységét 1948-ig fokozatosan a MESZHART teljes mértékben átvette. A személyszállítást 1950-ig a MFTR-rel, majd a Balatoni Hajózási Vállalattal megosztva látta el. A „fejlesztés” a roncsok helyreállítására és néhány személyhajó átépítésére korlátozódott.

1948.  
1948-ban a hét dunai állam megkötötte a dunai hajózás rendjére vonatkozó belgrádi egyezményt. Az egyezmény alapján megkezdte működését a Duna Bizottság.

1954.  
A Duna Bizottság székhelyét 1954-ben Galacból Budapestre helyezte át.  
1954 végén a Szovjetunió megszüntette érdekeltségét a veszteségessé vált magyar hajózásban. A Szovjetunió 1954-ben valamennyi magyarországi vegyes tulajdonú vállalatban lévő részesedését átadta a magyar félnek, így a Meszhartból megalakult a Mahart, amelybe nem sokkal később a Balatoni Hajózási Vállalat is betagozódott.

1955.  
A MESZHART jogutódjaként 1955. január 1-jén alapították a MAHART Magyar Hajózási Részvénytársaságot (MHRT), immár ismét tisztán magyar tulajdoni részesedéssel. A részvénytársasági forma csak nevében maradt meg, mivel a MAHART betagozódott abba az állami vállalati struktúrába, amely 1988-ig, a Társasági törvény életbelépéséig fennállt.  
A vállalat kezdetben az örökölt régi hajókkal folytatta üzemét, de az 1950-es évek végén megindult a hajópark korszerűsítése. Ennek előfeltételeként sor került a hajóépítő ipar, elsősorban a Balatonfüredi Hajógyár, valamint a MAHART újpesti és tápéi hajójavító üzemeinek fejlesztésére is.  
A MAHART személyhajó-parkja a cég újjáalakulásakor 42 darab hajóból állt 11 290 utas befogadóképességgel.  
A hajópark összetétele igen változatos volt, 5 hajó befogadóképessége meghaladta az egyenként az 1000 főt , többségük gőzös volt és a 42 darabból 5 hajó 60 évnél idősebb volt.  
A társaság tevékenységi körébe tartozott a folyami áruszállítás, a folyami és balatoni személyszállítás, tengerhajózás, kikötői és hajójavító tevékenység.  
A MAHART 1955-ben nagyarányú fejlesztési programot dolgozott ki és kezdett el. A gőzhajókat fokozatosan lecserélték korszerű motoros vontató-, illetve 1967 után tolóhajókra. Az elsőgenerációs tolóhajók (vontatóból tolóhajó készült) átépítését az újpesti Hajójavító üzemben végezték.  
A dízelesítés keretében a régi csavargőzösöket átalakították, a kerekes vontatókat üzemen kívül helyezték. Egymás után készültek az új 800, 1200, majd 1600 LE-s motoros vontatóhajók. A vontató állománnyal párhuzamosan az uszálypark korszerűsítése is megtörtént. A kisebb személyhajókat szintén átalakították. Az önálló mozgást biztosító "Z" hajtóművel ellátott 400 tonnás uszályhajókból 1962 és 1968 között 33 darab épült.  
A hajópark megújításaként az ötvenes években megjelentek a Váci Hajógyárban épített 100 és 150 személyes vízibuszok, amelyek a réginél gyorsabb utazási sebességet, sekély merülése miatt "vízállás-független" közlekedési lehetőséget biztosított.  
A teljesen zárt busz-szerű hajótestbe 2 darab Csepel motor került beépítésre, amelyek az évek során szép lassan megöregedtek, zajossá tette a hajókat, az utastérben szinte elviselhetetlen volt a zaj.

1955 és 1968 között a Csepeli Szabadkikötő folyamatosan fejlődött, hűtőház és tranzitraktár épült.

1956.  
Az első új motoros személyhajók a váci hajógyárban 1956-ban gyártani kezdett vízibuszok voltak,

1959.  
A MAHART hajóparkja 1959-ben 52 vontató és áruszállító motor- és gőzhajó, 240 uszály, 52 személyszállító hajó volt.

1960.  
Az 1960-as évek selejtezési hulláma nyomán eltűntek a klasszikus oldalkerekes utasszállító gőzösök. A "Duna gyöngyszemei" a hajótemetőben végezték. (Megmaradt - átalakítva - a "Kossuth", mint múzeumhajó, felújításának befejezését várja a "Petőfi").

1962.  
Az 1962-ben Budapest és Bécs között beindított szárnyashajó járat méltán vált idegenforgalmi nevezetességgé.  
A MAHART 1962-ben szerezte be szovjet importból a Feodoszíjában már sorozatgyártott első szárnyashajóit, a a Raketa 283., illetve a Raketa 291-et, amelyeket a honi közönség Sirály I., illetve Sirály II.-ként ismert meg.  
A vízkiszorításos hajók sebessége korlátozott, a fizikai, nautikai törvényszerűségek következtében igen hamar elérik felső határsebességüket. A hajóépítők a hajótest ellenállásának csökkentésére törekedtek, így találták ki a siklóhajót, amikor haladás közben dinamikus felhajtóerő keletkezik a hajótesten, miáltal a hajó egy része a víz felszíne felé emelkedik. A siklóhajók kialakulása után már csak egy lépés volt a repüléstechnikából "ellopni" a szárnyakat, azaz a hajótest és a víz felszíne alá szárnyakat építettek, a szárnyakon ébredő dinamikus felhajtóerő a hajótestet a víz felszíne felé emelik. Ezáltal a szárnyashajók haladásuk során mentesülnek részben a víz ellenállásától, és nagyobb - az átlagot jóval meghaladó 55 - 70 kilométer/óra sebességgel haladhatnak.)

1964.  
Megjelentek a MAHART saját fejlesztésében az Újpesti Hajójavítóban épült 600 személyes kirándulóhajók is. 1964-ben jelent meg az első igazán nagy befogadóképességű (700 fős) dieselmotoros személyhajó a TÁNCSICS ms, amelyből a MAHART Ujpesti Hajójavító műhelye még 2 darabot (a RÁKÓCZI ms., HUNYADI ms.) épített.

1966.  
Átadták a nagyközönségnek a Hunyadi hajót.  
A gazdaságtalan üzemelésű hajópark cseréje egy lassabb folyamat volt érthetően, a széntüzelésű gőzösöket lassan pakura tüzelésűekre alakították át,  
10 év alatt (1956 és 1966 között) 32 új hajó állt forgalomba, ezzel egyidejűleg 23 öreg gőzös került leselejtezésre. Csak zárójelben jegyzem meg: természetesen a fürdővízzel együtt a gyerek is kiöntésre került, hiszen a kohóban végezte pályafutását Európa egyik legszebb gőzhajója, a Szabadság is (ex Zsófia), amely a magyar és egy kicsit az európai történelemben is szerepet játszott, és talán megmenthető lett volna az utókor számára.

Ezekben az években volt a MAHART személyhajózása pályájának zenitjén. Járműállománya bár rendkívül vegyes összetételű volt, még üzemelt a gőzüzemű (ma múzeumhajóként funkcionáló) KOSSUTH, az 1400 személyes szintén gőzüzemű lapátkerekes PETŐFI, de már száguldoztak a kor újszülöttei is, a szárnyashajók, amelyek hazánkban a SIRÁLY I., SIRÁLY II. néven kerültek lajstromozásra.  
Közel 4 millió utas fordult meg évente a személyhajóinkon, javarészt a Dunán, de a Tiszán közlekedő hajókon is volt 70-80 ezer utas évente...

1966-tól a cégen belül önálló Tengerhajózási Üzemigazgatóság kezdte meg munkáját. A Mahartnak akkor tizenhét tengerjáró hajója volt, ezek hasznos hordképessége összességében húszezer tonna volt.

1967.  
1967-ben gazdaságtalansága miatt megszüntették a Duna-tengerhajózási profilt, viszont lendületes fejlődésnek indult az önálló tengerhajózás.

1968.  
1968. és 1973 között megindult a konténerizáció fejlesztése, s Csepelen megkezdte működését az első dunai konténer terminál.

1972.  
1972-ben a Meteor típus első "követe" a SÓLYOM néven regisztrált szárnyashajó,

1977.  
A magyar tengerhajózás fénykoraként az 1977-1983 közötti időszakot emlegetik, akkor a társaság huszonegy hajója járta a világot, hasznos hordképességük pedig százezer tonna volt.

Az igények megváltozása szükségessé tette új hajók beszerzését, és ennek köszönhető, hogy 1977-ben megjelent a MAHART lobogója alatt az első MOSZKVA típusú hajó, a NAGYMAROS ms., majd ezt követte a VISEGRÁD, a BOGDÁNY és a többiek.

1978.  
1978-ban a Voszhod típus első magyar lobogójú hajója a VÖCSÖK,

1980.  
A MAHART fennállása óta eredményesen szolgálta a magyar gazdaság érdekeit. Története tükrözi az ország sorsában az utóbbi évszázad során bekövetkezett drámai változásokat. Időről időre súlyos veszteségek is érték, de a legválságosabb időkben is képes volt talpon maradni.  
A 80-as években elkerülhetetlenné vált a régi hajóknak a ki-, illetve leváltása. A KGST piacon hasonló kategóriájú hajók nem voltak, újak itthoni építésére pedig nem volt lehetőség, azért a vállalat a hajók kisebb átépítését kezdeményezte, elsősorban a főmotorok cseréjével.

Az 1980-as évektől egyre kedvezőtlenebbé váló gazdasági környezet, a magyar hajógyártás megszűnése, a dunai hajózást akadályozó konfliktusok, a hagyományos külkereskedelmi kapcsolatok szétzilálódása, az állami szerepvállalás megszűnése következtében nemzeti hajózásunk válságos helyzetbe került. Gondjainak megoldása az európai hajózásban a következő években érvényesülő domináns tendenciák helyes felismerésén és megfelelő állami közlekedéspolitika érvényre juttatásán alapulhatott volna.

A nyolcvanas években a tengerhajózási piac átalakult, s az évtized közepétől a sorozatos hajóselejtezések, illetve eladások lettek jellemzőek, s ma már nincs tengerjáró a Mahart tulajdonában.

1983.  
A boldog éveket szűk esztendők követték, a helytelen üzletpolitika, átgondolatlan hajóbeszerzés és a pazarló üzemeltetés éreztette hatását. A Mahart vett ugyan új hajót, de a meglévők fokozatosan elöregedtek, a javításukra pedig a kellőnél magasabb összegeket fordítottak.  
A tengerhajózási szakág, hogy fenntartsa addig megszokott jövedelmezőségét, túladott néhány hajón, ettől kezdve mind a mai napig folyamatosan csökken a flotta teljesítőképessége. A Tengerhajózási Üzemigazgatóság 1983-ban megszűnt, a Mahart központi irányítása alá került a folyami áruszállítás, a tengerhajózás és a kikötői tevékenység.  
A nyolcvanas években már nemcsak a hajók öregedtek el, a piac is átalakult: a megfelelő tőkéjű és a kellő pillanatban dönteni tudó társaságok egyre nagyobb teherbírású járműveket vásároltak, így könnyebben jutottak fuvarhoz, olcsóbban szállítottak, a javítási költségek pedig arányban voltak a bevételekkel. A Mahart akkoriban a hajókra ráfizetett. A javításokra horribilis összegeket költöttek.

1989.  
A MAHART Magyar Hajózási Rt. 1989. december 31-ig formailag részvény-társaságként, ténylegesen állami vállalatként végezte tevékenységét.

1990.  
A rendszerváltás után a MAHART holding jelleggel működött, keretén belül a különböző tevékenységeket önálló üzemegységek, illetve KFT.-k folytatták. A társaság 1990. január 1-től az állami tulajdon kezelőjéből az állami vagyon tulajdonosává vált, a tulajdonosi jogokat az Állami Vagyonügynökség gyakorolta. A rendszerváltáskor, 1990-ben tizenhárom tengerjáró maradt a Mahart tulajdonában

1992.  
1992-ben a legkisebb a Poleszje típusú hajó, a BÍBIC jelent meg Magyarországon a MAHART flottájában.

1992-ben pedig megszűnt az addig devizatermelő tengerhajózás ágazat állami támogatása. Abban az évben leselejtezték a huszonhét éves Hévízt és a Debrecent.

Amikor 1992-ben megnyílt a Duna-Majna-Rajna Csatorna, a csepeli kikötő támogatta fejlesztési pénzekkel a folyamhajózást.

1992. és 1997. között államigazgatási per zajlott, 1992. és 2001. között pedig a jugoszláv válság okozott nehéz helyzetet a Szabadkikötő és a Mahart életében.

1993.  
1993-ban további két húszéves, szovjet gyártmányú hajót, az Adyt és a Petőfit értékesítettek a piacon. A tranzakciót követően a Mahart tulajdonában kilenc hajó, a Bodrog, a Körös, a Sajó, a Balaton, a Kapos, a Sió, a Csokonai, a Radnóti és a Vörösmarty maradt.  
Ezzel egy időben, önálló 100 %-os leányvállalatként létrejött a MAHART Balatoni Hajózási Kft.  
Az 1992-től megszűntetett állami támogatás, a növekvő infláció, a délszláv háború és egyéb gazdasági tényezők okozta válságból való kilábalásra a MAHART önerős válságkezelő programot dolgozott ki, melynek egyik része az Rt. szervezeti átalakítása volt.  
A Mahart tulajdonában kilenc hajó, a Bodrog, a Körös, a Sajó, a Balaton, a Kapos, a Sió, a Csokonai, a Radnóti és a Vörösmarty maradt. Üzemeltetésükre a cég 1993. június 1-jén megalapította a Mahart-Seatrade Kft.-t, budapesti székhellyel, melynek fő tevékenységi köre a szállítmányozás és tengeri hajók bérbeadása lett.

1994.  
A következő önálló társaság a MAHART PassNave Kft. 1994. január 1-jén. jött létre.

1995.  
A vállalat hajói 1945 és 1995 között éves átlagban 3 millió utast és 2 millió tonna árut szállítottak. 1995-ben hajóparkja 58 személyszállító, 54 folyami és 6 tengeri áruszállító motoros hajóból, valamint 144 uszályból (ill. bárkából) és 9 tankerből állt.

A szegedi hajójavító részleg bázisán alakult meg 1995. január 1-jén a MAHART Tiszaschiff Kft., majd ennek felszámolása után a MAHART Tiszayacht Kft.  
Ennek megfelelően a MAHART tevékenységi köre a folyami áruszállítási, a kikötői, hajójavítási és vagyonkezelési tevékenységre szűkült.  
A Mahart orosz államadósság fejében vásárolt tengeri hajókkal gazdagodott. Az ötlet Horn Gyula egyik moszkvai útja során merült fel, amikor üzletemberekkel kíséretében egyebek mellett a volt Szovjetunió Magyarországgal szembeni adósságáról tárgyalt a szétesett birodalom jogutódjával. A hazai tengerhajózás a korábbi sikeres évek helyett éppen recenzióval nézett szembe, akárcsak maga az 1992 óta állami támogatás nélkül maradt, a piacon egyre inkább teret vesztõ Mahart.

A Mahart pályázat útján jutott az orosz államadósság lebontásának lehetõségéhez, még 1995 novemberében, amikor is a tárcaközi bizottság 42 millió dollár keretösszeget szavazott meg számára, a különbözõ orosz hajógyárakkal, több részletben lefolytatni tervezett tengeriflotta-felújítási program elsõ ütemére, 5 darab, alapvetõen part menti hajózásra alkalmas hajó beszerzésére.  
Az üzletet finanszírozó bankcsoport elõírta az akkor regnáló vezérigazgatónak, Fáy Andrásnak, hogy a hajókat egyenként külön cégbe vigye, így aztán a Mahart a vállalatnál már a nyolcvanas évek eleje óta ismert gyakorlatot követve off-shore érdekeltségeket alapított Máltán. A megoldást annak idején a hajózók szakszervezetével folytatott bérharc tette elismertté a Mahart berkeiben, csak így tudtak ugyanis magasabb fizetést adni a nyugati jövedelmeket követelõ tengerészeknek: a Mahart kikerülte a hazai adókat. Az 1995 decemberében kötött szerzõdések alapján az orosz hajógyárak az 1996-98 közötti idõszakra ígérték az öt hajó legyártását.

1996.  
Megérkezett a Pannon River és a Pannon Sea Oroszországból.

1997.  
1997-ben a Lengyelországban épített Bodrog roncsra futott és használhatatlanná vált, még ugyanebben az évben értékesítették a szintén lengyel építésű Csokonait és Radnótit.  
Az átadott orosz hajókat sem kísérte nagyobb szerencse. Még csaknem két évvel késõbb, 2000 októberében is előkerült ügyük a parlament gazdasági bizottsága elõtt, s a képviselõk megtudták: a Mahart igazgatósága, az ÁPV Rt., a tárcaközi bizottság számára készült három különbözõ elemzésbe téves és egymástól is eltérõ számok kerültek, melyek alapján az üzlet másfél ezer dollár körüli nyereséget hozott hajónként és naponta. A számítások során nem vették ugyanis figyelembe azt, hogy a projekt finanszírozására felvett hitelek tõketörlesztése napi 2300 dollár volt, szemben a táblázatokban szereplõ napi mindössze 153 (más helyütt 520) dolláros kamatköltséggel. A hajók tehát nem hozták, hanem - az elõnytelen hitelszerzõdések okán - vitték a pénzt, ahogyan az utóbb az ÁPV Rt. felügyelõbizottságának a sajtóban bõven taglalt jelentésébõl is kiderült. A vihar szele annak idején elsodorta Fáy András vezérigazgatót, s vele a magyar tengerhajózást, ami 1999-ben két, már korábban is meglévõ mellett három új, orosz államadósság fejében vásárolt hajóból állt.

1998.  
1998-ban a cég eladta a Szingapúrban épült Kapost és Siót, illetve a lengyel Köröst és Sajót. (A Csokonai, Radnóti, Ady és Petőfi mindegyike tízezer bruttó regisztertonna feletti hajó volt).

1999.  
A Szingapúrban épített Balaton 1999-ben átkerült a Cipruson bejegyzett Pannonship Rt.-hez, amely az orosz államadóság fejében vásárolt hajók üzemeltetése végett jött létre 1994-ben.  
Az oroszok leszállították a Pannon Sky nevű hajót, a Mahart azonnal eladta.  
1999. június 5. Tíz pályázó közül Szalma Botondot nevezték ki a Mahart Rt. új vezérigazgatójának. A korábbi vezérigazgató, Fáy András 1999. április közepén közös megegyezéssel távozott a cégtől. A köztes időszakban Kovács Gyula, az igazgatóság elnöke látta el a vezérigazgatói feladatokat. A hajózási társaság legutóbbi tulajdonosi ülésén új igazgatóságot választottak és elfogadták a cég tavalyi gazdálkodásáról szóló beszámolót. A társaság idei üzleti terve rövidesen az igazgatóság, majd pedig a tulajdonosi testület elé kerül.  
Fáy utódja, a korábban tengerész Szalma Botond felmondta a hiteleket, melyeket a késve szállított hajók után is fizetett a Mahart, s az egyre inkább csupán presztízsbõl tartott jármûvek értékesítésébe fogott. Mást nem is igen tehetett, mivel a tengerhajózás mellett a folyami üzletág szénája is rosszul állt, elsõsorban az al-dunai hajózási nehézségek miatt. Erõsödött viszont a cég logisztikai tevékenysége, ugyanezen okból: jelentõsen megugrott a csepeli szabadkikötõ forgalma, amely közvetlen vasúti kapcsolata révén a korábban a déli kikötõkben hajóra rakott nemzetközi áruk számára a Duna-Rajna-Majna-csatorna kapujává vált: a 200 hektár alapterületû kikötõben tavaly 2,4 millió tonna árut raktak át.

2000.  
Az 1990-es évek elején kialakult válsághelyzet a szervezeti átalakulás mellett jelentős hatást gyakorolt a társaság létszámára. Az 1990. évi 3848 főről 2000. december 31-re 886 főre csökkent a társaságnál főállásban foglalkoztatottak száma.  
A Mahart eladta a Pannon Rivert és a Pannon Sea-t.

2000. február 14. Ma egyetlen hajó, az 1980-as építésű Vörösmarty üzemel a Mahart tulajdonában. Kitűnik a hajók sorsából, hogy a kilencvenes éveket a sorozatos hajóeladások, illetve az átláthatatlan gazdálkodás és értékesítés jellemezte. Az öreg hajókat jelentős javítási költségek mellett tartották fenn, új fuvarokat pedig egyre nehezebben lehetett szerezni. A piac ebben az időszakban átalakult, rövid időciklusonként változott az árufélék iránti kereslet, így még a legnagyobb hajós társaságok is leállították néha flottájuk egy részét. Az egyszerre több hajótípussal bíró cégek túlélték a nehéz időszakot, mert a kapacitásuk nagy részét mindig használni tudták. A kisebb társaságok, mint a Mahart, amiatt is pórul jártak, mert több esetben nem fizették ki a fuvardíjat a megrendelők, behajtani pedig nem lehetett. A Mahartnak a kilencvenes évek közepén 1,6 millió dollár kintlévősége volt.  
A hajók értékesítéséből származó bevételek jó részét a Mahart cégei felélték, vagy egyszerűen eltűnt. Az orosz államadósság kiváltásának fejében a Mahartnak öt új hajó megvásárlására nyílt lehetősége, hármat azóta leszállítottak, kettő pedig épül - mondta el Szalma Botond, a Mahart vezérigazgatója.  
Az Oroszországban elkészült hajók vételárának 58 százalékát a Mahart vállalta fel, és mivel saját forrása nem volt, mindezt hitelből szeretette volna megvalósítani. Szalma Botond elmondta, hogy a százszázalékos hitelfelvétel új hajó vásárlásánál példa nélküli, hatvan százalék felett már nem vállalnak a társaságok hitelt. A magyar és külföldi bankok 25 millió dolláros hitelt biztosítottak azzal a feltétellel, hogy külföldi cégbejegyzéssel alakít társaságot a Mahart az új hajók üzemeltetésére.  
A hitelből 1994-ben 7,5 millió dollárt a Mahart lehívott, az első két hajó, a Pannon River és a Pannon Sea után majdnem 3 év késéssel szállították le az oroszok a Pannon Skyt. A kamatok ketyegtek, pénzt termelni nem lehetett. A Máltán bejegyzett egyhajós társaságok kilencven százalékban Mahart-tulajdonban voltak, tíz százalék pedig a Mahart bécsi fiókvállalatáéban.  
1996-ban megérkezett az első két orosz hajó, a felhalmozott adósságok miatt azonban nem lehetett nyereségesen üzemeltetni egyiket sem. Ráadásul a hajók olyan silány minőségűek voltak, hogy a rendbehozatalukra további összegeket kellett fordítani. Az üzemeltetésből származó adósságok a kamatterhek miatt egyre nőttek, az 1999-ben leszállított Pannon Skyt már akkor értékesítették, amikor elkészült. A Pannon Riveren és Sea-n idén januárban adott túl a Mahart, ezzel rendezte mintegy hétmillió dolláros adósságát. A fennmaradó 18 millió dolláros hitelkeretet visszamondták.  
A Mahartnál egyedül a Vörösmarty teljesít szolgálatot, az esedékes nagyjavításokat viszont nem tudja önerőből finanszírozni a cég. Tavaly a hajót az év utolsó öt hónapjában kétszázezer dolláros nyereséggel üzemeltették, de a tavalyi magas karbantartási költségek miatt éves átlagban végül veszteséges volt a közlekedtetése. A Vörösmarty naponta nettó 3850 dollár bevételt hoz a cég konyhájára, Szalma Botond szerint a hajót addig tartják meg, amíg az üzemeltetési költségek nem haladják meg a bevételt.  
Az orosz gyárban két hajó épül, a Pannon Star és a Pannon Sun, ezeket még az államadósság fejében rendelték meg. Mivel a Mahart visszavonta a hitelkeretet, saját forrása nincsen, így meglehetősen furcsa helyzet alakult ki. Nem lehet tudni, miből finanszírozzák a darabonként 6,9 millió dolláros hajók átvételét. A vezérigazgató elmondta, hogy tárgyalásokat folytatnak német cégekkel a finanszírozási és üzemeltetési lehetőségekről. Hitelt semmilyen esetben sem vesznek fel a két új tengerjáró megvásárlására. Pillanatnyilag a Vörösmartyból áll a Mahart tényleges flottája, a két új hajó jövője bizonytalan, így könnyen lehet, hogy ismét semmivé foszlik a hajdan szebb napokat megélt magyar tengeri hajózás.  
A máltai lobogó alatt futó, orosz származású magyar hajók vevõje a német Wessels cégcsoport volt, amely megismerve a feltételeket arra is ráébredt, kifizetõdõ lenne számára a Mahart közbeiktatásával további jármûveket vásárolni Oroszországból, tekintve, hogy a cégnek további 140 millió dolláros keret állt rendelkezésre, hogy orosz hajógyárakból tengerjárókat vásároljon az államadósság terhére. A hajók azonnali továbbértékesítése minden résztvevõt jó üzlettel kecsegtetett. Az orosz hajógyárak az orosz-magyar államadósság lebontására született államközi megállapodás értelmében saját pénzügyminisztériumuktól kapják meg termékeik ellenértékét. A Mahart az ár 58 százalékát tartozik befizetni a Magyar Államkincstárba, s ha saját haszonként 8 százalékos ügynöki jutalékot épít is az árba, a német vevõ a piaci ár 66 százalékáért jut a hajókhoz. Nem véletlen, hogy az errõl 1999. év végén megkezdett tárgyalások már 2000 tavaszára kézzelfogható eredményeket hoztak: a Wessels áprilisi szándéklevele leszögezte, "határozott szándéka" megvásárolni a Mahart orosz tengerjáróit, s a magyar cégtõl 133 millió dollár értékben további hajókat vásárolna, melyeket különbözõ orosz hajógyárak gyártanának le. Az orosz exportõr, a Szudeoxport nevében V. I. Tyerescsenko vezérigazgató-helyettes ugyancsak 2000 áprilisában nemcsak azt jelezte, hogy kész további üzletrõl tárgyalni, hanem azonnal konkrét hajók gyártására vonatkozó kezdõ tárgyalási árakat is ajánlott a magyaroknak, írásos nyilatkozatához hozzáfûzve, hogy tisztában van azzal, "a kérdés nem tûr halasztást". A korábban - a német vevõ szavai szerint - "gyümölcsözõ" üzleti kapcsolat következõ lépése tehát öt darab új építésû orosz tengerjáró hajó értékesítése lett volna a Mahart közremûködésével. E jármûvek legyártásáról a nyizsnyij-novgorodi Krasznoje Szormovo hajógyár és a Wessels cégcsoport tavaly tavasszal kezdett komoly tárgyalásokat, melyek hamarosan konkrét megállapodásba torkollottak.  
Ettõl kezdve mind az orosz, mind a német fél a Mahart lépéseire várt, a Mahart pedig az ÁPV Rt. felhatalmazására. A Wessels áprilisi levele legkésõbb 2000. július 15-ig kért választ a Mahart Rt.-tõl az elsõ, már készülõ hajóra vonatkozóan. A többi hajó szállításának határidejét tavaly augusztus végére tûzték ki. "A (...) hajógyárak kinyilvánították szándékukat a hajók építésére és leszállítására. Kérjük az Önök lehetõség szerinti legkorábbi válaszát" - adott nyomatékot szavainak a német vevõ.  
Ám másfél hónapig látszólag nem történt semmi az ÁPV Rt.-nél - és így a Mahartnál sem. Hacsak azt nem tekintjük eseménynek, hogy az ÁPV Rt. illetékese arra igyekezett rávenni a Mahart vezetõit, hogy az orosz államadósságot adják el az oroszoknak (megkísérelték - nem ment). Júniusban a Wessels újabb levelet fogalmazott, amely szerint a kitûzött határidõt tizenöt nappal meghosszabbította, s továbbra is várja a választ, részt kíván-e venni a Mahart az üzletben. A Mahart, hogy szándékai komolyságáról biztosítsa partnerét, ezt követõen elõszerzõdést kötött a német cég szlovák partnerével, s e tényrõl tájékoztatta az ÁPV Rt.-t, személy szerint Faragó Csaba akkor még csak funkcionális vezérigazgató-helyettes közvetlen munkatársát, Kassai Józsefet, aki az ÁPV Rt. és az orosz-magyar tárcaközi bizottság nevében az ügy operatív teendõit látta el. A Mahart arról is értesítette Kassait: a végsõ megállapodás megszületésének egyetlen akadálya az, hogy a magyar fél még nem értesítette hivatalos levélben az orosz pénzügyminisztériumot arról, hogy a Mahart jogosult az orosz államadósság terhére üzletet kötni. (Ilyen hivatalos levél aláírására magyar részrõl egyetlen ember volt jogosult, Faragó Csaba, a tárcaközi bizottság elnöke.) "Tekintettel a megállapodásban foglaltakra, kérik [az oroszok - V. G.], hogy a levelet az orosz PM-nek megküldeni szíveskedjenek, hogy mihamarabb aláírható legyen velük a szerzõdés" - fogalmazott a 2000 júniusában kelt Mahart-levél, melyet aztán nem sokkal ezután konkrétabb, Kassainak szóló felkérés is követett. "Kérem, a lehetséges Moszkvai utazáshoz - meghívó beszerzése céljából - név, születési dátum és útlevélszámát faxon részemre megküldeni szíveskedjen" - kérték a Mahart ügyintézõi. Arra számítottak ugyanis, hogy Kassai velük tart a szerzõdések közelgõ moszkvai aláírására. Kassai József azonban nem utazott, mint ahogy az orosz pénzügyminisztérium sem kapott Mahartot támogató ÁPV-levelet, holott elküldésének legkésõbbi határidejeként Kassai József július 17-ét jelölte meg.  
A levél csak több mint egy hónappal késõbb, 2000. augusztus 24-én született meg, akkor is csak - forrásaink egybehangzó állítása szerint - a Mahart vezetõinek határozott nyomására, egy, Faragó Csaba irodájában lezajlott, többszereplõs, feszült tárgyalást követõen, és - mint majd látjuk - akkor is teljesen feleslegesen. A júniustól augusztusig terjedõ idõszakban amúgy az ÁPV Rt. nem tétlenkedett. A szlovák fél bankgaranciája nyomán június végén az ÁPV Rt. igazgatósága Gansperger Gyula által jegyzett határozatban döntött, hogy mint alapító engedélyezi a Mahartnak a hajóvásárlást, s ahhoz az orosz államadósság igénybevételét, illetve a hajók azonnali továbbértékesítését.  
A történtekrõl 2000. július 12-én Szalma Botond Mahart-vezérigazgató levélben tájékoztatta a tárcaközi bizottság elnökét, Gansperger Gyula helyettesét, Faragó Csabát. Tette ezt annak ellenére, hogy a Mahart gazdasági igazgatója egy nappal korábban már küldött egy hasonló tartalmú levelet az operatív ügyek intézõjének, Kassai Józsefnek. Szalma Botond a vevõ által szabott határidõre, a rohamosan közelgõ nyári szabadságolásokra és az elsõ hajó készültségi fokára tekintettel arra kérte a tárcaközi bizottság elnökét, hogy "amennyiben fontosnak tartják az ügylet lebonyolítását, haladéktalanul intézkedni szíveskedjenek".  
A 2000 augusztus végi napok is eseménydúsak voltak Faragó Csaba környezetében. A tárcaközi bizottság elnöke 2000. augusztus 23-án levélben értesítette a Magyar Államkincstárt, hogy "az orosz államadósság részletes törlesztésével megvalósuló 75 millió dollár értékû hajóbeszerzést az Induproject Kft. részérõl megalapozottnak ítélem, és kérem, hogy az ügylet lebonyolításához szükséges szerzõdés elõkészítését a pályázó megfelelõ bankgaranciájának nyújtása mellett kezdjék meg". Másnap pedig aláírta az orosz Pénzügyminisztériumnak szóló, a Mahartot a tárgyalások lefolytatására felhatalmazó levelet. E levél közvetlen elõzménye volt, hogy Szalma Botond - készülõdve az augusztus 30-i Mahart igazgatósági ülésre - tájékoztatást kért Kassai Józseftõl a hajóügy állásáról, majd amikor nem kapott érdemi választ, és az fb-elnöknél vizsgálatot kérõ levele is válasz nélkül maradt, munkatársaival Faragó Csabához vonult. A feszült hangulatú megbeszélés eredményeképpen Faragó ott helyben orosz nyelvû, Mahartot támogató levelet íratott az orosz PM részére, s annak egy eredeti példányát átadta a jelen lévõ vezetõknek.

2001.  
2001. március 5. Faragó Csaba lett az ÁPV Rt. vezérigazgatója.  
Faragó Csaba egyik elsõ, ÁPV-vezérként hozott döntésével menesztette a Mahart Rt. akkor éppen két éve kinevezett vezérigazgatóját, Szalma Botondot. Az elsõ sajtóhírek szerint Szalma Botondnak az általa vezetett Mahartról alkotott, Faragóétól eltérõ jövõképe miatt kellett megválnia posztjától, meg azért, mert nem sikerült csökkentenie a cég többmilliárdos veszteségét. Késõbb pedig azt tálalták tényként, hogy Szalma résztulajdonosa a Mahart versenytársának számító, a szállítmányozási piacon érdekelt Dunaferr-Portolan Kft.-nek, s a szakítás oka a hirtelen felmerült összeférhetetlenség.

Szalma érdekeltsége az említett cégben 1992 óta kétségtelen és közismert tény. A Dunaferr-Portolan Kft. azonban nem versenytársa, hanem egyik legnagyobb megbízója a Mahartnak, ily módon a volt vezérigazgató és testvére tulajdonosi kötõdése piacot hozott a Mahartnak a folyami hajózás területén.  
Amúgy a társaság jövõjét, pontosabban ingatlanjainak sorsát valóban eltérõen képzelte el a két markáns vezetõ. Sajtónyilatkozatai szerint Szalma Botond nem eladni, hanem hasznosítani szerette volna mindazon vagyontárgyakat, melyektõl az ÁPV Rt. már Gansperger Gyula vezetése alatt is megszabadulni kívánt, mondván, ezzel úrrá lehet lenni a magyar hajózás vészes tõkehiányán.  
Nagy értékekrõl van szó. Tavaly õsszel, mikor a Mahart, az eladást megkönnyítendõ, önálló kft.-be vitte ingatlanjai egy részét, az alapító okiratban az úgynevezett Fóka-öböl (az Árpád hídtól északra, a folyóparton fekvõ hatalmas üres telekcsoport) több mint egymilliárd forintos apportértékkel szerepelt, míg Duna-parti székházát négymilliárd forint körüli összegre becsülték. Szalma Botond információink szerint nehezen egyezett bele az ingatlanok eladásába, ám annyit sikerült elérnie, hogy hirdessenek nyilvános pályázatot mindkét ingatlanra. Tavaly októberben Gansperger Gyula arra utasította a Mahart igazgatóságát, hogy "minimálisan a társaság üzletrészének névértékén a legmagasabb vételárat kínáló pályázóval a Vizafogó 2001 Kft. üzletrészeire vonatkozó adásvételi szerzõdést készítse elõ, és jóváhagyásra terjessze az ÁPV Rt. elé". A fenti apportértékek tehát egy licit induló árát képezték volna.

Végül idén április elején a frissen kinevezett ÁPV Rt. elnök-vezérigazgató, Faragó Csaba, miután menesztette a hajózási vezért, megállapította, hogy "A Mahart Rt. és a Mahart Seatrade Kft. tulajdonában lévõ Vizafogó 2001 Kft. [a Mahart Seatrade a holding tengerhajózási cége, míg a Vizafogó a Fóka-öböl tulajdonosa; a Mahart Rt. és a Mahart-Seatrade közös, kizárólagos tulajdona - V. G.] üzletrészeinek értékesítésére kiírt nyilvános, kétfordulós pályázatok eredménytelenül zárultak. Az ÁPV Rt. felkéri a Mahart ügyvezetését, hogy tárgyalásos úton készítse elõ a Vizafogó 2001 Kft. üzletrészei (...) értékesítését."

A tárgyalások megkezdése az új Mahart-vezér, Somlóvári László feladata lett.

Interpelláció a Parlamentben:  
2001. március 27.  
ELNÖK: Lentner Csaba, a Magyar Igazság és Élet Pártjának képviselője, interpellációt nyújtott be a Miniszterelnöki Hivatalt vezető miniszterhez: "A Magyar Hajózási Részvénytársaság végnapjai; avagy a tengeri hajózás után a dunai hajózást is fel akarja számolni a kormány?" címmel. Lentner Csaba képviselő urat illeti a szó.  
DR. LENTNER CSABA (MIÉP): Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Ház! Az elmúlt években több alkalommal is felszólaltam a Mahart tengerjáró hajóinak eladása és a hajózási vállalatnál tapasztalható felelőtlen vagyongazdálkodás ellen. A káros privatizáció a Fidesz-kisgazda-kormány ideje alatt is változatlan formában folytatódott.(14.40)  
A hajózási társaság mára már mind a tizenhat tengerjáró hajóját értékesítette. Az elmúlt hónapokban a Mahart-székház értékesítéséről is döntés született. A befolyó hajó- és telekeladási bevételek ellenére a Mahart pénzügyi csődben van. Időközben a több száz éve magyar kezekben lévő dunai hajózás felszámolása is elkezdődött, a hajósokat most anyagilag ellehetetlenítik. A Mahart vezetése a folyami hajósok béremelését évek óta diszkriminálja, az egyenruha-ellátmányukat pedig önkényesen megszüntette.  
A Mahart vezetése a Duna-Cargo Kft. irányításával és az ÁPV Rt. mint tulajdonos jóváhagyásával üzemeltetési szerződésekben adja ki bérbe a dunai folyami hajókat, a bérbe vett hajókon dolgozók pedig egy év fizetés nélküli szabadságra kényszerülnek elmenni a Maharttól, hogy a bérbe vett hajókon dolgozhassanak. A szóban forgó üzemeltetési szerződések érvényessége csak akkor realizálódik, ha a bérbe vevők további szerződést kötnek a HMS Hajózási Szolgáltató Kft.-vel, amelynek eredeti székhelye Ciprus szigetén van, Argos városában. Egy derék ciprusi kalmáron, bizonyos Papas nevű úron keresztül kapják vissza a Maharttól biztosított üzemeltetési részüket a magyar hajósok, mivel Cipruson a hajós népek adómentességet élveznek. Nem elhanyagolható körülmény azonban, hogy a szóban forgó hajósok nem ciprusiak, hanem magyarok, és nem a Földközi-tengeren, hanem a Duna magyar szakaszán hajóznak.  
Felmerül a kérdés mind a folyami hajósok, mind részemről, hogy biztosítja-e a magyar adójogszabály a magyar tulajdonú, magyar lobogójú, magyar állampolgárságú, magyar belvizeken közlekedő hajósok részére az adómentességet. Mi lesz a belvízi hajósokkal, ha betegállományba vagy rokkantnyugdíjba kényszerülnek? Ki fizeti a társadalombiztosítási ellátásukat?  
Tisztelt Államtitkár Úr! Egy korábbi interpellációra válaszolva ön helyénvalónak tartotta, hogy a magyar tengerjáró hajókat egy-egy dollárokért eladják ciprusi, New Jersey-i off-shore cégeknek. Most felszámolják a dunai folyami hajózást, privatizációra meghirdették a Mahart-székházat. Ha ez a folyamat folytatódik, én megkérdezem öntől, hogy mi a kormánynak a vagyonkezelési politikája, mi lesz a Maharttal mint nemzeti hajózási vállalattal.  
Várom válaszát. (Taps a MIÉP soraiból.)  
ELNÖK: Az interpellációra Bogár László államtitkár úr válaszol.  
DR. BOGÁR LÁSZLÓ, a Miniszterelnöki Hivatal államtitkára: Köszönöm a szót, elnök úr. Tisztelt Ház! Tisztelt Képviselő Úr! Ön már nem először nagyon fontos kérdéseket feszeget a Maharttal kapcsolatban, és persze a rendelkezésre álló idő - ezt ön is nagyon jól tudja - nem elégséges ahhoz, hogy ennek a problémakomplexumnak minden részletét megbeszéljük. Mégis megpróbálok legalább a legfontosabb kérdésekre válaszolni.  
Az elmúlt évtized folyamán a Mahart folyamatos térvesztést könyvelhet el, a globális társaságokkal folytatott egyenlőtlen versenyben folyamatosan kiszorul arról a piacról, amit ön említett. A magyar nemzeti hajózási vállalat tengerjáró hajói a rendszerváltozás előtt, a KGST-együttműködés keretei között főként nehézipari és tömegáruk szállításával foglalkoztak. A vállalat a megváltozott helyzetben hajóit először idő- és útvonalbérletbe való kiadással próbálta hasznosítani, ám az ázsiai partnerországok gazdasági helyzetének megnehezülése sajnos ezt a lehetőséget is kizárta.  
A Mahart 1998-ban felismerte, hogy az üzletág fenntartása a súlyos veszteségek miatt néhány év alatt a hajópark értékének - ahogyan ön is jelezte - megfelelő vagyonvesztést eredményezne. A veszteségek minimalizálása csak a tengerhajózás felszámolása és az eszközpark értékesítése útján volt lehetséges, ami tartalmaz vitatható mozzanatokat is. Az államközi szerződés keretében az orosz államadósság fejében érkező tengerjáró hajókra ezután már értelemszerűen nem volt szükség, így a Mahart azokat igyekszik - legalábbis valamilyen módon - lehetőleg nyereséggel értékesíteni, ami megint nem látszik könnyű feladatnak.  
Egészen más a helyzet a folyami hajózással - ami kérdésének egyik fontos vonulata -, ami a Mahart hosszú távon fenntartandó alaptevékenységei közé tartozik. Ezen a területen is szembe kell néznünk azonban egy tőlünk független súlyos körülménnyel, nevezetesen a Duna alsó szakaszát blokkoló hídroncsok problémájával. A szerb-koszovói konfliktus idején a Dunába bombázott hidak évekre - nagy valószínűséggel sajnos - lehetetlenné teszik az Al-Duna felé való hajózást, ami a Mahart számára értelemszerűen milliárdos nagyságrendű bevételkiesést okoz. A cég ebben a nagyon kedvezőtlen helyzetben csak rendkívüli erőfeszítésekkel képes úgy-ahogy a működőképességet biztosítani. E rendkívüli intézkedésekhez tartozik a nélkülözhető vagyonelemek értékesítése is, és ezek keretében dolgozták ki az ön által is említett, az üzemeltetési költségek mérséklését célzó bérleti konstrukciót is.  
A képviselő úrnak abban igaza van, hogy jobb lenne a hajósokat az eddigi kiszámíthatóbb feltételek mellett alkalmazni, csakhogy az említett egymásra torlódó vis maior jellegű külső körülmények miatt a megszokott keretek között elkerülhetetlenül bekövetkező csődhelyzet esetén erre sajnos hamarosan már semmiféle lehetőség nem nyílna. Marad a költségkímélő "szükségmegoldás", ami legalább a Duna újrahajózhatóságának eléréséig is fenntarthatóvá teszi a folyami hajózást, és egyáltalán a munkát, sőt az eddiginél valamivel jobban fizetett munkát ad reményeink szerint a jól képzett magyar hajósoknak, akiket - és ebben, azt hiszem, egyetérthetünk - bűn lenne a rendkívüli körülmények nyomán egyszerűen szélnek ereszteni, és ezzel szétrombolódni hagyni egy olyan értékes állományt, amelyet később már sokkal nehezebb lenne pótolni.  
Összefoglalva a mondandómat: a kormány semmiképpen nem kívánja - és ebben a kérdésben megnyugtathatom - a dunai hajózás felszámolását, sőt igyekszik is mindent megtenni fenntarthatósága érdekében. Ezt szolgálja például a sok szempontból vitatható Mahart-székház értékesítése is.  
Köszönöm szépen a figyelmet. (Taps a Fidesz soraiban.)  
ELNÖK: Megkérdezem Lentner Csaba képviselő urat, hogy elfogadja-e az interpellációra adott választ.  
DR. LENTNER CSABA (MIÉP): Tisztelt Államtitkár Úr! Az utóbbi időben választóim és a karzaton helyet foglaló tengerészkapitányok is egyre gyakrabban kérdezik meg tőlem azt, hogy mi a különbség a Fidesz-kisgazda-kormány és az azt megelőző MSZP-SZDSZ-kormány vagyonpolitikája között. Meg kell mondanom önnek, államtitkár úr, én ezekre a kérdésekre - amelyek joggal merülnek fel - egyre nehezebben tudok választ adni. Az a válaszadás, amit most ön megfogalmazott, számomra a korábbiaktól nem különbözik, hiszen arról szól, hogy szándékosan teszik tönkre a magyar hajózási vállalatot, szélnek eresztik vagy eresztették már a tengerészeket, most pedig a dunai hajósokon van a sor. Ez szándékos tönkretétel, szándékos fuvarkiszervezés a hajók alól, hogy veszteséget lehessen kimutatni, és minél gyorsabban eladni.  
Mi ezzel nem értünk egyet, ezt a választ nem fogadom el. (Taps a MIÉP soraiban.)  
ELNÖK: Tisztelt Országgyűlés! A képviselő úr nem fogadta el a választ, ezért megkérdezem, hogy az Országgyűlés elfogadja-e azt. Kérem, szavazzanak! (Szavazás.)  
Kimondom a határozatot: az Országgyűlés az államtitkár úr válaszát 132 igen szavazattal, 45 nem ellenében, 41 tartózkodás mellett elfogadta.

2001. április 13. Az ÁPV Rt. igazgatósága - 100 százalékos tulajdonosként - a korábbi vezérigazgató helyett Somlóvári Lászlót nevezte ki a Mahart Rt. élére. A váltásra azért volt szükség, mert a vagyonkezelő elvárásaival szemben a társaság veszteségei nem csökkentek számottevően. Az új vezérigazgatótól a veszteségek csökkentését, a vállalat gazdálkodásának átláthatóvá tételét és új reorganizációs program készítését várja az ÁPV Rt.  
Az Állami Privatizációs és Vagyonkezelő (ÁPV) Rt. igazgatósága csütörtöki ülésén, mint 100 százalékos tulajdonos leváltotta Szalma Botondot, a Mahart Rt. vezérigazgatóját és helyette Somlóvári Lászlót nevezte ki a cég élére. A vagyonkezelő pénteki közleménye szerint a vezérigazgató váltásra azért volt szükség, mert nem sikerült teljesíteni azt az alapvető tulajdonosi elvárást, hogy a Mahart veszteségei jelentősen csökkenjenek, valamint forrásainak ésszerű mozgósításával pótolja a gyenge eredményesség miatt keletkezett pénzhiányt. Az állami vagyon hatékony működtetésének követelménye alapján az ÁPV Rt. azt a tulajdonosi elvárást fogalmazta meg az új vezérigazgatóval szemben, hogy jelentősen csökkentse a Mahart veszteségeit, valamint hogy javítsa a társaság gazdálkodásának átláthatóságát, és készítsen elő egy új reorganizációs programot, amely biztosítja a folyami hajózás, a szállítmányozás és a kikötői szolgáltatások gazdaságos működését és a fejlesztés lehetőségeit. Somlóvári László közlekedésmérnök, építőmérnök és a Magyar Vasúti, Vízi és Légiközlekedési Szövetség alelnöke. A Magyar Hajózási Részvénytársaságnál április 14-én hivatalba lépő 42 éves új vezető több évtizedes szakmai tapasztalattal rendelkezik. (MTI)  
A tervek szerint május közepén lezáruló folyamatnak a hónap végére szerzõdéses formát kellett volna öltenie, ez azonban nem következett be. A késedelem okát nem ismerjük, mivel Somlóvári László elzárkózott írásban feltett kérdéseink megválaszolásától, azt azonban tudjuk, hogy a Mahart május 15-én levélben kérte a Wallis Ingatlan Rt.-t: vegyen részt a tárgyalásokon. Noah M. Steinberg, a Wallis vezérigazgatója május 25-én postai hibára hivatkozva mentegetõzött a határidõk túllépése miatt, majd leszögezte, "a Wallis Ingatlan Rt. komolyan érdeklõdik a terület megvétele iránt". Olyannyira, hogy a terület fejlesztésérõl egyeztetésbe fogott a szomszédos telkek tulajdonosával, a kerületi önkormányzat egy képviselõjével. Ár még nem hangzott el. Információink szerint hasonló sors vár a négymilliárdra becsült székházra is, melynek egytized részben már tulajdonosa az Andy Wajna filmproducer és kaszinótulajdonos nevével fémjelzett Bár-Co Kft. A vállalkozás annak idején - tudomásunk szerint egyedüliként - megvásárolta ugyan a nyilvános pályázat anyagát, a birtokunkban lévõ közjegyzõi tanúsítvány szerint azonban sem a Bár-Co, sem más nem nyújtott be ajánlatot a Mahartnak, a székházpályázat eredménytelenül zárult tehát. A Bár-Co Kft. amúgy, amióta az Osterman Kft.-n és a Szerencsejáték Rt.-n keresztül a Mahart-székház alsó szintjeinek tulajdonosa lett, elõvásárlási joggal bír az épület többi részére. Igaz, ehhez az is kellett, hogy a Mahart, alapítói határozatok utasításait követve, rendre lemondjon elõvásárlási jogáról, míg a Bár-Co birtokába nem került a vagyon.

A végeredmény szempontjából egyébként lényegtelen, hogy valójában melyik cég volt az elsõ - a Mahart vagy az Induproject -, amelyik tárgyalni kezdett az orosz hajók adásvételérõl. A történet azzal ért ugyanis véget, hogy a tavalyi évre elõirányzott orosz államadósság-tömeg elfogyott anélkül, hogy a hajók magyar közvetítéssel cseréltek volna gazdát. A német Wessels cégcsoport közvetlenül az oroszoktól és persze teljes áron vásárolta meg azt az egyetlen hajót, melynek készültéségi állapota folyton sürgõssé tette az intézkedést, majd levelet írt Szalma Botond utódjának, Somlóvári Lászlónak, miszerint a további négy hajó még mindig közös üzlet tárgyát képezheti.  
A Mahartnak tehát ismét lenne lehetõsége kiköszörülni az eddig orosz államadósság terhére vásárolt három hajó üzleti kudarcát. A negyedik elkészült hajó egyébként, amely egy kikötõben rostokol valahol az orosz vizeken, még diplomáciai bonyodalmakat is okozhat, mivel nem világos, az orosz vagy a magyar fél zsebe bánja a fenntartási és amortizációs költségeket

Szalma Botond terveiben szereplő, a német Wessels cégcsoportnak 2000-ben és késõbb értékesíteni kívánt tengerjárókkal kapcsolatban az ÁPV Rt. mindössze anynyit közölt: "Idõközben a Mahart felszámolta tengerhajózási üzletágát, ezért fizetési kötelezettségét csak úgy tudja teljesíteni a költségvetés felé, ha a hajó átvételét követõen azonnal értékesíti azt harmadik fél részére."  
Szalma Botond is elhárította érdeklõdésünket, mondván, szerzõdése szerint semmit sem mondhat, ami "sértené az ÁPV Rt. jó hírét". És bizony érdemes ügyelnie minden szavára, ugyanis 1992-ben alapított szállítmányozó cége, a Dunaferr-Portolan Kft. jövõje a többségi tulajdonos acélipari vállalatcsoporton keresztül a Dunaferr-elnök Faragó Csaba fennhatósága alá tartozik.  
2001. július 7. A Mahart örömmel adná magyar kapitányok parancsnoksága alá az Oroszországban hazánk megrendelésére gyártott két hajót - az egyenként 6,2 millió dollárra azonban az állami vagyonkezelő igényt tart. Hazánk az utóbbi évtizedben elveszítette tengeri pozícióit, amelyeket a múlt század harmincas éveitől épített ki az ágazat. Lelkes, ám pénztelen tengerészeink ismét magyar lobogó alatt szállnának tengerre.  
"Nézzünk a földgömbre: kétharmada víz. A legolcsóbban hajón lehet árut szállítani" - mondják a Magyar Tengerészek Egyesületének tagjai. A civil szervezet elnöke, Putzkaller Aladár két orosz hajóra alapozná az ágazatot. Az egyik jelenleg Temrjuk kikötőben átvételre kész, a másik Asztrahánban építés alatt áll. Ezeket még a hazánkkal szemben fennálló orosz államadósság keretében 1997-es magyar megrendelésre építették. Ezek az egy évtizede gyártott hajók ma ciprusi zászló alatt futnak egy magyar-ukrán vállalat tulajdonában  
Igen ám, de az ÁPV Rt. szerint a Mahart számára az orosz államadósság ellenében történő hajóbeszerzési konstrukció - melynek keretében három járművet vettek át korábban - már az üzlet megkötésének pillanatában előnytelen volt. Egy napra átszámítva a hajók üzemeltetési költsége, valamint a hiteltörlesztés együttesen meghaladta az elérhető napi bevételt. A hajók 800-1500 dollár veszteséget termeltek a társaságnak naponta, így a Mahart kénytelen volt megválni e hajóktól.  
A Mahart csak akkor vehetné át az újabb két hajót, ha olyan vevőt találna rájuk, aki azonnal kifizeti azt az összeget, amit a társaságnak kellene befizetnie a magyar államkincstárnak az átvételt követő 30 napon belül. E summa értesülésünk szerint darabonként 6,2 millió dollár.  
"Minthogy a harmincas évek második felében a nulláról indult a Trianonban elpusztított magyar tengerhajózás, hasonló feltételekkel most is nyitva áll előttünk a tengerre jutás útja. Ehhez a két hatalmas vízi jármű - amelyek hatezer tonna áru szállítására alkalmasak - még megfelelőbb is, mint az annak idején a Ganz gyártotta egyetlen hajó: a később, 1981-ben 23 darabból álló flotta első egysége" - vélik a tengerészek. Úgy látják: valami különös egybeesés miatt a hadseregben is, a gazdaságban is egyszerre építették le mind a légiszervezeteket, mind a hajózást. És úgy döntött a védelmi tárca, hogy a folyami flottillát is felszámolja. Mindez olyan évtized után, amikor bűnügyi regénybe illő módon tűnt el a magyar hajóvagyon és tengeri szállítási kapcsolatrendszer... Azaz dehogy tűnt el: a Kínában egy évtizede gyártott három hajó: a Kodály, a Bartók és az Erkel ma ciprusi zászló alatt fut ugyanezen a néven egy magyar-ukrán vállalat tulajdonában. A cég vezetője információink szerint a Mahart egyik korábbi vezérigazgatója...  
Igaz, az állami privatizációs cég tisztázza: a szóban forgó hajók sohasem kerültek a Mahart tulajdonába, mert az építési szerződést átadási késedelem miatt a Mahart felmondta. A szerződés felmondása után a gyártó ezért adta el másnak a hajókat.  
A krimi részleteire már rálegyintenek a kapitányok: a jövőbe tekintenek. Meggyőződésük, hogy ha az állam úgy döntene, feléleszti a magyar tengerhajózást, a két orosz hajóval ez lehetséges. A Magyar Tengerészek Egyesületében ehhez az elszántság is, a szakértelem is és a kapcsolatrendszer is rendelkezésre áll. Kéthetenként találkoznak a "vén tengeri medvék", és az ágazat életre keltésének esélyeiről tárgyalnak. Lényegesnek tartják, hogy a két hajót ne terhelje az a hatalmas kamatteher, ami a korábbi három orosz hajót sújtotta. A magyar tengerészek egy korábbi cég, a Duna Tengerhajózási Rt. (Detert) működésének felújításával adnának keretet a működésnek.  
Somlóvári László, a Mahart elnök-vezérigazgatója lapunk érdeklődésére közölte: személyesen ő örömmel venné, ha nem német vagy görög, hanem magyar tulajdonosnak adhatná el az orosz hajókat. Ha netán az állam támogatná a tengerészkapitányokat, ingyen is megkaphatnák a hajót: erről azonban a legmagasabb szinten kell dönteni.  
Somlóvári ugyanakkor nemigen lát lehetőséget a két hajó sikeres működtetésére. Noha a kapitányok és az általuk toborzott legénység tagjai a technikai feladatokat elsőrangúan ellátnák, ilyen vízi járművek fenntartására olyan kereskeskedelmi szervezet kell, "amely - fogalmazott a vezérigazgató - tömi ezeket a hajókat áruval. Ha csak egy napot üresen állnak, az már több ezer dollár..."  
A harmincas években sem volt könnyű föltámasztani a magyar tengerhajózást. Ámbár akkor még seregnyi tengerész állt rendelkezésre az 1920-ban Trianonban elrabolt magyar tengeri flotta állományából. "Nem mellékes, hogy maga a kormányzó is tengerész volt, értette, miről van szó" - jegyzik meg a mai kapitányok. Mára az emberi tőke is megfogyatkozott: évekkel ezelőtt lerombolták a magyar tengerésztisztképzést - az utolsó ilyen iskola még a folyók városában, Győrben működött -, sőt a középiskolai tengerészképzés is "elsüllyedt". Számos javakorabeli kapitányunk külföldi zsoldban irányít hajót a messzi óceánokon. Ennek ellenére kellő határozottságú állami döntés esetén belátható időn belül összetoborozható lenne a megfelelő csapat - állítják az egyesületben.  
"Nem pénz kellene, hanem olyan jellegű állami kereskedelempolitikai segítség a működéshez, amely minden országban magától értetődő"- vélekednek a kapitányok. Elképesztőnek tartják azokat a dilettáns véleményeket, amelyek szerint mivel Magyarország nem tengeri hatalom, flottára sincs szüksége. Szlovákiának - ahová a nyolcvanas évek végén az óbudai hajógyártást áttelepítették -, emellett Csehországnak, Svájcnak, sőt Liechtensteinnek hatalmas flottája van...  
Igaz, más hajós szakemberek szerint a szlovák flotta is a végét járja: a három hajóból kettő műszakilag felújíthatatlan, a harmadik ráfizetésesen működik. A liechtensteini hajózás pedig külföldi tulajdonban van, csupán pénzügyi érdekekből "lobogózták be" a hajókat az alpesi miniországban.  
A tengerészek elfogadhatatlannak tartják, hogy a Mahart mára szinte ingatlankereskedő céggé vált, s legértékesebb kincsét, a múlt század elején a nyugdíjas tengerészek téglajegyeiből épült székházát is el akarják adni. Sőt, a harmincas években tengeri kikötőnek bejegyzett csepeli szabadkikötőt is.  
Somlóvári László, a Mahart vezérigazgatója lapunknak elmondta: a csepeli szabadkikötő a cég stratégiájában meghatározó szerepű. Noha a korábbi években néhány területrészt eladtak, ezt a folyamatot ő megállította, és a továbbiakban szó sem lehet a kikötő eladásáról. Ilyen kikötők Nyugat-Európában is közösségi - állami, tartományi, önkormányzati - tulajdonban vannak. Erről tanulmányt készítettek az állami vagyonkezelőknek. A csepeli szabadkikötő megmenekült az elkótyavetyéléstől - állította.  
Ami pedig a székházat illeti: a cég hajdani alkalmazottainak nyugdíjintézete építette fel, és még 1912-ben értékesítette. A teljes vételárat 1926-ban fizette ki az ingatlan új tulajdonosa. Az eladás után ezért már sem a nyugdíjintézet, sem pedig volt tagjai nem léphetnek fel tulajdonosi igényekkel. Sajnos - mondta Somlóvári László - egy korábbi vezérigazgató, érthetetlen módon, az épület tíz százalékát eladta, s ezzel a teljes ingatlan értéke ötven százalékkal zuhant. Most nem lát más lehetőséget, mint "a magyar hajózás szentélyének" eladását. A Mahart központjának ettől függetlenül a csepeli szabadkikötőben a helye - mondta.  
Szkladányi Sándor, a Mahart gazdasági igazgatója elmondta: a székházra kiírt pályázat határideje május vége volt, ez a forduló eredménytelenül zárult. Elismerte, hogy ha tehermentesen vehetnék használatba a hajót a tengerészek, akkor jó üzleti lehetőségek nyílnának.  
Somlóvári László vezérigazgató közölte: stratégiai tervei szerint a folyami hajózás is leépül a Mahartnál. Ez ugyanis kőkemény üzlet, s magánkézben működik jól. Sajnálja, hogy magyar tulajdonosok nem tudtak szállítmányozási céget alapítani: a kellő kedvezmények - melyek Hollandiában hatásosak - nálunk nem jellemzőek. Mindamellett - állította - a csepeli szabadkikötőből induló fokozatos fejlődés eredményeként öt-hat év múlva újra fut magyar lobogójú szállítóhajó a Dunán...  
Somlóvári Lászlónak is szolgálhat tanulságokkal a tavalyi történet, mindenekelõtt a Mahart-vezetõk döntési szabadságát illetõen, például ha a Mahart-vagyon (székház, Fóka-öböl, BH Rt.) sorsának befolyásolásáról van szó. Érdekes amúgy a jelenlegi és a volt vezérigazgató sorsának hasonlatossága, hiszen a volt tengerész Szalma a tengerhajózás megszüntetésének, a volt folyami hajós Somlóvári a folyami hajózás visszafejlesztésének programjával nyerte el pozícióját. Nyilatkozatai alapján Somlóvári - éppen mint elõdje, Szalma - a komplex logisztikai szolgáltatásokra s a kinevezése elõtt és jelenleg is általa irányított Csepeli Szabadkikötõre alapozva reméli fölvirágoztatni a Mahartot.  
Terve megvalósítására azonban csak akkor van esélye, ha õ a Mahart jogszerû vezérigazgatója.

2001.  
A 2001. üzleti évben a MAHART létszám tovább csökkent, a teljes munkaidős zárólétszám 2001. végén 558 fő volt.

2002.  
2002. február 7. A Mahart Rt. tavaly mintegy 5,5 milliárd forintos árbevétel mellett csaknem kétmilliárdos nyereséget ért el - mondta Somlóvári László vezérigazgató csütörtökön. A társaság 6,5 milliárd forintos árbevételt és 2,86 milliárd forintos nyereséget tervezett 2001-re, de a várakozások nem teljesültek, mert a vállalat nem tudta értékesíteni belvárosi székházát. A Mahart üzemi szinten továbbra is veszteséges, és amennyiben nem kap legalább 5 milliárd forintos állami támogatást, megszűnhet a magyar folyami áruszállítás.  
Somlóvári László elmondta: a belvárosi székházat azért nem sikerült értékesíteni, mert a vállalat szerint az ingatlan piac értéke legalább négymilliárd forint, de az elővásárlási joggal rendelkező, 10 százalékban tulajdonos Andrew Vajna amerikai filmproducer csak ennek negyedét kínálta, amit a társaság nem fogadott el.  
A vezérigazgató közölte: a Mahart árbevétele tavaly 20 százalékkal csökkent éves összevetésben, míg adózás utáni eredménye a 2000-es 885 millió forintos veszteség után tavaly csaknem 2 milliárdos nyereséget mutatott a Balatoni Hajózási Rt. és a XIII. kerületi Foka-öböl eladásából származó rendkívüli bevételek miatt. A tavalyi gazdálkodás üzemi vesztesége 400-500 millió forint körül várható a 2000-es 1,01 milliárdos veszteséget követően. Somlóvári László szerint az üzemi eredményjavulás oka az, hogy tavaly nyár óta nőtt az al-dunai hajózás hatékonysága, megindulhatott a Dunaferr áruinak, a gabonának és a kukoricának a szállítása is, és évtizedek óta nem volt ilyen kedvező a Duna átlagos vízállása.  
Az idei üzleti tervet várhatóan csak március végén fogadja el az igazgatóság és a tulajdonos ÁPV Rt., ám Somlóvári László annyit elmondott, hogy üzemi szinten is már 60-70 millió forintos nyereségre számítanak.  
A vezérigazgató ugyanakkor hozzátette: amennyiben a kormány még az idén nem fordít a társaság technológiai fejlesztésére minimum 5-6, maximum 9-10 milliárd forintot, akkor 2-3 éven belül megszűnhet a magyar folyami áruszállítás.

A MAHART létszáma 2002. december 31-re 561 főre változott.

2003.  
Átalakulás. Az ÁPV Rt., mint a MAHART 100 %-os tulajdonosa, a 2220/2003 sz. kormányhatározat értelmében, a privatizációs törvény módosítását követően – a 205/2003.(VIII.28.) és 206/2003.(VIII.28.) számú alapítói határozataival – döntött a MAHART értékesítése előtti átalakulásáról. Ennek során a társaságnak három, funkcionálisan összetartozó szervezeti egységre kellett szétválnia.  
Az átszervezés keretében a MAHART a folyami áruszállítási üzletág tevékenységét egy önálló társaságba, a korábban létrehozott MAHART Duna-Cargo Kft.-be szervezte, illetve két 100%-ban ÁPV Rt. tulajdonú részvénytársaság kiválását hajtotta végre. Az egyik részvénytársaságba, a MAHART-Szabadkikötő Rt.-be a kikötői tevékenység, illetve a kikötő működéséhez szükséges eszközök, részesedések és ingatlanok, a másik részvénytársaságba, az M-Ingatlan Rt.-be a MAHART tevékenységéhez közvetlenül nem kapcsolódó ingatlanok kerültek.  
2003-ban a Szabadkikötőt részvénytársasággá alakították, a tengerhajózást felszámolták. (A tengerhajózás 1964 és 2004 között működött.)

2003. október 17. Hamarosan megkezdik tevékenységüket a Mahart Rt. átszervezésekor megalakult cégek. A nemzeti hajózási társaság részekre bontása a magánosítást készíti elő, ugyanis a kormány a száz- százalékos állami tulajdon eladására készül. Szakemberek ugyanakkor rámutatnak, hogy a Mahart értékesítésének csupán rövid távú eredményei lehetnek. Több kisebb társaságként, illetve önálló üzletágként működik tovább a Mahart, amíg nem történik meg a teljes privatizáció.  
A főtulajdonos ÁPV Rt. igazgatóságának döntése értelmében a Mahart Rt. folyami áruszállítási részlegét az eddig alvó cégként működő Duna Cargo Kft.-be szervezték, önálló társaság kezeli a legnagyobb dunai kikötőt, illetve az ingatlanokat. A Duna Cargo hivatalosan októbertől működik, a Mahart Szabadkikötő Rt., illetve az M-Ingatlan Rt. pedig a cégbírósági bejegyzés után. A „megmaradó” Mahart tulajdonában marad az orosz államadósság terhére vásárolt két tengerjáró hajó, a Pannon Star és a Pannon Sun, ugyancsak a társasághoz tartozik a hajógyártás és -javítás, a nagykereskedelem, a vízi járművek kölcsönzése, valamint a munkaerő-közvetítés.  
Mivel a Duna Cargóhoz került az áruszállítást lebonyolító vagyon, a társaság korábbi, hárommillió forintos törzstőkéje az apport és a Mahart 150 millió forintos tőkeemelése után 2,05 milliárd forintra emelkedett. A kft. üzemelteti a Mahart tolóhajóit, önjáró áruszállítóit, illetve tolt bárkáit, amelyek könyv szerinti értéke önmagában 1,67 milliárd forint. Az ÁPV Rt. által készített előterjesztés szerint az üzletág önállósítása után a veszteséges gazdálkodás nem szűnik meg, a további vagyonfelélés elkerülésére a céget mielőbb értékesíteni kell. Ez a garancia arra – legalábbis az ÁPV Rt. szerint –, hogy az üzletág tartós válságát megszüntessék.  
A Mahart Szabadkikötő Rt. feladata a csepeli kikötői infrastruktúra működtetése, az árukezelési tevékenység, illetve az üzletrészek kezelése. Az új társasághoz a Csepeli Szabadkikötő területe, valamint az ott működő társaságok Mahart-részesedései, illetve az ezekhez kapcsolódó ingatlanok kerültek. Egy korábbi javaslat szerint a kikötő területén működő, úgynevezett III. medence körüli egységek az ingatlanhasznosító társaság vagyonához kerültek volna, ám az ÁPV Rt.-nél úgy vélték, hogy az itt található vagyontárgyak a fejlesztésekkel szorosan összefüggenek, így a Csepeli Szabadkikötő értéke jelentős mértékben emelkedhet.  
A Mahartból kiváló M-Ingatlan Rt. tulajdonába azok az ingatlanok kerültek, amelyek nem kapcsolódnak a hajózási társaság, illetve a szabadkikötő tevékenységéhez, viszont bérbeadásuk, értékesítésük révén komoly bevételre tehet szert az ÁPV Rt. A legfontosabb létesítmények között található az Apáczai Csere János utcai Mahart-székház, valamint a népszigeti és Komp utcai ingatlanok. Jelentős értéket képvisel a Lágymányosi híd és a Nemzeti Színház közelében lévő hajóállomás, ahol – mint ismeretes – jelentős ingatlanfejlesztés kezdődött.  
A Mahart Rt. – önállóan vagy részekre bontva – nagy értéket képvisel Magyarország kedvező geopolitikai helyzetéből adódóan, nem véletlen, hogy a hajózási társaság(ok) iránt már most nagy az érdeklődés szakmai és pénzügyi befektetők részéről. Szakemberek ugyanakkor arra figyelmeztetnek, hogy a Mahart, illetve a magyar hajózás eladása rövid távú érdekeket szolgál: nemzetgazdasági szinten hosszú távon jelentős bevételektől és lehetőségektől eshetünk el. Az Európai Unió ugyanis támogatja ezt a közlekedési alágazatot, a Duna mint vízi út fejlesztésére 70 milliárd eurót költenének a következő években, ezekből a beruházásokból az önálló magyar hajózás is sokat nyerhetne. Igaz, hogy az értékesítés után az államnak nem kerülne pénzébe a Mahart, viszont olyan vagyont adnak el befektetőknek, amely később igen jelentős hasznot hozhat. A jelenleginél is nehezebb helyzetbe kerül a hazai hajóépítési iparág: nem egyértelmű, hogy a személyszállító hajók gyártását miért kell átengedni a románoknak vagy a bolgároknak. (Putsay Gábor)  
2003. október 21. A Magyar Hajózási Rt. ingatlangazdálkodási, logisztikai és kikötői tevékenységét a tulajdonos ÁPV Rt. döntése értelmében várhatóan novembertől önálló társaságokba szervezi ki - mondta Somlóvári László, a Mahart Rt. vezérigazgatója.  
A Budapesti Szabadkikötő 75 éves megalakulása alkalmából rendezett ünnepségen a vezérigazgató elmondta: az M-Ingatlan Rt. a központi székház, az újpesti hajójavító, illetve a balatoni Mahart-üdülők kezelésével fog foglalkozni, Gönci János vezérigazgató vezetésével. A DunaCargó Kft. Litvai János irányításával a logisztikai tevékenységet végzi majd, míg a Szabadkikötő Rt. vezetője Somlóvári László lesz. A vezérigazgató az MTI-nek nyilatkozva utalt arra, hogy a Szabadkikötő Rt.-hez négy leányvállalat fog tartozni: a Ferroport, az Agroterminál, a Gabonaterminál, valamint a Konténercenter Kft. Elmondta azt is, hogy a Mahart Rt. egyelőre megmarad és tulajdonosa lesz a DunaCargó Kft.-nek, valamint a Mahart személyhajózással foglalkozó Passnave Kft.-ben megtartja tulajdonrészét. Somlóvári László kiemelte, hogy az új társaságok várható novemberi megalakulása után az ÁPV Rt. elképzelése szerint először a DunaCargó Kft.-t fogják privatizálni és csak a későbbiekben kerülhet sor a többi társaság eladására. A vezérigazgató elmondta: az idén várhatóan 6,8 milliárd forint árbevételt ér el a társaság a múlt évi 5,2 milliárd forint után. Üzemi szinten 350 milliós veszteséget könyvelnek el, noha a 2002-ben még 500 millió forintos veszteségük volt. 2003-ban a mérleg szerinti eredmény várhatóan 1,2 milliárd forintot fog kitenni, ami elsősorban annak köszönhető, hogy egy jelentős szabadkikötői területet eladtak mintegy 1,8 milliárd forintért, ahol a dél-budapesti szennyvíztisztító telep fog megvalósulni. Utalt arra, hogy 2002-ben az adózás utáni vesztesége a társaságnak még mintegy 1 milliárd forintot tett ki. Kazatsay Zoltán, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium helyettes államtitkára közölte: felavatásakor a Csepeli Szabadkikötő Európa legmodernebb folyami kikötőjének számított. Jelenleg 60 vállalkozás működik a kikötőben. Kazatsay Zoltán véleménye szerint az következő évek feladata, hogy több milliárd forint értékben korszerűsítéseket hajtsanak végre a kikötő infrastruktúrájában, aminek része a Csepel-sziget és a szárazföld közötti Kvassay-híd közúti kapacitásának növelése és a közelben lévő budapesti Intermodális Logisztikai központtal való szoros együttműködés kiépítése. A helyettes államtitkár reményét fejezte ki, hogy a magyar gazdaság várható erőteljesebb növekedésének beindulásával jelentősen emelkedik majd a kikötő forgalma, és a kikötői infrastruktúra fejlesztésekor számítanak az Európai Unió támogatására is.  
1998 és 2002. között a kormány semmi jelét nem adta a Szabadkikötő támogatásának. Sőt, 2002 utolsó negyedében még egy pert is indított az ÁPV Rt. (a kikötő tulajdonosa) a csepeli önkormányzat ellen, melyet a kikötő menedzsmentje nem akart, mert ez nem szolgálta a Mahart érdekeit.  
Erről 2003. október 29-én Somlóvári László beszélt a Csepel újságnak adott interjújában.

Kicsi, de erős, nagyon jó helyen működő kikötő ez, mely 2002-ben felkerült az országos érdekű logisztikai szolgáltató központok listájára, s már évek óta pályázik az országos közforgalmú kikötő cím elnyerésére.  
A Mahart privatizációját elindító kormánydöntés nyomán a Magyar Hajózási Részvénytársaság 2003. novemberében négy önálló szervezeti egységre bomlik, s ennek révén a Szabadkikötő ismét visszanyeri egykori függetlenségét.  
A Szabadkikötőre a jövőben is fontos szerep vár, s a kormány nem hagyja magára e jelentős bázist, az egyetlen trimodális logisztikai központot.

75. éves a Csepeli Szabadkikötő. A Magyar Hajózási Részvénytársaság ebből az alkalomból a Mahart Passnave Kft. „Budapest” nevű motoros hajóján ünnepséget rendezett, ahol Somlóvári László, a Mahart vezérigazgatója idézte fel a 75 év eseményeit. A program résztvevői a kikötőt a víz felőli oldalról is megtekintették, majd partra szállva emléktábla avató és koszorúzási ceremónián vettek részt.

A magyar mérnöki kar, a közgazdasági élet legjelesebbjeinek évtizedekig tartó előkészítő munkájával, a magyar építő- és gyáripar közreműködésével létrehozott Magyar Királyi Budapesti Vámmmentes Kikötőt 1928. október 20.-án avatta fel gróf Bethlen István miniszterelnök jelenlétében Magyarország kormányzója.

A kikötő fennállásának 75. évfordulóján ünnepi megemlékezést rendezett a Mahart, melyen – neves hazai és külföldi közlekedési és szállítmányozási szakemberek mellett – részt vett Kazatsay Zoltán, a GKM helyettes államtitkára, Békési István, a Közlekedési Főfelügyelet főigazgatója, Tóth Imre, a BKIK tiszteletbeli elnöke, valamint Tóth Mihály, Budapest-Csepel polgármestere is.

Somlóvári László, a Mahart vezérigazgatója a múltat felidéző visszaemlékezésében részletesen ismertette a kikötő létrehozásának folyamatát a gondolat születésétől a tervezésen át, a kivitelezésig és a működtetésig. Az 1800-as évek közepén a pesti Dunaparton gabonaszállító hajók sokasága rakodta ki és be terhét, s a fokozatosan kiépülő rakpartok, kikötőhelyek segítették az áruforgalmat, s raktárak is létesültek. 1890-ben már 1,5 millió tonna mennyiségű gabonaexport kiinduló állomása volt Pest.

A kikötőbe érve, a K1 raktár falán elhelyezett emléktábla avatási ünnepségét Papp János szavalata nyitotta meg: József Attila a Dunánál című versét adta elő.  
Majd Mádl Ferenc, a Magyar Köztársaság Elnöke köszöntő levelét olvasta fel Garadnai András.  
Kazatsay Zoltán, a GKM helyettes államtitkára a gyémánt jubileumot üdvözlő beszédében, a leleplezésre váró emléktábla előtt a háromnegyed évszázaddal ezelőtt elképzelt jövőt szembesítette a mai valósággal: ritka kikötőhálózat, leromlott hazai vasút, elmaradt autópálya-hálózat, elavult jármű-állomány birtokában állunk az EU-kapujában.  
A közlekedéspolitika csak az elveket hangoztatta idáig, de a gazdaságpolitika prioritásai mindig mások voltak.  
A Szabadkikötő folyamatosan változott, fejlődött, de csak annyit, amennyire saját erejéből és a betelepült 60 vállalkozás lehetőségeiből futotta. A most előttünk álló feladat a kikötő korszerűsítése, az infrastruktúra fejlesztése, a közút-vasút szintbeli kereszteződés megszűntetése, az M0-tól való megközelíthetőség javítása.  
Az EU közlekedéspolitikai prioritásai között előkelő helyen szerepel a nemzetközi igényt is tükröző feladat, a Duna hajózhatóságának biztosítása.  
A Szabadkikötőre a jövőben is fontos szerep vár, s a kormány nem hagyja magára e  
jelentős bázist, az egyetlen trimodális logisztikai központot.

Az emléktábla leleplezése után Tóth Imre, az idén 153 éves BKIK tiszteletbeli elnöke méltatta a főváros legjelentősebb hajózási és logisztikai központját, a Szabadkikötőt, melyre, mint mondta, igazán ráférne már a „reneszánsz”. Végül a kamara megemlékező oklevelét adta át a Szabadkikötő részére, melyet Somlóvári László, a Mahart vezérigazgatója vett át. Az ünnepség a felavatott emléktábla koszorúzásával zárult. Bárány Tibor – Csepel Újság, 2003. november 7.”

2003. december 4. Az év végéig kellene túladnia a Mahart feldarabolásával létrehozott társaságokon az ÁPV Rt.-nek. A Mahart Hajózási Rt.-t, az ingatlanok bérbeadásával foglalkozó M-Ingatlan Rt.-t és a Csepeli Szabadkikötő Rt.-t a vagyonkezelő együtt vagy akár külön-külön is eladhatja. Az együttesen majdnem 1,5 milliárd forint jegyzett tőkéjű három cég értékesítése az optimista becslések szerint 15-20 milliárd forinttal is gazdagíthatja a központi költségvetést. A befektetők azonban egyelőre hiába várják a privatizációs pályázatok megjelenését. A hajózás iránt érdeklődők eddig legfeljebb a forgalomból kivont, ócskavasáron meghirdetett hajók árverésén próbálkozhattak.  
- Ha fizet nekem, talán kiokosítom. Legyen elég annyi, a Mahart-hajók megvásárlása üzleti fogás - zárta le röviden a beszélgetést Bodor Ferenc, a Pokol csárda és Vác között ingázó komp üzemeltetője. A vállalkozó a közelmúltban nettó 60,5 millió forintos ajánlatával a Mahart 18 hajóját halászta el a szegedi Szerkezet és Vízépítő (Szeviép) Rt. szatellitcége, az ODB Kft., illetve a Dunaferr Ferromark Kft. orra elől. A zömmel forgalomból kivont uszályokból, bárkákból, két vontatóhajóból és egy kis kikötői rendezőhajóból álló miniflottára legjobb árajánlatot adó vállalkozó nem mondta meg, mihez is kezd a Mahart számára értéktelenné vált hajókkal. Ennek ellenére a liciten alulmaradtaknak megüzente: aki jó árat ad a hajókért, viheti, amit csak akar.  
A magyar folyami áruszállító flotta forgalomból kivont egységeinek többsége legfeljebb az ócskavas-kereskedőknek jelent értéket. A felvágásukhoz szükséges eszközökkel hazánkban egyedül - a Mahart árverésén is indult - Dunaferr Ferromark Kft. rendelkezik. Kissné Bogó Julianna ügyvezető igazgató lapunknak arról beszélt: a kínai gazdaság növekvő nyersvasigénye miatt hazánkban egyre nehezebb vas- és acélhulladékhoz jutni. A Maharttól használhatatlanná váló hajókat, a MÁV-tól feleslegessé vált vasúti kocsikat vásárolnak. A hajózási társaság üzemképtelen úszótestei is ócskavasként érdekelték a Dunaferrt.  
A Mahart árverésén második helyre szorult Szeviépnél is elismerik: a kalapács alá került hajók között kevés akadt, amely akár csak saját számlás szállításaikhoz megfelelt volna. Szakértők szerint egyes hajókból néhány millió forint befektetéssel, míg a Lánchíd mellett horgonyzó Kossuth gőzös ikerhajójából, a lapátkerekes Petőfi felújított, de kiégett testéből jó százmillió forint beruházással lehet valamirevaló állóhajót kialakítani.  
A valóban komoly befektetők ezzel együtt egyre türelmetlenebbül figyelik a Mahart privatizációjának késlekedését. Úgy vélik: a hajózási társaság eladása az idén már nem fejeződhet be. Még akkor sem, ha a 19 elavult géphajóból, öt korszerűtlen önjáróból, valamint 62 üzemképes bárkából álló, együttesen 120 ezer tonna áru szállítására alkalmas folyami flottát üzemeltető Mahart Dunacargo Kft. privatizációjának feltételeit hamarosan közzéteszi az ÁPV Rt.  
Az előzetes hírek szerint a cég több kérőre is számíthat. Az esélyes érdeklődők között tartják számon a Masped Rt.-t és a Mahart folyami flottájáért vele akár közösen is ringbe szálló Dunaferr Portolan Szállítmányozó Kft.-t. A speditőrcégek elsősorban az al-dunai teherhajózásban rejlő lehetőségek miatt látnak fantáziát a Mahart flottájának megvásárlásában. Szakértők szerint azonban a könyv szerint 2-2,5 milliárd forint értékű hajóparkkal rendelkező Dunacargo beárazásakor óvatosan kell számolni. Az idén 350 millió forint veszteséget váró folyamhajózási üzletág megszerzéséért ugyanis a befektetők csak szerény összegeket áldoznak.  
A folyami flotta értékesítésekor elérhető árakon érdemben az sem sokat változtat, hogy a reménybeli magyar vevőjelöltek mellett a külföldi szakmai befektetők is ugrásra készen állnak. A lehetséges vevők sorában emlegetik a legerősebb dunai hajózási vállalkozások közé tartozó német Meyer-csoportot. A bajor és az osztrák nemzeti hajótársaságokat magába olvasztó cég számára a Duna magyar szakaszán áthaladó áruforgalom tíz százalékát lebonyolító Mahart megszerzése vonzó befektetés.  
Az M-Ingatlan Rt., illetve a folyami személyszállítással foglalkozó Mahart Passnave Kft. számára nem lesz nehéz új tulajdonost találni. Az utóbbi privatizációjánál a Maspedre mindenképpen számítani lehet. A kft. harmadát birtokló cégnek az 51 százalékos üzletrész megvásárlására opciós joga van.  
Csikós Bálint, az ÁPV Rt. vezérigazgató-helyettese szerint a Mahart privatizációja egyelőre nincs késésben, bár elismerte, hogy a Mahart három utódcégének cégbírósági bejegyzése a vártnál tovább tartott, és a privatizációs pályázatok megalapozásához szükséges vagyonmérlegek sem készülhettek el időben. Ennek ellenére a pályázatok előkészítése már folyik, kiírásukra legkésőbb decemberben mindenképpen sor kerül.  
A vagyonkezelő illetékesei a Mahart értékesítéséből várt bevételekről nem beszélnek. Emlékeztetnek azonban: a kormány döntése szerint az alaptevékenységhez nem kapcsolódó vagyonelemek eladásakor az árbevétel maximalizálása a cél. A folyami áruszállítás, illetve a Mahart-Szabadkikötő Rt. értékesítésekor viszont azok a szakmai befektetők élveznek majd előnyt, akik vállalják az alaptevékenységek fenntartását.  
Ezzel együtt a szakértők szerint az ÁPV Rt. éppen a Mahart-Szabadkikötő Rt. eladásából remélheti a legnagyobb bevételt. A társaság ugyanis a gondjaira bízott mintegy 110 hektáros területnek jelenleg csupán szerény hányadát használja. A négy nagy öbölből álló kikötő területén így számos új beruházásra - köztük akár az eredetitől eltérő profilú fejlesztésekre - is sor kerülhet. Szakértők nem tartják kizártnak, hogy a Mahart északi kikötőjéhez hasonlóan a csepeli létesítmény is felkelti az ingatlanberuházók figyelmét.  
Az utóbbi két hónapban befejeződött a Mahart önálló, egyenként is értékesíthető cégekre való szétbontása. A társaság alaptevékenységeihez nem kapcsolódó ingatlanjainak bérbeadásával, üzemeltetésével foglalkozó M-Ingatlan Rt.-t 150 millió forint tőkével jegyezte be a cégbíróság. A cég vezérigazgatójává Gönci Jánost, a Malév korábbi igazgatóságának tagját nevezték ki. A szakember 1993-tól 2001-ig a Group4 Falck Megamicro Rt. elnök-vezérigazgatója volt. Az ősszel életre hívott Mahart-Szabadkikötő Rt. a hajózási társaság kikötői tevékenységeit vette át. A 400 millió forint jegyzett tőkéjű cég első embere Somlóvári László, a Mahart vezérigazgatója lett. A többi között vízi árufuvarozással, hajógyártással és -javítással foglalkozó Mahart vezérigazgatói posztjára Nyíri Ivánt nevezték ki, aki korábban szintén a Malév igazgatóságának tagja volt. A 900 millió forint tőkéjű hajózási társaság új vezetője 1995 és 1998 között a Mehib Rt. vezérigazgatója volt.

A szétválás után a maradó MAHART feladatai az egyes vagyonelemek értékesítéséből, privatizációjából, valamint a nem hasznosítható eszközök, tevékenységet nem folytató leányvállalatok megszűntetéséből álltak. Mindemellett biztosítani kellett a cég addigi tevékenységéből eredő kötelezettségek teljesítését is. Tevékenysége ezen kívül a megmaradt ingatlanok és egyéb eszközök bérbeadására, valamint a tengeri hajók bérbeadásával kapcsolatos teendők ellátására korlátozódott. A tengeri hajók értékesítése 2004-ben realizálódott, és a tevékenységet nem folytató külföldi leányvállalatok bezárása is befejeződött.

Az átalakulás után a MAHART 2003. december 31-i záró létszáma 21 fő volt.

2004.  
2004. tavaszán a VERŐCE és a GÖNYŰ motorosok kapták meg az új Cummins motorokat, és egyúttal nagyobb kapacitású segédmotorok is beszerelésre kerültek, nyáron a CORVIN ms., majd az ESZTERGOM ms. került sorra.  
2004-ben a folyami áruszállítást végző MAHART-Duna Cargo Kft.-t privatizálták (jelenlegi neve DDSG Duna-Cargo).

Bár üzembeállásuk idején modernnek számítottak ezek a hajók (Táncsics, Rákóczi, Hunyadi), bizony 2004-ben már korszerűtlenek voltak, hiszen magas az élőmunka igénye (6 fő a minimális kiszolgálási normája), motorjai sokat fogyasztanak, belső berendezése szinte lehetetlenné teszi a légkondicionálást, az utasterek szabdaltsága, a konyha szűkös kapacitása mind-mind sürgeti a lecserélésüket.

2005.  
2005.01.17. A várakozásokat meghaladó áron, 13,1 millió dollárért megvásárolta a Mahart két, egyenként 4600 tonnás tengerjáróját, a Pannon Start és a Pannon Sunt a Clippers bahamai leánycége.  
Vásárhelyi István, az ÁPV Rt. alelnöke elmondta: január végén zárul a hajózás vállalatból kivált M-Ingatlan Ingatlankezelő Rt. eladására kiírt pályázat. A társaság portfóliójába tartozik a Vigadó téri egykori Mahart-székház, a népszigeti hajójavító és néhány Balaton-parti ingatlan.  
Pályáztatás alatt áll a személyhajózási üzletágat vivő Passnave Kft. és idén lezárulhat a Mahart Szabadkikötő Rt. privatizációja is. A csepeli kikötő tavaly a 2003-asnál 30 százalékkal több, 130 ezer TEU egységnyi konténert kezelt.  
Az ÁPV Rt. szakmai befektetőt keres és koncessziós hasznosításban gondolkodik, amivel a kikötő állami tulajdonban maradhat. (Világgazdaság)

A MAHART - Szabadkikötő Zrt tulajdonosa, az Állami Privatizációs és Vagyonkezelő Zrt alapítói hatáskörében meghozott 101/2005. (V.26.) számú Alapítói határozata alapján 2005. május 26-án kiválással történt szétválás során jött létre. A kiválás célja, hogy a Társaság tulajdonában álló földterületek, a földterületeken álló felépítményekkel, a kapcsolódó infrastruktúrával együtt, valamint a vagyonleltár, illetve a vagyonmérleg tervezetekben meghatározott bizonyos más eszközökkel együtt – amelyek tartósan állami tulajdonú társaság tulajdonában maradnak – külön társaság vagyonát képezzék, annak érdekében, hogy az ÁPV Rt. eleget tehessen a Társaság jogelődjének privatizációjáról szóló 2220/2003. (IX.12.) sz. Korm. határozatnak, valamint az úgynevezett Csepeli Szabadkikötőt országos közforgalmú kikötővé nyilvánító 1019/2005. (III.10.) sz. Korm. határozatnak.  
A tulajdonos és egyben vagyonkezelő MAHART-Szabadkikötő Zrt. az országos közforgalmú kikötői státusz biztosítása érdekében folyamatosan tervezi és végrehajtja a kikötõ működtetéséhez szükséges beruházásokat, és a beruházások befejezését követően a könyveiben aktiválja és nyilvántartja a fejlesztéseket. A kikötőben a tulajdonos és egyben vagyonkezelő MAHART-Szabadkikötő Zrt-től az infrastruktúrát működtető cégek nyílt pályázaton szereztek jogot az infrastruktúra mûködtetésére, azzal a feltétellel, hogy a kikötői infrastruktúra használatát mindenki számára egyenlõ feltételek mellett kell biztosítani.

A Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt., (BSZL Zrt.) a MAHART-Szabadkikötő Részvénytársaságból, annak jogutódjaként jött létre 2005. szeptember 1-jén és rendelkezik a csepeli Szabadkikötő 75 éves üzemeltetési jogával, és a területen található ingatlanok haszonélvezeti jogával.  
A teljes körű kikötői szolgáltatásokat nyújtó Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. üzemeltetésében lévő szárazföldi terület mintegy 108 hektár. Három üzemelő kikötői medencéjében összesen 18 hajóálláshely van kiépítve és 15 km hosszúságú vasúti pályával rendelkezik. A vízi és vasúti forgalmat a hajózási, illetve a vasútüzem koordinálja. A Kikötő területén 88.822 négyzetméter fedett raktárterület áll rendelkezésre, hagyományos és újépítésű raktárak, továbbá irattárolásra bepolcozott speciális raktár. A Szabadkikötő területén üzemelő Ro-Ro terminál személy és tehergépjárművek, mezőgazdasági és egyéb gépek átrakására is alkalmas.  
A Szabadkikötő – a régió fő közlekedési útvonalainak találkozási pontjában fekszik és ebből adódóan lehetőség van egy nemzetközileg is jelentős kikötő és logisztikai központ kiépítésére. A Szabadkikötő területén működő, az országban egyedül vízoldali rakodó kapacitásokkal is rendelkező konténer terminál lehetőséget biztosít a várhatóan fellendülő dunai konténer szállításba való bekapcsolódásra. A Kikötő jelentős nagyságú, a kikötői-logisztikai funkciókon kívül egyéb irányú fejlesztésekre is lehetőséget adó fejlesztési területtel rendelkezik a városközpont közvetlen közelében és az M0 körgyűrűtől is csak 7 kilométernyi távolságban.  
Cégünk, a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. (BSZL Zrt.) által üzemeltetett Szabadkikötő az Európa belvízi közlekedésében meghatározó szerepet játszó, a kontinenst északnyugat-délkelet irányban átszelő Duna-Majna-Rajna vízi út dunai szakaszán, az 1.639,8-as folyamkilométernél 108 hektáron terül el.  
A kikötő vízoldali forgalmának legnagyobb részét lebonyolító két kereskedelmi medence - az I. és II. kereskedelmi medence - a Duna főága felől egy közös öböl bevezetésen keresztül közelíthető meg az 1639,8 folyamkilométernél. A kereskedelmi medencék közös bejáratától déli irányban helyezkedik el az olaj- és olajszármazékok forgalmának bonyolítására szolgáló Petróleum medence, amelynek külön bejárata van az 1639,4 folyamkilométernél. A Kikötő vízoldali megközelíthetőségét a budapesti Duna-szakasz hajózhatósága határozza meg. Alacsony vízállás esetén a hajózhatóság az 1.699-es, illetve a 1.636-os folyamkilométer közelében levő dömösi, illetve budafoki gázlócsoportok gázlómélységétől függ. A három üzemelő medencében összesen 18 kiépített hajó álláshely érhető el.  
Az "Ipari park" minősítésű Szabadkikötő fekvése és elrendezésbeli adottságai lehetőséget teremtenek egy nemzetközileg is jelentős kikötő és logisztikai központ kiépítésére. A Szabadkikötő területén működő, az országban egyedül vízoldali rakodó kapacitásokkal is rendelkező konténer terminál alkalmat ad a várhatóan fellendülő dunai konténerszállításba való bekapcsolódásra. A Kikötő jelentős nagyságú, a kikötői-logisztikai funkciókon kívül egyéb irányú fejlesztésekre is lehetőséget adó fejlesztési területtel rendelkezik a városközpont közvetlen közelében, Budapest egyik perspektivikus, várhatóan jelentős fejlődés előtt álló körzetében.  
Kikötőnk 2005-ben Országos Közforgalmú Kikötő minősítést kapott, tagja a Magyar Dunai Kikötők Szövetségének.

2007.  
A tevékenységi körök szűkülése a létszám csökkenését is megkövetelte, amelynek eredményeként 2007. végén 2 fő volt az alkalmazotti létszám a MAHART-nál.

A Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt., mint a Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetségének alapító tagja, 2007-ben megkapta a jogosultságot az "Intermodális Logisztikai Szolgáltató Központ" cím használatára.

2007. RO-RO kikötő létesítésével a Csepeli Szabadkikötő intermodális kapcsolatainak fejlesztése  
1.) Partfalépítés. A Csepeli Szabadkikötőben az 1928-as átadás után jelentős partfalépítési munkák már nem történtek, így a II. számú kereskedelmi medence nyugati oldalának egy része, valamint a teljes északi oldala nem kapta meg a part és rézsűvédelem szempontjából fontos partfal műtárgyakat. Az építés másik indoka, hogy jelenleg a Kikötő csak részlegesen felel meg az 50/2002-es GKM rendeletben előírt medence mélységét meghatározó kritériumának. Ahhoz, hogy a Rendelet alapján a Kikötőre meghatározható 92,10 mBf-i mederszint teljesíthető legyen, elengedhetetlenül szükséges az eddig nem burkolt partoldalak kiépítése.  
A rézsűs partfalak 437 m teljes hosszban épülnek meg, úgy hogy egy 163 m hosszú függőleges partfalrészt fognak közre. A partfalak a bejárati csatorna nyugati oldalán kiépített partfalhoz csatlakozva indulnak 40 m hosszban, majd függőleges partbiztosításra vált egészen a II. medence észak-nyugati sarkáig, ahonnan a teljes északi oldal rézsűs partfalként épülne ki, ily módon csatlakozna az épülő RO-RO kikötő hasonló kialakítású rézsűvédelméhez.  
2.) Mederkotrás. A kikötőmedencék és bejárati csatornák kotrása részben a 90-es években elmaradt kotrási feladatok miatt kialakult jelentős feliszapolódása, részben pedig az 50/2002-es GKM rendeletben, a medencés kikötőre előírt medermélységek kialakítása indokolja. A bejárati csatornák eredeti fenékszintje 92,72 mBf, míg a kereskedelmi medencéké 93,22 mBf. A Rendeletben előírtak szerint a kotrási szintek a bejárati csatorna tekintetében 91,90 mBf-i, míg a medencékben 92,10 mBf-i szintre kerülnének kialakításra.  
A kotrás két ütemben történik, mivel a meglévő függőleges partfalak és egyéb műtárgyak mellett az eredeti 93,22 mBf szintnél mélyebbre az állékonyságuk veszélyeztetése nélkül, nem alakítható ki a mederfenék. Az I. ütemű mederkotrások során ezeknek a medermélységeknek az újraelőállítása történik meg. A medencekotrás II. ütemében kerülne kialakításra a jogszabály által előírt medergeometria biztosítása úgy, hogy a I. medence szintje az eredeti szinten maradna, míg a II. medence függőleges partjai mellett egy 10 m széles nyomópadka maradna vissza. A már kiépített rézsűs partoknál a lábazati kőrakatok megerősítésével érhető el a partok állékonyságának biztosítása.  
3.) Kapacitást növelő vasúti pályaépítés.  
3.1 Tranzitvágányok kapacitást bővítő átépítése. A Tranzit vágányok közvetlenül a II. számú kereskedelmi medence déli oldalának függőleges partfala mellett helyezkednek el. 1976-os létesítésüket az ún. F raktárak és a Tranzit raktár kiszolgálása tette szükségessé. Napjainkra ezek a raktárak korszerűtlenné váltak, bontásuk után a területüket, a közvetlenül mellettük működő, folyamatosan fejlődő és bővülő konténer terminál veszi át.  
A vágányok kialakítása, nyomvonala és jelenleg meglévő kockakő burkolata nem alkalmas azon igények és terhelések kiszolgálására melyeket a korszerű konténertárolás és vasúti rakodása teremt.  
Az elkészült tervek szerint a 34. sz. Tranzit bejárati I. vágány kismértékű korrekciójára van szükség, illetve új 34/1. sz. Tranzit bejárati II. vágány épül a másiktól 5,00 m tengelytávolságra a 1343-2004. tervszámú terv szerint. A 34. sz. vágány 5+05,85 szelvényébe kerül beépítésre az új 61. sz. 48 XXVII-1:7,95 típusú balos kitérő, melynek vége a kezdőszelvény felé mutat. A tervezett állapot szerint a 35. sz. vágány megszűnik, a 36. és 37. sz. vágányok átépülnek.  
3.2 Új partfali vágány építése. Egy nyertes pályázatunk kapcsán az új kiépülő függőleges partfal mellett egy korszerű, rámpás Ro-Ro kikötő létesítése kezdődött meg. Ahhoz, hogy az új Ro-Ro kikötőhely teljes körű, trimodális szolgáltatásokat lásson el, elengedhetetlenül szükséges a kiépülő függőleges partfal mellett egy vasúti pálya kialakítása. A tervezett vágány, az ún. Kültelki összekötő vágányból leágazva egy összekötő 14,027 m hosszú egyenes szakasz után egy R=210 m sugarú balos ívvel, a Szikratávíró utat STRAIL lemezekkel kiépített átjáróval keresztezve fut be a II. számú kereskedelmi medence északi oldalára, ahol még egy R=1000 m sugarú rövid, 25,503 m hosszú balos ívet követően egy 217 m-es egyenes szakasszal éri el a vágánylezárást biztosító földkúpot. A Tervezett vágányszakasz teljes hossza 725 m.

2008.  
A 2008-ban lezárult privatizációt követve a társaság 84%-ának tulajdonosa (2013. októberéig) a kb. 60 éves MASPED (Első Magyar Szállítmányozási Zrt., hazánk piacvezető szállítmányozási és logisztikai vállalata.  
2008 júliusától a társaságnak nincs alkalmazottja, a Vezérigazgató a vezetői teendőket tiszteletdíjért látja el.

2008. július 3. A csepeli öböl feltöltésének azonnali kivizsgálását sürgeti a Fidesz két politikusa, mert szerintük a munkálatokkal súlyosan szennyezik a környezetet. Erről Illés Zoltán, a párt környezetpolitikusa és Németh Szilárd, a Fidesz–KDNP csepeli frakciójának vezetője csütörtökön beszélt a Mahart-telephely előtt. Németh Szilárd elmondta: a csepeli önkormányzat szakhatósági engedélye 2007 januárjában született arra vonatkozóan, hogy a telephelyen területrendezést hajthatnak végre egy 20 hektáros területen, amelyből mintegy 10 hektár a vízfelszín. A környezetvédelmi szakhatóság tehát engedélyezte, hogy az öblöt feltöltsék – tette hozzá.A képviselő ugyanakkor rámutatott arra, hogy erről sem a csepeli képviselő-testületet, sem a kerület lakóit nem tájékoztatták, ezért az engedélyezési eljárást nem is tudták megtámadni, így lejárt a fellebbezési határidő. Illés Zoltán közölte: az öböl vízminősége az ipari környezet miatt kérdéses, de az biztos, hogy senki sem ellenőrzi, milyen sittel, szeméttel töltik fel a partszakaszt. Félő, hogy veszélyes hulladék, esetleg olyan, bontásból származó törmelék kerül a Dunába, aminek nem szabadna – tette hozzá.A Fidesz szakpolitikusa a terület azonnali lezárását és a munkálatok kivizsgálását kéri Szabó Imrétől, a környezetvédelmi tárca vezetőjétől. Illés Zoltán hangsúlyozta: információik vannak arról, hogy egy logisztikai központot akarnak építeni a területre. Gyapjas József, a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség (KDV-KTVF) igazgatója az MTI-nek elmondta, hogy a Mahart-Szabadkikötő Zrt. engedélye kizárólag olyan anyaggal történő feltöltésre szól, amely nem veszélyezteti sem a felszíni, sem pedig a felszín alatti vizek állapotát. A munkálatok a felügyelőség engedélyével folynak. llés Zoltán és Németh Szilárd sajtóközleménye szerint: A csepeli Duna öböl feltöltésének azonnali leállítását, az engedélyezés felülvizsgálatát, és egyben magyarázatot követelünk arra, hogyan történhet egy ilyen hatalmas méretű földmunka Csepelen a közvélemény és az érintettek teljes kizárásával!A csepeli önkormányzat és a környezetvédelmi hatóság másfél évvel ezelőtt adta ki az engedélyt arra, hogy építési hulladékkal töltsék fel a csepeli Szabadkikötő egyik Duna-öblét. (csepel.info)

2008. szeptember 25. Az igazgatósági épületben apró meglepetés: a második emeleten a tanácsterem régi hajókat ábrázoló faburkolatát az egykori belvárosi Mahart-székházból telepítették át, mellette pedig berendeztek egy kis hajózástörténeti kiállítást is: modellek, plakátok, részvények, egyenruhák. A lépcsőházban fényképes történeti tablók.  
Dr. Szabó Zsolt, a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. vezérigazgatója egy emelettel lejjebb a tevékenységkiszervezésen alapuló gazdálkodás előnyeit ecseteli, továbbá a jövőt, a Majna-Duna-csatornán át Hollandiától a Fekete-tengerig húzódó hajózási útvonal lehetőségeit. Az egyetlen probléma, hogy pont a magyarországi felső Duna-szakasz az, amely nem hajózható folyamatosan az időnkénti alacsony vízállás miatt. Ezen viszont csak vízlépcsőkkel lehetne segíteni, csak hát ezen a ponton egymás ellen fordulnak a környezetvédelmi érvek, akárcsak a politikai indulatok. A vezérigazgatót mindenesetre most éppen a közeljövő lelkesíti: a kikötő felavatásának nyolcvanadik évfordulóján, október 20-án megint avatnak. Hárommilliárd forintnyi beruházás készült el a 13 milliárdból, amennyit a 75 éves üzemeltetési jogot szerzett konzorcium 2016-ig vállalt két és fél éve, a privatizáció idején.

2008. december 3.  
Megállás nélkül, hónapok óta hordják a teherautók a törmeléket a Duna csepeli öblébe, melyből egyre kevesebb látszik. A munkálatokat és azok okait kezdettől fogva titokban tartották a kivitelezők és a csepeli önkormányzat vezetői, most sem tudni mi az egész értelme. Hacsak nem a pénz. Az öbölfeltöltés ugyanis szó szerint milliárdos üzlet lehet, “baráti áron” is el lehet kérni másfél milliárd forintot ennyi sitt lerakásáért.  
A Waberer’s Holding Vagyonkezelő Zrt., valamint a Wintco csoporthoz tartozó Raaberlog Zrt. a kikötő 75 éves üzemeltetési jogát szerezte meg a két évvel ezelőtti privatizációs pályázaton, egyúttal - ugyanerre az időre - haszonélvezeti jogot szerzett a földterületre, az épületekre és az infrastruktúrára.  
A Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. néven létrejött cég a következő 10 évre 13 milliárd forintos fejlesztést - ezen belül a Duna öblök rendbetételét - garantálta a privatizációs szerződésben. Az nem tudjuk, hogy rendbetételnek számít-e a hármas öböl építési hulladékkal való betömése, ami - józan ész szerint- alapjaiban akadályozza meg az öböl későbbiekben, kikötőként való üzemeltetését.  
A kikötő területe 153 hektár, a két jelenleg használt medencében 18 hajóállás található. A most betemetésre kerülő harmadik medence a nyolcvanas években készült, azonban - hiba költöttek rá mai áron is hatalmas összeget - a szűkülő pénzügyi lehetőségek miatt már nem sikerült teljesen befejezni. (csepel.info)

2008. KIOP-2.2.2-2-2007-10-0002/1. A projekt keretében (2007-2008) megvalósult RO-RO terminál korszerűsítésével a kikötő alkalmassá vált hajón érkező személygépjárművek és tehergépjármű szerelvények fogadására. A fejlesztés célja a kombinált áruszállítás elősegítése és ezáltal a közutak és a környezet terhelésének csökkentése. KIOP-2.2.2-2-2007-10-0001/1. A projekt keretében (2007-2008) új függőleges és rézsűs partfal, új partfali vágány és kapacitást növelő vasúti pálya épült meg mederkotrással együtt. Az új partfalak lehetővé teszik a kikötőben a folyamatos hajófogadást a nagyobb merülésű hajók esetében is, valamint hajók teleltetését, vízen elvégezhető javítások kivitelezését.

2009.  
A konvencionálisan (nem konténerben) szállítható áruféleségek folyami-tengeri szállítmányozását a MASPED cégcsoporton belül 2009 februárjától a Mahart Passnave Kft. végzi.  
A személyi hajózási cég legtöbb hajóját a Dunán üzemelteti, néhány a Tiszán is található. A sétahajók és szárnyashajók mellett a cég rendezvény hajókat is indít esténként, amelyek akár ki is bérelhetők (pl. esküvőre). A 20 hajójával és 9 szárnyashajójával eddig évente közel 500 000 utast szállított.

2010.  
Németh Szilárd igyekezete a Szabadkikötő öbölfeltöltésének kivizsgálására látványosan alábbhagyott, mikor 2010 októberében polgármesterré választották Csepelen (4 év alatt nem tett egy lépést sem ez ügyben

2011.  
83. éves a Szabadkikötő.  
2011. A csepeli szabadkikötő területén épül az új konténer terminál irodaépülete. Az épület karakteres eleme a kompakt tető, mely a helyi tetőkialakítások vonását hordozza. Az épület két belső udvar köré szervezett, ahol a külső forgalmas, ipari területektől zártan képes kialakulni egy irodai zöld felület. MCC Irodaház, Budapest, Csepel. 2011: tervezés, 2012: kivitelezés.

2012.  
2012. június 15. 21. kerületi Hírhatár Online  
A kikötőbe éppen a jövő héten érkeznek az európai uniós ellenőrök, mert az EU-s támogatással megvalósult beruházásokhoz a forgalom emelkedését vállalta a cég. Négy éve két, egyenként 1,5 milliárd forint értékű uniós pályázaton nyert el támogatást az állami tulajdonban lévő Mahart-Szabadkikötő Zrt. Az egyik pályázat a kamionok hajókra való fel- és lehajtását szolgáló komplett ro-ro kikötő építését támogatta. A kivitelezés során egyebek között több mint százezer köbméter földdel töltötték föl a kettes kikötőmedence befejezetlen végét. A Mahart-Szabadkikötő Zrt. tulajdonában van a 156 hektáros földterület, míg az azt üzemeltetető, és az üzemeltetetői jogot 2005-ben 75 évre elnyert Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt.-t hat éve privatizálták. A társaságot az új tulajdonosi csoport, a Multicont Terminál Szolgáltató Kft.-Erdért Zrt. konzorciuma 2006 augusztusában vette át.

2012. július 14. Az V. Apáczai Csere János utca 11. alatti épület eladósorban van. Az első világháború előtti építészet egyik jeles fővárosi épülete látott már dicsőbb időket is - a Horthy-korszakban és a szockorszakban is. A KÉK jóvoltából bejutottunk és szétnéztünk az idén 100 éves épületben.  
Az első említés magyar hajózásról egy 1548-as okmányból származik, de eredete ennél jóval régebbi. Elsősorban a dunai, ezen belül a Bécs és Pest közötti hajózás volt jelentős. A török kiűzése után lendült fel a hajózás a Pest - Győr - Pozsony - Bécs útvonalon: mezőgazdasági terményeket adtunk, és iparcikkeket kaptunk. A Tisza forgalma is emelkedőben volt. Az első gőzhajó 1817-ben Bernhart Antal "Karolina" nevű hajója volt, ez személyeket és árut is szállított. A Duna Gőzhajózási Társaság (DGT) indította el 1829-ben az első menetrend szerinti személyszállító hajójáratot. 1888 után már több kisebb társaság is létrejött, köztük az 1888-ban alapított MÁV Hajózási Vállalat és a Balatontavi gőzhajózási Rt. is. 1895-ben a MÁV-ból kiválva jött létre önálló hajózási vállalatként a Magyar Folyam és Tengerhajózási Rt. (MFTR). A hajózás egészen a trianoni bukásig szépen fejlődött. Akkor viszont a nagy hajójavító vállalatok mind határon túlra kerültek, és a hajók jó része is oda lett. Az MFTR hamarosan állami kézbe került, az eladósodásból 1938-ra tudott talpra állni. Aztán jött a második világháború, ami után a hajók megmaradt részéből a szovjetek "válogathattak" jóvátétel címén. Az elaknásított Dunát a szovjet flottilla tisztította meg. 1946-47-ben sikerült visszaszerezni a szovjetektől hajóinkat, így újra beindulhatott a folyami hajózás, immár Magyar Szovjet Hajózási Rt. (MESZHART) néven. 1950-től a külföldi áruszállítást a MESZHART vitte tovább, a személyszállítással a Balatoni Hajózási Vállalat (BHV) foglalkozott - a Dunán is. 1955-ben mindkét cég megszűnt, tevékenységüket az új MAHART vette át - a cég ma is létezik.  
Az Apáczai Csere János utca 11. (régen: Mária Valéria utca) és Vigadó utca 2. saroktelkén már korábban is állt egy épület - korabeli iratok szerint itt székelt a Tiszai Vasút Társulat 1888-ban. Ugyanebben az évben itt írták alá a "Balatontavi Gőzhajózási Részvénytársaság" cégbejegyzését. Ez a régi épület már a ma álló ház építése előtt lebontásra került.  
Az új székház építésére 1909-ben tervpályázatot írt ki a Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság. Az országos, titkos, jeligés pályázat eredményeképpen az első három helyezettet kötelezően megnevezték, a további tervekre pedig fenntartották a megvásárlás lehetőségének jogát. A zsűri tagjai között találjuk Alpár Ignácot is, és természetesen a hajózási vállalat akkori vezetőségét is. A beküldött sok pályázat közül négyet díjaztak, az alábbi sorrendben:  
A kivitelezés megbízását is az első helyezett Kálmán - Ullmann páros nyerte el. Sajnos az eredeti tervrajzok nem maradtak fenn, csak egy 1911-es keltezésű rajz, amely a fűtővezetékek hálózatát mutatja. Ez azonban homlokzati rajzot nem tartalmaz. Az építkezés 1909 végén kezdődött. Az épület a hajózás központi irodaháza számára készült. A 4.-5. emeleten kezdetben panzió működött (ma apartmanoknál hívnánk a helyiségeket, ugyanis több szobával, hallal, konyhával és fürdőszobával is fel voltak szerelve), oda a feljárás a Vigadó utcai oldalról volt lehetséges, míg az irodákat a Mária Valéria utca felől lehetett megközelíteni. A háború után a Belkereskedelmi Minisztérium részére irodákat alakítottak ki a panzió tereiben. 1975-76 során a minisztériumtól a hajózási vállalat vette át ezeket a szinteket is.  
A főbejárat az épület sarkán van, félköríves kiképzése miatt a kapu a Vigadó térre néz. Eredetileg földszint, félemelet, 1-4. emelet volt a szintek beosztása, ma viszont földszint és 1-6. emelet a beosztás, mivel a félemelet és a padlástér is emeletként szerepel. A földszintről az első két emeletre széles, impozáns márványlépcső vezet, a harmadik és negyedik emeletre cementlépcső, a padlástérbe vaslépcső vezet. A legfelső négy szinten kiszolgáló irodák voltak találhatók, míg az igazgatóság az alsóbb szinteket foglalta el. A bejárati forgóajtón belépve pillanthatjuk meg a márványlépcsőt, amely az első pihenőnél kettéválik, és így megy fel az első emeletig. A pihenő feletti ablak ólomkeretes, színes üvegbetétje a hajózás szimbólumát ábrázolja. A második emeletre ugyanígy vezet fel a lépcső.  
A földszinten volt megtalálható az egykori kultúrterem (színházterem), amelynek dupla üvegborítású, acélvázas födémét csodálat övezte. Ennek érdekessége, hogy a napfényt úgy tükrözi, hogy alatta a terem egyenletes megvilágítást nyerjen. Ez a nagyterem a székház által körülölelt udvart szinte teljesen kitöltötte, ma üresen árválkodik.  
A tanácsterem volt az épület legimpozánsabb kialakítású helyisége. A fala 1,8 méter magasságig pácolt tölgyfa burkolatú, szolid faragással. Ablakai a belső udvarra néznek. Az ötvenes - hatvanas évek fordulóján kerültek bele az égetett technikával készített, faberakásos képek. Ezek a képek a hajózás történetét mutatják be körben a teremben, a hatvanas évekig. A világítás is a környezetbe simúló, mennyezeti és fali bronz lámpatestekkel. Ez az állapot a MAHART kiköltözésével szűnt meg, amikor is a termek berendezéseit Csepelre, a Szabadkikötőbe szállították el.  
A földszinti ablakokat oszlopok osztják, ezek tégla, illetve kör keresztmetszetűek, és csak kissé emelkednek ki a falsíkból. Az oszlopfők dór jellegűek. Az ablakok a földszinten kovácsoltvas ráccsal felszereltek. A bejárati forgóajtó előtt előtetőt is építettek. A bejárat felett márványtáblán a MAHART felirat volt olvasható, alatta kisebb betűkkel a rövidítés megfejtése: "Magyar Hajózási Részvénytársaság". Az első emeleti ablakok előtt erkély vonul végig, aminek a korlátja zárt, és a tetején stilizált hullámok futnak végig. A második emeleten már egyszerűbb erkély van. Mindkét utca felől egy-egy zászlótartó is látható a bejárat felett. Összesen öt zászlótartót helyeztek el a homlokzaton. A középső zászlórúd mögötti ablak felett helyezték el annak idején az ötágú csillagot, ez természetesen már nincs fent. A harmadik emeleten mindkét utca felé 3-3, erősen kiugratott hajóorr található. Alattuk egy-egy levegőt fújó fej jelképezi a jó szelet, a hajóorr két oldalán egy-egy oceanida egyik kezével a hajóra, másikkal az erkélyre támaszkodik, a testére polip karja tekeredik. Az oceanida mellett még egy-egy delfin is látható. A mögöttük levő ablakok boltívében díszes kagylóalakzat foglal helyet, amely felett kicsi ál-erkély van, korlátját középen női fej díszíti.  
A ház folyosórendszerét három lépcsőház és három lift egészíti ki - a leghátsó teherliftként szolgál. A székház alatt nagy pincerendszer húzódik. A ház két udvarából az egyik a már említett, teljesen zárt, a másik pedig csak U alakban zárt, és az egykori Belkereskedelmi Minisztérium épületre néz. Eredetileg alacsony nyomású gőzfűtéssel épült fel a ház, a "Marabu" kazánt 1972-ben bontották el, amikor széntüzelésű kazánnal melegvíz-fűtésesre cserélték a fűtést. Még a nyolcvanas évek végén is az egész épület a hajózás hazai központja volt. Később irodaházzá alakult, ma pedig árulják. A második világháborút szinte sértetlenül vészelte át, így a homlokzati dísze eredeti - kivéve a főbejárat feletti kupolát, ami kisebb, mint az eredeti. A tetőszerkezet héjazata idővel tönkrement, ezért bádogtetőre cserélték a régi cserép és pala borítást. Az ötvenes évek felújításai inkább ártottak, mint használtak az épületnek: a belső berendezés jó része megsemmisült, az igazgatói asztal például satupadként végezte a műhelyben, a lépcsőkorlát rézburkolatát pedig világoszöld festékkel lekenték. Az egykori színházterem helyén ma kaszinó üzemel, a lépcsőház indításának másik oldalán az egykori pénztárterem van elfalazva, leválasztva. Így a főlépcsőház tere a földszinten ma jóval kisebb, mint amilyen az eredeti állapot szerint volt. Az 1979-ben megvalósult nagytatarozás során szerencsére megtartották az eredeti homlokzatot. Bent a lépcsőház és az üvegablakok emlékeztetnek még a régi állapotokra, a folyosók és az azokról nyíló ajtók már tarka összevisszaságban állnak.

2013.  
85 éves a Szabadkikötő  
A logsped.hu szakmai portál így számolt be a Szabadkikötő 2013-ban tartott 85. születésnapjáról:

„A Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. (BSZL) az Európai Unió Central Europe programjának INWAPO projektjével közösen szervezett szakmai előadássorozattal emlékezett meg a Csepeli Szabadkikötő megalapításának 85 évfordulójáról.

A magyarországi logisztikai és dunai hajózási szakma 80 legfontosabb szakemberének részvételével megrendezett esemény alkalmat adott a Dunai Kikötők Szövetsége és az MLSZKSZ együttes ülésének is.

A stílusosan a Budapest hajó fedélzetén tartott tanácskozáson egyebek között elhangzott, hogy az 1928-ban felavatott Magyar Királyi Budapesti Vámmentes Kikötő saját korában Európa egyik legnagyobb és legkorszerűbb árugyűjtő és elosztó központja volt. A Csepeli Szabadkikötő 75 éves üzemeltetési jogát 2005 óta birtokló BSZL hazánk legnagyobb közforgalmú kikötőjének ingatlanfejlesztőjeként milliárdos beruházásokkal dolgozik azon, hogy visszaállítsa a legfontosabb európai folyami fuvarozási korridor középpontjában fekvő létesítmény eredeti rangját.

Dr. Szabó Zsolt vezérigazgató ezzel kapcsolatban rámutatott, hogy a részvénytársaság ennek a célnak az érdekében az elmúlt években tízmilliárd forint értékű műszaki fejlesztést valósított meg, és további 4 milliárd forint értékű fejlesztés áll előkészítés alatt. Ez utóbbi megvalósíthatósági tanulmányai elkészültek, rövidesen várható az uniós támogatás elbírálása.  
A teljes körű kikötői szolgáltatásokat nyújtó vállalat több mint 100 hektár területen működik. Eddig 90 ezer négyzetméteren alakított ki korszerű konténeres árukezelésre alkalmas tároló területet, bérlői raktárcsarnokokat építtetett, megvalósult egy 600 négyzetméter hasznos területű irodaház is. A kikötőben egyszerre 18 hajó tud itt kikötni és rakodni. A beruházások részeként Ro-Ro terminál is üzemel. A vízi és vasúti forgalom kiszolgálását a Szabadkikötő vasúti és hajózási üzeme biztosítja.  
A nagy értékű infrastruktúra-fejlesztés és a dinamikus szolgáltatásfejlesztés eredményeként folyamatosan növekszik a Szabadkikötő forgalma. A vízi, vasúti és kombinált forgalom meghaladja az évi 1 millió tonnát. Az első nyolc havi adatok biztatóak: az évszázad legnagyobb árvize és a gyakori alacsony vízállások ellenére nyolc hónap alatt 630 hajó rakodott a kikötőben, 20 százalékkal több, mint a tavalyi év azonos időszakában. Hasonló mértékben növekedett a vasúti forgalom is. Az árbevétel mintegy 10 százalékkal volt több, mint a tavalyi év hasonló időszakában, aminek alapján a vezérigazgató az év végére közel 2 milliárd forintos értékesítési árbevétellel számol.

További forgalombővülést vár a vállalat későbbi terveinek megvalósulásától: élni kíván ugyanis kivételesen kedvező földrajzi helyzetével, amely lehetővé teheti Budapest kiskereskedelmi ellátását biztosító city-logisztikai központ kialakítását és Magyarország legnagyobb gyógyszer-logisztikai raktárbázisának megépítését is.

A mai szakmai tanácskozáson előadások hangzottak el az ugyancsak európai uniós NEWADA DUO és a "zöld" vasúti árufuvarozás feltételeinek javítása érdekében indított GIFT (Green Intermodal Freight Transport) projektek előrehaladásáról is.

A Csepeli Szabadkikötő Közép-Európa belvízi és tengeri kikötőinek fejlesztési projektje, az INWAPO keretében erősíti ugyanis együttműködését a pozsonyi és a bécsi kikötőkkel, felméri közös szolgáltatások fejlesztésének lehetőségét és teszteli a vízi úton történő konténerszállítás lehetőségét.  
A BSZL vezeti ugyanis a projekt 6. számú, a partnerek beruházásait koordináló munkacsoportot. Ennek keretében a pozsonyi kikötő például daru felújítására, a bécsi kikötő rámpa fejlesztésére, több partner informatikai fejlesztésre fordítja az európai uniós pályázati forrást, míg a Csepeli Szabadkikötőn belül a hajók számára elektromos áram- és ivóvíz-vételezési helyek kialakítása valósult meg az I. sz. kereskedelmi medence két pontján. A projekt a Central Europe Programban az Európai Unió és a Magyar Köztársaság társfinanszírozásával valósul meg.  
(logsped - 2013.09.19.)”

2013. októberétől a cég többségi tulajdonosa ismét a Magyar Állam.

2013. október 16. A Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. a Magyar Állam javára megvásárolta a Mahart PassNave Személyhajózási Kft. 51 százalékos részesedését - jelentette be Németh Lászlóné nemzeti fejlesztési miniszter és Márton Péter, az MNV Zrt. vezérigazgatója 2013. október 16-án, Budapesten. Az állami szerepvállalás egyik célja a belföldi és külföldi hajózási turisztikai tevékenység egységességének biztosítása. A közép és hosszú távú hajózási és kikötői fejlesztések állami részvétellel hatékonyabban és a jelenleginél kiszámíthatóbban valósíthatók meg - emeli ki a tranzakcióról szóló minisztérium közlemény. A Mahart PassNave Személyhajózási Kft. 22 hajóból álló flottájával a fővárosi nagyhajók területén 60 százalékos részesedéssel bír. A piacvezető társaság évek óta stabil, nyereséges működést produkál, ezért a Magyar Állam tulajdonszerzése az állami vagyon gyarapodását is jelenti. A cég jelenleg éves szinten 110 szállodahajót fogad budapesti és vidéki kikötői hálózatában. A középtávú üzleti terv szerint a leadott érkezési menetrendek és előrejelzések alapján 12-vel növekedhet a hajók darabszáma a jövő évre. 2018-ra a hajóállomány megközelítheti a 150 darabot.

2014.  
A MAHART-Szabadkikötő Zrt. alapítói jogkörét 2014. november 19-ig a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. gyakorolta. A nemzeti fejlesztési miniszter 46/2014 (XI.19) NFM rendelettel módosította az egyes gazdasági társaságok felett az államot megillető tulajdonosi jogok és kötelezettségek összességét gyakorló szervezet kijelöléséről szóló 77/2012 (XII.22) NFM rendeletet, mely alapján a MAHART-Szabadkikötő Zrt. kikerült az MNV Zrt. közvetlen kezelésű társasági portfóliójából és átkerült a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium kezelésébe.

Németh Szilárd utódja, a 2014-ben polgármesteri székbe került Borbély Lénárd sem törődött már az öbölfeltöltéssel…

A kikötő területe 153 hektár, a két jelenleg használt medencében 18 hajóállás található. A most betemetésre kerülő harmadik medence a nyolcvanas években készült, azonban - hiába költöttek rá mai áron is hatalmas összeget - a szűkülő pénzügyi lehetőségek miatt már nem sikerült teljesen befejezni.

A Budapesti Szabadkikötő területén az Európai Unió és a Magyar Állam támogatásával közel 3500 millió forint összköltségű beruházás veszi kezdetét 2014. év novemberében.  
„A Csepeli Szabadkikötő intermodális és kapacitásbővítő fejlesztése 1. ütemének kivitelezése a KÖZOP-4.5.0-09-11-2012-0003 azonosítószámú projekt során" az alábbi projektelemeket tartalmazza, amelyek 2015. év végéig kerülnek megvalósításra.

2014. február 14. A csepeli önkormányzat – polgármester Németh Szilárd - együttműködési szerződést kötött a BSZL-el. (csepel.hu)

2014. március 20. Önkormányzati döntés a Szabadkikötő szabályozási tervével kapcsolatban. Elfogadó Döntés született júniusban.

2014. május 29. csepel.hu. Feltöltik a Szabadkikötő területén található 3. számú medencét, vagyis azt az öblöt, amelyik a legészakabbra helyezkedik el. A munkálatokról, valamint a környezetvédelmi tudnivalókról tartottak közmeghallgatást a Közép-Duna-Völgyi Környezetvédelmi és Természetvédelmi Felügyelőség és a kivitelezést végző Tápegység Kft. munkatársai a polgármesteri hivatalban május 28-án.  
Juhász Attila, a Tápegység Kft. munkatársa a szakmai tájékoztatón közölte, hogy az öböl eredeti funkciója megszűnt, ezért feltöltik azt. A 12 hektáron elterülő, egymillió köbméteres öblöt már 80 százalékban feltöltötték. Kamerás rendszerrel vizsgálják a beszállított anyagokat és speciális gépekkel törik szét a nagyobb darabokat, amelyekkel kitöltik az űrt. Nagyrészt tiszta földdel borítják be a medencét. A munkálatokat előreláthatólag két év múlva fejezik be, majd a területet gazdaságilag hasznosítják. A kormány kiemelt beruházásként kezeli a Szabadkikötő fejlesztését, ahol a csepeliek számára is új munkahelyeket kínálnak majd.

2014. november 19. Mahart-Szabadkikötő Zrt. A Társaság alapítói jogkörét 2014. november 19-ig a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. gyakorolta. A nemzeti fejlesztési miniszter 46/2014 (XI.19) NFM rendelettel módosította az egyes gazdasági társaságok felett az államot megillető tulajdonosi jogok és kötelezettségek összességét gyakorló szervezet kijelöléséről szóló 77/2012 (XII.22) NFM rendeletet, mely alapján a MAHART-Szabadkikötő Zrt. kikerült az MNV Zrt. közvetlen kezelésű társasági portfóliójából és átkerült a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium kezelésébe.

2014. KÖZOP-4.5.0-09-11-2012-0003. A Budapesti Szabadkikötő területén a 2014. évben megkezdett és a 2015. évet is érintő nagy volumenű infrastrukturális és közmű fejlesztések alapján Társaságunk ezen jelentős erőfeszítéseket és célkitűzéseket immár a terület új, marketing célú elnevezésében – „Budapest Dock" - is szeretné kifejezésre juttatni a külvilág felé. Ezen fejlesztések megindulása jelentős mérföldkőnek számít az 1928-ban megépített Csepeli Szabadkikötő életében és további fejlesztésében, mert megalapozzák a Szabadkikötő területéből mintegy 43 ha nagyságú fejlesztési területen zöldmezős beruházások keretében a jövőbeli partnerek igénye szerinti raktárcsarnokok és irodaházak létesítését, valamint lehetővé válik a Szabadkikötő meglévő infrastrukturális elemeinek a korszerűsítése.  
A 2014. évben megkezdett és a 2015. év végéig megvalósuló infrastrukturális és közmű fejlesztések:  
Északi összekötő út, északi és déli szakasza  
A Weiss Manfréd út tehermentesítése céljából épülő elkerülő út, mely a HÉV vágányok Szabadkikötő felőli oldalán halad majd. A megépülő utat a kikötőbe északi irányból érkező járművek használják majd, így tehermentesítve a Weiss Manfréd utat.  
Észak-déli összekötő út  
A Szabadkikötő északi és déli területeit összekötő út, amely szintén tehermentesíti a Weiss Manfréd utat, hiszen a két terület között eddig csak az I. és II. kapun ki-, illetve belépve haladhatott a gépjármű forgalom. Az út megépülését követően ez a forgalom a kikötőn belül bonyolódhat, így tehermentesítve a Weiss Manfréd utat.  
Kültelki és Mirelit vágányok korszerűsítése  
A Szabadkikötő területén történő vasúti beközlekedést biztosító vágányrendszer fő vonalának átépítése, korszerűsítése valósul meg.  
Kis nyílt rakodó és a II. számú medence észak-nyugati sarkának úthálózat fejlesztése – új, hajórakodásra alkalmas terület kialakítása a II. számú kereskedelmi medence mellett, partfal megerősítés, vasúti vágányok, térburkolat, megközelítő út kiépítésével.  
Gabonatárházi vágányok korszerűsítése - A Gabonatárház környezetében található vágányok korszerűsítése, új rakodófelület építéssel, a hatékonyabb kiszolgálás érdekében.  
Nyíltrakodói vágányok korszerűsítése – A Nyíltrakodó területén kiszolgálást biztosító vágányok, valamint térburkolat korszerűsítése.  
IV. számú teherparkoló kialakítása – A jelenleg burkolat nélküli terület beton térburkolatot kap, így a tehergépjárművek biztonságosabban, hatékonyabban használhatják majd. Az új burkolat nagyobb terület egyidejű használatát teszi lehetővé rendezettebb módon.  
5. számú kihúzóvágány térvilágítása – A meglévő vágány mellett új térvilágítási hálózat kiépítése.  
2014. KÖZOP-4.6.0-14-2014-0013 projekt. A kedvezményezett neve: Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. A projekt címe: „Kötöttpályás daru korszerűsítésével intermodális kapacitásfejlesztés megvalósítása a Csepeli Szabadkikötőben”. A szerződött támogatás összege: 60. 321. 950,- Ft + ÁFA. A támogatás mértéke: 85%. A projekt tartalma: A felújítás célja, hogy a daru az építésekor megfogalmazott feladatainak ellátására képes legyen. A pályázat a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. tulajdonában lévő 12,5 t teherbírású, 50,07 m nyomtávú híddaru kapacitásbővítő modernizációjára irányult, elektromos és gépészeti felújítást is tartalmazott. A projekt befejezési dátuma a műszaki átadás-átvétel időpontja : 2014. május 21. a műszaki átadás-átvétel időpontja

2015.  
2015. június 9. Megőrizve csaknem egy évszázados értékeit, hamarosan teljesen megújul a Csepeli Szabadkikötő, hogy csakúgy, mint 1928-as megnyitásakor, ismét Közép-Európa legmodernebb közforgalmi kikötője legyen. Az 1870-es évek végére már közel tíz kilométernyi rakpart szegélyezte a Duna medrét, itt hordták a búzát a Soroksári úton a ferencvárosi malmokba és az élelmiszert a Vásárcsarnokba, így jelentősen megterhelte a főváros életét a különböző javak szállítása – a helyzet azonnali megoldásra várt. Budapesten, ami ekkorra már az európai malomipar központjának is számított, ezekben az években éppen az ipari fejlődés hatására nagyberuházások sora indult, jelentősen átalakítva a város képét.  
A XIX. század végén pedig világossá vált, hogy az ipari és mezőgazdasági hajóforgalom nem maradhat hosszú távon az egyre növekvő városközpontban; 1897-ben pedig végleg el is dőlt, hogy a Csepel-sziget északi része ad majd otthont az új kikötőnek. Az Országos Vízépítési Igazgatóságot irányító Kvassay Jenő irányításával 1910-től egészen az I. világháborúig folytak a tervezési és előkészítési munkálatok a csepeli területen, a kikötő bejárati zsilipe máig őrzi a kiváló és elkötelezett vízmérnök nevét. A háború végén a magyar gazdaság azonban nem volt képes többé nagyberuházások finanszírozására, így francia tőke bevonásával indultak újra a munkálatok a ’20-as években az e célra létrejött Budapesti Vámmentes Kikötő Részvénytársaság irányításával.  
Az 1928. október 20-án felavatott létesítmény Közép-Európában egyedülálló volt, hiszen egyaránt volt képes fogadni folyami és tengerjáró hajókat is. A beruházás elérte célját, hamar prosperáló kikötővé vált a csepeli, 1930-ban közel kétezer hajó és tízezer vasúti kocsi fordult meg itt. A vámmentesség bevezetése elől végül 1937-ben gördültek el a jogi akadályok, ekkortól működhetett valóban szabadkikötőként a létesítmény. A kikötő fejlesztésére XX. század közepén újabb és újabb tervek születtek, akkor elsősorban a II. világháborúban megsérült hajók felújítását tűzték ki legfontosabb célul a terület vezetői. A tengeri uszályok azután egészen a hetvenes évekig megfordultak a kikötőben, azóta viszont már jellemzően csak Európa belvízi közlekedésében és kereskedelmében játszik szerepet a csepeli kikötő. Csaknem 90 évvel megszületése után azonban végre az őt megillető erőforrásokhoz jut a Csepeli Szabadkikötő. A fejlesztések időszerűségét jelzi, hogy a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. 2014-ben csúcsra járatta kapacitásait, erőforrásait az európai gazdasági válság kezdete óta először tavaly tudta százszázalékosan kihasználni. Az elmúlt évben a részvénytársaság árbevétele 2 milliárd forint volt, a kikötőben 1000 hajó fordult meg, a kikötői rakodási teljesítmény pedig elérte 1 millió árutonnát.  
Fónagy János, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium államtitkára 2014 júniusában jelentette be, hogy több mint 3 milliárd forintos költséggel folytatódhat a kormány által nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházássá nyilvánított Csepeli Szabadkikötő fejlesztése. A közlekedési infrastruktúra bővítésével 40 hektárnyi, eddig nem használt terület válik elérhetővé. Az állami tulajdonú kikötő szolgáltatási színvonala ennek eredményeképpen jelentősen emelkedik, és ez várhatóan további termelő és logisztikai cégek betelepülését eredményezi.  
Az Európai Unió, a magyar állam és a kikötőt üzemeltető társaság közös finanszírozásában megvalósuló 3,5 milliárd forintot meghaladó projekt célja egy olyan létesítmény kialakítása, mely minden szempontból megfelel a modern hajózási és szállítmányozási elvárásoknak, mindamellett, hogy jelentősen tehermentesíti Budapest és a kikötő környékének közúti forgalmát. A beruházás alapjaiban strukturálja át a csepeli kikötőt, mely így egy modern, a XIX. század kihívásainak megfelelni tudó logisztikai központtá válik. A beruházás várhatóan 2015 végére készül el a pályázaton nyertes Közgép Építő- és Fémszerkezetgyártó Zrt. kivitelezésében. A Csepeli Szabadkikötő-fejlesztés stratégiai célja a Duna-menti térség szempontjából meghatározó, dinamikusan fejlődő, központi szerepkörrel rendelkező Szabadkikötő kialakítása. Ennek érdekében a projekt elsődleges feladata a kikötő intermodalitásának növelése, azaz a kikötő belső közlekedési módjainak (közúti, vasúti, vízi) integrált fejlesztése és összekapcsolódása. A modernizált közlekedési lehetőségekre alapozva azután az áruszállítási volumen növelése a következő feladat, erősítve a city logisztikai szerepét, növelve a kikötő-logisztikai funkciók kapacitását. A projekt stratégiai és operatív céljainak elérése érdekében a kikötő közcélú vízoldali infrastruktúrájának fejlesztése is elengedhetetlen, csakúgy, mint a térinformatikai rendszer kialakítása.  
A beruházás egyik legfontosabb elemeként a Weiss Manfréd út tehermentesítését biztosító új elkerülő utak segítségével a kikötői forgalom nagy része a területen belül realizálódik majd, így a közeljövőben a kerület lakosságának komfortérzete jelentősen javul. A kikötőhöz tartozó vasúti infrastruktúra, vágányrendszer átépítése és korszerűsítése gördülékenyebbé, gyorsabbá teszi a ki- és berakodást, a térburkolatok cseréje pedig nem csupán esztétikai szempontból fontos, de biztonsági és hatékonyságbeli javulást is eredményez majd a területen.  
A kapacitásmaximalizálás érdekében újabb hajórakodásra alkalmas területet alakítanak ki a kikötő észak-nyugati részén, melyhez természetesen hozzátartozik a teherparkolók számának növelése is. A terület egészén felülvizsgálják a térvilágítási hálózatot, a kikötő bizonyos részein új hálózat kerül kiépítésre. A modernizált vasúti, közúti és vízi szállítási utakhoz alkalmazkodó trimodális logisztikai üzemeltetésre alkalmas raktárak épülnek. Az új egységeket a fenntarthatósági szempontok figyelembevételével tervezik, üzemeltetésükhöz megújuló energiát használnak majd.  
A beruházások, a kikötő szolgáltatásbővítése már rövid távon intenzívebb hajóforgalmat eredményez, így a megnövekedett igények miatt több száz, 2020-ig összesen legalább négyszáz új munkahely létesül a Budapesti Szabadkikötő Zrt-ben. A projekt a Szabadkikötőt rövid távon Közép-Európa egyik legkorszerűbb közforgalmú kikötőjévé és Budapest city-logisztikai bázisává emeli, miközben csökken a főváros áruforgalmi terhelése.

A Magyar Nemzeti Vagyonkezelő vezérigazgatója Szivek Norbert, aki maga is igen aktív a belvárosi ingatlanpiacon. Például hozzá, illetve Tiborcz István miniszterelnöki vőhöz kötődik az a társaság, akik megvették a Mahart-házat, ahol szállodát fognak majd építeni, mi másból, mint Eximbankos hitelből.

2015. február 7. 21. kerületi Hírhatár Online. A 3. számú kereskedelmi medence feltöltése gyakorlatilag befejeződött. Jelenleg a vízjogi engedélyre várnak: amint megérkezik, 90 napon belül elkészül a Nagy-Dunán a lezáró gát is – tehát év végéig ez is rendeződik.

2015. április 21. Az Ekol Logistics Kft. még december végén szerződött a Budapesti Szabadkikötő Zrt-vel. A saját iparvágánnyal rendelkező területen megvalósuló, első ütemben 4500 négyzetméteres új logisztikai csarnok építése két héten belül indul. A beruházás előzménye, hogy az Ekol 5 éves időtartamra írt alá szerződést a Mol csoporttal az olajvállalat hazai fúrási munkálataihoz kapcsolódó daruzási és berendezés szállítási feladatairól. A cég a feladat ellátásához létszámát 52 fővel 175-re növelte, flottáját pedig vásárolt, lízingelt és bérelt eszközökkel (egyebek között autódarukkal, mélybölcsős trélerekkel, teleszkópgémes rakodókkal) bővítette. A beruházás eddigi értéke elérte az 600 millió forintot.

2015. június. A MAHART Magyar Hajózási Zrt. kikötői alapinfrastruktúra fejlesztő projektjének megvalósítása 2015. júniusában indult. A projektjavaslat 52.175.100 Ft összegű, vissza nem térítendő Európai Uniós támogatásban részesült.

2015. október 13. Lezárult a Csepeli Szabadkikötő fejlesztése. Sikeresen befejeződött a MAHART- Szabadkikötő Zrt. és a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. (BSZL) kikötőfejlesztési programja. A 3,5 milliárd forint összértéket meghaladó, a Közlekedés Operatív Program (KÖZOP) keretében finanszírozott beruházást a Közgép Építő- és Fémszerkezetgyártó Zrt. vezette konzorcium valósította meg. A projektzáró ünnepség alkalmából átadták rendeltetésének az Ekol Logistics Kft. új raktárcsarnokát is. Az egymilliárd forintból megépült 4000 négyzetméter alapterületű csarnokhoz 1000 négyzetméter irodahelyiség is tartozik. A több mint 150 hektár területen működő BSZL az elmúlt években 15 milliárd forintot meghaladó értékben hajtott végre fejlesztéseket. Ezek eredményeként jelenleg több mint 80 ezer négyzetméteres raktárterület áll rendelkezésre, amelynek kihasználtsága közel 100%-os. A kikötőben Ro-Ro terminál működik és egyidejűleg 20 hajóálláson lehet kikötni, rakodni. A részvénytársaság jelenlegi fejlesztései a kikötő informatikai korszerűsítését is célozzák.

2016.  
A Csepeli Szabadkikötő 2016-ban 88. születésnapját ünnepelte.

2016. május 3. Minden korábbinál vonzóbbnak ítélték a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. (BSZL) szolgáltatásait a magyar és a nemzetközi logisztikai és szállítmányozó vállalkozások 2015-ben – közölte Marján Miklós, a társaság vezérigazgatója. Elmondta: a társaság árbevétele 2015-ben 17 százalékkal meghaladta a megelőző év értékesítését és megközelítette a 2 milliárd 250 millió forintot.  
A Budapest Dock minden szolgáltatási területén jelentős volt a fellendülés. A bérraktár és -iroda kapacitásokat gyakorlatilag 100 százalékban igénybe vették az ügyfelek. A megelőző évekhez képest több, összesen 1067 hajó, 1722-vel több, összesen mintegy 23 ezer vasúti kocsi rakodott 2015-ben Közép-Európa egyik legnagyobb trimodális központjában. A konténer forgalom mintegy 30 ezres növekedéssel meghaladta a 342 ezer TEU-t. A szabadkikötő Ro-ro terminálján csaknem 15 ezer magyarországi gyártású személyautót raktak hajóra. A társaság lendületes fejlődése lehetővé tette több mint 100 új munkahely megteremtését. A társaság kimagasló teljesítményét bonyolult külső, és a fejlesztések miatt nehéz belső feltételek között érte el – folytatta a vezérigazgató. A hajóforgalom annak ellenére növekedett, hogy a Duna alacsony vízállása miatt 30 napig egyáltalán nem lehetett rakodni, további 60 napon át pedig csak 70 százalékos volt az uszályok terhelhetősége.  
A Budapest Dock területén 2015-ben befejeződött – az Európai Unió támogatásával megvalósult – nagyléptékű infrastruktúra-fejlesztés miatt egyszerre tíz különböző helyszínen folytak munkálatok. A 3,5 milliárd forint értékben végrehajtott építkezések nyomán elkészültek a csepeli közlekedést tehermentesítő utak, új hajóállások épültek, megerősítették a partfalakat. Korszerűsítették a térburkolatokat, a vasúti vágányrendszereket, kialakítottak egy 20 000 m2 területű korszerű kamionparkolót, és átadásra került egy 4000 m2 raktárt és 1000 m2 irodát magában foglaló új logisztikai csarnok is. A fejlesztések eredményeként a Budapest Dock Közép-Európa egyik legkorszerűbb közforgalmú kikötőjévé vált.  
A logisztikai keresleti piac 2015-ben tapasztalt lendületes növekedésére reagálva a részvénytársaság menedzsmentje megkezdte a Budapest Dokk fejlesztésének dinamikus folytatását. A Szabadkikötő területén továbbra is szinte korlátlanok a kapacitásbővítés lehetőségei. A leendő bérlőkkel jelenleg folyó tárgyalások összesen 50 ezer négyzetméternyi raktár-komplexum megépítéséről folynak, amelyek részeként az internetes kereskedelmet kiszolgáló fejlesztések is megvalósulnának. A társaság idei tervében még legalább egy új raktárcsarnok átadása szerepel. A cél a Budapest Dokk Budapest első city-logisztikai központjává fejlesztése.  
A több mint 100 hektáron működő BSZL az elmúlt években csaknem 15 milliárd forint értékben hajtott végre fejlesztéseket. Ezek eredményeként jelenleg 100 ezer m2 területen áll rendelkezésre korszerű, konténeres árukezelésre alkalmas tároló. A bérraktárak kapacitása meghaladja a 80 ezer m2-t. A kikötőben egyszerre 21 hajó tud kikötni, illetve rakodni. A vízi és vasúti forgalom professzionális kiszolgálását a Szabadkikötő szerződéses partnerei biztosítják.

2016. november 9. A BDPST-érdekkörhöz eddig öt nagy értékű villa, kastély vagy palota ment át:  
A volt Postabank-székházat mára a szaúdi Ghaith Pharaonnak.  
A Városligeti fasori Spitz-villát (a volt Rátkai klubot) a BDPST idén októberig közösen birtokolta egy török csúcsgazdaggal, Adnan Polattal  
A turai Schossberger-kastélyt jelenleg is a BDPST-csoport tulajdonolja.  
És a bodajki Hochburg–Lamberg-kastéllyal.  
Egy hónappal ezelőtt a belváros egyik ékköve, a Pesti Vigadóval szomszédos Mahart-ház is bekerült a BDPST-portfolióba.  
A két házszámmal (Apáczai Csere János utca 11. és a Vigadó utca 2.) is rendelkező, független piaci értékbecslések alapján 1,5 milliárd forintot érő Mahart-sarokházban van egyébként Andy Vajna kaszinó- és egyéb cégeinek központja, illetve maga a Tropicana Casino is.  
A cégbíróságra a minap érkezett változásbejegyzési kérelemből a Válasz azt is megtudta, hogy az Apáczai 2005 Ingatlanhasznosító Kft.-t birtokló Tiborcz–Szivek-kör négy beruházási kölcsönszerződés alapján összesen 1,95 milliárd forintnyi hitelt kapott a projektre a félig állami tulajdonban lévő Gránit Banktól.

2016. november 10. Orbán Viktor kormányfő vejéhez, Tiborcz Istvánhoz és az Magyar Nemzeti Vagyonkezelő vezetőjéhez, Szivek Norberthez köthető cégek szerezték meg a Pesti Vigadó melletti, egykori Mahart-székházat, ahol Andy Vajna kaszinóvállalatai is működnek – értesült a Válasz.hu. A cikk szerint tavaly augusztusban jegyezte be a cégbíróság a BDPST Ingatlanforgalmazó és Beruházó Zrt.-t. A vállalkozást papíron egy Szabó és egy Tóth tucatnevű személy tulajdonolja, az rt. bejegyzésekor fizetett illetéket azonban Tiborcz István bankszámlájáról utalták el. Azóta az egyik BDPST-alegység átmeneti ügyvezetője, Sajti András megerősítette az Átlátszónak, hogy pozícióját Tiborcznak köszönheti. A Válasz szerint tehát a BDPST-csoport a miniszterelnök vejének befolyási övezetébe tartozik.

2016. december 7. Ötcsillagos óriásszállodát fejleszthet Tiborcz István és Szivek Norbert, a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő (MNV) vezére, ehhez többek között az állami Eximbank 15 milliárd forintját használhatják fel, írja a Heti Válasz. A hetilap írt korábban arról is, hogy Tiborczék vették meg a palotát, ahol Vajna kaszinója működik.  
A folytatásban kiderül, nemcsak a Mahart-házat, hanem a körülötte lévő teljes tömböt is megszerezte a Szivek Norberthez és Tiborcz Istvánhoz köthető cégcsoport.  
A Mahart-ház üzletéhez kétmilliárd forintos kölcsönt kaptak a Gránit banktól, a nagyobb projekthez, vagyis a teljes házrész fejlesztéséhez 15 milliárd forintos gigahitelt kapnak az Eximbanktól. A korábbi tulajdonos ötcsillagos Marriott-szállót tervezett ide.

2017.  
2017. április 7. A Budapesti Szabadkikötő Logisztikai központ a Csepel sziget északi részén található. A Szabadkikötő az Európa belvízi közlekedésében meghatározó szerepet játszó, a kontinens ÉNY-DK irányban átszelő Duna-Majna-Rajna vízi út dunai szakaszán 108 hektáron terül el. Az aktuális kivitelezés a 2015-ben átadott C1 logisztikai csarnok II. üteme, ami egy új, a meglévő épülethez csatlakozó 8311 m2 alapterületű csarnok. Két kis irodarészt leszámítva a teljes épületrész logisztikai raktárként fog funkcionálni magas polcos raktárként. A csarnok különlegessége, hogy 1200 + 2400 m2 temperált raktárként fog működni, ahol a külső hőmérséklettől függetlenül 10 +/- 5 Celsius fokot tudnak biztosítani a tárolt áruk részére. Ezzel a gyógyszeripari beszállítók igényeinek is bőven megfelel. Az energiatakarékosság érdekében a lámpatestek jelentős része LED-es fényforrással rendelkezik, valamint a csarnok egész területén mozgásérzékelős vezérlés került kialakításra.

2017. április 10. Flottája közel harmadát, kilenc hajót újított fel az elmúlt fél évben a Mahart Passnave Személyhajózási Kft. A társaság hat menetrendi hajója, illetve két kisméretű rendezvényhajója mellett teljesen új belsőt és festést kapott a zászlóshajó, a 400 férőhelyes Budapest is. A 100 millió forintos nagyságrendű beruházást önerőből valósította meg a Mahart Passnave. A fejlesztés eredményeként minden menetrendi hajóban multimédia, ingyenes, szélessávú wifi, új ülések, klimatizált utastér, valamint büfé várja az utasokat – mondta el a társaság sajtórendezvényén Sztojanovits Kristóf, a társaság marketing igazgatója. Az idei szezonban, vagyis április vége és október 1. között már napi három alkalommal járnak a Mahart Passnave menetrend szerinti járatai Szentendrére. További újdonság, hogy az idei évtől – hétfő kivételével – napi rendszerességgel közlekednek a szárnyas gyorshajók Vácra, Visegrádra és Esztergomba. A menetrend szerinti közlekedés mellett a szárnyashajókkal szervezett programokon is részt lehet venni: Pozsonyba kétszer, Bécsbe négyszer szervez kirándulást 2017-ben a társaság, illetve ugyancsak négyszer indul hajó a nyáron a Solt-Révbéri Lovascentrumba, ahol az Alföld ízeivel, az őshonos magyar állatokkal ismerkedhetnek, valamint lovasbemutatót láthatnak az érdeklődők.  
2017. július 16. A csepeli gerincút Achilles-sarka a déli végén található csomópont, ahol a Weiss Manfréd mellett összefut a tehermentesítő Teller Ede, a csepeli belváros felé vezető Kossuth Lajos és a Gubacsi híd felől érkező Corvin út. Valamint ugyanitt egy, pontosabban három, legyezőszerűen nyíló iparvágány keresztezi a csomópontot.  
Napi átlagban 8 tehervonat halad át a Corvin úti csomóponton, amit szimpla és vasúti jelzőlámpák kusza hálózata szabályoz. Egy-egy több száz méteres szerelvény hosszú percekre megbénítja a közúti forgalmat. A vonatút váltókon halad keresztül, majd befut a Szabadkikötőbe, illetve a Csepel Művek területére, így rendkívül lassan, 5 km/óra sebességgel haladhatnak itt a vagonok. Ráadásul, ahogy még áprilisban írtuk, a Gubacsi vasúti híd ritka ramaty állapotban van, 5 és 10 km/órás lassújelek vannak rajta érvényben. Alternatíva nincs, a kikötőnek ez az egyetlen vasúti kapcsolata, innen a vonatok a Soroksári úti vagy a Ferencvárosi rendező pályaudvarra gördülnek, majd továbbhaladnak Közép-Európába, vagy délre, Koperbe, Konstancába.  
A Metrans. A cég egy nagy nemzetközi vállalat, a német HHLA AG leánya (lásd keretesünket), aminek június 14-én adták át vadiúj csepeli konténerterminálját. Ezt a Csepel Művek és a Duna közötti korábban üres mezőn, egy kohósalak-lerakó helyén hozták létre. A terminál már félkészen is kiszolgált vonatokat, kapacitását folyamatosan növelik.  
2017. július 31. A végéhez érkezett a MAHART Magyar Hajózási Zrt. kikötői alapinfrastruktúra fejlesztő projektje, melynek megvalósítása 2015. júniusában indult. A projektjavaslat 52.175.100 Ft összegű, vissza nem térítendő Európai Uniós támogatásban részesült. A KÖZOP-4.7.0-15-2015-0045 azonosító számon nyilvántartásba vett pályázat az Új Széchenyi Terv Közlekedés Operatív Program kikötői alapinfrastruktúra fejlesztése és korszerűsítése c. program keretein belül valósult meg, melynek elsődleges célja a kikötői szolgáltatások jobb hozzáférhetőségének biztosítása. A projekt részeként a MAHART Magyar Hajózási Zrt. a kikötőben a közterület és a magánterületek találkozásánál egy be és kiléptető pont létesítését tervezte. A be és kiléptetési pont feladata elsősorban a járművek regisztrálása, továbbá szükség esetén a tehergépjárművek rakományainak kontrollálása, mázsálása. A projekt keretében a kikötői alapinfrastruktúra fejlesztése révén 2.950 m2 terület kapott szilárd burkolatot. A beruházás megvalósításával a parkolás és az ehhez kapcsolódó szolgáltatások színvonalának emelése, fejlesztése valósult meg, melynek eredményeként közvetve a kikötői szolgáltatások jobb hozzáférhetősége, kulturáltabb igénybevétele érhető el. A létesítmény kialakításával a belső forgalom biztonságosabb, kontrolláltabb vezetése vált lehetővé. A MAHART Magyar Hajózási Zrt. a projekt megvalósítására 74,94 %-os mértékű, 52.175.100 Ft vissza nem térítendő támogatást nyert el. A fejlesztés a Magyar Állam, valamint az Európai Unió támogatásával, a Kohéziós Alap társfinanszírozásával valósult meg.

2017. november 30. A nyaralóhajózás megvalósításához szükséges feladatok ellátására 4,66 milliárd forintot kap az állami tulajdonú Mahart Magyar Hajózási Zrt. 2017 és 2019 között a Magyar Közlöny szerdai számában megjelent kormányhatározat szerint. A megvalósításhoz szükséges feladatok ellátására és a Felső-Tisza-vidék kishajóforgalmát segítő fejlesztések megvalósítására a Mahartot jelölték ki. A program előkészítéséhez, a műszaki tervezéshez és a közbeszerzések megkezdéséhez, hatástanulmányok elkészítéséhez és az engedélyezési eljárások elindításához az idén 100 millió forintot kap a társaság. A program jövő évi indításához – kikötői infrastruktúra fejlesztéséhez, vízi útvonalak kijelöléséhez, tíz hajó vásárlásához, képzések lebonyolításához, hajózási információs rendszer kiépítéséhez, illetve a későbbi új útvonalak előkészítéséhez – a 2018-as központi költségvetésből 2,79 milliárd forintot biztosítanak az állami tulajdonú vállalatnak.

2018.  
2018. augusztus 3. Kiemelt beruházássá nyilvánította a kormány a kormányfő vejének luxusszállodáját.  
Milyen előnyei származnak Orbán Ráhel férjének abból, hogy az apósa vezette kormány kiemelt beruházássá nyilvánította azt az építkezést, ami ötcsillagos luxusszállóvá alakítja a úgynevezett Mahart-házat és a vele szomszédos, a Dorottya utca 2. alatt található épületet?  
Az RTL Híradója szerint soron kívüli hatósági eljárás jár neki, ami konkrétan azt jelenti, hogy hónapok helyett 15 napon belül meg kell kapnia az építési engedélyt, azonnal elkezdhet építkezni, s ha valaki - mondjuk egy érintett szomszéd - fellebbezne, a kiemelt projekttel nem kell leállni, a bírósági eljárást úgy folytatják le, hogy az építkezés közben folyhat. A tévécsatorna kérdésére a kormányzati tájékoztatási központ azt válaszolta, hogy a többi belvárosi nagy szállodaépítkezés is megkapta a kiemelt minősítést "miért pont ez az egy lenne kivétel?"

2018. augusztus 28.. Egy kilométer hosszúságban mobil gátfal épült, a műszaki próba megtörtént. A Csepeli Szabadkikötő mobilgátjának műszaki próbáját tartották kedden, a kikötő területén mintegy 50 méteren felépítették az új gát egy szakaszát. Az összesen 1,1 kilométeres létesítmény feladata, hogy egy nagyobb árvíz ellen megvédje a kikötőt - mondta Sztilkovics Szávó, a Mahart-Szabadkikötő Zrt. vezérigazgatója az eseményt követő sajtótájékoztatón. Kifejtette: befejezéséhez közeledik a Mahart-Szabadkikötő Zrt. 1,359 milliárd forint európai uniós és hazai támogatással megvalósuló projektje a szabadkikötőben. Ennek során elkészült a kikötő I. számú medencéjének partélén a mobil árvízvédelmi fal telepítéséhez szükséges vasbeton alépítmény, megérkeztek a gát alumínium oszlopai és támfal elemei, azok szakszerű tárolására pedig egy új csarnokot építettek fel. A Csepeli Szabadkikötő I. számú kereskedelmi medencéje árvíz esetén fokozottan veszélyeztetett terület. Emiatt már régóta szükség volt a partfalakon folyó rakodási, szállítmányozási és logisztikai munkálatok biztonsága érdekében a medencét határoló partszakaszok árvízvédelmére - magyarázta a vezérigazgató. Egy csarnok is létrejött a tárolás megoldásához  
Az uniós támogatásból létrejött projekt a végéhez közeledik: elkészült a kikötő I. számú medencéjének partélén a mobil árvízvédelmi fal telepítéséhez szükséges vasbeton alépítmény; megérkeztek a gát alumínium oszlopai és támfal elemei; utóbbiak szakszerű tárolására egy új csarnokot építettek fel. A MAHART a csarnok kivitelezésére a kecskeméti Horváth Építőmester Zrt.-vel szerződött, 139 millió forint értékben. Az épületben a raktározás funkció mellett egy szociális és kiszolgáló blokk is helyet kapott egy hőközponttal együtt. Utóbbi csak a wc-mosdó helyiségek fűthetőségét biztosítja, a raktár egyébként nem fűtendő.  
Elmondta: a projekttel a lehető legkisebbre csökken az árvíz kockázata az országos jelentőségű, közforgalmú szabadkikötő működésében. Emellett a Magyarországon áthaladó, növekvő mértékű nemzetközi vízi áruszállítás logisztikai kiszolgálásához a szükséges infrastrukturális feltételeket, valamint a folyamatos üzemeltetést is biztosítani tudja a kikötő - fűzte hozzá. Jelezte: amikor teljesen felépül a mobilgát, árvízveszély miatt nem kell majd korlátozni a közúti és a vasúti forgalmat, így a bérlők számára a jelenleginél kiszámíthatóbb, tervezhetőbb áruforgalmi helyszín lesz majd a szabadkikötő. Elmondta: a kikötő 153 hektáros területe a 100 százalékban állami kézben lévő Mahart-Szabadkikötő Zrt. tulajdonában van, míg a kikötő működtetését a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. végzi. A szabadkikötő forgalmát jól mutatja, hogy 2017-ben mintegy 1200 hajó rakodott itt, több mint 300 ezer tonna különböző terményt - köztük búzát, árpát, kukoricát, napraforgót, repcét, szóját - szállítottak a kikötőn keresztül, és hozzávetőleg 740 ezer tonna egyéb ömlesztett árut raktak ki és be a hajókra. Sztilkovics Szávó elmondta: a szabadkikötő idén ünnepli megépítésének 90 éves évfordulóját. Az alapításról az idén októberben ünnepséggel, kikötői látogatásokkal és egy több száz oldalas elektronikus könyv kiadásával emlékeznek meg - tette hozzá. A Mahart-Szabadkikötő Zrt. a nyilvános cégadatok szerint tavaly 116 millió forint árbevételt ért el, az előző évi mintegy 115 millió után. Adózott vesztesége meghaladta a 41 millió forintot, a 2016-os 30 millió forintos nyereséget követően.

2018. augusztus 30. Nyolcezerötszáz négyzetméteres irodaház jön létre Csepelen, a Szabadkikötőben. A kivitelezés már a szakipari munkáknál tart. A csepeli Szabadkikötő első irodaháza épül a Spányi Partners Zrt. lebonyolításában. Az izgalmas projekt részleteiről Lengyel Vilmos, a Spányi Partners Zrt. társtulajdonosa elmondta, hogy a beruházó Budapesti Szabadkikötő Logisztikai (BSZL) Zrt. már a tervezői verseny kiírásától kezdve a céget bízta meg a beruházás lebonyolításával.  
Meghívásos tervezői verseny következett, melynek keretében a BSZL Zrt. az n-Gon Stúdió Kft-t választotta ki generáltervezőnek, akik az engedélyezési- és a kivitelezési terveket készítették. Az eredeti elképzeléseken a tervezés során azonban módosítani kellett, mert a Szabadkikötő területén, a beruházás helyszínén álló romos, lebontandó épületek közül egy közel 100 éves munkásszállót a településképi véleményezési eljárás során megtartandónak ítéltek.  
A jelentős plusz költséggel is járó változtatás során integrálni kellett a régi épületet a 21. századi irodaházba, melynek hatására későbbre csúszott a teljes projekt, az építési engedélyezési eljárás, a tendereztetés és a beruházás várható átadása. A meghívásos kivitelezési tender lefolytatása után a BSZL Zrt. a nyíregyházi székhelyű Aktuál Bau Kft-t választotta generálkivitelezőnek. A kivitelezés gyorsítása érdekében a BSZL Zrt. a generál tender közben az előregyártott szerkezetek gyártására és szerelésére külön állapodott meg - kapacitás lekötés érdekében - az SW Umwelttechnik Kft-vel.  
Jelenleg már befejeződött az alapozás, 99%-os készültségben van az előregyártott szerkezetek építése, a monolit szerkezetépítés pedig 90%-nál tart. Elkezdődhetett a szakipari munka is: folyamatban van a gépészeti- és villamos alapszerelés, padló- és homlokzatépítés, valamint a közműépítés is.  
Lengyel Vilmos kiemelte, hogy a projekt megvalósítása során meg kell küzdeniük az ágazatot napjainkban érintő összes problémával, többek között a gyártói kapacitáshiánnyal, a tervezők leterheltségével, az alvállalkozók kevés számával, a fizikai létszám szakképzetlenségével és a folyamatosan emelkedő árszinttel.  
A kivitelezés során a Kikötő saját rendjéhez kellett igazodni számos tekintetben, például, hogy hol és mikor lehet a munkaterületre behajtani és az anyagokat tárolni, mikor közlekednek a Kikötő területén belül a vonatok, stb. Ugyanakkor könnyebbséget jelent, hogy barnamezős beruházásként az építkezés víz- és az áramellátása biztosított és egy közeli felvonulási terület is rendelkezésre áll, így lényegesen kevesebb energiát kellett fordítani a felvonulásra.  
Az irodaház alaprajza nagyjából H alakú lesz. A H két szára földszint + két szint, a közepe földszint + 1 szint elosztású. A H egyik szárához csatlakozik a megtartásra ítélt munkásszálló, mely szintén iroda funkciót kap.  
A létrejövő 8500 négyzetméteres irodaház fejlesztés 6200 négyzetméterére a BSZL Zrt. már rendelkezik bérlővel, aki speciális technológiával dolgozik, ezért az elektromos és gépészeti kiépítés a normál irodai szintet magasan meghaladja.

2018. szeptember 4. A Szabadkikötő első 8 400 négyzetméteres irodaháza már 90%-ban elkészült az n-Gon Stúdió Kft generáltervező módosított tervei alapján. Nem várt helyzet következtében, kényszerűen volt szükség a változtatásra. Az izgalmas projekt részleteiről Lengyel Vilmos, a bonyolító Spányi & Partners Zrt. társtulajdonosa számolt be. Sajátságos helyzet alakult ki, ugyanis az építési területen álló romos, lebontandó épületek közül egy közel 100 éves munkásszállót a településképi véleményezési eljárás során megtartandónak ítéltek. Ez indokolta a tervek újragondolását. Ezek szerint a régi épületet integrálni kellett a 21. századi irodaházba. A megvalósítás során nemcsak a változtatás okozott gondot, hanem az ágazatot napjainkban érintő egyéb összes problémával is meg kellett küzdeni, többek között a gyártói kapacitáshiánnyal, az alvállalkozók alacsony számával, a fizikai állomány szakképzetlenségével és a folyamatosan emelkedő árszinttel. A kivitelezés kényszerű meggyorsítására a nyíregyházi székhelyű generálkivitelező, az Aktuál Bau Kft. javaslatára előregyártott szerkezetek gyártására és szerelésére állapodtak meg az SW Umwelttechnik Kft-vel.  
Jelenleg már 99%-os készültségben van az előregyártott szerkezetek építése, a monolit szerkezetépítés pedig 90%-nál tart. Elkezdődhetett a szakipari munka is: folyamatban van a gépészeti és villamos alapszerelés, a padló- és homlokzatépítés, valamint a közműépítés is. Az irodaház alaprajza H alakú. A H két szára földszint + két szint, az összekötő része földszint + 1 szint elosztású. A H egyik szárához csatlakozik a megtartásra ítélt egykori munkásszálló, mely szintén iroda funkciót kap.

2018. október 16. Átadták a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. új logisztikai csarnokait kedden a csepeli szabadkikötő létrehozásának 90. évfordulója alkalmából rendezett ünnepségen Csepelen. A két, 5 ezer és 10 ezer négyzetméter alapterületű csarnokot a zrt. mintegy 2 milliárd forint beruházással alakította ki, a területet 90 százalékban már bérbe adták. A kormány számára kiemelten fontos a meglévő kikötők fejlesztése, így a csepeli szabadkikötő modernizálása is folyamatosan napirenden van - derült ki Németh Szilárd, a Honvédelmi Minisztérium parlamenti államtitkára üdvözlő beszédéből, amelyet felolvastak a rendezvényen, miután az államtitkár hivatali elfoglaltsága miatt nem tudott részt venni a rendezvényen. A csepeli létesítmény 2015-ben 3,5 milliárd forintból újult meg. Az európai uniós támogatással létrejött beruházás fontos lépés azon az úton, hogy a csepeli szabadkikötő Közép-Európa egyik legkorszerűbb közforgalmi kikötőjévé és logisztikai bázisává válhasson. Sztilkovics Szávó, a Mahart-Szabadkitötő Zrt. vezérigazgatója köszöntőjében elmondta, a csepeli szabadkikötő mindennapjait a magyar állami tulajdonban lévő Mahart-Szabadkikötő Zrt. és a magyar magánbefektetői tulajdonú Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. határozza meg. A kikötőben közel száz vállalkozás működik – köztük olyan óriások, mint a világ legnagyobb acélgyártója, az ArcelorMittal, a szállítmányozó Ghibli csoport vagy a 44 kilométer hosszúságú dokumentációt tároló Privdat –, és mintegy ezer főt foglalkoztat. Évente sok millió tonna vízen, vasúton és közúton érkező szállítmányt kezelnek itt, főleg nyersanyagot, berendezéseket és takarmányt. Az állami jelenlét garancia arra, hogy bármely cégnek jut hely a kikötőben, míg a befektetők színvonalas infrastruktúra kiépülését szavatolják. Cseh Ottó, a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. vezérigazgatója hangsúlyozta, a komplexum korszerű informatikai megoldásokat kínál, egyre több folyamatot digitalizálnak. A területen az elmúlt 12 évben a zrt. 20 milliárd forintot fektetett be 8,5 milliárd forint állami támogatás mellett, amelynek során kikötői szolgáltatásokat, közlekedési útvonalakat, A-kategóriás raktárcsarnokokat építettek és fejlesztettek. Terveik szerint további 150 ezer négyzetméter raktárcsarnok építését kezdik meg - ismertette. Kiemelte, hogy évente 200 ezer konténert és 26 ezer vasúti kocsit mozgatnak meg. Miközben 90 éve 700 fizikai dolgozó volt a kikötő állományában, ma többségben vannak a szellemi foglalkozásúak. A csepeli szabadkikötőben 84 ezer négyzetméternyi létesítmény üzemel, jövő áprilisban pedig további nyolcezer négyzetméternyi irodát avatnak fel. Borbély Lénárd, Csepel polgármestere köszöntőjében azt hangsúlyozta, hogy a kerület és a Csepeli Szabadkikötő élete szorosan összekapcsolódik. Csepel gazdaságilag erős, folyamatosan fejlődő kerület, a csepeli szabadkikötő fejlődését az önkormányzat továbbiakban is segíti.

Forrás: [www.cshve.hu](http://www.cshve.hu)