



Marin Anton



Ambroziu Duma



Horváth Zsolt Csaba



Kovács Imre

IV. Constantai Nap Budapest

Közös erőfeszítések a kapcsolatok erősítésére

A Constantai Kikötő hagyományos budapesti szakmai találkozóját 2010. február 25-én rendezte meg kiadónk Budapesten, a Ramada Plaza Hotelben. A nagyszámú érdeklődő a romániai kikötő és a román közlekedési tárca magas rangú tisztségviselői mellett Horváth Zsolt Csaba, Kovács Imre és Szalma Botond véleményét is meghallgathatta a magyar-román vízi és vasúti áruforgalomról.

A Constantai Kikötőben évről évre növekvő mennyiségű magyar rendeltetésű vagy feladású árut rakodnak – a válság ellenére is. A növekedés részben annak köszönhető, hogy a dunai folyami hajózás kezd magához térni a több évtizedes kábultságból, és egyre többen látnak fantáziát annak felhívásában. Ennek egyik jele, hogy a kikötő szakmai találkozóival egy időben két helyen is tárgyaltak Budapesten (nyolc ország szakmai és politikai vezetői) a Duna hajózhatóságától.

A szakmai napon nyitóbeszédet mondott **Ambroziu Duma**, a Constantai Kikötő üzemeltetési igazgatója, **Horváth Zsolt Csaba**, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke, **Stefan Imre**, Románia Budapesti Nagykövetségének miniszteri tanácsosa, korábbi külkereskedelmi államtitkár és **Marin Anton**, Románia Közlekedési és Infrastruktúra Minisztériumának államtitkára **Erdélyi Lászlónak**, a Constantai Kikötő magyarországi képviselőjének elnöke mellett.

Minden előadó utalt arra, hogy a Duna egész éves hajózhatósága kulcsfontosságú lenne a forgalom növekedéséhez, ez egyes helyeken csak duzzasztógáták építésével biztosítható – amelyek energiatermelésre és árvízvédelmi célokra is felhasználhatók, ráadásul a feltettük lévő mesterséges tavak, a Tisza-tóhoz hasonlóan, komoly környezetvédelmi jelentőséggel és turisztikai potenciállal is bírnának. A gátépítéseknek szinte csak „melékhatása” volna, hogy egész évben garantálni lehetne a legalább 2,5 méteres merülési mélységet.

Persze nemcsak a homokpadok állnak a hajózás útjában, hanem olykor adminisztratív akadályok is, ahogy arra Horváth Zsolt Csaba utalt, aki szerint fontos lenne felülvizsgálni a hajózással foglalkozó – sokszor régi és elavult regulákat tartalmazó – jogszabályokat, hogy ne az egyes országok szakhatóságai legyenek a környezetbarát folyami hajózás fejlődésének gátjai.

A Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke szerint a közelgő magyar EU-elnökség jó lehetőség lenne arra, hogy prioritásként kezeljük a Duna-kérdést. Erdélyi László, a kikötő magyarországi képviselője arra hívta fel a figyelmet, hogy 2009-ben 10%-kal nőtt a dunai áruforgalom Constanta felé, ami válságos időben kimagasló teljesítmény, a jelenlévők közös sikere. **Stefan Imre**, a nagykövetség miniszteri tanácsosa nemrég érkezett Budapestre külszolgálatra, ám el-tökélt célja a két ország közötti gazdasági kapcsolatok erősítése, amihez az alapot a szállítás adja, amely nélkül nincs kereskedelem.

Marin Anton, a romániai szak-tárca államtitkára hosszan ismertette azokat a beruházásokat, amelyek a Constantai Kikötő, valamint a du-

„A Duna egész éves hajózhatósága kulcsfontosságú lenne.”

nai vízi út fejlesztését célozzák. A román kormány ugyanis nemcsak a szavak szintjén elkötelezett a kikötőfejlesztések és folyami beruházások mellett, de az európai uniós támogatások igénybevitelével a forrásokat is képesek biztosítani. Még 2009-ben kiírtak egy közbeszerzést egy Duna-csatorna feletti közúti hídra, amely összekötné a kikötő területén belül annak északi és déli részét 30 millió euróért – egyúttal biztosítva a kapcsolatot a Bukarest felé vezető főúthoz, és 2010-ben várhatóan kiírják a vasúti kapacitás növelésére is a kivitelezési tendert. A strukturális alpból 140 millió eurót kívánnak költeni egy 1050 méteres gát megépítéséhez (a meglévő hosszabbítanák meg), ami növelné a kikötő védeltségét a hullámok ellen. Az erre kiírt közbeszerzést is sikerült már lezárni.

A további tervek között szerepel egy összekötő híd építése a mesterséges szigetre, valamint a 3-as és 4-es móló bővítése 500 millió euróért – a forgalom növekedésének függvényében. Ez összesen

800-1000 millió euró értékű beruházást jelent a kikötőben.

A román állam megvalósíthatósági tanulmányt készített a Duna turisztikai célú hasznosítására, amire 173 millió eurót szánának, szintén a strukturális alpból. Kiemelt stratégiai cél a 2,5 méteres mélység biztosítása a folyam teljes Romániai szakaszán, 45 millió euróért idén kezdődik a kivitelezés az egyik problémás szakaszon, a Bulgáriával közös szakaszra pedig a két ország együtt készített megvalósíthatósági tanulmányt. Eközben a Duna-csatorna fejlesztése is folyamatban van, sőt 2010 végére be is fejeződik. Tervezik továbbá a Bukarestbe vezető csatorna megépítését, koncessziós eljárásban keresve az egymilliárd euró értékű fejlesztéshez a beruházót. Ha a terv megvalósul, fontos kikötővé válna a román főváros.

Kovács Imre, a MÁV Cargo Zrt elnök-vezérigazgatója ezúttal az MLSZKSZ társelnökékként tartott előadást. Magyarország és Constanta között évi 150 ezer TEU konténer mozog, javarészt közúton, mivel a vasúti infrastruktúra és a romániai vasúti szolgáltatások színvonala miatt a vasút versenyképtelen, a hajó pedig a hétnapos menettartamával lassú. E szárazföldi hátrányokat csak részben ellensúlyozza, hogy Constantán át 2400 tengeri mérfölddel rövidebb az út a Távol-Keletről, mint az északi kikötőkön át. A Constantai Kikötő irányába jelentős a kukoricaexport és a dunaújívárosi szénimport, amely forgalmak részben a Dunán érkeznek, távoznak.

Érdekes előadást tartott **Ambroziu Duma**, a Constantai Kikötő üzemeltetési igazgatója. Előadásából nemcsak a 19,5 méteres merülési határral büszkélkedő mélytengeri kikötő adottságait, illetve a 2009-es forgalmi adatokat (42 millió tonnás összeforgalom, 11 800 hajó kezelése, 600 ezer TEU-s konténerforgalom, 3,3 millió tonnányi magyar feladású vagy rendeltetésű tranzitúru, amelyből 2,3 millió tonnányi folyami hajókon érkezett, távozott) ismerhették meg a jelenlévők, hanem a biztonsági kamera felvételét is bemutatta egy rakodási balesetről, amelynek során a farú egy része a rakpartra és a vízbe borult az egyensúlyából kibillent tengeri hajóról. **Andó Gergely**

