

Ambroziu Duma

Magyarország nagyon fontos partner

Amennyiben nem létezne a Duna–Fekete-tenger-csatorna, akkor ez a rendezvényt nem lett volna érdemes megszervezni, hiszen a Constantai Kikötőnek nem volna közvetlen kapcsolata a Dunával – jelentette ki Ambroziu Duma üzemeltetési igazgató, aki bemutatta a létesítményt a konferencia résztvevőinek.

Constanta a legnagyobb kikötő a Fekete-tengeren. A kikötő 4000 hektáron terül el, amelyből 2600 ha vízfelület, a többi móló, hullámtörő gát, a hajók kezelését célzó infrastruktúra stb. A régióban itt biztosítható a legnagyobb mélység, egészen 19,5 méterig, és ez lehetővé teszi a legnagyobb hajók kikötését is. Egyetlen korlátozás létezik, amely a Boszporusz-szoros miatt áll elő, amely bár nemzetközi vízi útnak minősül, a török hatóságok a maximum 300 méter hosszú hajók áthaladását engedélyezik. A Constantai Kikötőben bármilyen árut tudnak kezelni. A kikötő vámszabadterület, ez nagyon előnyös, különösen azok számára, akik termelési-gyártási tevékenységet kívánnak folytatni a területén belül. A Constantai Kikötő tiszteletben tartja az európai uniós és az IMO irányelveket és előírásokat, az ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) előírásokat. Kapcsolatuk van minden szállítási módozattal, a kikötő területén 400 km vasútvonal és több mint 200 km út található.

Közvetlen kapcsolatban állnak a Dunával, ezáltal a dunai kikötőkkel. Egyik fő előny, hogy nagyon kevés a zsilip Constanta és Budapest között. A kikötő fő előnye, hogy közvetlen kapcsolatot biztosít a Fekete-tengerrel és Ázsiával, közvetlen átrakást tud biztosítani a tengerjárókról a folyami hajókra és uszályokra. Két évvel ezelőtt sikerült befejezni egy fontos beruházást, egy uszályokra és folyami hajókra tervezett terminált.

2009-ben 30%-kal csökkent a forgalom az előző évihez viszonyítva, ezt a válságnak tudják be – mondta a kikötő üzemeltetési igazgatója. Az áruforgalom 42 millió tonna volt, ebből tengeri forgalom 34 millió tonna, a folyami és csatornai forgalom majdnem 8 millió tonna. A hajók száma is csökkent 2008-hoz viszonyítva. Felmérések szerint legalább 3-4 évre lesz szükség arra, hogy ismét elérhessék a 2008-as év szintjét. Összesen majdnem 12 ezer hajó fordult meg a kikötőben 2009-ben,

ebből majdnem 5000 tengeri hajó és majdnem 7000 folyami hajó. A hajók számának csökkentése nem volt olyan jelentős, mint az áruforgalom csökkenése, „csak” 15%-os volt. Próbáltak olyan hajókat is idecsábítani, amelyek nem okvetlenül árut akartak hozni vagy vinni, hanem egyéb céljaik voltak.

Ambroziu Duma emlékeztetett arra, hogy a kikötői hatóság kezelésében van még két kereskedelmi kikötő: Mangalia és Midia, valamint a Tomis idegenforgalmi-turisztikai célokat szolgáló kikötő is. Ezek a válság ellenére komoly fejlődésen mentek keresztül az utóbbi időben.

Bár általában és összességében a forgalom csökkent, egyes áruajtáknál látványos növekedésnek voltak tanúi Constantában. A leglátványosabb növekedést a gabonaféléknél tapasztalták. Tavaly jó éve volt a mezőgazdaságnak. Nagyon nagy forgalmat tapasztaltak, és a tranzit is számottevően megnőtt. 2008-ban a tranzitforgalom gabonafélékből 2 670 000 tonna volt, tavaly viszont már 5 millió tonnánál is több. Ez mintegy 90%-os növekedést jelent. Az export is számottevően nőtt, de az import is. Ez utóbbi esetében a szójadara az, amely a legnagyobb forgalmat érte el, ez lévén a legfontosabb mezőgazdasági import Romániába. A part menti hajózás viszont csökkent.

A konténerforgalomban nagyon erősen érezhető volt a válság hatása. 600 ezer konténert kezeltek 2009-ben, ez 50%-os visszaesést jelent az előző évhez viszonyítva. Tonnában kifejezve is csökkenést tapasztaltak, összesen 6 millió tonnát kezeltek.

Ami viszont örömdetes, hogy a folyami szállítási konténerek számának esetében valamelyes növekedést tapasztaltak. Ez csak 5%-os, de azért szembeszökő, mert minden egyéb szállítási módozat esetében csökkenést regisztráltak.

Románia és Magyarország között a tengeri szállításban csökkenést tapasztaltak az előző évhez képest, bár kisebb-



bet, mint az általános visszaesés. Magyarország részaránya viszont nőtt a folyami hajózás esetében. 2008-ban ez 9,12% volt, de 2009-ben majdnem elérte a 12%-ot. A különböző áruféleségek között a gabonafélék kiemelkedő helyet foglalnak el. A folyami szállítás a 2008. évi 1,8 millió tonnáról, 2,3 millió tonnára nőtt 2009-ben, ami 26%-os növekedésnek felel meg. Bár kevesebbet, de a tranzitforgalom is nőtt, ami pedig a részarányokat illeti, ez körülbelül 48%-ra nőtt, vagyis a teljes dunai folyami szállítás majdnem felét Magyarországgal bonyolítják. A tranzit esetében a növekedés majdnem elérte a 10%-ot.

Ambroziu Duma az előnyök között említette, hogy a díjak alacsonyabbak, mint a többi tengeri kikötő esetében. Persze vannak hátrányok is, hiszen ahhoz, hogy elérjenek a Constantai Kikötőbe, két török tengeri szoroson kell áthaladni, és ez megemeli a hajótulajdonosok költségeit

2005-ben a kikötőben korszerű utasterminál kezdte meg működését, amely megfelel minden nemzetközi előírásnak. Kapacitásuk évi 100 ezer utas. A kikötő hatósága nemzetközi tendert kíván kihirdetni ennek a terminálnak az üzemeltetési jogáért. Számos luxushajó fordul meg itt már most is, de a kapacitás még messze nincs teljesen kihasználva.