

Szalma Botond

## „A Duna Európáért dolgozik”



**Stílusosan román köszöntőkkel foglalta keretbe megszokott élénkítő-borulató (keserédes) előadását Szalma Botond, a Magyar Hajózási Országos Szövetség elnöke a 4. Constantai Nap fórumán, hiszen a kétoldalú folyami együttműködésről osztotta meg gondolatait a magyar és román üzletemberekből álló, kétnyelvű hallgatósággal.**

Minthogy a konferencia egybeesett az Európai Unió (EU) makroregionális projektjének, a Duna-stratégiának szintén budapesti csúcstalálkozójával, Szalma Botond kézenfekvően ennek értékelésével indította előadását. Ez alkalommal is kénytelen volt megismé-

telni ismert szövegét: úgy tűnik, szakértők helyett most is politikusok foglalkoznak a témával. „Ha csak az előzőleg bemutatott román befektetéseket nézzük, ahogy a labdarúgásban fordult a kocka, úgy mára bizony ezen a területen sem vagyunk egy súlycsoportban

a román partnerekkel” – fogalmazta meg álláspontját és indokul sajnálatát, hogy a román szakállamtitkár több fejlesztésről számolhatott be, mint az utóbbi hét magyar szakminiszter együttvéve. „Ha csak annyi forintot elköltենék a hazai folyami hajózás fejlesztésére, mint amennyit Románia euróban ráfordít, már egy picivel előrébb tartanánk” – tette hozzá. A válság sem magyarázhatja a hazai helyzetet, hiszen vélekedése szerint a világban eredendően erkölcsi válság tombol, aminek csak hozadéka a gazdasági hanyatlás.

Visszatérve a Duna-stratégia fontosságára, a szakember kifejtette: évente egyszer adódik olyan alkalom, amikor külső segítség terem a folyami hajózás rendbetételére, ám nem árt tekintetbe venni, hogy valójában már évtizedek óta napirenden van a feladat. Ugyanakkor azt is ki kell mondani róla, hogy nem magyar és nem hajózási stratégiáról van szó, hanem a Duna menti államok közös európai stratégiájának kellene lennie, vagyis közös az érdek. Ráadásul a 2011-es soros elnökségig ugyancsak ildomos lenne a megvalósítható tervekről valami kézzelfogható felmutatnia Magyarországnak és egyáltalán magát az irányt meghatározni (hiszen – Seneca szavaival – aki nem tudja, milyen irányba akar hajózni, annak sosem fog jó irányba fújni a szél), különben csak az aláírási szertartásnak adhat otthont hazánk, a szakmai munkát meg elvégzik a külföldiek, értelemszerűen a dicsőséget is maguk learatva. Szalma Botond azt is leszögezte: itt és most nemcsak a hajózás szempontjai számítanak, hanem a vízgazdálkodástól kezdve a környezetvédelemig sok mindent érint a közös szemléletű gondolkodás a víziút-rendszerről; nem véletlen, hogy hat tárca próbál együttgondolkodni a témában. Csak el kellene dönteni végre, hogy ki fújja a passzázselet, mielőtt a most még meglévő versenyelőnyünk teljesen elporlad... És nem szabad azzal mentegetőzni, hogy sem intézményünk, sem pénzünk nincs a hajózáshoz való tételre és működtetésre, helyette merni kellene őszintén beszélni.

A szakember felidézte a február 10-i uniós Marco Polo-tanácskozás tanulságait is. A gazdaság motorjával

szolgáltató kis- és közép vállalkozások mindössze 14 százalékban részesülnek a közútról vasútra és hajóra való terület támogató programból, amelynek összegeit 60 százalékban a nagy cégek kapják. Közlekedési módokra bontva a támogatott célokat, a 2003–2009 közötti időszakban a vasút térnyerése üdvözlendő tény, ám mindössze 7 százalékot tesz ki a belvízi hajózás és annak együttműködése a vasúttal. Vagy elég arra gondolni, hogy például 2009-ben csupán egyetlen belvízi hajózási fejlesztés nyert támogatást, vagy 1995–2007 között a közúti és a tengeri szállítás teljesítménye milyen mértékben emelkedett, míg a belföldi hajózás jó esetben is csak stagnál. „Magyarul megint sikerült a morzsákat felcsepegetni az asztal alól” – összegezte az előadó, és tanácsként megfogalmazta: nagy a bizalmatlanság, nem könnyű összefogni, de csak ezzel lehet „bevenni az EU várát”; a nyugat-európai döntéshozókat amúgy nem érdekli, hogy mi van velünk Közép-Kelet-Európában.

Ami az al-dunai helyzetet illeti, a szakember szerint azt nem célszerű összehasonlítani a folyó felső szakaszával; az bizony két külön biznisz. A bolgár-román szakaszon a jelenlegi Ruse–Giurgiu híd mellé terveznek még egyet építeni (Vidin–Calafat között), és már vízi erőműről is beszélnek a több mint 400 fkm-en, Silistra és a II-es Vaskapu vonalában egy 400, illetve 265 MW teljesítményű vízműről, amelyek érdekében közös szakértői csoportokat alakítottak. „Vajon miért nem vagyunk erre képesek a szlovákokkal, szerbekkel, bolgárokkal, románokkal?” – tette fel a költői kérdést Szalma Botond, hozzáfűzve, hogy Nyugat-Európa nem fog erre pénzt áldozni, csak használni az egyszer majd hajózhatóvá tett Dunát.

Az első feladat tehát megértetni, hogy miként az Egyesült Államokban a víziút-rendszerek Amerikáért dolgoznak, úgy a Duna Európáért. Ehhez mindenekelőtt gazdasági koncepciót kell kialakítani, külön közlekedési koncepcióval, és nagyon fontos, hogy közép- és hosszútávra szóljon a tervezés. Emellett el kell kerülnünk a tranzitország helyzetet, hiszen „addig-addig kísérletezünk itt, a Kárpát-medencében, míg megépítjük az összes autópályát, amit elvárnak tőlünk, és a végén még majd tankolni sem állnak meg nálunk a kamionok”. Tudomásul kell venni: az árumegállítási joga a közép-kor óta nem létezik, és Magyarország-



nak csak akkor lesz bármilyen hozzáadott értékű tevékenysége, ha ilyen jellegű szolgáltatást tud kínálni. További teendő a kis- és közép vállalatok támogatása, de nem ész nélkül, hanem azokat mindenképpen, akik tenni akarnak és képesek a hajózás beindításáért, a konténerlogisztika fejlesztéséért. „Először az alapot kell megépíteni, sziklára, a kémény ráér” – láttatta plasztikusan az előadó. A versenyről szólva pedig megjegyezte: ha a logisztikai költségeinkből az infrastruktúra hiánya miatt nem tudunk lefaragni, akkor bármilyen termékről legyen szó, eleve hátrányban tartjuk magunkat. Hasonlóképpen a Duna szabályozása („a megállított víz”) sem csak a hajósoknak lenne jó, hanem a jelenleg nagyon is pazarló édesvíz-gazdálkodásnak, vagyis árvízvédelemnek, a talajvizet vesztett mezőgazdaságnak, valamint az idegenforgalomnak; a hajózás csak mellékhasznot húzna a befektetésből.

A döntéshozókat tehát meg kell győzni arról, hogy például a logisztikai beruházások munkahelyet teremtenek, az energiatermelésben a víz a legolcsóbb fűtőanyag, a Tisza-tó páratlan lápos élővilágának mintájára a Duna mentén is több ilyen zsilipfelvizet lehetne kialakítani, Budapest közlekedési (és légszennyezetségi) túlterheltségén enyhítene a folyami közösségi közlekedés megszervezése, és – bár nincs hiány kiművelt emberfőkben – a gyakorlati szakemberek hiánya súlyos, sürgősen megoldandó probléma.

A fentiekből látszik, hogy átfogó szemléletre van szükség. Ehelyett a valóság az, hogy a szabályok és a források hiányára hivatkoznak a döntéshozók – miközben az ENSZ EGB AGN

egyezményben már le van fektetve, hogy mihez kell kezdeni a Dunával. Az Európai Bizottság C(2008)6788 határozatában pedig elfogadásra került a transz-európai közlekedési hálózatok (TEN-T) területén a Duna hajózhatóságának javításáról szóló 18. számú közös érdekű kiemelt projekt magyar részének (2007. HU-18090-S) közösségi pénzügyi támogatása is.

Az elhangzottak alátámasztására a hajós végezetül látképekkel zárta előadását, elsőként a Duna–Majna csatornaszakasz építéséről szólókkal, az eredeti állapottól kezdve az elrettentésre alkalmas zsilipfelvízi szakasz építésén keresztül a fél év múlva, majd két év múlva bekövetkezett környezetváltozásig, amikor is a természet teljes mértékben visszafoglalta az eredeti területét. A zöldeknek tehát nemcsak azt kell bemutatni, hogy mi a rossz, hanem láttatni, hogy mi hogyan működik a valóságban, és milyen megoldási javaslatokkal lehet javítani a helyzeten. Mert igenis lehet hajózni környezetbarát módon: műszaki oldalról az átmenetileg hasznosítatlan felduzzasztott vizet medencékben tárolva, később terelve áramtermelésre, esztétikailag a zsilip mellett kulturált sétányokat kialakítva. Ilyen szempontból nemcsak különlegesség, hanem tanulságos például az a német felüljáró, ahol a vízi út a felső szinten keresztezi a vasutat. „Bizony nem ázik be, mert nem lopták ki belőle a cementet, és becsületesen szigetelték” – tette hozzá epésen az előadó azal, hogy együtt kell komolyabban venni a Duna-stratégiát, mert ezt senki más nem teszi meg helyettünk.

Varga Violetta

Kovács Imre, az MLSZKSZ társelnöke

## A szárazföldi háttér a szűk keresztmetszet



**Kovács Imre, a Rail Cargo Hungaria (korábban: MÁV Cargo) elnök-vezérigazgatója az MLSZKSZ társelnökeként a szövetség aspektusából vizsgálta a Constantai Kikötő és Magyarország viszonyát. Kiemelte: hatalmas lehetőségeket látnak a kikötővel való kapcsolatban, egyúttal elkerülhetetlenek az infrastrukturális fejlesztések a forgalom növelése érdekében.**

Magyarországon az elmúlt évtizedekben komoly logisztikai fejlesztés indult el – mondta *Kovács Imre* előljáróban. Emlékeztetett: nagyon sok állami beruházás és magánkezdeményezés történt Magyarországon annak érdekében, hogy főleg a kombinált fuvarozás és a logisztika elérje azt a szintet, amellyel egy ország gazdaságát ki lehet szolgálni. Hazánkban több közlekedési korridor halad át, és a kikötőkkel nagyon jó vasúti kapcsolatokat lehet kialakítani. A legnagyobb konténerforgalmat Hamburgon keresztül bonyolítjuk, ami ugyan elég messze van, de olyan jók a vasúti és közúti kapcsolatok, hogy lehetőség van erre. Triesztnek kisebb a jelentősége, Koper az uniós csatlakozás után kapott jelentősebb szerepet. Rotterdammal nincsenek közvetlen vasúti

kapcsolataink. Rijeka próbál erősödni a kombinált fuvarozásban, de amíg Horvátország nem csatlakozik az Európai Unióhoz, az adminisztráció miatt nehézkes a vasúti, illetve közúti árutovábbítás. Constanta közelsége lehetőséget teremt arra, hogy növeljük a vasúti és közúti forgalmat, jelenleg nem a kikötői kapacitás okoz problémát, hanem a Constanta és Budapest közötti eljutás.

Hatalmas fejlesztések folynak a román vasúti infrastruktúrában, de amíg zajlanak a pályaépítések, addig a just in time jellegű vonatokat nem lehet lebonyolítani. Constantának jelentős előnye lenne a távol-keleti forgalomban az északi kikötőkkel szemben mind eljutásban, mind költségben, de ezt sajnos a szárazföldi háttér nem biztosítja jelenleg.

A konténereken kívül konvencionális tömegáruk forgalmát is bonyolítják a kikötőkben. Constanta ebben a szegmensben sincs a megérdemelt helyén, sokkal nagyobb fejlődést lehetne elérni ebben a relációban, mivel a kikötő kapacitása rendelkezésre áll. Azonban a vasúti-közúti kapcsolatok hiánya egyelőre gátolja a további fejlődést. Tömegáruban a legfontosabb partnereink az adriai kikötők.

A lehetőség adott arra, hogy Constanta irányából Magyarország akár elosztóközpont legyen. Ennek feltételei az infrastrukturális fejlesztések. Versenyképesen csak irányvonalakat tudunk továbbítani, ehhez viszont kell az a szoftver is, amely ebben a relációban még nem működik. Kellenek azok a szállítványozók, operátorok, hajós társaságok, amelyek felvállalják, hogy nemcsak a kikötőig, hanem adott esetben a közép-európai térségig szervezik a projekteket.

A Rail Cargo Hungaria mindent megtesz annak érdekében, hogy a román piacon erősödjön a kapcsolatrendszere, részeként annak az erőteljes balkáni offenzívának, amelyet anyavállalatával, a Rail Cargo Austriával együtt indított.

Kovács Imre hangsúlyozta, hogy az RCA csoport a szolgáltatásaival szeretne sokkal markánsabban megjelenni a megrendelőknél a közúti szolgáltatókkal szemben. Fellépnek Romániában RCA Romaniaként, Szlovákiában RCA Slovakiaként, Olaszországban is saját vasútvállalatuk van, Németországban pedig megpróbálnak a német vasúttal egy projekt keretében együttműködni. A MÁV Cargo privatizációja lehetőséget teremtett arra, hogy a román kapcsolatok is intenzívebbek legyenek.

A Rail Cargo Hungaria a híd szerepét tölti be a vasúti áru-fuvarozásban Délkelet-Európa, a Fekete-tenger és Ukrajna irányába. Ahhoz, hogy megfeleljen az ebből a kiterjedt felelősségből reá háruló kihívásoknak, a vállalat 2009-ben mélyreható változásokat indított el. Egyesítette eszközeit és folyamatait a Rail Cargo Austriával, átalakította munkaszervezetét, kiépítette saját trakciós képességét, optimalizálta útvonalait. Mindezen változások jelentőségét a vállalat nevének megváltoztatásával is hangsúlyozza a vállalat. Kovács Imre bejelentette, hogy március 1-jétől a cég új neve Rail Cargo Hungaria. A vállalat Magyarországon önálló céggént, kiterjedt nemzetközi kapcsolatrendszerrel működik. Ez nem is lehet másként, hiszen a Rail Cargo Hungaria forgalmának 80 százaléka nemzetközi. Nagy szüksége van arra, hogy a szomszédos országok vasútjaival és a térség kikötőivel jó kapcsolatban legyen. A Rail Cargo Hungaria minden támogatást megad azoknak, akik Constanta irányába fejlesztenek, és arra törekszenek, hogy ezek a projektek sikeresek legyenek.

**Kuklai Katalin**