



Szalma Botond



Kurdi Mónika



Eusebiu Pistru



Aurelian Andrei Popa

5. Constantai Nap Budapesten

Sikertörténet a magyar-román együttműködés

(Folytatás az 1. oldalról)

vasérc, majd az olajok, fémárak, műtrágyák, élelmiszerek és nyers ásványok alkotják.

A tengeri magyar tranzit a kikötő összes ilyen jellegű forgalmából 25 százalékkal részesedik (1,4 millió tonna, ami csaknem 40 százalékos emelkedés 2009-hez képest). Az így kezelt magyar áruk kétharmada itt is gabonaféle, tizede szénféle, a többi pedig egyéb áru.

A vezérgazgató a kikötő és Magyarország kereskedelmi kapcsolatának fejlődésében kiemelte a magyar logisztikai központokkal fennálló kiváló együttműködést.

Kifejtette, hogy különösen a konténerforgalom sínylette meg a gazdasági válságot. Így a 2007-es 1,4 millió TEU-s konténer-számla folyamatos mérséklődéssel 2010-re csaknem a harmadára, 0,56 millióra zuhant. Ez tömegre vetítve azt jelentette, hogy a 2007-es 12,6 millió tonnáról a felére, 5,9 millió tonnára esett vissza a kikötő konténerforgalma.

A Constantai Kikötő vezérgazgatója szólt arról, hogy a Déli Konténerterminál – amelynek területe 31 hektár – jelenlegi éves kapacitása 1,1 millió TEU, amit a közeljövőben 2 millió TEU-ra fejlesztenek.

A 700 ezer négyzetméter területű ömlesztettáru-terminál 1400 méter hosszú partvonalból áll, ahol a vízmélység 10,8 és 18,5 méter közötti. Ott rendelkezésre áll három darab, 50 tonna teherbírású emelődaru is, amelyek egyenként és óránként 2000 tonna árut képesek megmozgatni. A terminál képes 3,5 millió tonna vasérc, 2 millió tonna szén és 3,2 millió tonna bauxit raktározására. Kifejtette, hogy az olajterminál elérhető vasúton és közúton egyaránt. A vasúti sínek hossza eléri a 30 kilométert, míg a csővezetékhálózaté az 50 kilométert.

A folyamatban lévő, illetve a tervezett fejlesztések közül megemlíttette az északi hullámtörő gát 1050 méterrel történő meghosszabbítását, amelyet az EU strukturális alapja támogat. Ez biztonságosabbá tenné a hajók rakodását. Emellett egy 17 millió eurós (mintegy 4,3 milliárd forint) szin- tén uniós projekt keretében növelik a kikötő vasúti kapacitását és a folyó melléki, illetve a tengeri terület méretét is. E két beruházás még idén elkezdődhet.

Jelentős – 30 millió eurós (mintegy 8 milliárd forint) – projekt tervei készültek már el, amelynek alapján egy közúti híd épülhet a Duna–Fekete-tenger-csatorna felett. A híd kapcsolatot teremt a Bukarest–Constanta autópálya és a kikötő déli területei között. A beruházást az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank és az EU finanszírozza. Mindezek mellett 185 millió euróból (50 milliárd forintból) tervezik a konténerterminál bővítését és egy másik híd építését is 36 millió euróból (10 milliárd forintból). Ezek forrása az EU és az állami költségvetés. A távolabbi tervek között szerepel a kikötő öbölterületén egy mesterséges sziget építése is, 252 millió eurós költséggel (mintegy 70 milliárd forintból).

Aurelian Andrei Popa közölte: a román közlekedési minisztérium a külső közlekedési kapcsolatok fejlesztésével járul hozzá a kikötő forgalmának, valamint szolgáltatási színvonalának emelkedéséhez. Így például

folyamatban van az európai IV. korrridor részét képező Bukarest–Constanta vasútvonal felújítása, a Dunán 2,5 méter merülésű uszályok közlekedésének a kialakítása, valamint közúti kapcsolat kiépítése a Bukarest–Constanta sztráda és a kikötő között.

„És akkor még a magánbefektetők általi beruházásokról nem is beszéltem. A Min-Metal SA például egy modern gabonakezelőt és -raktárt épít 258 ezer tonnás kapacitással, 32 darab silóval, továbbá a városi központi vasútállomással és a nemzetközi repülőtérrel történő kapcsolat kiépítésébe is beruház összesen 33 millió eurót (9 milliárd forintnyi összeget)” – emelte ki a kikötő vezérgazgatója.

A MinMetalon felül további három magánberuházó összesen 25 milliárd forintnyi fejlesztést tervez. 2009–10-ben a román és külföldi kikötői magánbefektetések elérték a 150 milliárd forintnyi összeget.

Kurdi Mónika, a Rail Cargo Hungaria Zrt. (RCH) marketingigazgatója elmondta, hogy az RCH számára a román vasúti szállításban stratégiai csomópont Constanta. Kiemelte, hogy az RCH közvetlenül ugyan nincs kapcsolatban Constantával – csak az RCA Románián keresztül –, ám mivel egy cégcsoport tagjai, a kétoldalú vasúti forgalmat optimalizálni tudják. Ugyanakkor felhívta a figyelmet arra, hogy a kikötő jelenleg vasúti szempontból nem versenyképes, mivel közúton olcsóbban és hatékonyabban tudják a tengeren érkezett árut belföldre szállítani. Megemlítette, hogy az RCH tranzitban Galaci–Constanta között évente 411 ezer tonna kokszot szállít, a Kassa–Constanta útvonalon 16 ezer tonna acélt, míg importban Dunaújvárosba 238 ezer tonna szenet fuvaroz el.

Kurdi Mónika szerint Magyarország lehetne a Constantai Kikötő kelet-közép-európai elosztó központja. Ennek eléréséhez azonban kölcsönösen kedvezőbb fuvardíjpolitikát kellene kidolgozni; célszerű lenne úgynevezett projektvonatok létrehozása, valamint oda kellene figyelni a megfelelő számú és minőségű vasúti kocsis biztosítására és a fuvarozási határidők betartására is.

Szalma Botond, a Magyar Hajózási Országos Szövetség (MAHOSZ) elnöke a Duna magyarországi szakaszának hajózhatósági korlátjaira hívta fel a figyelmet, ezek a gátjai annak, hogy Constantától a Dunán, a Majnán és a Rajnán keresztül folyamatosan lehessen teherárut szállítani. A megfelelő merülésű teheruszályok közlekedéséhez ugyanis mederkotrásokra és a hajószükületek megszüntetésére lenne szükség a honi szakaszon, ám e kísérleteket az „álzöld Duna-mozgalmak” az utóbbi évtizedekben sikeresen torpedózták meg.

Aggasztó problémának nevezte, hogy a TEN-T európai közlekedési hálózat 2010-es 190 millió eurós (51 milliárd forint) költségvetéséből a belvízi hajóutak fejlesztésére mindössze 2,1 százaléknyi (1,1 milliárd forint) pénz jutott, miközben a Folyami Információs Szolgáltatási Rendszerre 3,7 százalékot, a vasútra 18 százalékot fordítottak. „Vajon Constantában miért nincs magyar beruházásban épített gabonasiló? Szerb például van, holott igen jelentős a magyar gabona export-import forgalom” – vetette fel a MAHOSZ elnöke.

