

MLSZKSZ – Constantza Port

Fórum a dunai konténerszállítás fejlesztéséért



**A Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége (MLSZKSZ) és a Constantai Kikötő Magyarországi Képviselése június 2-án, a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. patinás dísztermében szakember-találkozót szervezett a dunai konténerszállítás fel-
lendítése érdekében. A mintegy húsz fő részvételével megtartott fórum legfőbb hozadéka a kialakítandó együttműködésekhez szükséges kapcsolatfelvétel volt.**

A rendezvény *Fülöp Zsolt* MLSZKSZ-elnök köszöntőjével kezdődött, amelyben hangsúlyozta az ellátási lánc szereplői közötti hasonló eszmecserék fontosságát, és a szövetség szándékát fejezte ki arra vonatkozólag, hogy a jövőben évente legalább egy alkalommal célszerű lenne találkozót szervezni ugyanennek a körnek.

A szakmai program első előadója *Gajdán Márta*, a Mahart Container Center Kft. (MCC) ügyvezető igazgatója volt. A résztvevőknek bemutatta a cégnek otthont adó csepeli szabadkikötő kedvező elhelyezkedését és 60



Gajdán Márta

hektáros területét, amelynek kétharmada még fejlesztésre vár. A helyszín több mint 80 éves trimodális történetének fejletéséből kiemelte a hatvanas évek második felét, amikor a hazai hajózási társaságé, a Maharté volt itt az ország első konténerterminálja. Magát az MCC-t 1999-ben alapították 39 ezer négyzetméteren, szegényes felszereléssel, amelyet mára sikerült több lépcsőben versenyképessé fejleszteni. A társaság komoly előnye, hogy ma is az egyetlen olyan hazai konténerterminált üzemelteti, amely trimodális kapcsolattal bír. A tavalyi forgalma 193 ezer TEU volt, idén szeretnék meghaladni a 200 ezret. Jelenleg 81 ezer négyzetméteres (5200 TEU) tárolókapacitással, 2x660 méter és 3x250 méter hosszú iparvágánnyal, 56 elektromos csatlakozási ponttal és nem utolsósorban kiváló szakembergárdával rendelkezik. A jövő évi tervek között szerepel a tárolótér bővítése 15 ezer négyzetméterrel és egy új irodaépület létesítése.

A folytatásban *Hernád Ágnes*, a Maersk Hungary Kft. ügyvezető igazgatója a konténerszállítványozási iparág-ról megállapította, hogy túl van a válságon; a cégcsoport teljesítménye legalábbis a 2008-as bázisévhez viszonyítva tavaly már 93 százalékos volt, a



Hernád Ágnes

2009. évi 71 százalékos mélypont után. Az előadó a hajóstársaságokkal szemben támasztott megbízói követelményeket három főszeponct szerint osztályozta: környezetvédelem, azaz a széndioxid-kibocsátás mérséklése (különösen az Egyesült Államokban és Nyugat-Európában); a megbízhatósági szint emelése (ahol a cél a 95 százalékos elégedettség); valamint az ún. one-click-shipping (azaz a szállítmányozási folyamatok elektronikus egyszerűsítése). Miután a cégvezető költségoldalról és a tranzitidők összevetésével elemzett különböző fuvarozási útvonalakat, egy kisfilm segítségével bemutatta a világ legnagyobb konténerszállító hajóját, amelyet ugyan nem a Dunára, de nem is az Adriára, hanem elsősorban az észak-európai térségbe terveztek, mégis hatott az óriás méreteinek és az újdonság erejével.

A következő előadó *Herfried Leitner*, a Helogistics Holding GmbH közvetlen és közvetett tulajdonában lévő, dunai konténerszállító bárkákat üzemeltető Mahart Duna-Cargo Kft. vezetője volt, aki megfogalmazta, hogy a – főként az acél- és autópárt érintő – válság őket is új megoldásokra készítette. Ez az esetükben többek között azt jelenti, hogy a hajóstársaság szállítmányozók kihagyásával, közvetlenül igyekeznek megjelenni a piacon. A Dunán a menetrend szerinti konténertervékenységet tavaly augusztusban indította a cég, novemberre sikerült elérni, hogy először megteljen egy hajó, ez év



Herfried Leitner

április elején pedig már túlfoglalást is regisztráltak. A HELO1 Container Line Services elnevezést viselő szolgáltatásokról tehát mára elmondható, hogy sikeres az ügyfelek körében.

A bemutatkozások sorát *Vojislav Obućina*, a szerb Agent Plus Group kereskedelmi igazgatója folytatta, amely cég 2005 óta kínálja széles szolgáltatási palettáját a balkáni piacokon, hálózatot Szerbiában, Horvátországban,



Erdélyi László



Vojislav Obućina

Montenegróban, Macedóniában, Németországban és Romániában üzemeltetve.

Végezetül *Erdélyi Lászlón*, a Consantai Kikötő magyarországi képviselőjén volt a sor, aki elsősorban az elhangzottakra reflektált. Elmondta azt is, hogy a kikötő 13 százalékkal növelte forgalmát 2010-ben az előző évihez képest, ami 47,5 M tonna (556 TEU) áruban öltött testet. Az Európa és Ázsia között kiváltságos földrajzi fekvésű kikötő a közép-kelet-európai térség, a Közel-Kelet és különösen Közép-Ázsia ígéretesen fejlődő piacai felé nyit ablakot. A fekete-tengeri forgalom egyébként mindenhol erősödni látszik, ami köszönhető az épülő isztambuli csatornának, a tervezett autópályának és – a Nabucco-projekten keresztül – az olajpiac változásának. Zárásképpen házigazdaként a személyes véleményének is hangot adott, miszerint régióknak a balkáni térséggel össze kell fognia, együttműködések kialakítani és ápolni, különben a Belgiumon keresztüli alternatív útvonalakra terelődik a kínai áruk egyre számottevőbb forgalma.

A résztvevők hasznosnak ítélték a találkozót, és a visszajelzések alapján igény van ilyenfajta megbeszélésekre, személyes találkozókra, a problémák megvitatására, a gyakorlati kérdések tisztázására. Így az MLSZKSZ természetesen a jövőben is szívesen támogatja szakmailag az ilyen kezdeményezéseket.

V. V.