

Hajózás

25 taggal megalakult a Magyar Dunai Kikötők Szövetsége



4

Vasút

A vizsgálat szerint jogszerű volt a MÁV Cargo privatizációja



5

Budapest Airport

Leállították a tervezett fejlesztéseket a repülőtéren



7

MAGYAR KÖZLEKEDÉS

2012. február 29. • XX. évfolyam, 4. szám

Főszerkesztő: Kiss Pál

www.magarkozlekedes.hu

Volt egyszer egy Malév



Ezzel a címmel írt könyvet Jámber Gyula, a Magyar Nemzet munkatársa. Úgy gondolja a kitűnő kolléga: „ha ez megtörtént, ebben az országban minden megtörténhet.”

Negyedik hete siratja az ország a nemzeti légitársaságot. Soha nem gondoltam volna, hogy ilyen sokat jelent Magyarországnak ez az öt betű. Isten veled, Malév – írtam legutóbbi számunkban, és minden elképzelést felülmúló reagálásban volt részem. Még a „hajózásképzés” elírásom kunok is csak a szépre emlékeztek. Sorolták a neveket, kiket nem említettem cikkemben: Vilmos Endre, Gerőfi Ibolya, Sebők Zoltán, Oszetzky István, vagy a közelmúlt vezetői közül például Kovács Ferenc. Mindennél csak a napi hírek hallgatása, konstatálása volt fájdalmasabb.

Elrepültek a Malév-gépek; emlékményt a Malévért; felszámolás alá került a Malév – minden híradás, híradó a Malévvá indult, minden újság a Malév-sztorit boncolgatta. S így lesz ez még jó néhány hétig.

Közrejátsszik ebben a helyzet és a politika már régóta megszokott természete: az egymásra mutogatás, a bűnbakkeresés. S egyre kevesebb szó esik arról, hogy mikor lesz újra magyar nemzeti légitársaság?...

Tetszik, nem tetszik: a Malév-csőd szakmai csőd is. Az újrakezdéshez szükséges a szembenézés is. Lehet ugyanis mutogatni jobbra is, balra is, felfelé és lefelé is, az elmúlt időszak vezető beosztásában és döntési helyzetben lévő nemzedéke egyaránt felelős a kialakult helyzetért. Amikor kézbe vesszük a Volt egyszer egy Malév című könyvet, gondoljanak erre is.

Kiss Pál

6. Constantai Nap Budapesten

Románia számára hazánk stratégiai partner



Az elnökség

A Magyar Közlekedés Kiadó a Constantai Kikötő menedzsmantjének közreműködésével idén hatodik alkalommal rendezte meg a Constantai Kikötő Napja című szakmai konferenciát és menedzsmentalközöt 2012. február 23-án Budapesten. A rendkívül sikeres rendezvényen öt országból rekordszámú, 210 üzletember és szakember vett részt. A konferencián bejelentették a Magyar Dunai Kikötők Szövetségének megalakulását is.

Schváb Zoltán, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedési helyettes államtitkára kiemelte, hogy hazánk számára a tengeri kikötők jelentik a kaput a világ óceánjai felé. Ezen belül Constanta kiemelt jelentőséggel bír, és a magyar kormány a jövőben is számolni kíván az e kikötő által kínált lehetőségekkel.

Utalt arra, hogy a legköltséghatékonyabb áruszállítást a belvízi és a tengeri kapcsolat megteremtésével lehet elérni, ezért fontos, hogy például Constantába a Dunán lehet magyar árut eljuttatni. „Ezért is kiemelt jelentőséggel bír a belvízi személy- és áruszállítás feltételeinek javítása és a közlekedési ágazatok közötti néhány százalékos részarányának növelése Magyarországon. Vagyis a folyami áruszállításban még jelentősek a kihasználatlan lehetőségek” – emelte ki a helyettes államtitkár.

Példaként említette meg, hogy míg Belgiumban és Magyarországon egyaránt 1400 kilométernyi a belvízi hajóútak hossza, addig Belgiumban évente 65 millió tonna

árut szállítanak a vízi utakon, Magyarországon pedig ennek valamivel kevesebb, mint a tizedét.

Schváb Zoltán emlékeztetett arra, hogy egy nappal korábban volt az úgynevezett Nevada projekt záró konferenciája, amelynek célja a dunai víziút-üzemeltetők tevékenységének összehangolása, amelyben nyolc dunai ország 12 hajózási szervezete vesz részt. A programot az Európai Unió 2,8 millió euróval támogatta.

A tengeri kapcsolatok, kikötők vasúton is megközelíthetők, ezért fontos a vasúti zöldfolyosók rendszere Európában. Ebből Magyarország számára az egyik legfontosabb az úgynevezett Orient vasúti folyosó, amely a tervek szerint 2013 decemberétől Prágát, Pozsonyot, Budapestet és Bukarestet köti össze Constantával. A helyettes államtitkár megemlítette még az úgynevezett SETA – délkeleti – vasúti projektet, amely Bécset, a Nyugat-Dunántúlt, Szlovéniát kapcsolja össze az Adriai-tengerrel. Az EU erre szintén 2,8 millió eurós támogatást nyújtott.



Schváb Zoltán

Alexandru Victor Micula, Románia budapesti nagykövete szövegezte arról, hogy a gazdasági válság ellenére jelentősen fejlődtek a román-magyar gazdasági kapcsolatok. Románia számára Magyarország stratégiai partner: a harmadik

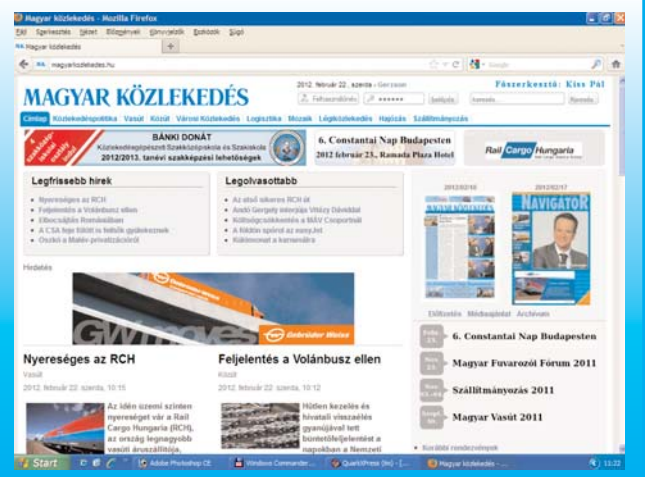
legnagyobb importőr (a romániai magyar áruk behozatala tavaly 25 százalékkal nőtt), exportszempontból pedig a negyedik legjelentősebb.

(Folytatás a 3. oldalon)

MAGYAR KÖZLEKEDÉS

Online www.magarkozlekedes.hu

• NAPI HÍREK • SAJTÓSZEMLÉ
• INFORMÁCIÓK





Alexandru Victor Micula



Kovács Imre



Nagy László



Tomcsányi István

6. Constantai Nap Budapesten Románia számára hazánk stratégiai partner

(Folytatás az 1. oldalról)

Erdélyi László, a Constantai Kikötő magyarországi képviselője elmondta: 2010-ben a kikötő 47,5 millió tonnás összes forgalmából Magyarország csaknem 4 millió tonnával részesedett, ami rekordévnak számított. A kikötő 2010-es 11,5 millió tonnás tranzitforgalmából hazánk 34,2 százalékkal vette ki részét, és ez a részarány évről évre emelkedett. Azonban tavaly a Duna kiszámíthatatlan hajózhatósága miatt a magyar áruk constantai forgalma jelentősen visszaesett: a múlt évben mindössze 1,7 millió tonnát tett ki a 2010-es 3,9 millió tonnához viszonyítva, ami 57 százalékos visszaesés. 2011-ben ugyanis a hajózhatóság szempontjából 150 fekete napja volt a dunai áruszállításnak, amikor csak 60 százalékos kapacitáskihasználtsággal tudtak közlekedni a teheruszályok.

A Constantai Kikötő tavalyi éves forgalma mintegy 45 millió tonnát tett ki, így a magyar áruk a román kikötő forgalmából 4 százalékkal, a tranzitot tekintve pedig 17-20 százalékkal részesedtek. A magyar raktárakban még legalább 2-2,5 millió tonna gabona maradt, amely a romániai kikötőbe vár elszállításra. Így idén remény van arra, hogy a magyar áruforgalomban a 2010-es eredmény megismétlődhet.

Szalma Béla elnök a konferencián bejelentette, hogy 25 tagcéggel megalakult a Magyar Dunai Kikötők Szövetsége, amely a dunai hajózás feltételeinek javításáért kíván lobbizni. Az elnök kijelentette, hogy a Constantai Kikötőt is szívesen látják a szövetségben.

Aurelian Andrei Popa, a Constantai Kikötő vezérigazgatója szolt arról, hogy számukra a magyar fuvarozók és kereskedők nemcsak szomszédok, barátok, hanem a legfontosabb üzleti partnereik közé tartoznak. „Szeretnénk ezen az úton továbbmenni. Szerintem közösen kell fellépniünk a dunai hajózás fejlesztéséért” – hangsúlyozta a vezérigazgató. Kifejtette, hogy a magyar–constantai forgalom tavalyi fekete évén el kell gondolkodni, közösen kell megtalálni az okokat és a megoldásokat. Ez egyértelműen a Duna hajózhatóságának javítása lehet, optimális esetben uniós pénzügyi támogatással.

Kovács Imre, a Rail Cargo Hungaria elnöke, az MLSZKSZ társelnöke kiemelte, hogy térségünkben Constanta az egyedüli olyan kikötő, amely közút és vasút mellett belvízen is elérhető. „Bár a dunai hajózás múlt évi tragikus időszaka rákényszerítette a vasutat, hogy kedvező tarifákat kínálva átvegye a forgalom egy részét, ám ez teljes mértékben nem sikerülhetett” – hangsúlyozta Kovács Imre. Hozzátette, hogy tavaly az RCH román vasúti partnerével, a CFR-rel kidolgozott egy lengyel–szlovák–magyar–román vasúti áruszállítási konstrukciót. Az RCH romániai forgalma tavaly jelentős mértékben nőtt, amiben szerepe lehetett a hajózási szállítási lehetőségek visszaesésének.

A gabonaszállítással kapcsolatban az RCH elnöke elmondta, hogy nem lehet 2000 vontató rendelkezésre állásban tartani csak

arra számítva, hogy a Dunán esetleg nem lehet majd szállítani. Ennek ellenére a folyami árukiesés nem jelent meg teljes mértékben a vasúton, vagyis ez is azt igazolja, hogy azt a gabonát, amelyet tavaly kellett volna elszállítani, jelenleg a magyar raktárakban tárolják.

Nagy László, a Bajai Országos Közforgalmú Kikötő ügyvezető igazgatója utalt arra, hogy a Constantai Kikötő fontos partnerünk, mivel 2010-ben 706 ezer tonnás teljes forgalmuk felét tették ki a Constantába irányuló szállítások. A múlt évi visszaesés – 494 ezer tonnás összes forgalom – éreztette hatását, mivel már csak 23 százalék ment a fekete-tengeri kikötőbe. Megemlítette, hogy Bajáról a Dunán a romániai kikötőbe szállított áru háromnegyede kukorica volt, ötöde pedig árpa. A jövőről szólva az igazgató közölte, hogy mivel a jelenlegi kikötőt a város már „körüllakta”, a terveik között szerepel, hogy a várostól északra egy új kikötőt és komplex logisztikai szolgáltató központot építenének. Egyúttal meghívta a jelenlévőket 2012. június 7-re a Bajai Gabona Partnerség konferenciára.

Tomcsányi István, a Hungarokombi vezérigazgatója elmondta: a törökországi Pendikből 2011 decemberétől menetrend szerinti Ro-Ro kamionszállító hajó közlekedik Constantára. A 160 kamion szállítására alkalmas járat éves kapacitása 30 000 jármű, egyúttal csökkenti a fuvarozók költségeit. „Így várható, hogy a Magyarországon keresztüli török tranzitforgalom is jelentősen emelkedni fog” – mutatott rá Tomcsányi István.

Szalma Botond, a Magyar Hajózási Szövetség (MAHOSZ) elnöke, a Plimsoll Kft. ügyvezető igazgatója megjegyezte, hogy miközben az elmúlt 50 évben a hajózási költségek 70 százalékkal nőttek, addig a kiskereskedelmi cikkek árai 700 százalékkal. Felhívta a figyelmet arra, hogy a magyar folyami áruszállítás a 2010-es csaknem 7 millió tonnás mennyiség után a múlt évre 4,5 millió tonnára mérséklődött. 2012-ben például az uszályon elfuvarozott kukorica mennyisége 56 százalékkal, míg a búzáé 88 százalékkal esett vissza az előző évivel összevetve.

Kifejtette, hogy a magyar–román folyami együttműködésben lát perspektívát, és szerinte felesleges az EU-ra várni, hogy történjen valami e téren. Elismertéül szolt a NEVADA projektről, amelynek lehet pozitív eredménye, szemben a Duna-stratégiával, amelyből – már-már klasszikussá nemesedő szavai szerint – „csak két dolog hiányzik: a Duna és a stratégia”.

Szalma Botond kiemelte, hogy az EU-ban a belvízi áruszállítás részesedése mindössze 5,6 százalékos, teszt ki. Az átlagnál magasabb, 14 százalékos Belgiumban és Németországban, míg kirívóan magas, 44 százalékos Hollandiában. Ehhez képest hazánkban ez az arány 2-4 százalék körüli. Az Új Széchenyi Terv merész célkitűzése szerint a belvízi útnak 10 százalékos részesedéssel kell rendelkeznie a hazai áruszállításban húsz éven belül.

