

Constanta, a Fekete-tengeri kapunk

Magyarország: dinamikus növekedés



Ismét jelentős magyarországi forgalomnövekedéssel számolhat a Constantai Kikötő vezetése. Ha ugyanis a tavalyihoz hasonló alacsony dunai vízszint nem áll be, akkor lehetőség nyílik a 2010. évi rekord túlszárnyalásához, ami időarányosan már megvalósíthatónak tűnik, ugyanis az első félév forgalma jelentősen meghaladja a 2 millió tonnát. A forgalomnövekedést és a bővülő kereskedelmi kapcsolatokat szolgálja az évenkénti, ma már hagyományos budapesti Constantai Nap, amely nagyon népszerű szakmai körökben. Schváb Zoltán helyettes államtitkár, Szalma Botond MAHOSZ-elnök és Kovács Imre RCH-elnök képviselte a magyar előadókat az idei konferencián, a Constantai Kikötő vezetői és partnerei társaságában. Mindezt szolgálhatja a jövő évi – ugyancsak hagyományosan februári – újabb magyar–román szakmai találkozó.

Erdélyi László, a Constantai Kikötő magyarországi igazgatója meghatározó szerepet vállal ebben az együttműködésben, és az ő kiemelkedő munkájának köszönhető, hogy egyre nagyobb volumenű árumennyiség terelődik a Dunára. A budapesti Constantai Nap mellett a Bajai Gabona Konferencia szervezésében is aktív szerepe van most már évek óta. Jól kamatoztatja szakmai kapcsolatrendszerét és nyelvtudását is. Öt éve képviseli a román kikötőt Magyarországon, és ez alatt a Constantai Kikötő a szakmai közvélemény állandó szereplőjévé vált. (Más dunai, tengeri kikötő nem dicsekedhet hasonlóval.) Ezt bizonyítja, hogy – hívták fel figyelmünket olvasóink – hétszer említették különböző szakmai összefüggésben a Navigátor előző számában.

Erdélyi László munkatársunknak elmondta, hogy tavaly tovább bővült a kereskedelmi forgalom Románia és Magyarország között, a 26%-os növekedés 7,3 milliárd euróra juttatta a forgalmat, ami új rekordot képez a kétoldalú kapcsolatokban. Ezen belül a magyar export 4,8 milliárd euró volt.

A növekvő tendenciának hatása van az áruszállítási teljesítmény növekedésére is. Természetesen ennek erőteljes növekedését jelenleg a román vasúti szakasz rekonstrukciójának befejezése segítheti, a későbbiekben pedig a román autópályahálózat fejlesztése, a 2016-ra tervezett Constanta–Bukarest–Arad közötti teljesen új vasútvonal megépítésének elkezdése, valamint a sokat emlegetett Duna-stratégia...

Románia 35 tengeri és belvízi kikötővel rendelkezik, mondotta Erdélyi László, amikor az általános helyzetről tájékoztatta lapunkat. A vízi közlekedési hatóság jelentése szerint 2011-ben a román kikötőkben csaknem 80 millió tonna árut kezeltek, a belvízi utakon mintegy 97 millió tonna árut szállítottak, illetve közel 797 ezer személyt (a kompokon szállított személyek nélkül számítva).

A constantai új személyforgalmi terminál alig néhány éves, de növekszik az érdeklődés iránta, ami feltehetően előbb-utóbb megjelenik a magyar piacon is. 2011-ben a constantai terminál 23 600 utast fogadott a 43 tengerjáró hajó kikötése alkalmából, 2012-re az előzetes bejelentkezések alapján várhatóan 7%-kal növekszik az utasszám. Érdekes, hogy a napokban (szeptemberben) a terminál várja a „Queen Victoria”-t, amely 2014 utas

számára biztosít utazási lehetőséget 900 fős legénység közreműködésével.

Úgy tűnik, hogy a Fekete-tenger piaca életre kelt; az orosz kikötők 7,7%-os áruforgalom-növekedést jelentettek az első félévre. Novorosszisk forgalma 59,8 millió tonna volt, növekedése 7%-os. A román kikötők 24,8 millió tonnát regisztráltak, növekedésük 16,1%. Constanta kikötőjének volt a legnagyobb növekedése (18,74%), forgalma elérte a 21,8 millió tonnát.

A fekete-tengeri térség szerepének növekedését több közlekedésstratégiai hír is megerősíti. A Fekete-tenger Körüli Gazdasági Együttműködési Szervezet 12 tagországa (Oroszország, Törökország, Bulgária, Románia, Ukrajna, Moldova, Görögország, Azerbajdzsán, Örményország, Grúzia, Albánia és Szerbia) kiemelt projektnek tekinti a mintegy 7 ezer kilométer hosszú Fekete-tenger körüli autópályát is, amely összekötné a régió államait, felhasználva a Törökországban és Görögországban már használatban lévő szakaszokat. A projekt megvalósításának még nincs eldöntött határideje. A szervezet erősségét mutatja, hogy tagországainak együttes területe 20 millió négyzetkilométer, összes lakossága pedig 340 millió fő.

Bár sokan szkeptikusan fogadták, 2011-ben Törökország bejelentette, hogy megépíti az Isztambul csatornát. Az új átkelő megépítésének célja a Boszporusz tehermentesítése azáltal, hogy lehetővé fogja tenni a tranzitot akár napi 160 hajó számára, ideértve a nagy tankereket is. Elfogadás esetén az építés 8 évet venne igénybe, és 2023-ra, a Török Köztársaság kikiáltásának 100. évfordulójára szeretnék elkészíteni.

Ugyancsak a megaprojektek kategóriájába tartozik a Kaszpi- és Fekete-tenger csatorna, amely új alternatívát jelentene a kínai forgalom számára. Az Eurasia csatorna megépítését, amely



összekötné Közép-Ázsiát Európával, a Volga-Don csatorna forgalmának növelése indította el, és a Kaszpi-tenger, illetve az Azov-Fekete-tenger térségek között valósulna meg.

A 2011. novemberi beindítást követően a Pendik(Törökország)-Constanta Ro-Ro járat forgalma folyamatosan növekedett. Májusban mindkét irányban 1500 kamiont fuvaroztak, járatonként átlagban 75 kamiont. Várható, hogy a járatonkénti átlag hamarosan eléri a 100 kamiont. A vonalon szolgáló hajó kapacitása hetente mindkét irányban 3-3 utat tesz meg. A legtöbb kamion rendelése Németország, de eljutnak még Magyarországra, Ausztriába is, így ez a forgalom is fontos számukra – hangsúlyozta a Constantai Kikötő budapesti képviselője.

Öt évvel a Kína-Constanta konténer-vonal beindítása után a kínai befektetők 30%-kal növelték a hajók kapacitását annak jeléül, hogy az üzlet nyereséges. Áprilisban érkezett Constantára az első növelt kapacitású (4255 TEU-ról 5668

TEU-ra növelt) hajó. A China Shipping Container Lines (CSCL) 2007 októberében indította el az Asia Black Sea Express (ABX) szolgáltatást, amely 56 nap alatt teljesíti a körjáratot Sanghajtól Sanghajig – Constantán keresztül.

A constantai és ezáltal a magyar forgalom számára is fontosak lehetnek Kína erőteljes befektetései Görögországban. Kína számára Görögország nemcsak Európa kapuja, hanem folyosó is a Fekete-tenger, a Közép-Kelet és a balkáni térség irányában. Jelenleg a COSCO (China Ocean Shipping Company) prioritásnak tekinti Pireusz kikötő 1. számú mólójának megszerzését. Amennyiben sikerül, teljes egészében fogja birtokolni Pireuszt, hiszen 2008-ban Görögország már kötött egy koncessziós szerződést a COSCO-val két mólóra a három közül. A kínaiak és az oroszok érdekeltek a görög állami vasúttársaságban is.

Erdélyi László arról is tájékoztatta lapunkat, hogy a Constantai Kikötő új vezetése elszánt a forgalom növekedése irányában, és rendkívül fontosnak tartja a magyar kapcsolatok erősítését és a román-magyar hajózási, illetve logisztikai együttműködést is. Szándékukban áll a folyami konténerforgalom serkentése, amelyhez új tarifarendszert fognak kidolgozni. Ennek részleteiről, illetve üzletpolitikai terveikről a jövő évi budapesti konferencián szeretnék tájékoztatni magyar partnereiket. A Constantai Kikötő magyarországi képviselője úgy fogalmazott, hogy rendezvényük várhatóan február utolsó csütörtökén lesz, mert a magyarok életében már megszokott: ha február, akkor Constantai Nap Budapesten. **K. P.**



www.portofconstantza.hu