

Constantai Kikötő Napja Budapesten

Konferencia az együttműködés szellemében



(Folytatás az 1. oldalról)

Felhívta a figyelmet arra a tényre, hogy a válság eredményeképpen megismerjük és újra felfedezzük egymást; figyelmünk egymás felé fordult. Bár a globalizáció eredményeképpen számtalan szereplő lépett piacra, országainkban azért menekült meg sok munkahely, mert figyelünk egymásra Romániában és Magyarországon egyaránt. Az együttműködés a magyar cégek és a kikötő között utat nyit Közép-Ázsia és a Közép-Kaukázus felé is. Sok magyar vállalkozó számára lehet ez a siker kulcsa – ha nekik sikerül, az hozzájárul a román gazdaság növekedéséhez is. „Kívánom, hogy minél nagyobb ambícióval rendelkezzenek, és növekedjenek az üzleteik” – mondta, hozzáfűzve: 2012-ben a magyar vállalkozók 380 millió eurót fektettek be Romániában. Mindkét országnak szüksége van az export növekedésére, mert az életszínvonalat így lehet emelni – fejtette ki a nagykövet, hozzátéve: kormá-

nyainknak szüksége van a visszajelzésekre, ezért kérte a rendezvény résztvevőit, hogy a találkozók végén mondják el, mit tehet a román kormány annak érdekében, hogy sikeresek lehessenek. „Az önök sikere a mi sikerünk is” – zárta köszöntőjét Alexandru Victor Micula.

Schváb Zoltán, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedésért felelős helyettes államtitkára a logisztikus Magyarország fogalmát helyezte előadásának középpontjába. Mint elmondta, a globális kereskedelmi kapcsolatok kiegyensúlyozott fejlesztése mindenkinek érdeke, a kormányzat a szomszédos országokkal is kölcsönösen gyümölcsöző megoldásokat szorgalmaz. A magyar közlekedési szakpolitika a globális gazdasági verseny keretei között a fejlesztési források maximális kihasználására és ésszerű felhasználására törekszik. Mindeközben a szállítási ágazatok részesedése a nemzetgazdaság összes beruházásából jelentősen meghaladja a más mutatók

alapján számított hányadokat. A tevékeny és eredményes magyar közlekedésszakpolitika a szállítási ágazatot új piacok felkutatásával segíti; ami már csak azért is jelentős feladat, mert a szállítás a GDP 20%-át adja. Véleménye szerint a kelet-nyugati és észak-déli tengely irányában a nagy távolságra, nagy mennyiségben, biztonságosan, versenyképes áron, energiahatékonyan és környezetkímélő módon történő áruszállításra a vasút igénybevétele a legjobb megoldás. Kifejtette, hogy a nemzetközi és hazai szakpolitikák elsődleges célja a közúttal szembeni alternatívaként a vasúti és vízi közlekedés versenyhelyzetének megerősítése. A közösségi és hazai stratégia összhangjának megteremtése a korszerű Nemzeti Közlekedési Stratégia alapja. Ennek részeként a cél a korszerű infrastruktúra és szolgáltatások megteremtése a transz-európai közlekedési hálózat magyarországi szakaszain is.

Vernes András, a Rail Cargo Hungaria (RCH) kereskedelmi

igazgatója a román és magyar piacon – kiemelten kezelve a constantai forgalmakat – történő együttműködési lehetőségeket vizsgálta. „Megpróbáljuk Constantát közelebb hozni Budapesthez” – jelentette ki a kereskedelmi igazgató. A kitűzött célt a gazdasági mutatók összehasonlításával és Románia vasúti áru fuvarozási teljesítményének figyelemre méltó adataival támasztotta alá. A vasúti áru fuvarozás számára releváns kikötők távolságadatait ismerve egyértelmű, hogy Constanta kiemelt szerepet kell hogy kapjon a közelebbi és távolabbi tervek között. Felhívta azonban a figyelmet arra, hogy Rijeka szerepe Horvátország uniós csatlakozása után felértékelődik Constantával szemben; az utóbb említett kikötő vasúti csatlakozását fejleszteni kell.

Szalma Béla, a Magyar Dunai Kikötők Szövetségének elnöke a szövetség szerepét mutatta be. „Deklarálni szeretném, hogy a közutat is szeretjük, a vasutat is szeretjük, sőt egy szerelmi vallomással is tartozom: nélkülük nem tudunk élni” – jelentette ki. Fontosnak tartja, hogy a kikötők integrálódjanak az európai belvízi hálózatba. A Magyar Dunai Kikötők Szövetsége 23 tagot számlál, ez a taglétszám az összes magyarországi kikötő 85%-át jelenti. A kikötők a vízi utak, a közutak és a vasutak találkozási pontjai, feladatuk a trimodalitás fenntartása. Emellett az európai belvízi hálózatba kell integrálódniuk. Mindeközben nehéz bebizonyítani, hogy szükség van rájuk, hiszen például a Ro-Ro vízdoldali forgalma a nullához konvergál. A Duna-menti országok közlekedési miniszterei 2012 júniusában együttműködési megállapodást írtak alá a Duna hajózhatósága érdekében. Az aláírók közül Magyarország hiányzik... „Körülbelül ilyen lobbierőnk van” – kommentálta maliciózan az elnök.

Szalma Botond, a Magyar Hajózási Országos Szövetség elnöke a

tőle megszokott dinamikus felütéssel kezdte előadását. „Normálisak vagyunk? Egy csomó vasban tartunk egy csomó pénzt és energiát, amit hajózásnak hívnak. Miért nem költjük ezt normális dologra?” A válasz az, hogy a hajózási szükség van. Véleménye szerint a válság alapja az erkölcsi és morális válság – és ez mostanra elérkezett a hajózáshoz is. Szalma Botond erős kritikát fogalmazott meg a túlszabályozottsággal szemben, felemlítve a régi igazságot: kétféle gyerek van: tiszta és boldog. „Ne próbáljunk ott rendet rakni, ahol nem kell. Nem biztos, hogy a gazdaságon és a hajózáson a beteges szabályozás segít” – mondta az elnök. A gazdaságot a termelőcégek tartják fenn, a szolgáltatások rájuk épülnek; ezeket a termelőcégeket kellene elsősorban megerősíteni.

A világ kereskedelmének több mint 90 százaléka érinti a tengerhajózást, ezért oda kell figyelni az ott történetekre; minden baj a tengerhajózással kezdődik. A gazdasági kényszer takarékoskásra szorította a hajózási társaságokat, a megtakarítás alacsonyabb motorfordulatszámra érhető el, így sokkal kisebb a fogyasztás. A transz-európai közlekedési hálózat kiemelt projektje közé tartoznak a kontinenten körülölelő tengerhajózási útvonalak, de úgy látszik, senki nem vette észre, hogy van egy sokkal rövidebb út is: a Duna–Rajna–Majna... Persze ehhez kellene egy épékézláb Duna-stratégia, de egyelőre se Duna, se stratégia...

A második szekció első előadását George Gabriel Visan, a Constantai Kikötő kereskedelmi igazgatója tartotta. Elmondta, hogy Constanta egy multifunkcionális kikötő, felkészült minden típusú áru fogadására, érkezzen és folytassa az útját bármilyen szállítóeszközön. Constanta nyitott minden kikötő felé, éves kapacitása évi 120 millió tonna. Az egyik legnagyobb vízmélységgel rendelkező kikötő, a Fekete-tengeren a legfőbb konténerszállítási csomópont. Egyedülálló, hogy egyszerre tengeri és folyami kikötő; rácsatlakozik a Duna–Fekete-tenger-csatornára is; Budapest és a tenger között az 1075 kilométernyi román Duna-szakasz a leghajózhatóbb. Az áruszállítás növelésének érdekében a kikötő partnerségi megállapodásokat kötött Európa, a Kaukázus és a Közép-Kelet legfontosabb kikötőivel. A magyar forgalomban a négyéves folyamatos növekedést 2011-ben nem várt visszaesés követte, de tavaly a forgalom ismét elérte a 2009-es szintet. A kikötő fejlesztési stratégiájának fontos részét képezi az északi hullámtörő befejezése, a Duna-csatorna környéki vasúthálózat bővítése és egy közúti híd építése a csatorna fölött. Ezek a beruházások kis híján elérik a 170 millió eurós összköltségvetést.

Codin Tudor Popescu, a Fertgas Handels GmbH vezérigazgatója a céget és magyar kapcsolatait mutatta be. A Fertgas 2007 óta működik, kémiai termékek kereskedelmével és szállításával foglalkozik; a logisztikai, pénzügyi és konzultációs szolgáltatások széles skáláját kínálja. Integrált szolgáltatóként a Fertgas lefedi az ellátási lánc minden kulcselemét. Magyarország az egyik fő piacuk, ahol a Duna az egyik legfontosabb szállítási útvonaluk a Constantai Kikötőből Ausztria, Németország és Szlovákia felé.

Monostory Miklós



George Gabriel Visan



Alexandru Victor Micula



Vernes András



Codin Tudor Popescu