

George Gabriel Visan, a Constantai Kikötő kereskedelmi igazgatója

Közel duplájára nőtt a kikötő magyar forgalma



Kiemelkedően jó éve volt 2012-ben a Constantai Kikötőnek, az áruforgalom meghaladta az 50,5 millió tonnát, 10 százalékkal múlva felül az előző évit. A konténerforgalom is növekedett 685 ezer TEU-ra. A magyarországi forgalom tavalyelőtti visszaesése csak rossz emlék immár, tavaly a 2009-es szintre, 3,16 millió tonnára nőtt a forgalom hazánk és a fekete-tengeri kikötő között.

– Örvedetes fejlemény, hogy a 2011-es „megingás” után 2012-ben ismét 3 millió tonna felett volt a constantai magyar forgalom. Minek köszönhető ez?

– A jó eredmény részben annak tudható be, hogy a Duna vízállásával nem voltak tavaly olyan komoly gondok, mint tavalyelőtt, így a forgalom kétharmadát adó gabonaforgalom – amely alapvetően vízi úton jut el Magyarországról a Fekete-tengerhez – bő egymillió tonnával nőtt a 2011-es bázishoz képest. Örömteli, hogy a gabona mellett más szegmensek is jól teljesítettek, szinte mind bázis felett, így 3 160 863 tonna magyarországi forgalmat regisztrálhattunk 2012-ben, ami 86,37 százalékkal múlja felül az előző évit, ám elmarad a 2010-es közel

4 millió tonnás forgalomtól. Ez azonban jelzés is, hogy van még mód és lehetőség a fejlődésre.

– Önt első ízben köszönthettünk Budapesten. Mondana pár szót magáról?

– Lassan húsz éve élek Constantában, ahol a közgazdászdiplomám megszerzésétől kezdve dolgozom. A kikötő előtt egy állami érdekeltségeket kezelő magáncégnél, kereskedelmi területen igazgatási, ügyvezetési, üzletfejlesztési és beszerzési feladataim is voltak.

– A tavalyi év 10 százalékos forgalombővülést hozott Constantában. Mit várnak az idei évtől?

– A forgalom szempontjából ez az év nem kezdődött a legjobban, a tavalyihoz képest csupán 2 százalékos volt

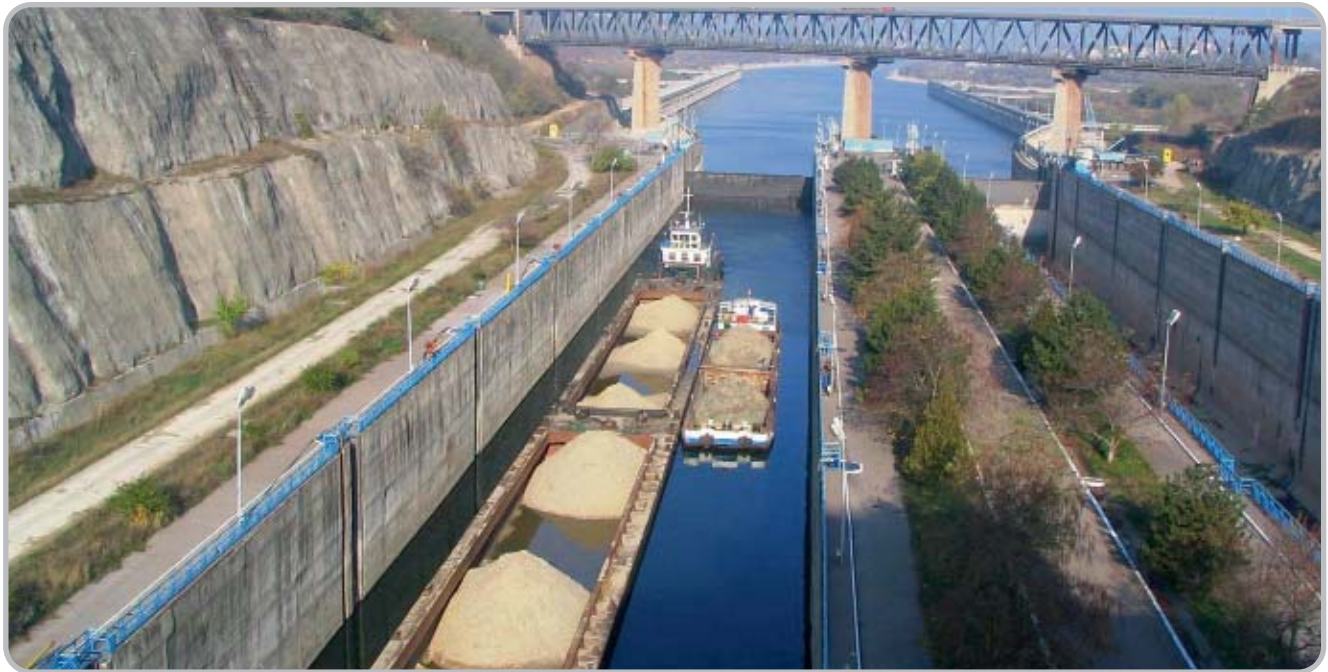
a növekedés az első két hónapban – ami ha kicsi is, de legalább volt. Aktívabb üzletszerzéssel európai szintű, nemzetközi együttműködések remélhetőleg hozzásegítenek minket további forgalmakhoz. Abban is bízunk, hogy az idei év jó lesz a magyar mezőgazdaság számára, és így elérhető közelségbe kerül a 4 millió tonnás magyar forgalom. A román GDP a tavalyi 2–2,5 százalék után idén ugyanennyivel nőhet, ami biztató a számunkra is. Az új román kormány új gazdaságpolitikai vízióval rendelkezik, ez stabilitást hozhat, jobbá teszi a gazdasági környezetet, ami hozzásegít a prognózisok valóra váltásához – az IMF-megállapodás védernyője alatt, amelynek feltételeinek Bukarest mára eleget tett.

– Az IMF-megállapodás kitért a nagy állami vállalatok helyzetére is, külső szakértők bevonását írva elő. Mit jelent ez a gyakorlatban?

– Az IMF és a román kormány közötti egyezmény értelmében a nemzeti vállalatok irányításába külső tanácsadócégek embereit is be kell vonni – ez az átláthatóságot szolgálja, de a kinevezett vezetők döntési szabadságát és felelősségét nem érinti, és az állam tulajdonosi lehetőségei sem csorbulnak. Ők nem politikai tanácsadók, hanem nagy nemzetközi cégek (például a PwC) romániai leányvállalatai, vagyis továbbra is az állam mondja ki a végső szót főrésztvényesként a stratégiai kérdésekben.

– Folyamatban van a román vasúti árufuvarozó társaság többségi részvénytársasággá átalakítása. Milyen hatása lehet ennek?

– A CFR Marfa privatizációjának csak pozitív hozadéka lehet: pillanatnyilag veszteséges a cég, ha ennek mértéke csökken, már nyert rajta az ágazat. A szolgáltatási színvonalukkal sem vagyunk elégedettek, de mivel valamennyi vasútvállalattal együttműködünk, szerencsére a partnereink sincsenek kizárólag rájuk utalva, válogathatnak a vasútvállalatok között tetszésük szerint. A kikötő sínhálózata mindenki előtt nyitva áll, hiszen a kikötő csak infrastruktúramenedzser, árufuvarozásra nincs engedélye, csupán a sínhá-



lózat karbantartását és üzemeltetését végezzük a saját területünkön – ami nem kis feladat, hiszen a vasúti vágányok minden terminálhoz és raktárhoz elvezetnek. A cél a kapacitásaink minél hatékonyabb kihasználása – torlódások nélkül. A kikötői vonalhálózat közvetlenül csatlakozik a nagyobb részt már felújított Bukarest–Constanta vasútvonalhoz, a nagyobb sebesség miatti rövidebb áru fuvarozási időt már érzékelhetik a szállítványozók.

– *Hogyan határozná meg a Constantai Kikötő piaci helyzetét, lehetőségeit?*

– A Constantai Kikötő a legnagyobb kapu a Fekete-tengerre. Többfunkciós kikötőként itt mindenféle szállítási mód elérhető, a világ összes mélytengeri kikötőjével kapcsolatban áll, kihasználva a mólók 17 méteres mélységét, amelyek a térségben egyedülként szinte bármilyen óceánjáró fogadására alkalmassá teszik. A 120 millió tonnás elvi csúcskapacitás jó lehetőség, amit a számos új terminálnak hála igyekszünk kihasználni. Egyedülálló előnyünk, hogy nemcsak tengeri, hanem folyami kikötő is vagyunk a Duna-csatornán keresztül, amelyen tavaly közel 12 millió tonnányi áru mozgott, amiben a magyar forgalom jelentős arányt képvisel.

– *Mit kellene tenni a forgalom fellendítése érdekében?*

– A kikötőhöz csatlakozó, azt kiegészítő infrastruktúra fejlesztését nagyon fontosnak tartjuk, úgy a szárazföldi (út



és vasút), mint a tengeri és folyami hálózatok vonatkozásában. Nem győzzük eleget hangsúlyozni a Dunában lévő potenciált, amelynek kihasználásához a folyami kikötőhálózat bővítése mellett a hajózhatóság javítása is fontos lenne. Utóbbi hiánya több millió tonnás forgalomkieséssel jár aszályosabb években. Hiába van az utolsó 65 kilométeren két helyen is duzzasztás, ha az azt követő 867 kilométeren Belgrádig is csupán ennyi van, felette, Budapestig (473 kilométeren) pedig egy sem. Ennek ellenére erőfeszítéseket tettünk a belföldi folyami hajózás fejlesztésére, és komoly lépéseink voltak a kombinált (hajó-vasút, hajó-közút) forgalmak beindítására. Ez egy jó példa lehet az európai VII-es folyosó (azaz maga a Duna) élettel telítésére. Rendkívül nagyak tartom az európai folyami kikötők kiszolgálási potenciálját. A célunk az, hogy Ausztriáig bezárólag szolgáltatassunk Kelet-Közép-Európában. E modellben Magyarország egy elosztási pont lehet, csak az eddignél jobb és fejlettebb kooperáció szükséges a résztvevők között.

– *Mit tehet a kikötő, hogy magához csalogassa az áru-alap-tulajdonosokat?*

– Az árutulajdonosok és a szállítványozók az árak és a minőség alapján és a teljes útvonalat nézve választanak az egyes desztinációk között. Erre a kikötőknek viszonylag kis ráhatásuk van, ők csak annyit tehetnek, hogy versenyképes árak mellett gyors rakodást és megfelelő merülési mélységet biztosítanak, de persze az is elvárás, hogy a kikötőnek olyan földrajzi helyzete legyen, hogy a hátország irányába a megfelelő minőségű eljutási lehetőségek legalább közúton és vasúton – de előny, ha vízi úton is – biztosítva legyenek. E tekintetben Constanta egyedi a Fekete-tenger térségében, de még a legtöbb földközi-tengeri kikötővel is állja az összehasonlítást. Stratégiai célunk, hogy növeljük kikötőnk elosztóközponti szerepét a Fekete-tenger medencéjében. Az óceánjárók fogadására mi vagyunk a legfelkészültebbek, azok áruját rá- és elhordó tengerjárókkal teríthetnék a többi kikötőbe. Ez nem lenne újdonság, elvégre a konténerforgalmunk javát egy időben épp az ilyen forgalmak adták. Dolgozunk rajta, hogy a jövőben újra jelentős legyen a „beltengeri” forgalmunk, a moldáv kikötővel például kiváló az együttműködés e téren.

Andó Gergely

Hajózható Csatornák Igazgatósága

Rövid, gyors és biztonságos útvonalak

Daniel Georgescu, a hajózható csatornákat kezelő vállalat új vezérigazgatója bevezetőjében örömet fejezte ki, hogy a szállítmányozás elismert szakembereinek mutathatja be a vállalat működését és a kezelt víziutakat. Az igazgatóság tevékenységét rövidfilmen bemutatva ismertette a főbb tudnivalókat.

A Hajózható Csatornák Igazgatósága felügyeli többek között a Cernavadától kiágazó, Portoa Albánál Navodari és Constanta irányába kettéváló Duna–Fekete-tenger-csatorna üzemét. Bár tevékenységük nem közvetlenül kapcsolatos a kikötő munkájával, mégis jelentős hatással van rá. A Port Saidban feladott, a Közép-Keletről az északi-tengeri kikötőkbe szállítandó áruk útját a Duna–Majna–Szajna-csatorna jelentősen lerövidítheti: több mint 3 ezer kilométernyi hajóút helyett nem egész ezer kilométert kell tengeren „úsztatni” a rakományt, amely a hátralevő távolságot a folyamon vagy szárazföldön rövidebb idő alatt teheti meg.

A modern csatornák igénybevétele jelenti a legrövidebb és leggyorsabb utat a folyam és a tengeri kikötők között, szabályozott vízszintjük biztonságot nyújt. Az igazgatóság által felügyelt Duna–Fekete-tenger-csatorna a Panama- és a Szezi-csatornák után a

Föld harmadik legnagyobb csatornája. Főfeladata hajózási lehetőség biztosítása, de emellett hűtőközegként szolgál atomerőmű számára, illetve energiahordozóként két vízi erőmű számára is.

A folyami utat 400 kilométerrel lerövidítő főcsatorna 64,4 km hosszú, a víziút szélessége 90 méter. A 7 méteres vízmélységben legfeljebb 5,5 méteres merülésű hajók közlekedhetnek, legfeljebb 12 km/h sebességgel. A hidak alatt 16,5 méteres szabad tér van, a hajóútakat két zsilip szakítja meg.

Az északi ág 27,5 kilométeres, szélessége 36–50 méter között változik. Az 5,5 méteres vízmélységet legfeljebb 3,8 méteres merülésű hajók használhatják. A 12,5 méteres hídmagasságok mellett az alkalmazható legnagyobb sebesség 10 km/h. Ezen az ágon is két zsilip található.

A forgalom 2001 és 2012 között 50 százalékkal emelkedett, tavaly 31 mil-



lió tonnányi áru haladt keresztül a csatornákon, ezen belül 2005 óta a konténerforgalom 15 százalékkal nőtt.

A Hajózható Csatornák Igazgatósága minden dolgozója elkötelezett amellett, hogy a kezelésükben levő víziutakon mindenkor biztosítsák a hajók biztonságos közlekedését – tette hozzá a vezérigazgató.

M. M.



Fertgas Handels GmbH

Új piacokon, többek között hazánkban

Codin Tudor Popescu, a Fertgas Handels GmbH vezérigazgatója a céget és magyar kapcsolatait mutatta be. A társaságot 2007-ben alapították, alaptevékenysége vegyi termékek és kapcsolódó szolgáltatások kereskedelme és nyújtása. Emellett logisztikai, pénzügyi és konzultációs szolgáltatások széles skálájával állnak megrendelőik rendelkezésére.



A beszállítóikkal való kapcsolataik kiváló feltételek nyújtását teszik lehetővé ügyfeleik és partnereik számára. Széleskörű marketingszolgáltatásokkal állnak a beszállítók és partnerek rendelkezésére, kulcspiacaik mélységi ismeretével, rendszeres szállítással és optimális pénzügyi konstrukciókkal támogatva. Szolgáltatásaikat személyre szabott csomagokban kínálják. Igyekeznek elébe menni partnereik igényeinek. Integrált szolgáltatóként megpróbálnak megfelelni megrendelőik minden igényének, ezért szolgáltatásaik lefedik az ellátási lánc minden kulcselemét, így a finanszírozást, a logisztikát és a vámkezelést is.

A társaság számára a constantai kikötő kiemelten fontos, hiszen a 2012–13-as pénzügyi év előkészítésekor 25 ezer tonna forgalmat terveztek Constantán keresztül, amelynek mintegy 30 százalékát már realizálták is. Szem előtt tartva a folyamatos Fertgas szállításaiban betöltött fontos szerepét, a társaság csatlakozott a Pro Danube International szövetséghez is.

Az éves adatokról szólva kiemelte, hogy évi 170 ezer tonna műtrágyát szállítottak, amelyből mintegy 100 ezer tonna a Dunán utazott. Tevékenységük évente 50 millió eurós forgalmat jelent.

Idén az új gázdivízió tapasztalt és motivált munkatársai kiterjesztik tevékenységi körüket. Az első elért új piacok közé Németország, Ausztria és Csehország tartoznak, amelyeket Magyarország, Szlovákia és Szlovénia követ. Mivel a Duna a legfőbb szállítási útvonaluk, így Magyarország az egyik legfontosabb működési területük; jó kapcsolatot alakítottak ki a hazai kikötőkkel is.

A jövőbeli terveikről szólva a vezérigazgató elmondta, hogy új tevékenységként tervezik bevezetni a cseppfolyós földgázzal és a petrokémiai termékekkel való kereskedelmet, illetve a műtrágyatermékek közvetlen kiszállítását a kulcspiacokra.

Monostory Miklós

Rail Cargo Hungaria Zrt.

A Rail Cargo Carrier meghódítaná a román piacot



A román vasúti áru fuvarozási piac újabb mérföldkő előtt áll, idén eladhatják a CFR Marfa részvényeinek többségét, ami új helyzetet teremthet Európa egyik leginkább nyitott piacán, ahol a magánvasutak részaránya példátlanul magas. A Rail Cargo Group is készül az új helyzetre, többek között új leányvállalatán keresztül próbál új forgalmakra szert tenni. A február végén megrendezett Constantai Nap konferencián Vernes András, a Rail Cargo Hungaria (RCH) kereskedelmi igazgatója tartott előadást a vállalat tervezett stratégiájáról.

Az RCA konszern „Balkán-stratégiáját” már egy ideje Budapestről vezérli Kovács Imre, az RCH Igazgatóságának elnöke. A horvát privatizáció és a szerb kooperáció mellett a román piacon való intenzív megjelenés áll ennek elsődleges fókuszában. A román gazdaság évről évre jobban teljesít, mint a magyar: 2011-ben 2,4 százalékos volt ott a növekedés, míg itthon csak 1,9 százalék, tavaly a románok 0,4 százalékkal nőttek, mi visszaestünk. A növekedési potenciál Romániában most jobb, mint Magyarországon. Az államadósság ott a GDP 36,3 százalékára rúg, míg ná-

lunk annak 78,6 százaléka, ráadásul a román kormánynak van élő megállapodása az IMF-fel is, ami garantálja az adósság finanszírozhatóságát. Ezek eredőjeként idén 1,8 százalékos, jövőre 2,7 százalékos növekedést várnak Romániában az elemzők, nálunk eközben 0,1 százalékot, illetve 2014-re 1,5 százalékot.

Sajnos 2012-ben az export és az import stagnált a román piacon is, ám a gazdasági növekedés hatására nőhet a forgalmuk a főbb partnereikkel, elsősorban Németországgal, Olaszországgal, Magyarországgal, Franciaországgal

és Törökországgal. Érdekes adat, hogy 2011-ben 2,4 százalékos GDP-növekedés mellett a román vasúti áru fuvarozás volumene tonnában 28 százalékkal, árutonna-kilométerben 38 százalékkal nőtt, de még 2012-ben is növekedett 2 százalékkal, az idei évre 3 százalékot várva. A CFR Marfa e növekedésből kevéssé tudta kivenni a részét, így a 2012-es bővülést az RCH-nál kevéssé érezték.

A román vasúti áru fuvarozást alapvetően a szén-, koks- és szénhidrogén-szállítások jellemzik, ezek teszik ki a forgalom bő 70 százalékát, és a magánvasutak is jellemzően e szegmensben aktívak. A vegyipari szállítások 7 százalékkal, a nehézipar és érceik 9 százalékkal részesednek. E piacra tehát leginkább nemzetközi fuvarokkal lehet betörni, például konténervonatokkal, gabonaszállítással. E fuvarok azonban feltételezik és igénylik a kikötői kapcsolatot. Budapesthez legközelebb a trieszti kikötő van, ám annak jelentősége csekély, mert a közeli Koper (különösen konténerforgalomban) igen erős. Alternatívája lehet Kopernek Rijeka, a horvát EU-csatlakozás erősödő versenyt hozhat a két kikötő között. Ez a vasúttársaságok és operátorok szempontjából azt jelenti: ugrásra készen kell állniuk a rijekai forgalmak lebonyolítására is.

Az adriai kikötők után a fekete-tengeri Constanta van a legközelebb, 1100 km-re, ám míg az adriai kikötőkbe az állandó pályafelújítások ellenére is versenyképes áron képes szolgáltatni a vasút, Constanta felé a közút versenyelőnyben van árban és időben is. Ez talán változik: a Budapest–Kürtös vasútvonal modernizációja a végéhez közeledik, ám a Kürtös–Bukarest szakasz kivitelezése csak most pörgött fel, teljesen kiszámíthatatlanná téve a tehervonatok közlekedését. Ennek ellenére 620 ezer tonna volt az RCH constantai forgalma. Ennek dandárját két tétel adta: szénimport Dunaújvárosba (270 ezer tonna), valamint koks transzszállítása Lengyelországból (287 ezer tonna). E fuvarokat az tette versenyképessé, hogy a két szállítást összekombinálták, így az üresfutás na-



gyobbik része megspórolható volt. Magyarországról gabonaexportban 57 ezer tonnát vittek az RCH vonatai a kikötőbe, emellett vasúti sínek és farostlemezek vonatoztak tranzitforgalomban Constanta felé vagy felől. Magyarország lehetne Constanta kelet-közép-európai elosztóközpontja – véli *Vernes András*, ebben az RCH partner is lenne.

E törekvést megalapozhatja a constantai kikötő kapacitása, nagysága (az a legnagyobb konténerkikötő a térségben), a folyamatos infrastruktúrafejlesztések, a projektvonatok közlekedtetése, valamint a vasúti kapcsolat fejlesztése az RCH és RCA bázisán, annak szaktudására és eszközeire is építve a kisebb és rugalmasabb Rail Cargo Carrier (RCC) révén, amely kvázi magánvasúti tevékenységet végezve a romániai piacokat kötné össze Magyarországon át Európával. Az RCC a Rail Cargo Group nemzetközi üzemeltetési karja lesz saját mozdonyokkal és mozdonyvezetőkkel (az irányítási rendszere egy szolgáltatási központhoz lesz hasonló az ÖBB leányvállalata, az ÖBB Produktion analógiájára), amely versenyképes költségekkel szolgáltat Kelet-Európában (saját vontatási kapacitással cseh, magyar, román és bolgár területen). Az RCC fókuszában a minőségileg kiváló nemzetközi zárt vonatok lesznek, a szórt küldeményes forgalmakat és területi rendezést a helyi vasutakkal partnerségben végeznék, ám a legmagasabb compliance-igények fenntartásával.

Vernes András hozzátette: az RCH részt vesz a GIFT (Green Intermodal Freight Transport) projektben (ld. részletesen a 28. oldalon. *A szerk.*), amelynek célja a Magyarorszá-

got átszelő IV-es, V-ös és VII-es páneurópai közlekedési folyosók feltérképezése, új közlekedési stratégiák kialakítása annak érdekében, hogy a folyosók egyre inkább „zöld” intermodális folyosókká alakuljanak át. Ennek keretében elkészült a Németországtól Constantáig, illetve Görögorszáig tartó IV-es korridor SWOT analízise, amely számos megállapítást tartalmaz. A folyosó erőssége az erős áru fuvarozási piac, az intermodális központok megléte és a folyamatban lévő infrastruktúrafejlesztések. Lehetőség van az exportforgalmak növelésére, egy közös intermodális stratégia kidolgozására az érintett országok együttműködésével, a „zöld” normák és irányelvek használatára. Ám a folyosó gyengesége a sok helyen egyvágányú vasúthálózat, az autópályák és az információs rendszerek integrációjának hiánya.

A forgalomra pedig továbbra is veszélyt jelent a gazdasági krízis, illetve azon környező országok, amelyek olcsóbb és/vagy magasabb színvonalú szolgáltatást nyújtanak. Az egyes alágazatok költségét vizsgálva megállapították, hogy a vasút és a közút árutovábbítási sebessége nagyjából egyforma lehet a korridoron (1,5 óra / 100 km), míg a hajók 10 óra alatt tesznek meg ekkora utat. Az infrastruktúradíjak terén a vasút versenyhátránya jelentős, a közúton még mindig nulla, a vasúton 0,003 euró árutonna-kilométerenként (átkm). Érdekesség, hogy az elvben „ingyenes” folyami hajózás díja a Dunán 0,01 euróra adódik átkm-enként. Az összköltségben azonban már „helyreáll a rend”: víziúton 0,02, vasúton 0,033, közúton 0,040 euró egy átkm mozgatása.

Andó Gergely



Schváb Zoltán, az NFM közlekedésért felelős helyettes államtitkára

Logisztikus Magyarország

A globális és lokális kereskedelmi kapcsolatok kiegyensúlyozott fejlesztése minden gazdaság érdeke. Minden árunak célba kell érnie, ez a kereskedelmi törekvések lényege. Minden árunak ott és úgy kell eljutnia a fogyasztókhoz, hogy az kölcsönösen gyümölcsöző megoldást jelentsen – ez a legnagyobb kihívás.

A tavalyi constantai napon úgy fejeztem be az előadásomat, hogy a magyar szakpolitikai kormányzat támogathat minden lehetőséget, amely a tengeri kikötőkre kaput nyitó közúti és környezetkímélő vasúti folyosók létrehozásához, a víziutak fejlesztéséhez vezet. Magyarországon a készülő Nemzeti Közlekedési Stratégiát is a közös fenntarthatósági, környezet- és klímavédelmi politikákra alapozva dolgozzuk ki. A kereskedelmi kapcsolatok bővítése megköveteli a közlekedési és infokommunikációs infrastruktúrák folyamatos fejlesztését. A tavalyi konferencián a tengeri és a belvízi áru fuvarozás összeköttetésekének fejlesztési irányairól beszéltem. Ma szeretném a közlekedési szakpolitika, a logisztika és a vasúti szállítások szempontjait is megvizsgálni.

A magyar közlekedési szakpolitika a globális gazdasági verseny keretei között a fejlesztési források maximális kihasználására és ésszerű felhasználására törekszik. A logisztika világában – mint a gazdasági élet számos más területén – egyszerre zajlik egy globális, számos regionális és még több lokális verseny. E párhuzamos versenyfutások célja közös: mindegyik a tőkéért, a beruházásokért, a fejlesztésekért, a munkahelyekért folyik.

Miközben minden ország, régió, város és szolgáltató a logisztikai központtá válás vágyát tűzi zászlajára, a logisztikai csomópontok alapvetően piaci, üzleti alapon alakulnak ki. Egy-egy termelő- vagy kereskedelmi vállalat vonzza a logisztikai szolgáltatókat, és ez a hatás üzleti és földrajzi értelemben is megjelenik. Azt kell tehát helyesen felmérnünk, hogy Magyarország kedvező adottságaiból és korlátozott lehetőségeiből kiindulva hol találkozhat leginkább a hazai kínálat a nemzetközi kereslettel. A magyar logisztikai szakma kibontakozásában, útkeresésében fontos a szakmai párbeszéd meglé-

te, a szakmai javaslatok megvitatása, az érdemi megoldások kidolgozása, végigvitele.

A közlekedés és a szállítás kulcsfontosságú szerepet játszik a gazdaságban és a társadalomban, virágzó gazdasági élet elképzelhetetlen hatékony közlekedési rendszer nélkül. Jelentősége messze túlmutat azon a részarányon, amit a szállítási ágazatok képviselnek a magyar gazdaság összetételében: a szállítás és a raktározás nemzetgazdasági aránya a nemzetgazdaság bruttó hozzáadott értékében 6,2 százalék, a foglalkoztatottak számában 7,2 százalék, és itt tevékenykedik a működő vállalkozások 4–5 százaléka. A 4 fő feletti vállalkozások, a költségvetési, társadalombiztosítási és nonprofit szervezetek adatai alapján a nemzetgazdaság összes beruházásának 14 százaléka itt valósult meg.

A magyar közlekedési kormányzat esetében is fontos és hatékony eszköz a közlekedéscsökkentés diplomácia által nyújtott üzleti lehetőségek feltárása, szakmai érdekek képviselete, a magyar vállalatok, vállalkozások számára új piacok felkutatása. A magyar közlekedéscsökkentés diplomácia logisztikai szempontú aktivitását mutatja, hogy a szállítási ágazatok a szolgáltatások külkereskedelmi forgalmából 20 százalékkal részesednek, arányuk az exportban évek óta 20 százalék körüli, az importon belül 16–19 százalék között változik. A szállítás azon kevés szolgáltatásfajta egyike, amelyekre rendszeresen éves aktívum jellemző.

Az európai országok versenyképességi indexének alakulása is azt a tényt támasztja alá, hogy az országok versenyében az együttműködő gazdaságok tudnak eredményesebbek lenni. A piaci trendek ismeretében az elmúlt időszakban az egyes országok közlekedési szektorai egyre intenzívebben keresik a lehetőségeket a saját piaci részesedésük növelésére. A megvalósítás

eszköze a víziutak használata mellett a szárazföldi szállításoknak a termelő- és áruelosztó tevékenység vasútalapú logisztikájának biztosítása és a forgalom – kiemelten a tranzit – vasútra terelése. Szárazföldön a vasút jelenti a legjobb megoldást, ha nagy távolságra, nagy mennyiségben, biztonságosan, versenyképes áron, energiahatékony és környezetkímélő módon kívánják az árut eljuttatni az egyik helyről a másikra.

Hazánk az európai nyugat-keleti és észak-déli közlekedési vonalak egyik találkozási területe, sugaras vasúthálózata kedvező adottságokkal rendelkezik a tranzitforgalom lebonyolítására. Az áruszállítási teljesítmények túlnyomó részét a nemzetközi forgalom adja, kihasználva az országot átszelő vasúti közlekedési folyosókat és a záhonyi átrakási lehetőségeket is. Ez jelentheti a kibontakozás útját, ez eredményezheti a magyar közlekedéscsökkentés diplomácia sikerét is.

A vasút szerepének is vannak azonban korlátai. Jelenleg a konténeres áruszállítás szinte kizárólagosan vízen történik Európa és Ázsia között. A világ tíz legnagyobb konténeres áruforgalmat lebonyolító kikötőjének első hat helyén ázsiai városok találhatók, ezek közül három kínai. A termékek széles skálája miatt azonban a vízi és a légi szállítás egyre kevésbé tudja megfelelő színvonalon kielégíteni a keletkező igényeket. Ugyanakkor a vasút a repülővel történő szállítással szemben az eljutási idő, a vízi szállítással szemben pedig az ár tekintetében nem képes felvenni a versenyt.

A szállítás meghatározója az áruk konténerizáltsága, ez az európai import esetében jelentősen meghaladja az 50 százalékot. Az export esetében a régióban a legkisebb konténerizáltsággal Lengyelország rendelkezik (25 százalék), míg a legnagyobb Magyarországon (75 százalék). A hajók befogadóképessége azonban csak erősen korlátozottan növelhető a hajóépítés hatalmas beruházási költségei miatt; az ekkora hajók fogadására és kiszolgálására alkalmas kikötők fejlesztésének költségei miatt; az útvonalak bizonyos szakaszain (főleg a csatornákon) túl nagy méretű hajók nem tudnak átkelni, ezért hosszabb úton kell haladniuk,

vagy növelni kell a csatornák áteresztőképességét; csökken a hajók szállítási rugalmassága; növekszik az árugyűjtés és az elosztás ideje. A hatalmas távolság miatt új útvonalak kialakítása nagyon költséges lenne, ezért a már meglévő szállítási útvonalak fejlesztésére irányul a figyelem.

Ami a vasút versenyelőnyét illeti, Oroszország a szárazföldi híd Ázsia és Európa között. A transzszibériai vasútvonal villamosítása Moszkvától egészen a Csendes-óceánig 2002-ben befejeződött. Ezt követően olyan információs rendszer épült ki, amellyel az egész útvonalon megvalósítható a valós idejű árukövetési rendszer. Dél-Koreából, Sanghajból és Kína északi területeiről az Európába történő szállítás esetén a transzszibériai útvonal kedvezőbb lehet, mint a vízi fuvarozás, Kína déli területei azonban továbbra is a vízi szállításat fogják választani. Valószínűleg ki fog alakulni egyfajta árverseny a két útvonal között, amely később egy egyensúlyi helyzetet, egészséges munkamegosztást teremthet.

Miközben a konténerforgalom legnagyobb része várhatóan továbbra is vízen fog történni, van és lesz létjogosultsága a vasúti szállításnak is. A vízi útvonalak túlsúlyoltak, és egyre több időt vesz igénybe az egy-egy csatornán történő átkeletés. Ugyanakkor a vasút jelenlegi állapota és a technika adta lehetőségek messze nincsenek összhangban. Különböző koordinált fejlesztésekkel a vasúti szállítás időszükséglete gyorsabban és költséghatékonyabban csökkenthető, mint a vízi szállításoké. A jelenlegi eurázsiai áruforgalom 1–2 százalékának vasútra terelése a vasúti áru fuvarozási volumen megkétszereződését eredményezheti. A vasút nagy előnye a kedvezőbb szállítási idő. Hajóval, majd Európán belül vasúti szállítással Sanghaj és Bécs között 45 nap az út, vonattal mindez a harmadára, 13–15 napra csökkenthető. Ráadásul ha a vonatban lévő áru értéke eléri egy küszöbszintet, akkor a kamatköltségek miatt már pénzügyileg is megéri a vasutat választani.

Árutonnan-kilométerben mért adatok szerint a magyarországi vasutak által 2012-ben lebonyolított külkereskedelmi forgalom több mint 75 százaléka az Európai Unióba irányult. A vasúti szállításban fő kereskedelmi partnereink a 2012. évi nemzetközi forgalmat tekintve is Ausztria, Szlovákia, Németország és Olaszország, az unión kívüli országok közül Ukrajna, Oroszország és Horvátország. Az országon átmenő vasúti tranzitszállítások fő célpontja Románia, Németország, Görögország, Horvátország és Szlovénia. A tranzitárakat feladó országok sorát Lengyelország, Románia, Ausztria és Szlovákia vezeti. A vasúti áruszállítási szolgáltatás liberalizálásának következtében a két tradicionális vasúttársaság mellett a kisebb vasúttársaságok piaci részesedése 15 százalékot ért el, és folyamatosan növekszik. A kisebb vasúttársaságok meghatározott piaci szegmensekben (például irányvonatok közlekedtetésében) voltak aktívak. A nemzetközi szállítás túlnyomó része a külföldre irányuló, illetve a külföldről érkező szállítások során realizálódott.

A korszerű közlekedéspolitikai mobilizációs igények lehetővé tehetik a legkorszerűbb kielégítése mellett legalább egyenértékű törekvésként kezelni az energiatakarékos, klímavédelmi szempontok érvényesítését. Ennek megfelelően a környezetkímélő és energiahatékony alternatívák, a vasút és a vízi közlekedés versenyhelyzetének megerősítése a nemzetközi és hazai szakpolitikák elsődleges céljai. A Duna mint Európa második leghosszabb folyója lehetőséget adna a környezetbarát belvízi áruszállításra a magyarországi szakaszon. A kedvező természeti adottságokkal rendelkező EU-tagországokban a magyarországinál jóval magasabb ennek a szállítási módozatnak az aránya.

A hazai folyóink közül egyedül a Duna alkalmas nemzetközi hajóforgalomra. A Duna magyarországi szakaszát – a magyaron kívül – főként német, román, ukrán, bolgár, osztrák és holland felségjelű hajók használják. A Dunán Magyarországra behozott áruk közel fele (46 százalék) romániai kikötőkből, közel egynegyede Ausztriából, 9 százaléka Ukrajnából, 8 százaléka Hollandiából érkezett. A magyar export legfontosabb belvízi célállomásai német kikötők voltak 26 százalék részesedéssel. Ausztria részesedése 25, Romániáé 21 százalék a kiviteli rangsor 2. és 3. helyén. A vízi szállítás jellegéből adódik, hogy a hajón történő áruszállítás csupán egy közbülső eleme a több szállítási módot magában foglaló szállítási láncnak, a belvízi kikötőkben ki-, illetve berakott áruk döntő hányada vonaton, tehergépkocsin vagy egy másik – tengerjáró – hajón jut el a végső felhasználóhoz. A Dunán szállított áruk negyede mezőgazdasági termék volt, a magyar export nagy részét, 60 százalékát is ez az árucsoport tette ki.

A közösségi és a hazai stratégia összhangjának megteremtése a korszerű Nemzeti Közlekedési Stratégia alapja. A magyar szakpolitikai kormányzat a közösségi stratégialakításhoz időben és szemléletben is alkalmazkodva megkezdte a szakstratégia kidolgozását. Az Európai Unió egyeztetés alatt álló közlekedéspolitikai Fehér Könyvében ambiciózus vállalásokat kezdeményez. A dokumentum szerint 2030-ra a 300 km feletti közúti áruszállítások 30 százalékát, 2050-re több mint felét vasútra vagy vízi útra kell áttéríteni. 2030-ra a jelenlegi nagy sebességű vasúthálózat megháromszorozása, 2050-re teljes kiépítése a cél, hogy addigra a közepes távolságú utazások többsége vasúton történjen. 2030-ra EU-szerte intermodális TEN-T törzshálózat, 2050-re magas minőségű és nagy kapacitású hálózat létrehozása van előirányozva, 2050-re pedig az összes törzshálózati repülőtér összekötése – lehetőleg nagy sebességű – vasúttal, valamennyi törzshálózati tengeri kikötő pedig megfelelően kapcsolódjon a vasúti és – ahol lehet – a belvízi hálózathoz.

A transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) fejlesztéséről szóló rendelettervezet Magyarország és a közép-európai régió számára közlekedéspolitikai és gazdasági szempontból egyaránt nagy jelentőségű jogszabály-javaslat. A tervezet a közlekedési infrastruktúrafejlesztések kiindulópontjaként egy kétszintű hálózat bevezetését kezdeményezi, amely a teljes uniós közlekedési hálózatot magában foglaló átfogó hálózatból és annak részeként a legmagasabb uniós hozzáadott értéket megjelenítő vonalakat tartalmazó törzshálózatból áll. A rendelettervezet megfogalmazása szerint az új törzshálózati folyosók implementációs eszközökként lefedik a törzshálózat legfontosabb, határokon átívelő, nagy távolságú közlekedési áramlatait.

Összefoglalóan elmondhatjuk, az utóbbi két évtizedben sokat javultak Magyarország és a közép-európai régió kelet-nyugati irányú közlekedési lehetőségei. Nagyrészt azonban hiányoznak még a régió országai és a tengeri kikötők közötti észak-déli közúti és vasúti hálózati elemek. Az Orient áru fuvarozási folyosó Prágából Bécs és Pozsony, majd Budapest érintésével jut el Bukaresten keresztül Constantáig, illetve Vidinen és Szófián át Athénig. A teherkorridor létesítésére vonatkozó uniós előírások az adott műszaki paraméterek mellett kívánják minél magasabb szintre emelni a szolgáltatási színvonalat. A magyar közlekedési kormányzat minden lehetséges fórumon megerősíti érdekeltségét a kelet-nyugati és az észak-déli irányú közös közlekedésfejlesztési projektekben.

Magyar Dunai Kikötők Szövetsége

„Minden kikötő segítségért kiált”

Szalma Béla, a Magyar Dunai Kikötők Szövetségének elnöke a szervezet szerepét mutatta be. A legfontosabb a közutak, vasutak és víziutak találkozása, a trimodalitás. „Deklarálni szeretném, hogy a közutat is szeretjük, a vasutat is szeretjük, sőt egy szerelmi vallomással is tartozom: nélkülük nem tudunk élni” – jelentette ki.

Szalma Béla kiemelte: fontosnak tartja, hogy a kikötők az európai VII-es korridoron keresztül integrálódjanak az európai belvízi hálózatba. A Magyar Dunai Kikötők Szövetsége 23 tagot számlál, ez a taglétszám az összes magyarországi kikötői teljesítmény 85 százalékát jelenti. A szövetség célja a magyar kikötők független érdekképviselése, a tagok részére szakmai információk gyűjtése és szolgáltatása, a tagok szakmai érdekképviselése harmadik személyek, hatóságok irányában, szakmai napok, konferenciák szervezése, a tagszervezetek munkavállalóinak összehangolt továbbképzése, valamint általános szolgáltatási feltételek kidolgozása.

Dilemmaként merült fel a verseny vagy kooperáció kérdése; a válasz a szövetség létrehozása és az annak keretein belüli együttműködés. Hivatalosan ugyan 52 kikötő szolgált statisztikai adatot, a szövetségnek 23 tagja van, 3 országos közforgalmú kikötő van nyilvántartva – a nyilvántartásoktól függetlenül minden kikötő segítségért kiált! Anyagi segítségre van szükségük, de ezt csak akkor kaphatják meg, ha van jövőjük. Nagyon nehéz ezt bebizonyítani, főleg akkor, amikor a nemrégiben létesült konténerterminálok és Ro-Ro kikötők vízdali forgalma a nullához konvergál. Ennek ellenére hiszik, hogy a hajózás és vele együtt a dunai kikötők fejleszthetők és fejlesztendők; ehhez érkeznek is támogatások úgy az uniótól, mint kormányzati forrásból. A cél a vízdal, a meglévő infrastruktúra és a vasút, illetve a közút együttműködésének bővítése a trimodalitás jegyében.

A Duna-menti országok közlekedési miniszterei együttműködési megállapodást írtak alá a Duna hajózhatósága érdekében. A megállapodás megújítja a Duna hajózhatóságával kapcsolatos, eddig vállalt kötelezettségeket,

és újakat állapít meg a fennálló problémák (alacsony vízállás, zátonyok) megszüntetése érdekében. Ausztria, Románia, Németország, Moldova, Bulgária, Horvátország és Szlovákia miniszterei aláírták a megállapodást, míg Szerbia levélben biztosította támogatásáról az aláírókat. Magyarország a mai napig is hiányzik az aláírók sorából... A miniszterek megegyeztek egy újabb találkozóban, valamint kifejezték készségüket az országok közötti tevékenység összehangolásában, a Duna Stratégiára és a Transz-európai Közlekedési Hálózat belvízi víziutakra fordítható forrásainak felhasználásában.

Előadásában a szakember felidézte Siim Kallas, az Európai Bizottság alelnökének szavait: „Tavaly a hajózás akadályoztatása több mint 6 millió euró veszteséget okozott. A Duna hajózhatóságának nem megfelelő volta jobb víziút-karbantartással, jobb kommunikációval és jobb monitoringgal elkerülhető.”

Magyarországon van Nemzeti Közlekedési Stratégia, évek óta készül a Logisztikai Stratégia, hamarosan születni fog egy Hajózási Stratégia is. Annyi stratégia van ebben az országban, hogy egy hajót meg lehetne tölteni vele, csak nincs, ki fizesse a fuvardíjat... Jó lenne elérni, hogy a közlekedés adó-, díj- és járulékrendszere a tényleges hatásokat és költségeket fedezze. Szentségtörésnek minősül ugyan erről beszélni, de a Duna mint VII-es korridor szabályozása, a víziút karbantartása nélkül teljesen fölösleges új kikötőket építeni, modernizálni, mert ha nincs víz, akkor sem a kikötők, sem a hajózás nem tud dolgozni.

A vízkészlet-gazdálkodás tekintetében új, komplex hozzáállásra van szükség, amely magában foglalja az ivóvíz-, az iparivíz-, a mezőgazdaságivíz- és hajóvíz-gazdálkodást is. Az elmúlt húsz évben folyamatosan hangsúlyozták a hajóutak, kikötők karbantartá-



sának szükségességét, ám rájöttek, hogy tulajdonképpen utolsók a fontossági sorrendben. A hajózásnál sokkal fontosabb a jövőnk: az ivóvíz, az ipari víz, az öntözéshez szükséges vízmenyiség, a talajvízszint, az árvizek kezelése. A komplex vízkészlet-gazdálkodási megközelítés eredményeképpen elkerülhetők a káros következmények, de mindennek az alapfeltétele a Duna szabályozása.

A 2002-es modal split szerint a hajózásra az áruszállítási munkamegosztásból 2 százalékos jutott, az álmok szerint ezt kellene 2030-ra feltornáznunk 10 százalékig. A forgalom ötszörösére emelése nagyon komoly feladat. Az elmúlt évben 151 napig, azaz az év 41 százalékában fordult elő, hogy megfelelő vízmélység hiányában a hajók csak részben megrakva közlekedhettek. Egy átlagos dunai hajó teljes merüléssel 1600 tonnás terheléssel közlekedhetne. Alacsony vízállásnál 45–70 ezer euróval kevesebb bevételt hoz. A kikötőkben ez a probléma éves szinten 2–2,3 millió tonna árukiesést okoz. Volt olyan államtitkár, aki szerint ez a forgalom gond nélkül vasútra terelhető, de jó, ha tisztában vagyunk vele: a vasút sem tud csodákat véghez vinni, nem alkalmas arra, hogy egyik napról a másikra ekkora árutömeget szállítást átvegye – hívta fel a figyelmet Szalma Béla.

M. M.

Magyar Hajózási Országos Szövetség

„Versenyhelyzetben is össze kell fognunk”

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 valami normális dologra?”

A válasz az, hogy a hajózásra szükség van. Emlékeztetett Cato híressé vált mondására: „Ceterum censeo Carthaginem esse delendam”, vagyis „Márpedig az a véleményem, hogy Karthágót el kell pusztítani” – ez az államtitkár képében földre szállt Illés próféta véleménye a hajózásról. „Az én véleményem viszont az, hogy a hajózásra és a vasútra pedig szükség van” – fűzte hozzá Szalma Botond.

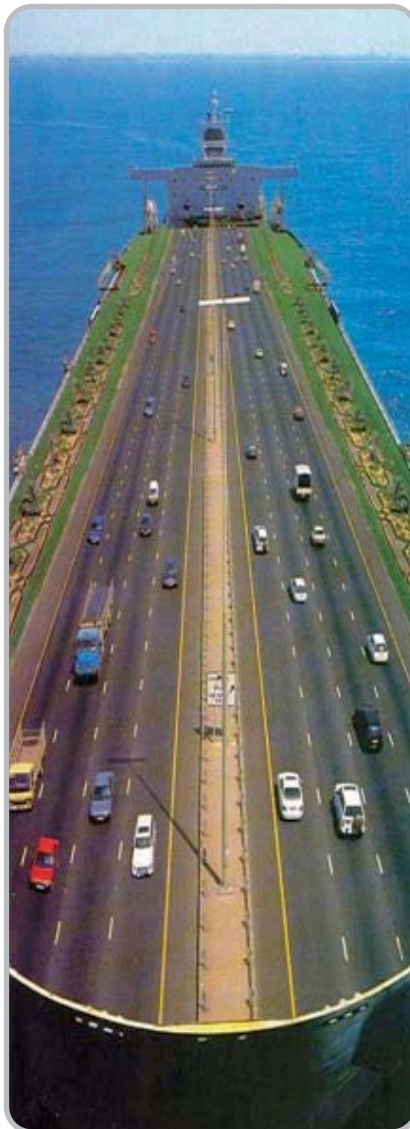
Szerinte a válság alapja az erkölcsi és morális válság, ami nem most kezdődött, de most kezdjük észrevenni – és mostanra elérkezett a hajózáshoz is. A dunaújvárosi kikötőben 12 egység áll üresen; ebből hat 135 méteres hajó, és van köztük, amelyik már egy hónapja ott áll. A Dunán több üres uszályt lehet fényképezni, mint rakottat. Nemcsak a gazdaság, nemcsak a hajózás van komoly válságban, hanem az egész Európai Unió.

A szakember erős kritikát fogalmazott meg a túlszabályozottsággal szemben, felemlítve a régi igazságot: „két-féle gyerek van: tiszta és boldog”. „Ne próbáljunk ott rendet rakni, ahol nem kell” – szólított fel –, „nem biztos, hogy a gazdaságon és a hajózáson a beteges szabályozás segít”. A gazdaságot a termelőcégek tartják fenn, a szolgáltatások rájuk épülnek; ezeket a termelőcégeket kellene elsősorban megerősíteni. Ha ez elmarad, akkor nagyon nagy bajban leszünk.

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 takarékosságra szorította a hajózási társaságokat, a megtakarítás alacsonyabb motorfordulatszámra érhető el, így sokkal kisebb a fogyasztás. Ennek következménye az alacsonyabb sebesség, a konténerszállító hajók sem hagyják már le a többi kereskedelmi hajót. A megtakarítás hajónként dollár-tízmilliókat jelent. Itt az idő, hogy elkezd-

jünk spórolni! Figyeljünk rá, hogy tízéves hajókat selejtezzek, mert ez a jelenség hamarosan át fog terjedni a folyami hajózásra is! A számítások szerint ha az új építésű hajó 30–40 százalékkal kevesebbet fogyaszt, már megéri selejtezni az „öreget”.

A transzeurópai közlekedési hálózat kiemelt projektjei közé tartoznak a kontinentst 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 épkezláb Duna-stratégia, de egyelőre se Duna, se stratégia... „Gratulálok a zöldeknek, ők nyertek: a hajók állnak a Dunán, a Rajnán és a Majnán is, az autópályán meg tömött sorokban állnak az autók. Lehet építeni a kerékpárutakat abból a húszmilliárdból, amit a hajózástól vettek el. Jó lenne észrevenni végre, hogy egy csónakban evezünk – ami ha léket kap, mi, hajósok, legalább tudunk úszni!”

Újrakezdődik ugyanaz a Nagy Átverés-show, ugyanaz, ami tizenöt évvel ezelőtt már egyszer megtörtént. Először mindenki ácsorog, aztán elkezdjük vontatni egymást. Aztán bűvárt rendelünk egy hajóhoz, és nem fizetjük ki – ez a valóságból vett, néhány napos példa! Kezdődik az átverések kora. Addig verjük le az árakat, amíg a hajósok végül nem tudnak megmozdulni. Spórolni a javításon, üzemenyagon és legénységen lehet, de a javításon, legénységen nem érdemes. Egy év alatt 46 százalékkal emelkedett az üzemenyag ára...

„Ha jól akarunk haladni, ha messzire akarunk jutni, közösségben kell mennünk. Akkor is, ha versenytársak vagyunk: versenyhelyzetben is össze kell fognunk” – foglalta össze mondanivalóját Szalma Botond.

Monostory Miklós

Háromoldalú együttműködési megállapodások

Budapesti tárgyalások

A constantai üzletemberek – a *George Gabriel Visan* kereskedelmi igazgató által vezetett kikötői küldöttség és a *Daniel Georgescu* vezérigazgató által vezetett Duna–Fekete-tenger-csatornai delegáció tagjai – ellátogattak a csepeli kikötőbe, majd a Mahart Container Center vendégei voltak. A *Fábián Zoltán* kereskedelmi igazgatóval folytatott párbeszéd után annak reményében váltak el a tárgyalófelek, hogy a Csepel–Constanta közötti folyami konténerszállítást közös erővel fellendíthetik.

A szakmában jól ismert *Szalma* testvérek meghívására a Vénhajó fedélzetén két háromoldalú együttműködési megállapodás aláírására került sor a Constantza Port–MAHOSZ–MDKSZ, illetve a Duna-csatorna–MDKSZ–MAHOSZ között. Ezután *Erdélyi László*, a kikötői és a csatornavállalat magyarországi képviselője ünnepélyes keretek között adta át *Szalma Bélának* a Magyar Dunai Kikötők Szövetségébe való belépési kérelmét. A „négyesfogat” jelentős erőt képviselhet az al-dunai forgalomban.

Közvetlenül a konferenciát követően a constantaiak a román nagykövetségen jártak. Hazaindulás előtt a két delegáció a BILK Kombiterminált is meglátogatta. Reményeik szerint *Fullér István* vezérigazgató és *Husztai István* kereskedelmi igazgató prezentációja, illetve helyzetelemzése is segít az új lehetőségek megtalálásában.



