



A Constantai Kikötő Napja Budapesten

A Constantai Kikötő Napját február 26-án, még a koronavírust lassítani hívatott kormányzati döntés előtt tartották meg, ám a már akkor is gyorsan romló iráni helyzetre tekintettel ez lett az est egyik fő témája.

A budapesti esemény a Constantai Kikötő új vezérigazgatójának, *Costel Stanca* köszöntőjével indult. A kikötő régi és új partnerei számára is tolmácsolta, hogy az üzlet mellett a személyes kapcsolat is rettentően fontos, így örül, hogy mind Budapesten, mind Constantában rendszeres találkozókra van lehetőség. Felhívta a figyelmet arra az új üzleti lehetőségre, ami a Constanta–Törökország, valamint a Constanta–Grúzia (Georgia) közötti rendszeres kompjáratok jelentenek, amivel a Kaszpi-tenger régiója is megfelelő minőségben és gyakorisággal elérhetővé vált. Európa legnagyobb gabonaforgalmat lebonyolító kikötője továbbra is mindent megtesz a forgalmának minőségi fejlesztéséért, aminek köszönhetően tonnában mérve tavaly is újkori rekordot döntöttek (8 százalékkal zárta a bázis felett).

Románia Budapestre akkreditált nagykövete szintén vizsdatérő vendége a constantai eseményeknek, *Marius Gabriel Lazurca* immár negyedik alkalommal vett részt az évenkénti eseményen, mutatva, hogy a magyar–román gazdasági kapcsolatok és a Constantai Kikötő régiós versenyben való helytállása kulcsfontosságú a mindenkorai román kormányok számára. Ennek eredménye, hogy a magyar–román kereskedelmi forgalom évről évre rekordot dönt, ez történt tavaly is.

A felkért hozzászólások sorát a constantai cégek képviselői kezdték. A constantai magyar eredetű gabonaforgalom hol

csökken, hol nő. Húsz éve Constanta természetes kikötője volt a magyar gabonának, de három éve visszaesett a forgalom, mert a közeli olasz, osztrák és német piacon jobb árat kínáltak a jó minőségű magyar gabonáért; azonban az év elejétől a trend már megfordulni látszik. A Duna is hol rendelkezésre áll, hol nem (elégge); csak lassan változik ez. A Dunát és a Constantai Kikötőt folyamatosan fejleszteni kell, az érdekeltek együttműködésével, mert csak akkor leszünk mindannyian sikeresek.

Sajnos a készautók kiszállítására a Magyarországon gyártók még nem fedezték fel a dunai útvonalat, pedig van autóterminál is Constantában. A rossz minőségű magyar–román vasúti szolgáltatások alternatívája lehet a Kolozsvár–Constanta közötti, heti rendszerességű intermodális vonat, amely a Kaszpi-tenger államai és a Közel-Kelet felé és felől is új lehetőséget kínál. A kikötői operátorok folyamatosan dolgoznak a kelet–nyugat korridoron új logisztikai termékek fejlesztésén, amelyek gyorsabb megoldást jelenthetnek a jelenlegiekénél.

Az ünneprejtő szerepét ezúttal is *Szalma Botond*, a Plimsoll ügyvezetője vállalta magára. A dunai hajózás volumene két tényezőn múlik: a gabonakereskedelem alakulásán és a Duna hajózhatóságán. Az előbbivel épp nincs nagy baj: van kereslete és kínálata is a gabonának, így van mit szállítani. A szállítók helyzete azonban nehéz, csak hetekig voltak olyan



időszakok a Dunán Budapest–Constanta között, amikor végig megvolt a 2,5 méteres merülési mélység, amikor a hajók teljes kihasználtsággal közlekedhetnek. Az alacsonyabb vízállás miatt kevésbé rakott hajókra ráadásul ugyanakkora használati díjat kell fizetni a Duna–Fekete-tenger csatornán, mint a tele rakottra, ami évtizedes sérelme a fuvarozóknak. Jobb lenne, ha a tényleges terheltséghez igazítanák a díjakat.

„Sokat szenvedünk, mert mindig van nehézség a folyón. Mindenki sírt a kínai ipar néhány hetes leállása miatt, miközben nekünk csak pár olyan hetünk van, amikor mehetünk! És fizetjük a pórdíjakat, felárakat, amelyeket megpróbálunk lenyomni a megbízók torkán” – mondta el Szalma Botond. Azt azonban ő is elismerte, hogy a Constantai Kikötő a legjobb eleme a logisztikai láncnak, ahol jó minőségű és jó árú a szolgáltatás. „De hogy jutunk el oda?” – tette fel a költői kérdést, azt is hozzáfűzve, hogy jó lett volna, ha anno a magyar döntéshozók a magyar exportot segítő a Constantai Kikötőben vettek volna terminált.

Szalma Botond a folyami hajózás további zöldítésében sem hisz, legalábbis rövid távon. A szavak szintjén mindenki fontosnak tartja a gázüzemű (LNG) hajózást, csak éppen mutatóban van töltőállomás a Duna partján. Ha lenne is kellő sűrűséggel LNG töltési lehetőség, akkor sem látszik, miből finanszíroznák a hajósok a meglévő hajók fél gépészeti rendszerének cseréjét, amiből csak a motor félmillió eurós tétel. Hitelt erre biztosan nem kapnának piaci alapon, mert azok normál futamideje alatt nem térül meg a fajlagosan olcsóbb üzemanyag használatából az átalakítás. Legalább 20 éves időszakban kell ehhez gondolkodni.

Pető Ernő, a ChinaCham elnökének elsősorban a koronavírusról kellett beszélnie. Az ekkor még szinte csak Kína problémájának tűnő jelenségről elmondta, hogy az idei első három–négy hónap katasztrofális lesz a kínai gazdaságban, akár 1,5–2 százalékos GDP-csökkenés is elképzelhető ebben az időszakban, de ez év végéig „kiegyenesedhet”, és ledolgozhatják a lemaradást. „Első pillanatban a logisztika nagy veszteséget szenvedhet, de nem lesz az” – véli Pető Ernő.

Fábián Zoltán, a Mahart Container Center (MCC) ügyvezető igazgatója elmondta, hogy átmenetileg a felére esett vissza a kínai konténerforgalom, de ez csupán egy öthetes időszakot jelentett. Mivel senki sem tudta ilyen gyorsan lefedni a keletkezett áru- és kapacitáshiányt, így a kiesett forgalom szerinte is vissza fog térni, mert a kínai gyárak gyorsan újra elérik a teljes gyártási kapacitásukat. „Túléljük ezt a párhetes kiesést” – összegezte a szakember.

