

## Kerekasztal-beszélgetés a dunai hajózásról

# Most már szinte egész évben jól hajózható a Duna

A NavigátorVilág exkluzív beszélgetésre kérte fel a dunai hajózás fejlesztésében érdekelt felek közül Manfred Seitz-et, a Duna Bizottság vezérigazgatóját, Horia Mintas-t, Románia Nagykövetségének gazdasági tanácsosát, Rafael Róbertet, a bécsi Pro Danube International Management vezérigazgatóját, Daniel Jarnea-t, a Constantai Kikötő marketingfőosztály-vezetőjét és Erdélyi Lászlót, a Constantai Kikötő magyarországi képviselőjét, hogy mit lehetne még tenni a dunai fuvarozás fejlesztéséért, és milyen kihívások, feladatok megoldását tartják legfontosabbnak a diplomáciai és gazdasági szervezetek.



Manfred Seitz



Horia Mintas



Rafael Róbert



Daniel Jarnea



Erdélyi László

### SZÖVEG: ANDÓ GERGELY

– A dunai áruszállító hajóforgalom nagy részének kiinduló vagy végpontja a constantai kikötő, ahol az átrakott áruk eredetét is figyelemmel kísérik. Mekkora most a magyar reláció forgalma?

Erdélyi László (E. L.): – Nagyon jó év az idei, ha nem is rekordmértékű, de annak közelében lesz. Az év I–XI. hónapjában 3,4 millió tonna volt a magyar érintettségű constantai forgalom. A magyar tengerentúli gabonaexport nagyobb része itt kerül hajóra, ami 2,4 millió tonna volt decemberig.

– A Constantai Kikötőnek is nagyon jó éve van?

Daniel Jarnea (D. J.): – A kikötő forgalma rekordot döntött tavaly 66,6 millió tonnával, amivel az 1988-as 62,3 millió tonnás rekordunkat múltuk felül. Az elmúlt három évtizedben persze jelentősen átalakult a forgalom eredete, összetétele és célsországa is. A rekordot azonban bi-

zonyosan segítette, hogy az elmúlt két évben a mederkotrásoknak hála a vízszint a Dunán kifejezetten jobb volt a korábbi időszakhoz képest, így egyre több árut rakunk ki- és be folyami hajókba – tavaly már 15,1 millió tonnát, ami rekordmennyiség. Sokan és sokat dolgoztak ezért a remek eredményért, amit meg kell tudnunk tartani legalább ezen a szinten, s ehhez folyamatosan karban kell tartani a folyómedret. Ha ez így lesz, akkor bővíthetünk tovább, mert potenciál még van, a kereslet növelhető. A dunai forgalmak nagy része ömlesztett áru, amiket átraknak a kikötőkben. A vasérc mennyisége csökkent az elmúlt időben az európai acélpár gyengülésével, de az e szegmensben kiesett forgalmat a gabona volumenének növekedése pótolta. A gyors felfutás a Duna jobb hajózhatóságának is köszönhető. E sikeren felbuzdulva másféle nagytömegű (és nem feltétlenül ömlesztett) áruk is versenyképes áron Constanta felé terelhetők más tengeri kikötőkből, ahová közúton vagy vasúton vitték.

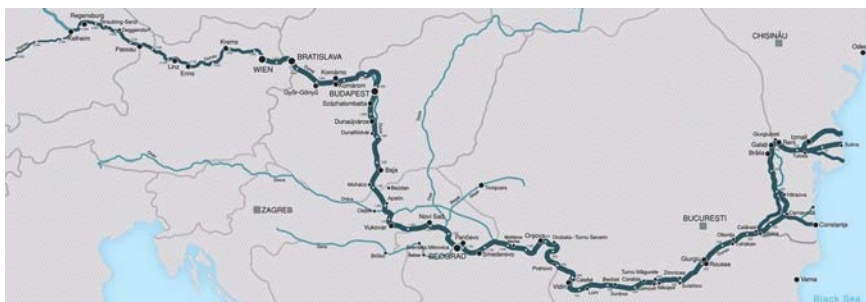
– A román ipar földrajzi elhelyezkedése akár még segítheti is a dunai forgalmak bővülését Közép- és Nyugat-Európa irányába. Milyenek most a magyar–román gazdasági kapcsolatok?

Horia Mintas (H. M.): – Az országaink közötti külkereskedelmi forgalom tavaly meghaladta a 9,4 milliárd eurót, egy évről évre növekvő tendencia részeként. A mérleg azonban román szempontból elég deficites: Románia 3,3 milliárd euró értékben exportál Magyarországra, míg 6,1 milliárd euró értékben importál. Idén talán nem nőtt tovább a kereskedelmi volumen a két ország között, de biztosan a tavalyi közelében maradt. A jelentős kereskedelmi deficit csökkentését segítheti a jobb közlekedési kapcsolat, ha a román termékek gyorsabban és olcsóbban juthatnak el a felvevőpiacokra. Magyarország a negyedik legfontosabb exportpiacunk, míg importban a harmadik legnagyobb. A világiárvány korlátozásai ellenére is jó a gazdasági kapcsolat, amit

az egymás országaiban kölcsönösen végrehajtott beruházások nagymértékben segítenek.

#### – Mit tud tenni a Duna Bizottság a Duna hajózhatóságáért?

*Manfred Seitz (M. S.):* – Az elmúlt 7–8 évben két irányban is sikerült előre lépni. Csaknem két évtizeden át a vízügyi szakhatóságok nem voltak képesek a hajózási útvonalak karbantartási munkáit rendszeresen elvégezni, a meglévő eszközök ehhez vagy nem voltak (már) meg, vagy nagyon korszerűtlenek voltak. Az EU-források segítségével mára sikerült úrrá lenni a nehézségeken minden dunai országban. Így a műszaki berendezések, a kitűzés, a mederkarbantartás és jégmentesítés is rendben van, felépült újra a szaktudás, és megvannak a kellő források az üzemeltetéshez. Ezt visszaigazolták a hajósok és a növekvő forgalomról szóló statisztikák is. A vízügyi szervek már olyan korszerű radarokkal is rendelkeznek, amelyekkel a mederfenéken lévő üledékképződés mérhető, a kotrásra az intézkedések időben megtehetőek, és a legjobb hajózási útvonal jelölhető ki; mindez korábban csak álom volt. A kritikus szűk keresztmetszetek felszámolása ugyan megkezdődött, normál időjárású években már nincs hajózási zárlat alacsony vízszint miatt, de kotrással minden nem oldható meg, a még meglévő sekély szakaszokon már csak komoly vízépítési beruházásokkal lehet segíteni. A folyót nem lehet csupán közlekedési infrastruktúrájának tekinteni, ez egy ökoszisztéma, egyre szigorúbb környezetvédelmi előírásokkal és védelemmel. Mára minden ország eljutott legalább oda, hogy megvalósíthatósági tanulmányok készültek a szűk keresztmetszetek felszámolására. Ezek nagyon komplex beruházások, komoly környezeti hatásokkal járnak, amiket vizsgálni és kezelni kell. Jelentős tervezési, engedélyezési és kommunikációs feladatok vannak, amelyek miatt 5–7 évig is elhúzódhat a sokféle szempont összehangolásának fázisa. Ezt követi a kivitelezés 4–5 éve. Az előrelépést most az segítheti, hogy a magyar–szlovák, szerb–horvát és bolgár–román közös szakaszokon mindenütt sikerült közös nevezőre jutniuk a hatóságoknak az elvégzendő feladatokban a Duna Bizottság koordinálása mellett, így már beadhatóak a közös pályázatok az EU-hoz a következő CEF-es forrás lekötésére, amikről 2023-ig döntés születet.



#### – Szerbia még nem az EU tagja. Nem válhat szűk keresztmetszette az ottani szakasz?

M. S.: – Szerbia egy EU-tagjelölt ország, hamarosan az EU-tagja lehet. Ők szintén jelentős lépéseket tettek a dunai infrastruktúra fejlesztésére. Az EU-tól kapott felzárkóztatási forrásokból a Dunára is jutott, de ezen felül is költöttek, például a Vaskapu zsilipjeinek felújítására, amelyek állapota már kritikus volt, és a hajózás ellehetetlenülésével fenyegetett. Nagy terveik vannak, amire nagy összeget terveznek még elkölteni, ahogy már az elmúlt években 300 millió euró értékben meg is tették. Nem kell őket győzködni a Duna fontosságáról, inkább ők győznek meg róla másokat, annyira fontos a folyó az ország gazdaságának.

#### – A Duna moldvai és ukrán szakasza inkább már csak egzotikum és természeti látványosság, vagy valódi gazdasági szerepe is van?

M. S.: – Moldvának csupán 600 méternyi Duna-partja van, ehhez képest hiperaktívan használják a kikötőjüket, nagyon innovatív módon még török konténerforgalmuk is van, a régió kapujává váltak. Ukrajna más eset a gazdasági nehézségei miatt, de az ottani kikötőkben vannak olyan élelmiszeripari érdekeltésszerű fejlesztések, amelyek a dunai forgalmat is növelhetik. A nem EU-országok az anyagi lehetőségek tekintetében nem állnak túl jól, de a lehetőségei szerint minden ország támogatja a folyami logisztikát. Az EU fenntartható mobilitási céljainak egyik ékköve lehet a Duna, ami magasabb részarányt érhet el a fuvarozásban, mint jelenleg. Ehhez persze a következő uniós pénzügyi ciklusban megfelelő forrásokat kell a Dunára allokálni. Reméljük, ez megtörténik, és nemcsak a kikötőkre, hanem a hajózhatóság fejlesztésére is lesz lehetőség. Ha a fuvarozatók élnek a Duna lehetőségeivel, igénylik azt, akkor nagyobb a nyomás a kormányokon is, hogy ezt megoldják. Illetve Brüsszelben

is lobbizni kell az érdekelteknek, hogy erre forrásokat biztosítsanak, valamint a hatóságok személyi állományát is meg kell erősíteni az eddiginél nagyobb források felhasználásához.

#### – A Duna Bizottság élén Ön sokat próbál tenni, hogy a törökök és a hollandok figyelmét is felhívja a dunai fuvarozás lehetőségeire. Miért lehet ez érdekes nekik?

M. S.: – A dunai régió országainak kereskedelme nagyon kiterjedt, az export és az import minden irányban jelentős. A fekete-tengeri térséget és a Duna menti országokat – Ausztriáig bezárólag – versenyképesen és hatékonyan lehet összekapcsolni vízi úton, ám ezt egyelőre akadályozzák a gyenge közlekedési kapcsolatok. Míg a balti és mediterrán térségben fuvarozók tucatjai dolgoznak, itt sokkal kevesebben, őket kell megerősíteni és támogatni abban, hogy az útvonalait kiterjesszék. Az első fecskék már megjelentek az új viszonylatokon, a járvány után remélhetőleg megerősödnek majd, ha együttműködik benne minden érintett szereplő. A hajóstársaságok szívesen dolgoznak a jelenleginél hosszabb relációkban, az gazdaságos is lenne számukra. Ehhez azonban a magánszektor beruházásai is kellenek. Nem minden török forgalmat lehet elvinni a Dunán, de az észak-adriai kikötőkön keresztül menő forgalom egy részének alternatívája lehet a dunai útvonal.

#### – Egy Duna–Fekete-tenger összekötésben Constanta lehet a kapocs?

D. J.: – A Constantai Kikötő már rendelkezik Törökország felé egy Ro-Ro kapcsolattal, amely új autókat szállít a Ford gyárból, de félpótkocsik szállítására is alkalmas. Ennek török végpontja Karasu, egy kiváló adottságú kikötő a Boszporusz közelében, az ázsiai oldalon, a zsúfolt isztambuli agglomeráción túl, ahonnan további jelentős ipari körzetek érhetőek el gyorsan autópályákon. Ezek bekötésére van



igény és nyitottság török részről. Ilyen módon Közép-Európa nagyon jól megközelíthető lehetne intermodálisan. A Constantai Kikötő nemcsak ömlesztett árukat kezel, de a projektárúk, konténerrek, félpótkocsik sem okoznak nehézséget, rugalmasan fejlesztünk és bővítünk az ügyféligények mentén. Tudjuk, milyen fontos az eljutási idő, azt is, hogy a hajóra mennyivel több áru fér, mint vasútra, így a török–közép-európai relációkban még a rakott konténerrek, félpótkocsik, csereszekrények fuvarozása is versenyképes áru és idejű lehet, korszerű folyami és tengeri szállítóeszközöket használva. Nemcsak az infrastruktúrát kell fejleszteni, a kapcsolatokat is.

E. L.: – Nagyon fontos, hogy a hajóstársaságokat támogassuk a magyar intermodális kapcsolat kiépítésében és működtetésében – legalább az első időkben. A török–magyar kapcsolat például megfelelő feltételek esetén életképes lehet, ha az áruknak Magyarországon egyféle elosztóközpontja alakulna ki a teljes régióra. És fontos lenne még a térségi információáramlás áthelyezése a frontvonalban, az álhírek elleni harc megerősítésével párhuzamosan.

– **A Pro Danube International Management a Duna Bizottság szakmai partnere a dunai hajózás fejlesztésében. Mi a pontos szerepük ebben?**

Rafaél Róbert (R. R.): – A célkitűzéseink nagyon hasonlóak: a flottakorszerűsítés, az alternatív hajtások elterjesztése a hajózásban, a kikötőfejlesztések és a digitalizáció, a zöld és fenntartható hajózás, az oktatás. Csak míg mögöttük kormányzati szereplők, szak- és külügy-

minisztériumok állnak, mögöttünk olyan gazdasági társaságok vannak, amelyek érdekeltek a dunai hajózás fejlődésében. Egyesületként működünk, de van gazdasági társaságunk, amellyel különféle EU-s programokban is szerepet vállalunk, akár vezető partnerként. A Duna fuvarozási potenciálja még mindig alig van kihasználva, pedig már egészen fejlett kikötők vannak, jól képzett hajósok és megfelelő flotta is, valamint – az elmúlt évek beruházásainak hála – megfelelő vízszint is többnyire; ezt kellene jobban kihasználni. Az egyik fókuszunk, hogy a logisztikai döntéshozóknál is népszerűvé tegyük a folyót, ne a múltbeli esetleges rossz tapasztalatikból induljanak ki. Sok dolgon sikerült javítani az elmúlt években, és még sok ötletünk van, mit kellene csinálni. Folyamatosan elemezzük a helyzetet, és jelezzük a beavatkozás szükségességét a döntéshozóknak. Motiváljuk az érdekelteket, hogy vegyenek részt az EU-s projektekben, valamint lobbizunk az EU-nál és a tagállamoknál, hogy biztosítsanak forrásokat a dunai hajózást segítő projektekhez. Nagyon közeli kapcsolatban vagyunk a Duna Bizottsággal, a 10 évvel ezelőtti alapításunktól kezdve. Az egyik alapítónk Manfred Seitz, aki később lett a Duna Bizottság vezetője. Gyakorlati az együttműködésünk, van olyan, több nemzetet átfogó programunk, amelyben a Bizottság is partnerünk lett. Most egy újabb együttműködés körvonalazódik flottamodernizációs témában.

M. S.: – Nagyon fontos a magán- és az állami szektor közötti együttműködés. Ennek a régióban nincsen olyan

hagyománya, mint ami évtizedek alatt kialakult Nyugaton. Ebben úttörő szerepet vállalt a Pro Danube. Rá kellett vezetni mindenkit a korridorszemléletre, ugyanis az EU fuvarozási folyosók kiépítését támogatja, ebbe kell illeszkednie a nemzeti fejlesztési terveknek. Sok idő telt el, mire ezt mindenki evidenciaként fogadta el. Ehhez az üzleti világnak is egyre szervezettebben és hangosabban kellett hallatnia a hangját tagállami szinteken is.

R. R.: – A folyami áruszállítás működéséhez korridorszinten tervezhető feltételek szükségesek, ezért küzd a Pro Danube is. Többek között épp ez a megközelítés tette lehetővé, hogy a járvány első hullámában a hajók személyzete váltható legyen. Néhány hétig szinte lehetetlen volt a matrózok cseréje, amit végül európai szinten kellett megoldani. Voltak hajók, amelyek 2–4 hónapig ugyanazzal a személyzettel haladtak. A Duna Bizottsággal közösen számos megbeszélést folytattunk a témában, és javaslatokat dolgoztunk ki a megoldásra. A folyamat végül beérett, és egy új, az ágazatnak is megfelelő szabályozás született. Ez egy jelzés az ágazatnak, hogy hatékonyan és eredményesen is együtt lehet dolgozni a kormányokkal és az EU-val.

– **A szállítványozók talán szívesebben használnák a folyót, ha a hajózási korlátozások idején volna annak kapacitív alternatívája: például a vasút, ami viszont Romániában jelentős kihívással küzd a folyamatban lévő pályaeépítések miatt. Mikor lesz ennek vége?**

H. M.: – Az infrastruktúra állapota nagy fájdalma a fuvarozóknak, de 5–10 éven belül a fejlesztések olyan szintre érnek, amikor már szinte minden relációban érezhetőek lesznek annak előnyei. A következő EU-s pénzügyi ciklusban 9,2 milliárd eurót szánunk vasutak és autópályák építésére, a nemrég publikált fejlesztési stratégia részeként. Jelenleg 890 km gyorsforgalmi út van az országban, ez a következő 10 évben további 3 ezerrel bővíthet. A vasútfelújítások és -átépítések legalább 1000 kilométert érintenek, ebből 300 kilométeren új vasútvillamosítást is tervezünk. Ezek közül kiemelkedik a Kolozsvár–Nagyvárad–Biharkeresztes szakasz fejlesztése, ami talán már 2024-ben elkészül, vagy az új Szeged–Temesvár vonal, ami tervezés alatt van. E projektek magyar–román együttműködésben lehetnek sikeresek.

