

Erdélyi László, a constantai és a tengeri Duna-kikötőket tömörítő, valamint a Duna–Fekete-tenger Hajózható Csatornákat kezelő részvénytársaságok magyarországi képviselője

Mi újság az Al-Dunán?

A Magyarország és a romániai constantai kikötő közötti összeforgalom tavaly 4 millió tonna volt, ebből 1,4 tonnát a kikötői, 2,6 tonnát a folyami forgalom tett ki. Ez új rekordnak számít, ami elsősorban a magyar mezőgazdaságnak és a magyar gabona-kereskedőknek köszönhető.



A kikötőben sok cég van jelen, naponta főállásban 28 ezren dolgoznak, s az ideiglenesen ott tartózkodókkal akár 40 ezer ember is tevékenykedhet egyszerre a majdnem 4 ezer hektáros kikötőterületen, a Fekete-tenger partján. A partfal hossza több mint 22 kilométer, 140 kikötőhely található itt. Az autósforgalom számára kialakított belső közutak hossza összesen 100 kilométer, a vasúti sínek 300 kilométert tesznek ki. A kikötő elosztóközpontként szolgál, Európa és Ázsia között előnyös a pozíciója a Fekete-tenger környékén.

Románia fő kikötői kereskedelmi partnereinek Németország, Magyarország és Olaszország számítanak. 2019-ben például az Európai Unióból Romániába bevitt áruk 22 százaléka, 1,46 millió tonna Németországból érkezett. Magyarország az 1 millió tonnával 16 százalékos képvisel, megelőzve Olaszország 14 százalékos és 928 ezer tonnás eredményét. A constantai tengeri kikötőket (Constanta, Midia és Mangalia) tömörítő részvénytársaság teljes tavalyi forgalma 60 millió tonna volt, igaz, a világvárvány miatt ez számottevő, 9,3 százalékos visszaesést jelentett a 2019-es esztendőhöz képest.

A gabona és az olajmagvak részesezése nagyon jelentős, összesen 44 százalékos volt az összeforgalomból, tette hozzá Erdélyi László, aki nagyobb léptékbe is helyezte a constantai kikötőt: megőrizte, sőt megerősítette az Európa vezető gabonakikötője címét, amelyet korábban a francia kikötőtől vett el. Mivel

a fekete-tengeri orosz kikötők együttes forgalma 2020-ban 252 millió tonna volt, a constantai 60 millió tonnát hozzáadva ki lehet jelteni, hogy a fekete-tengeri térség forgalma a rotterdami kikötőének háromnegyede. Ezen belül a magyar-román forgalom 2020-ban is megőrizte, sőt megerősítette vezető pozícióját a magyar kikötői piacon.

1984-ben adták át a Duna–Fekete-tenger csatornát, amely körülbelül 400 kilométerrel rövidíti le az utat Constantáig. Ez a világ harmadik legnagyobb csatornája Szuezi és Panama után. A 64,4 kilométer hosszú Duna–Fekete-tenger főcsatorna két zsilipeléssel hajózható, és két kikötővel (Medgidia és Murfatlar) rendelkezik. A csatornának van egy 27,5 kilométer hosszú északi leágazása is, amely a főcsatornát Midiával köti össze. A forgalmat részben a hajók összkapacitásában mérik, amelyek áthaladnak a zsilipeken, részben a hajók ténylegesen mért, mozgatott árumennyiségében is. 2020-ban a forgalom 35,2 millió tonna kapacitást és 16,5 millió tonna árut tett ki, amelynek 49 százaléka volt gabona.

Tavaly Magyarország 2,6 millió tonna árut szállított a csatornán keresztül, ami az összeforgalom 16 százalékát tette ki. Ezzel hazánk Romániát és Szerbiát követve dobogós helyezést ért el. Ami azonban a hajószámokat illeti, magyar lobogóval a hajóknak mindössze 2 százaléka közlekedett. Vagyis a magyar árumennyiségnek csak nyolcadrészét viszi magyar hajó. Ezért jegyezte meg az ügyvezető: a

magyar kormányknak nemcsak kikötőket kellene építeni, hanem a vízfúvarozást is támogatnia kellene. Hasznosabb lenne, ha a magyar állam a hazai teherhajóflotta fejlesztését is támogatná, és a kisebb forgalmú kikötők (Trieszt, Koper) támogatása, vásárlása mellett, helyett inkább a constantai silókba fektetne. Ha magyar tulajdonban is lennének itt gabonatarolók, több bevételhez juthatna Magyarország.

A folyami és tengeri constantai után második legnagyobb dunai kikötő, Galati, valamint Braila és a Duna-delta torkolatánál lévő Tulcea létesítményeit a tengeri Duna-kikötőket tömörítő részvénytársaság kezeli, amelynek hazai képviseletét tavaly óta szintén Erdélyi László látja el. Braila Nagy-szigeten az egyik legnagyobb mezőgazdasági farm arab érdekltségbe került, az Egyesült Arab Emírségek és Marokkó által alapított társaság gabonaféléket és olajos magvakat természet, műtrágyaüzemet működtet. Ez lehetőséget teremt a magyar gabona- és műtrágya-kereskedelem számára is: be lehet jutni új piacokra, ha arrafelé – 2020-hoz hasonlóan – gyengébb a termés, tette hozzá a szakember.

Ugyancsak jó lehetőség a magyar logisztika számára időben csatlakozni a Három Tenger Kezdeményezés keretében fejlesztés alatt álló vasúti és közúti folyosókhoz, amelyek a felsorolt kikötőket az északi kikötőkkel kapcsolják össze, az általunk még kis mértékben használt román Moldván és Északkelet-Magyarországon át.