

A Constantai Kikötő Napja Budapesten

A dunai forgalom felfuttatásában egyre többen érdekeltek

A Constantai Kikötő a járványidőszakban egy évre megszakadt másfél évtizedes hagyományt folytatva partnertalálkozót szervezett május közepén Budapesten. Az alapvetően az üzleti kapcsolatok megalapozását és erősítését kitűző eseményt ezúttal kiegészítette a tavaly útjára bocsátott Cargo on the Danube online konferencia, ahol a dunai fuvarozásban jelentős összes résztvevő szempontja megismerhető volt: a kikötőké, a fuvarosoké és a speditőröké egyaránt. Az világosan látszik, hogy a dunai hajózás állami támogatottsága sok országban kifejezetten gyenge, ennek ellenére a forgalom stabil, és a piaci szereplők keresik a bővülés lehetőségét, például a konténerizált forgalmak felfuttatásával.



Doru Mihai, a Constantai Kikötő üzemeltetési igazgatója köszönti a partnertalálkozón megjelenteket

SZÖVEG: ANDÓ GERGELY

A Constantai Kikötő ezúttal is magasrangú vezetőket küldött Budapestre, hogy a partnereket a világválság és az orosz-ukrán háború árnyékában megismertessék a kikötő lehetőségeivel. Márpedig potenciálban nincs hiány: az ukrán tengeri forgalom constantai kezelésének csak a román-ukrán és a magyar-ukrán vasúti, közúti és dunai kapacitások szabnak korlátot. A szűk keresztmetszet jelenleg nem a mélytengeri kikötőben van, de minden érdekelt piaci szereplő azért dolgozik, hogy minél nagyobb volument tudjanak a

leghatékonyabban kezelni. Ehhez persze több ponton is szükség van az elmúlt évtizedekben elhanyagolt vagy állandó piaci igény híján meg nem épült infrastruktúrák meg- vagy újjáépítésére. Hiszen a cél világos: havi 5 millió tonna gabona exportjának megoldása.

Hogy ez mekkora kihívás, azt jól érzékelteti, hogy a Constantai Kikötő úgy kezel 67,5 millió tonnát tavaly, hogy az rekordmértékűnek számított, az elmúlt három évtizedet tekintve. Ennek háromnegyede volt a tengeri, negyede a folyami rakodás. A 2021-es év kiemelkedő volt a gabonatermékek forgalmában, a 25,2 mil-

ió tonna mennyiség a magyar, a szerb és a román export egy igen tekintélyes része. Ez azonban meg is mutatja, hogy havi 5 millió tonna ukrán gabona exportja egyszerűen megoldhatatlan logisztikai kihívás az EU Ukrajnával szomszédos országai számára, különösen anélkül, hogy a saját kereskedelmi feladataikat veszélyeztetnék.

Amiben viszont látványos a bővülési lehetőség, az a konténerforgalom, amelynek volumene 2016 óta csökkenő tendenciát mutat a Constantai Kikötőben. Ez azonban nem azt jelenti, hogy Románia távolkeleti exportja/importja drámaian csökkenne, sokkal inkább azt, hogy megváltozott a hajózársaságok fekete-tengeri konténerdiszpozíciója, és már nem Constanta az üres konténer elfekvőhelye: míg 2016-ban 355 ezer TEU üres konténerrel kezelték, addig tavaly már csak 138,5 ezret. A rakott konténerek száma ugyanezen időszakban 356 ezerről 493 ezerre nőtt. Ebből az következik, hogy lenne kapacitás akár a dunai konténerfuvarozás fejlesztésére is kikötői termináli oldalról.

A dunai fuvarok összetételét jól mutatja a kikötő forgalmának megoszlása, amit konténerrel mellett az ömlesztett áruk uralnak. A gabona mellett a szén, vasérc és ócskavas az acéliparhoz kapcsolódó

AMIKOR A LEHETŐSÉG TALÁLKOZIK A MEGVALÓSULÁSSAL

A Constantai Kikötő Napja rendezvény alapvető célja a magyar speditőrök személyes kapcsolatfelvételének támogatása a kikötőbe betelepült, ott terminálokat, átrakóhelyeket működtető társaságokkal. A konferencia első része ezért a kikötő részletes ismertetésére vonatkozott, amelyet interaktív módon a kikötő marketingvezetője, *Daniel Jarnea* moderálta, bemutatva a TTS, a COMVEX és a Sea Container Services hazánkba érkezett vezetőit. A konferencia második részében a Pro Danube és a Mahart Container Center (MCC) közreműködésével a jövőt körvonalazták az előadók, kiemelve a folyami konténerforgalomban látszó lehetőségeket. A magyar résztvevők és a constantai partnerek kapcsolatépítő megbeszéléseket folytathattak, ahol több konkrét forgalom ügyét sikerült elrendezni. A magyar és román cégek mellett csaknem 20 szerb és horvát résztvevőt is üdvözölhettek a konferencián, akikkel szintén mód volt célirányos üzleti tárgyalásokat folytatni, amire korábban nem volt lehetőség.

megrendelőket szolgálja ki a folyam mentén, valamint kőolajból és feldolgozott olajipari termékekből is érkezik 12 millió tonna évente. A dunai árufuvarozás tehát a jelenlegi helyzetében rendkívüli módon ki van szolgáltatva e három termékcsoportnak, amiből a nehézipar sem áll túl erős lábakon, de az olajégetés biztosan nem hosszú távú célja az emberiségnek. A 40–60 éves eszközökkel fuvarozó dunai hajósoknak így előbb-utóbb új szegmensek felé kell nyitniuk, ha meg akarják fordítani a jelenleg évről évre enyhén csökkenő árufuvarozási trendet.

A kitörési pontot sokan a konténerfuvarozásban látják, ebben mára szinte szakmai konszenzus alakult ki, annak ellenére is, hogy a Duna magyarországi szakaszán konténereket szállító hajókat igen ritkán lát bárki is. Ám Szerbiában ennek már lényegesen nagyobb piaca van, ezért is vásárolhatta be magát az újvidéki kikötőbe a világ egyik legnagyobb konténerkikötőket üzemeltető cége, a DP World. A kérdés tehát az, hogy miképp lehetne rendszeres, legalább hetenkénti konténerfuvarozó járatot gazdaságosan üzemeltetni Budapest–Constanta között. A rakottan is viszonylag könnyű konténerekből akár 3 is elférhetne egymáson egy dunai hajón, csak éppen a dunai hidak egy része alatt nem férne el egy ilyen magas szállítmány. Így csak kétharmados hatékonysággal lehetne közlekedni, ami nem segíti a piaci alapú működést.

További forgalomnövekedést jelenthetne a Dunán, ha a Kaszpi-tenger túloldalaról a grúz és azeri vasúthálózat közbeiktatásával egy jó minőségű szolgáltatási lánc állna fel. Így a Dunán, a Fekete- és Kaszpi-tengereken hajón, a Kaukázus mentén és Közép-Ázsiában, illetve Kínából vasúton érkezhette az áru. Talán ez lenne a leginkább energiahatékony módja az eurázsiai áruforgalomnak, a 4–5 alkalmas átrakási kényszer ellenére is.



Fábián Zoltán, az MCC ügyvezetője, Erdélyi László, a Constantai Kikötő magyarországi képviselője, Gabriel Sopanda, Románia magyarországi nagykövete, Sztillkovic Szávó, a MAHART-Szabadkikötő vezérigazgatója, valamint Daniel Jarnea a Constantai Kikötő marketingvezetője a Constantai Kikötő Napján, Budapesten

Constanta azonban nemcsak a Távol-Keletről, hanem a Közel-Keletről is képes az áruforgalmakat konszolidálni. Erre az öröndetes módon fejlődő török kapcsolatok adnak alapot. A török fekete-tengeri kikötőkön át alternatív útvonal alakítható ki Európa belseje felé, amit elsősorban kamionok és félpótkocsik kompozitálásával terveznek kihasználni.

Ezekből is látszik, hogy Constanta számára az sem érdektelen, ami akár Magyarországon túl történik. Így a román fél is nyitott a 12 országot és 3 tengert összekapcsoló Three Seas Initiative munkában részt venni. Az Adria és a Balti-tenger elérhetőségének javítása a Fekete-tenger felől összeeurópai érdek, amiben Magyarország jelentős csomópont, sőt, fordító-

korong lehet, főleg a vízi és vasúti fuvarozás kombinálása esetén.

A magyar kikötők „felértékelődésének” már így is vannak jelei. A legnagyobb dunai hajóstársaság, a TTS (Transport Trade Services) a tengeri hajóscégekhez hasonlóan komolyan investál kikötői infrastruktúrába és fuvarszervező, szállítmányozó képességekbe egyaránt. A TTS magyarországi érdekeltségei között eddig a Plimsoll volt a legjelentősebb; most beszálltak a fajszi kikötőbe is. Fajsz kicsivel Szekszárd feletti település a Dunánál, jelentőségét nem a környező ipar vagy a mezőgazdasági termények tárolási és berakási potenciálja adja, hanem az a sajnálatos tény, hogy a kevésbé szabályozott vízmélységű magyar dunai szakaszon az egyik leggyakrabban kis vízmagasságú rész e felett található. Így ha egy Constantából elindult hajót az alacsony vízállás miatt „könnyíteni kell”, azaz a rakományának egy részét ki kell rakni, ez az esetek egy jelentős részében utoljára Fajsznál tehető meg. A TTS tehát a szolgáltatásainak színvonalát javíthatja ezzel a stratégiai helyen fekvő kikötő fejlesztésével.

A fenti és más témákról részletesebben is szó volt a Constantai Kikötő és szaklapunk közös szervezésében megtartott Cargo on the Danube konferencián, amelynek előadásai bárki számára megtekinthetők a NavigátorVilág Youtube-csatornáján.



A rendezvényen megtekinthető volt Kiss Adél festőművész kiállítása a Constantában készült grafikáiból