

Aurelian Andrei Popa

Dunai akadályok nehezítik a kontinentális forgalom növekedését



Nem volt könnyű a 2011-es év Constantában, de az erőltet export és némiképp visszaeső import ellenére mégis jó évet zárhattak: a konténerforgalomban 11 százalékos volt a növekedés, elérve a 662 ezer TEU-t, ami trendfordulónak tekinthető az elmúlt évek csökkenése után. A tömegáru-forgalmak kisebb visszaesése mellett az egyéb áruk szegmensében 25 százalékos bővülés volt tapasztalható.

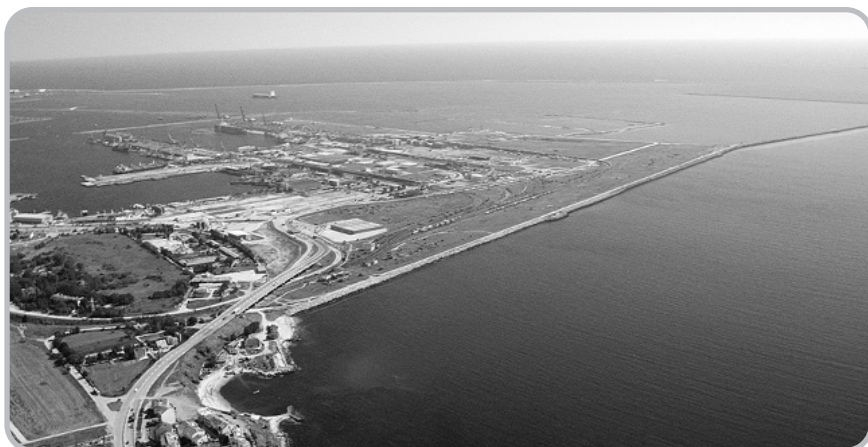
A constantai kikötő méretei impozánsak. A 400 hektáros területen elterülő komplexum 156 kikötési ponttal rendelkezik a 30 kilométernyi mólóhálozatán, amelyet 14 kilométernyi víztörő gát véd a tengeri viharok ellen. A kikötő elméleti kapacitása 120 millió tonna, amelynek kihasználását segíti, hogy akár 18,5 méteres merülési mélységű hajók fogadására is képes. Ezzel ez az egyik legjobb adottságú kikötő a Fekete-tengeren, ahol minden áruféle átrakására fel vannak készülve.

Az idők és az elvárások azonban változnak, ezt érzi a Constantai Kikötő is. A kikötő fizikai fejlődésének nincs gátja, jelentős föld- és tengeri területek állnak rendelkezésre a további bővüléshez, fejlesztéshez. Folyamatban van a hullámtörő gát meghosszabbítása, és a vasúti, folyami rakodási kapacitásokat is fejlesztik.

A kikötő vezetése új fejlesztési koncepciót készít, amelyet idén ősszel fogadhat el a tulajdonos állam. A vezérigazgató fontosnak nevezte, hogy az érintettek összehangolják a prioritásokat és ne befolyásolják esetleges személyi változások a stratégiát, mert az árt az üzletnek. A dokumentumban szigorú határidőket kötnének ki az elvégzendő feladatokra, és azok következetes végrehajtásával igyekeznek a kikötő iránti megbízói bizalmat erősíteni. Szinte nem lesz olyan szegmense a szolgáltatási láncnak, kikötői infrastruktúrának, amit ne tekintene át és ne tennének javaslatot annak javítására. Az új terv mintegy 650 millió eurónyi fejlesztéssel számol a 2014–2020-as időszakban.

Constanta számára különösen fájó, hogy a magyar gabonaforgalom a 2010-es 2,5 millió tonnáról 830 ezer

Stagnált a forgalom 2011-ben a constantai kikötőben 2010-hez képest, ami 43 millió tonna áru és 13 ezer hajó kezelését jelentette. A magyar constantai forgalom tavaly 57 százalékkal csökkent 2010-hez képest, amit elsősorban a Duna nehezen hajózhatósága okozott, közel 4 millió tonnáról 1,7 millióra csökkentve az áruforgalmat. Ezen Románia egyedül nem tud változtatni, együtt kell működnie az érdekelteknek nemzetközi szinten is a szűk keresztmetszetek felszámolása érdekében.



tonnára csökkent, nem kis részben azért, mert a Duna az év felében korlátozottan vagy úgy sem volt használható, márpedig ez az árucsoport alapvetően folyami úton szállítva gazdaságos. A szénszállításban is egyharmados visszaesés volt tapasztalható, 930 ezer-ről 623 ezer tonnára. Az 1,7 millió tonnányi magyarországi áruforgalomból 1,2 millió tonna érkezett vagy távozott 2011-ben folyami hajón.

A vasútnak és a közútnak nincs megfelelő nagyságú eszközparkja, hogy a kiesett hajózási kapacitásokat pótolja. Ilyenek forgalomba állítása középtávon sem várható, mivel a fuvarozók elvárják, hogy mindkét irányban rakottan közlekedjenek, ez pedig a hajónál specializáltabb eszközökkel elég nehezen biztosítható. Ám vannak azért sikeres próbálkozások, például exportban gabona, importban szója vasúti továbbításával.

Mivel nem csak a gabonaforgalomban volt jelentős visszaesés 2011-ben, biztosra vehető, hogy a „szokásos” kereskedelmi ciklikusságon túlmenően műszaki, adminisztratív, időjárási és egyéb akadályai lehettek a fuvarozásnak. Ezen okokat fel kell tárni és megvizsgálni, tehetünk-e valamit ezek csökkentése, elhárítása érdekében – javasolta Aurelian Andrei Popa. A vezérigazgató rámutatott: ez egy közös probléma, és talán együtt pontosabban

kideríthetjük a gondok forrásait, így ezek megoldásai is könnyebbek lehetnek. Nem tartható például, hogy azért nincs jégtörés a Duna egyes szakaszaiban, mert nincs gázolaj a jégtörő hajóba, így nem lehet szállítani – szögezte le.

– Hiába érhető el Constanta vasúton, közúton és a Dunán is, mind-egyik nehézkes, lassú és megbízhatatlan eljutási lehetőség – a szélsőséges téli időjáráson túlmenően is. A fuvarozók szívesebben használják ott az eszközöket, ahol a fuvarszközök nagy átlagsebességgel haladhatnak. A gazdaság a haladás hajtómotorja. A gazdaság azonban fuldoklik a hatékony közlekedési infrastruktúrák nélkül, hiszen Budapesttől nem teleportálható az áru a kikötőbe, kell a szállítási infrastruktúra, szükségesek a közlekedési folyosók. A politikusokat mi választjuk, nekik kötelességük támogatni a gazdaság fejlődését, de nem nekik kell megoldani a mi problémáinkat, ők nem szakemberek – fejtegette Aurelian Andrei Popa. – Együtt kell felemelni a hangunkat; ha többen, határokon átívelően beszélünk egy hangon, könnyebben meghallja a politika Bukarestben, Budapesten, de még Brüsszelben is a kérésünket, így nyerve el támogatásukat. Le kell ülnünk, beszélnünk kell, oldjuk meg a nézeteltéréseket!” – kérte a constantai kikötő vezérigazgatója.

Andó Gergely

