

Szalma Botond

A hajósoknak hallatni kell a hangjukat



Szalma Botond, a MAHOSZ elnöke, a Plimsoll ügyvezető igazgatója a tőle megszokott ironikus hangvétellő előadásában ismét síkra szállt a hajózás és a hajósok érdekeinek képviselete mellett.

– Húsz éve hallgatjuk a politikusok, az uniós tisztviselők szavait, mindazokét, akik abból élnek, hogy a meleg levegőt eregetik ki-be egy luftballonba. Ilyenkor kicsit úgy érzem magam, mint az a bácsi, aki elmegy az orvoshoz, aki azt mondja neki, hogy nézze, a maga korá-

ban már ideje lenne lemondani a nemi élete legalább feléről. Az öreg gondolkodik, hogy melyik feléről: ne gondoljak rá, vagy ne beszéljek róla. Így vagyok a hajózással. Ne várják tőlem, hogy ne gondoljak rá vagy ne beszéljek róla! – mondta *Szalma Botond*.

A MAHOSZ elnöke hozzátette: halottunk mindenféle problémákról, de azon nem kellene csodálkozni, hogy Romániában januárban 30–40 centi hó esik. Ez így van kétezer éve. Ez egy négy évszakos világ, itt nyáron meleg van, télen meg hideg. A vasutasoknak és a közutasoknak könnyebb a helyzetük, a hajózás egy kicsit komolyabb szakma.

Tudomásul kell venni, hogy nem egyszerűen gazdasági, hanem morális válság van a világban, és amíg ezt nem oldjuk meg, addig teljesen mindegy, hogy Constantában, Bukarestben, Budapesten vagy az Európai Unióban miről beszélgetünk. A legnagyobb veszélyt Magyarországnak, Constantának és a Dunának is az anarchisták jelentik, mert most már ott tartunk, hogy nemcsak a Dunáról akarják elűzni a hajósokat, hanem azt is kimondták, hogy a szélkerék veszélyt jelent a madarakra. Mint köztudott, a madarak a fél életüket a levegőben töltik, és ha nem mennek neki a fáknak meg a tornyoknak, akkor a szélkeréknek sem fognak nekimenni. A lobbizók viszont előbb-utóbb be fogják bizonyítani, hogy a hajók meg a halakra veszélyesek, és ha nem térnek ki a hajók elől, el fogják ütni őket... A hajósoknak nincs más lehetőségük, mint folyamatosan hallatni a hangjukat, hogy az EU-ban is megszokják: a hajózásnak igenis van jövője.

A hajózási költségek az elmúlt 50 évben kb. 70 százalékkal nőttek, de ezzel párhuzamosan a kiskereskedelmi árak 700 százalékkal emelkedtek. Le kellene szállnunk a földre! 2010-ben majdnem 7 millió tonna ki- és berakás volt, 2011-ben pedig ez nem érte el az 5 millió tonnát. A csökkenés hatalmas, és ez az áru másfelé sem ment el. A mezőgazdasági termények terén a 2010. évi 3 millió tonna helyett 2011-ben 1,4 millió tonnát szállítottak hajón; ezt a visszaesést senki nem pótolja a hajósoknak sem fuvardíjban, sem a kikötőknek átrakási és manipulációs díjban.

Amikor azt mondták nekünk, hogy már az alagút végén vagyunk, az illető vagy nem vette le a napszemüvegét, vagy nem figyelt rendesen – tette hozzá Szalma Botond. A Baltic Dry Index 7 százalék alá esett, ez minden hajó-társaság eredményeiben meglátszik.

A Duna-stratégiával kapcsolatban arról beszélt, hogy a kormány hozott egy



kormányhatározatot az EU Duna-régió stratégiáért felelős kormánybiztos kinevezéséről és feladatairól. Ennek a 6. pontjában az áll, hogy a bős-nagymarosi vízlépcsőrendszerrel kapcsolatos kérdéskör nem képezi a kormánybiztos feladatát. Feltehetnénk a kérdést: akkor mégis mi képezi a feladatát? A Dunából már csak a madárvédelem maradt, meg a békasimogató. Semmi nem maradt nekünk, az európai víziút-rendszer kellős közepén élve – összegezte a tényeket keserűen a szakember.

A Newada-program lehet az első olyan projekt, amelynek értelmes hatása lehet a hajózásra. Nekünk csak a magyar-román együttműködés maradt, még akkor is, ha az EU ebből esetleg kihagy minket. De nem szabad az unióra várnunk, vagy bárki másra, mert sem Constantának, sem Budapestnek senki nem fog segíteni. A magyar költségvetésben erre az évre 20 milliárd forintot különítettek el a Duna rendbetételére. Ezt az összeget azonban teljes egészében bicikliutakra fogjuk költeni...

A kikötők egyik hibája a rossz benchmark. Állandóan a számok bővületében élünk, ezt meg kellene hagynunk a ku-

tatóknak. Ne akarjuk összehasonlítani Constantát Rotterdammal és a többi iparterülettel, mert rossz számokat kapunk, és rossz irányba fogunk elindulni! Antwerpen sokkal közelebb áll a constantai számokhoz és lehetőségekhez. Ha már összehasonlítunk, lopjunk el tőlük ötleteket! – javasolta Szalma Botond. Az EU-25 átlagában ugyan 5,6 százalék a hajózás részaránya a szállításban, de ebben benne van Hollandia 44 és Németország 14 százalékos részaránya is. Nekünk a 10 százalékot kellene megcéloznunk. Figyelnünk kell Nyugat-Európát, de nem szabad utánoznunk.

A hajósoknak rá kellett döbenniük arra, hogy nem képeznek elég erőt. A hajózásnak nincs lobbijereje, legalábbis nincs akkora, mint amekkora kellene. Nagyon okos felismerés volt a románok részéről, hogy az iparági szereplőket ebbe a lobbiba be kell vonni.

Fontos lenne, hogy ha megterveztünk valamit, azt hajtsuk is végre. Azt ugyanis mindenki tudja, hogy a jó logisztikai szolgáltatás versenyelőnyt jelent. Üzlet azonban kizárólag a tényleges forgalomból lesz – emlékeztetett a MAHOSZ elnöke.

Kuklai Katalin