



Erdélyi László köszönti a vendégeket

Constantai Nap Budapesten

Európa keleti kapuja

Idén harmadik alkalommal rendezte meg a Constantai Kikötő szakmai konferenciáját Budapesten, a Ramada Plazában. A Magyar Közlekedési Kiadó szervezésében ismét nagy sikerű rendezvényen vehettek részt az érdeklődők. A hazai szállítmányozási, fuvarozói, logisztikai szakma több mint 150 képviselője hallgatta meg az előadásokat, amelyekből hasznos információkhoz juthattak a Constantai Kikötőről. A rendezvény egyben jó alkalmat kínált az üzleti kapcsolatok építésére is.

Erdélyi László, a Constantai Kikötő magyarországi kirendeltségének vezetője köszöntötte az egybegyűlteket, az előadókat és a hallgatóságot. Ezután *Ireny Comaroschi*, Románia magyarországi nagykövete üdvözölte a konferencia résztvevőit. Elmondta: a rendkívüli érdeklődés a konferencia iránt mutatja a Constantai Kikötő szerepét, jelentőségét, hiszen csatlakozása óta Románia az Európai Unió keleti kapuja.

Horváth Zsolt Csaba, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnöke ismertette a szervezet működését. Elmondta: a szabályok betartatása pénzbe kerül, a hatóság feladata, hogy ily módon biztosítsák a tiszta versenyt a gazdaság szereplőinek. Az ellenőrzésen túl a társhatóságok munkájának koordinálása is a feladatuk. Az ellenőrzéseket a szomszédos országok illetékes hatóságaival közösen, összehangoltan és kölcsönösen végzik.

Monica Patrichi, a román Közlekedési és Infrastruktúra Minisztérium hajózási főosztályának képviselője előadásában arról beszélt, hogy a minisztérium 2007 és 2013 között az infrastruktúra fejlesztésére és a közlekedés biztonságának növelésére fókuszál. Emellett kiemelt szerepet kap az inter-

modális logisztikai központok és a kikötők fejlesztése. *Monica Patrichi* kifejezte reményét, hogy minél előbb sikerül úrrá lenni a gazdasági válságon, és ebben a Constantai Kikötőnek is komoly szerepe lehet.

A Constantai Kikötő kereskedelmi igazgatója, *Andreea Nistor* kiemelte: a kikötő nagyon fontos szerepet játszik Kelet-Európa fejlődésében. Arra törekszenek, hogy ügyfeleiket teljes körűen kiszolgálják, hogy azok minél elégedettebbek legyenek. A Constantai Kikötő előnyei között említette a közvetlen kapcsolatot az ázsiai kereskedelemmel, a közlekedési dugók hiányát, valamint azt a tényt, hogy a szomszédos országokkal folytatott kereskedelem fejleszti a gazdasági kapcsolatokat és befektetőket vonz a térségbe.

Liviu Ghebaur, a North Star Shipping igazgatója bemutatta társaságát. Mindent megtesznek annak érdekében, hogy a környezetszennyező közúti szállítmányozással szemben a zöldebb vízi utak fejlesztését szorgalmazzák.

Vasile Stancu igazgató a Touax cégcsoport működéséről beszélt röviden. Elsősorban kikötői adminisztrációval foglalkoznak, 44 különböző tevékenységet folytatnak. Minden területen a piacvezetők közé tartoznak. Számos vezető céggel állnak kapcsolatban, Európa egyik legnagyobb folyami flottájával rendelkeznek. Fő céljuk a cég által kezelt kikötők további fejlesztése.

A Constantai Kikötő vezetősége végül virággal és oklevéllel köszöntötte meg *Codruța Gheorghe* tanácsos munkáját, aki Románia budapesti nagykövetségén felbecsülhetetlen tevékenységet végzett a Constantai Kikötő szolgáltatásainak széles körű magyarországi elismertetésének érdekében.

Andreea Nistor, a Constantai Kikötő kereskedelmi igazgatója

Constanta Közép-Európa elosztó központja

A Constantai Kikötő Napján tartott előadásában a létesítmény kereskedelmi igazgatója, Andreea Nistor kiemelte: a kikötő nagyon fontos szerepet játszik Kelet-Európa fejlődésében. Arra törekszenek, hogy ügyfeleiket teljes körűen kiszolgálják, ennek érdekében hajtanak végre további fejlesztéseket. A kereskedelmen túl a turistákat is várja Constanta: gyönyörű és korszerű utasterminál fogadja az ide érkezőket.

Constanta kikötőjének küldetése: növelni a létesítmény szerepét, amely már most is Közép-Európa egyik fontos elosztó központja a Fekete-tenger közvetítésével, mindezt elismerten professzionális, minőségi szolgáltatások és az ügyfelek elégedettségének biztosítása mellett. Alapvető értékeik a megbízhatóság, az ügyfelek elégedettsége és a fenntarthatóság.

A kikötő geostratégiai előnyei: nagy természetes vízmélység, létesítmények mindenféle áru kezeléséhez a kikötőn belül, a vámszabad terület ösztönzőként hat a szállítmányok tranzitálására a kikötőn keresztül, kiváló csatlakozások minden szállítási módozathoz, amit a számottevő kikötői infrastruktúra biztosít, szállítási kapcsolat a Dunához, aminek köszönhetően Constanta a legfontosabb fekete-tengeri kikötővé vált.

Miért érdemes a Dunát használni? – tette fel a kérdést a menedzser. Erre nagyon egyszerű a válasz: a folyam átszeli Európát, a legkényelmesebb és a legtöbb lehetőséget rejtő szállítási mód, emellett a környezetet is kevésbé szennyezi a folyami szállítás, mint a közúti. A Duna egyike a leghosszabb európai hajózható útvonalaknak, több mint 2300 km hosszan hajózható. Számátalan előnyt nyújt: ez a legrövidebb lehetséges út a hátszágban, költséghatékony, környezetbarát szállítási alternatíva, számottevő potenciális forgalom, a közúti közlekedési dugók nem érintik, kevésbé költséges infrastruktúra-beruházásokat igényel, mint a közút és vasút. Manapság az egyik legfontosabb hívószó a környezetbarát megoldás, ennek illusztrálásaként *Andreea Nistor* kiemelte: egy konténer (TEU) szállítása a Dunán 349 kg, vasúton 567 kg, közúton pedig 933 kg szén-dioxid kibocsátásával jár, a számok önmagukért beszélnek, hogy miért érdemes vízi úton szállítani.

A Duna román szakaszán máris sok infrastrukturális fejlesztés zajlik annak érdekében, hogy minél több árut tereljenek át a közútról. *Andreea Nistor* a Constantai Kikötő előnyei között említette a közvetlen kapcsolatot az ázsiai kereskedelemmel, valamint azt a tényt, hogy a szomszédos országokkal folytatott kereskedelem fejleszti a gazdasági kapcsolatokat és befektetőket vonz a térségbe.

A Constantai Kikötő fő konténertermináljai a CSCT, a SOCEP és az UMEX. A II. mólónál, a kikötő déli részén található konténerterminál, a CSCT jelenlegi kezelési kapacitása kb. 1 millió TEU/év. A folyamatban lévő bővítések után a kezelési kapacitás 2 millió TEU/év lesz.

Az Európai Unió finanszírozási programja, a Marco Polo olyan projekteket támogat, amelyeknek célja a szállítmányozás áttérése a közútról a tengeri, vasúti és belvízi szállítási útvonalakra. A jelenlegi, második Marco Polo program a

Adreea Nistor



1977. augusztus 13-án született. Egyetemi tanulmányait 1996–2000 között a Constantai Közgazdaságtudományi Egyetem nemzetközi szakán végezte, majd 2003–2004-ben a Constantai Hajózási Egyetemen hajózási menedzsment és multimodális fuvarozás területen angol nyelven vett részt posztgraduális képzésben. Az iskolák után rögtön a Constantai Kikötőnél helyezkedett el, 2001–2005 között a marketing főosztályon dolgozott, ahol a feladatai voltak a piacutatás, forgalomértékelés, tanulmányok készítése, partnerek elégedettségvizsgálata, kikötői kapcsolattartás,

honlap feltöltése. 2005–2009 között a fejlesztési és közbeszerzési főosztályon tevékenykedett, ahol feladatai közé tartozott a kapcsolattartás az EU-s finanszírozási projektektől tanácsadóival, gazdasági és megvalósíthatósági tanulmányok készítése, finanszírozási forrásigénylés, kapcsolattartás a cégek vezetőivel, kommunikációs és reklámtervek készítése, és ő volt a főosztály kommunikációs felelőse. Osztályvezető lett a főosztályhoz tartozó stratégiai és európai integrációs osztályon, ahol piaci tanulmányok készítésével, az európai szabályozás figyelésével, európai kutatási projektekkel foglalkozott, kapcsolatot tartott a nemzetközi szervezetekkel, koordinálta az együttműködést más kikötőkkel, részt vett román kikötők hazai és nemzetközi promóciójában, kapcsolatot tartott a sajtóval. 2009. februárban nevezték ki kereskedelmi igazgatónak.

Egyéb szakmai tevékenysége: 2005–2008 között egyetemi tanáregéd a Constantai Hajózási Egyetemen a 2. és 3. évfolyamon kikötői üzemeltetés, illetve korszerű hajókihasználás területen. 2006-tól az Intermodális Fuvarozás Fejlesztési Nemzeti Központ főtitkára, igazgatóhelyettese (feladatai: az intermodális forgalom fejlesztésének szervezése és irányítása, kiemelten a belvizeken, EU-s finanszírozási projektektől).

Andreea Nistor felsőfokon beszél angolul és franciául, jó kommunikációs képességekkel rendelkezik, nagy a tapasztalata a csapatmunkában, közösségi szövegíró, jó szervező, figyelmes, fegyelmezett, kitartó, teljesítményközpontú, céltudatos vezető.



2007–2013 közötti időszakra vonatkozik. Több pénzt tartalmaz, mint az első program: költségvetése 450 millió euró. Több témát ölel fel: a program magába foglalja a „tenger autópályái” és a „forgalmi dugók elkerülése” projektet. Több országot érint: finanszírozásra jogosultak az EU-tagországokkal szomszédos országok is. A Marco Polo programot az Európai Bizottság Versenyképességi és Innovációs Végrehajtó Hivatala felügyeli.

A kikötő kereskedelmi igazgatója ezután az uszályterminál fejlesztéséről számolt be. A projekt első szakaszát 2009 májusáig kell véglegesíteni. A beruházás értéke 24 millió euró. A projekt eredményeképpen csökken a hajózás a kikötő folyami-tengeri szektorában, tökéletesebbé válik a kikötő belvízi szállítmányozási infrastruktúrája, továbbá megfelelő körülményeket biztosít az uszályvonták kikötésére és összekapcsolására.

Egyéb projektek is folynak a Constantai Kikötőben: az északi hullámtörő befejezése, a kikötőn belül a meghosszabbítása 1050 méterrel, közúti híd épül a 0+540 km-nél a Duna–Fekete-tenger csatorna felett, folyamatosan zajlanak a Constantai Kikötőbe bevezető utak és az infrastruktúra fejlesztésének járulékos munkálatai, valamint a



vasúti befogadó kapacitás növelése a kikötő folyami-tengeri szektorában. A fejlesztések finanszírozási forrásai egyrészt az EU strukturális alapjai, másrészt az állami költségvetés.

Végül Andreea Nistor megemlítette a személyszállítás jelentőségét is, hiszen a gazdaságosság és környezetbarátság mellett nem elhanyagolható szempont a Duna és a Fekete-tenger szépsége sem. Kiváló létesítmények állnak rendelkezésre azon folyami és

tengeri hajók számára, amelyek a Constantai Kikötőt választják. A Fekete-tenger régiójában az egyik legkorszerűbb utasforgalmi terminál az övék, amely teljes körűen megfelel az EU normáinak és előírásainak. A Constantai Kikötő készen áll arra, hogy vonzó célállomása legyen a fekete-tengeri régió utasszállító hajóinak, emellett a turistáknak lehetőségük van vízi járműveket bérelni, hogy így fedezzék fel a látványosságokat.





A válság ellenére is

Számos fejlesztés a Constantai Kikötőben



Liviu Ghebaour



Vasile Stancu



Isabela Dinu

A Constantai Kikötő Napján röviden bemutatkoztak a létesítményben tevékenykedő szolgáltatók, akik elsősorban üzleti találkozó reményében látogattak a rendezvényre. Valamennyien ismertették fejlesztési elképzeléseiket, amelyekkel dacolnak a válság hatásaival.

A North Star Shipping – és tavaly óta az egyik legnagyobb ügyfele, a Minmetal mint fő részvénytulajdonosa – képviselésében *Liviu Ghebaour* igazgató beszélt a román magáncégről, amely több szállítmányozási szolgáltatással áll ügyfelei rendelkezésére. Főprofilja a Dunán és tengeri kikötőkön át történő szállítmányozás 25 ezer tonna flottakapacitással, a nap 24 órájában mintegy háromszáz tengeri és folyami hajó kezelésével, amit többek között közúti speditőr munkával egészít ki. A közúti forgalmat a Duna „zöld útvonalára” próbálják terelni új kapacitások létrehozásával. 2009–2012 között egy 250 ezer tonnás silót – a kikötőben a legnagyobbat – terveznek építeni, idén májusban már el is kezdődnek a munkálatok. A válság idején a befektetőiktől és munkatársaitól is ötleteket várnak a piaci igényeknek megfelelő fejlesztésre.

Vasile Stancu, az utóbbi öt évben rohamosan fejlődő Touax Rom ügyvezető igazgatója büszkén sorolta, hogy cé-

ge négy különböző, a nemzetközi piacokon végzett tevékenységgel vezető helyet foglal el a kikötői szolgáltatók között. A 13 országban jelenlévő társaság folyami flottája 170 egységből áll és 370 ezer tonna kapacitással rendelkezik.

A Fekete-tengeren és a Dunán uszályokkal szállító United Shipping Agency képviselésében *Catalin Trandafir* igazgató a legújabb beruházásról, a kikötő közbeszerzési pályázatán nyertes nagykapacitású silók építéséről szólt, amelyektől komoly megtakarításokat várnak: segítségükkel nem tart majd napokig, hanem néhány óra alatt elvégezhető az uszályok lepakolása. Ezzel a korszerűsítéssel a gabonakereskedelem új dimenziókat kapott a Constantai Kikötőben. Április közepén pedig egy 20 ezer tonna kapacitású terminál építése kezdődik meg, amely év végére készen várja ügyfeleit.

A programot *Isabela Dinu* előadása zárta, aki a Sea Container Grouphoz



Catalin Trandafir

tartozó, 1998-ban alapított Sea Container Services vezetőjeként a konténeres cég tavalyi eredményeiről (az egymillió meghaladó konténerforgalomról) és a tervezett infrastruktúra-fejlesztésekről ejtett szót.

Budapestről „látják” a Fekete-tengert

A partnerség jegyében

A magyar előadók – Szalma Botond, a Magyar Hajózási Országos Szövetség (MAHOSZ) elnöke, Bíró Koppány Ajtony, a Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége (MLSZKSZ) főtitkára és dr. Antoni Alfonz, a brüsszeli székhelyű Európai Logisztikai Szövetség (ELA) elnöke – a partnerségi viszony fontosságát hangsúlyozták, amit sem a válság, sem egyéb nagyhatalmi érdekek nem kezdhetnek ki.

Román és angol bevezető szavai után Szalma Botond, a MAHOSZ elnöke „Magyarország szárazföldi ország?” címmel tartotta meg szokásos személyes hangvétellű, anekdotázó előadását „minden hazai hajóseMBER képviselőjében”. Román „testvéreikhez” szólt az 1100 éves közös múlt okán és Románia uniós csatlakozása apropóján, hiszen ezáltal Constanta a mi kikötőnké is lett; így pont annyi a kikötőnk, mint bárki másnak.

A krízisről szólva a szakember leszögezte: gazdaságinak mondják, de értékválság tombol, ami a hajózásban egyáltalán nem újdonság. A tömeghisztéria helyett a megoldásokat sürgette, a józan megfontolás és a kapcsolatok működtetését, mert véleménye szerint csak azok őszinték. Napi szín-

ten szükségletként jelentkezik a flotta, a rakomány, a képzett menedzsment és képzett hajós igénye, mindez hajózható folyókkal, működő kikötőkkel, ráhordó közlekedési infrastruktúrával, amelyekhez nélkülözhetetlen a pénz és az ésszerű tervezés. „Hagyatkozzunk ösztöneinkre és tapasztalatainkra, emelt fővel legyünk büszkéek, hogy tehetségesebbek vagyunk a földrész keleti felén, mint az európai nagyhatalmak, akkor is, ha kistestvérként kezelnek bennünket” – adott útvalaló szemléletet a hallgatóságnak az előadó.

Az elvégzendő feladatok közül kiemelte a Duna nemzetközi vízi útvonalának 2x10 sávós autópályaként való használatát, és hogy rajta bárhol megépíthetőnek tartja a ténylegesen trimodálisként működő logisztikai köz-

pontot. Véleménye szerint a tömegárut az európai piacokra vasúton és hajóval kell továbbvinni, a „háztól házig” üzleteket pedig nyugodtan meg lehet hagyni a közúti ágazatnak.

A veszélyek sorában szólt arról, hogy a piaci jelzésekre nem eléggé figyelnek a vállalkozások, a mostani válságot ezért nem csódként jellemezte, hanem a viszonyok idősezerű megváltozásaként. Élesen tagadta, hogy a konténer üzletág lenne az egyetlen üdvözítő megoldás, inkább a nehézipar tömegáruira irányította a figyelmet. Mindenképpen folyamatosan számolni kell hátráltató tényezőkkel: a „potyautasok” megjelenésével, az összefogás hiányával, kapkodással és haraggal, a versenytársak leikcsinylésével, a politikusok rövid távú gondolkodásmódjával. Statisztikák, tanulmányok, programok helyett inkább azt szorgalmazta, hogy mindkét nemzet több évtizedes távlatokban (hajófejlesztésben 40, kikötő-korszerűsítésben 75, folyamatszabályozásban 200 évre tervezve) gondolkodjon, ellenség helyett partnereket keressen és használja ki az uniós lehetőségeket. Mert „a hajózás gyakran beteg, de sosem hal meg!”...





Szövetségi szemszögek

Együttműködés az MLSZKSZ és a Constantai Kikötő között címmel tartotta meg *Bíró Koppány Ájtony* főtitkár az előadását, amelyben a 2006 óta ápolts kapcsolatról szölt. Áruszállítási helyzetképet vázolt fel a logisztikai szolgáltató központok és a közúti, illetve vasúti szállítási vonatkozásában, de az említett együttműködés kiterjed a kombinált szállításra, az egymásra épülő logisztikai rendszerek működtetésére és a kelet-közép-európai elosztó központ szerep kiépítésére is. A főtitkár leszögezte: a vasúti és vízi infrastruktúra rendelkezésre áll a további együttműködésekhez.

Dr. Antoni Alfonz, az ELA soros magyar elnöke a 30 ország mintegy 1300 tagvállalatát és ezáltal 150 ezer logisztikai szakembert tömörítő szervezet idei 25 éves jubileumáról és az elosztási lánc fő globális trendjeiről (környezetvédelem, ügyfélkapcsolatok, technológiai újítások) ejtett szót, kiemelve a konténerforgalmat, azon belül is a Duna jelentőségét. Adatokkal részletesen elemezte az utóbbi években zajló folyamatok alakulását, a szállítási irányokat, és megállapította: az ázsiai beszállítások terén a hagyományos hamburgi útvonallal összehasonlítva – kimutatható költségelnyeiével, egyező, netán jobb tranzitidejével és nagyon kedvező környezetvédelmi paramétereivel – vonzó alternatívát jelent Európa számára a constantai dunai útvonal.



Tudósítónk:
Kuklai Katalin és Varga Violetta