

Marin Anton

Uniós forrásokat is bevonnak a fejlesztésekbe

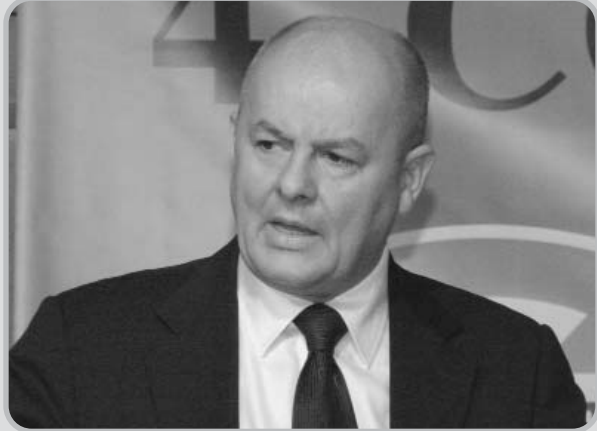
Ez a rendezvény az évek folyamán már hagyományra nőtte ki magát, és a résztvevők magas száma – különösen a romániai és magyarországi magánszektorból – nagyon jól szemlélteti, hogy milyen fontosságot tulajdonítanak manapság a Constantai Kikötőnek és a két ország közötti szállítmányozási vállalkozók együttműködésének, illetve ezek fejlesztésének és tökéletesítésének – jelentette ki Marin Anton a IV. Constantai Napon.

A román Közlekedési és Infrastruktúra Minisztérium államtitkára elmondta, hogy a tárca támogatja a Constantai Kikötő promóciós tevékenységét. A kikötő jó minőségű infrastruktúrával áll ügyfelei rendelkezésére, ami könnyebbé és vonzóbbá teszi az üzleti életet. A kikötő különleges erőfeszítéseket tesz az ügyfelek kiszolgálására és elégedettségük biztosítására, a célra alkalmas szállítási és rakodási lehetőségekkel, és a minisztérium próbál segíteni az olyan fejlesztési forrásigények beazonosításában és a források biztosításában, amelyek célja az infrastruktúra-fejlesztési projektek kivitelezése.

A közlekedés-szállítás fejlesztésének alapvető stratégiái célkitűzése az országos integrált szállítási rendszer létrehozása és fejlesztése, hiszen ez vezet a nemzetgazdaság fejlődéséhez és az emberek életminőségének a javításához. A vízi szállítás prioritásai 2013-ig a hajózási infrastruktúra fejlesztésére és korszerűsítésére összpontosítanak, nem hagyva figyelmen kívül a közlekedésbiztonság fejlesztését, a kikötők konszolidálását, olyan hajózási szolgáltatások biztosítását, amelyek biztonságosabban és kíméletesebben bánnak a környezettel.

Ezeknek a célkitűzéseknek a valóra váltása érdekében a kikötőkben elhelyezkedő közúti és vasúti szállítási rendszerek fejlesztését és korszerűsítését tartják szem előtt. Tavaly közbeszerzési tendert írtak ki egy közúti hídra, amely a Duna–Fekete-tenger-csatorna felett halad át. A munkálatokat idén kezdik el. A híd közvetlen kapcsolatot fog biztosítani a kikötő északi és déli része között, ugyanakkor összekötve a Constantai Kikötőt a Bukarest–Constanta autópályával. A közbeszerzési tender alapján kötött szerződés mintegy 30 millió euró. 2010. február 18-án nyitották fel a hullámtörő gát megépítésére beérkezett ajánlatokat. Ennek a beruházásnak a mértéke 140 millió euró. Ennek a költségét részben az Európai Unió Strukturális Alapja, részben az állami költségvetés biztosítja.

2010 folyamán fogják kiírni azt a közbeszerzési tendert, amelynek célja a Constantai Kikötő területén lévő vasúti szállítási lehetőségek bővítése. Ugyancsak a kikötő korszerűsítését célozza az a híd, amely a kikötő és egy mesterséges sziget között szándékoznak felépíteni. Ez a híd a mesterséges sziget kereskedelmi fejlődésének a záloga. A nevezett sziget kereskedelmi potenciálja körülbelül annyi, mint a Constantai Kikötő északi részének. A kikötő bővítését hivatott szolgálni a 3. és 4. számú móló meghosszabbítása, ami mintegy 50 hektáryi új területet biztosít. Ennek a két mólónak a meghosszabbítása félmilliárd eurós beruházást jelent.



Marin Anton

Marin Anton 1960. május 8-án született Gradinari községben (Giurgiu megye), lakhelye Bukarestben van, nős, 2 gyerek édesapja.

1984-ben diplomázott a Bukaresti Műszaki Egyetem Vegyészmérnöki Karán, majd doktori címet is szerzett a management területén.

Pályafutását a DANUBIANA Rt. gumiabroncsgyárban kezdte, mint vegyészmérnök, majd a kivételes elméleti és gyakorlati ismeretei alapján, illetve vezető képességei által gyorsan vezető beosztásokkal bízták meg, végül vezérigazgatónak nevezték ki.

1998–2001 között a TOFAN GRUP Rt. alelnöke volt (a cégcsoport a közepes és nagy méretű gumiabroncs gyártásával és forgalmazásával foglalkozik Romániában és külföldön). Alelnökként négy gyár tartozott hozzá: DANUBIANA, VICTORIA – Floresti, SILVANIA – Zilah és ROTRAS – Turnu Severin.

1998-ban kezdődött a politikai karrierje is, majd 2000–2004 között képviselő volt az Ilfov megyei Nemzeti Liberális Párt színeiben, a parlament Ipari és szolgáltatási bizottságának tagja is volt.

2003. október és 2004. november között az onesti RAFO Rt. első számú vezetője volt. A vezető pozíció átvételekor a vállalat igen nehéz gazdasági helyzetben volt, törvényileg fizetésképtelen állapotban. Marin Anton menedzseri kvalitásainak köszönhetően a vállalatot átszervezték, és Romániában egyedüli olyan vállalatként tartják számon a nagy adóbefizetők között, amelynek sikerült az óriási állami adósságokat kiegyenlíteni és a csőd közeli állapotból megmenekülni.

2006-ban alapító tagként belépett a Liberális-Demokrata Pártba, és elnökké választották az Ilfov megyei szervezetben, majd 2007-ben a Demokrata Párt és a Liberális-Demokrata Párt fúzióját követően első alelnökké választották a Demokrata-Liberális Párt Ilfov megyei szervezetében.

Marin Anton a Demokrata-Liberális Párt tagja, 2009. januártól a Közlekedési és Infrastruktúra Minisztérium államtitkára, ahol közvetlenül foglalkozik a légi és vízi közlekedés irányításával.



Ezekon kívül a minisztérium fejleszteni kívánja a szállítási infrastruktúrát a folyami kikötőkből, és nemcsak az áruszállítást, hanem a személyszállítást, turisztikát is.

A harmadik fontos célkitűzés a minimális 2,5 méteres merülési mélység biztosítása a Dunán. Ezt a merülési mélységet az év minden szakaszában biztosítani kell. A kivitelezési munkákat idén kezdik el. A közös román-bolgár szakasz tekintetében most készül a megvalósíthatósági tanulmány, és valószínűleg még idén útjára indíthatják ezt a projektet is.

A negyedik irányvonal a Duna–Fekete-tenger-csatorna oldalfala megerősítésének a folytatása, és ezzel egyidejűleg egy igen ambiciózus tervezet valóra váltására is törekszenek, nevezetesen a Duna–Bukarest-csatorna kiépítésére. A régebben készült megvalósíthatósági tanulmány aktualizálására és a már régebben elvégzett munkálatok állapotfelmérésével kapcsolatos szerződést 2009 szeptemberében írták alá. A szerződés teljesítésének a határideje 2010 szeptemberre. A csatorna megépítési munkálatait koncessziós konstrukció-



ban kívánják megvalósítani. A munkák költségét mintegy 1 milliárd euróra becsülik.

Másik célkitűzés a hajózás hatékonyságának és biztonságosságának a növelése, ezt a folyami információs szolgáltatások fejlesztésével kívánják elérni. 2010-ben korszerűsítésre kerül a RORIS rendszer (Romanian River Information Services), egyrészt új szolgáltatások beindításával, másrészt a kommunikációs infrastruktúra megújításával és bővítésével, hatóköre pedig a Duna–Fekete-tenger-csatornára is ki fog terjedni. Ugyanakkor az intelligens szállítási rendszerek tekintetében az Alsó-Duna folyami igazgatás 250 válaszjeladót (transzpondert) fog beszerezni, amelyeket a folyami hajókra fognak telepíteni.

A hatodik fontos szempont a környezetvédelem. Annak érdekében, hogy megelőzzük a hajók okozta környezet-szennyezést, valamint azért, hogy a véletlen szennyezések okozta esetekben hatékonyan be tudjunk avatkozni, két pro-

jektet szükséges végrehajtani, amelyek eredményeképpen a dunai kikötő-felügyeleti hatóságokat különleges hajókkal fogják felszerelni. Ezek átveszik a hajók szennyvizét, és be tudnak avatkozni a véletlen dunai szennyeződések előfordulása esetében. A hajók derítő, tisztító berendezésekkel, szeparátorokkal lesznek felszerelve, és külön gyűjtési és tárolási helyet biztosítanak a hulladékoknak. A projekt összköltsége mintegy 16 millió euró, a finanszírozását az európai uniós strukturális alapokból, valamint az állami költségvetésből biztosítják.

Európai szinten kidolgozás alatt áll az általános dunai stratégia, amelyet 2010 végéig kell tétő alá hozni. Az Európai Bizottság azt javasolta, hogy ennek a stratégiának az alapját három pillér kell hogy alkossa: kapcsolat (szállítás, energia, távközlés), környezetvédelem és vízgazdálkodás, valamint a gazdasági és társadalmi fejlődés (kultúra, oktatás,



vidékfejlesztés). A minisztérium aktívan részt vesz a Duna medencéjével kapcsolatos stratégia kidolgozásában, és hangsztatja azon felfogást, miszerint a dunai hajózás fejlesztése az, amely biztosítja az egész medence fenntartható fejlődését. Intézményes szinten, megállapíthatjuk, hogy kiváló kapcsolatos állnak fenn a vonatkozó magyarországi intézményekkel.

Marin Anton azzal a reménnyel zárta előadását, hogy minél hamarabb sikerül kilábalni a gazdasági világválságból és sikerül elhárítani a válság negatív következményeit. Kiemelte, hogy a Constantai Kikötő földrajzi elhelyezkedése, közművekkel való felszereltsége és egyéb szállítási eszközökkel való kapcsolata folytán, szervezetsége és a biztosított szolgáltatások minősége eredményeképpen mindenkor az ügyfelek szolgálatára áll. A Közlekedési és Infrastruktúra Fejlesztési Minisztérium is nyitott ajtóval várja az érdeklődőket, az ő jelenléte is ezt erősíti. Bővíteni kívánják az együttműködést a szállítás-szállítmányozás területén, és általában a kereskedelmi forgalomban.

