

Marian Tănase, a Constantai Kikötő vezérigazgató-helyettese és Alexandru Crăciun kereskedelmi igazgató

## Ügyfélorientált fejlesztések Constantában



A mikrofonnál Marian Tănase a kikötő 120 éves jubileumi rendezvényén

Beérni látszanak azok az erőfeszítések, amelyeket Románia tett elmaradott közlekedési infrastruktúrájának fejlesztésére. Az ennek révén csökkenő tranzitidő a Constantai Kikötőt is „közelebb hozza” távolabbi vidékekhez, így Magyarországhoz is. A társaság két vezetőjével november 17-én, Budapesten beszélgettünk a Constantai Kikötő Napja rendezvényen.

- **Vezérigazgató-helyettesúr, Ön még viszonylag ismeretlen a magyar piaci szereplők előtt. Mivel foglalkozott korábban?**

Marian Tănase (MT): – Idén nyáron csatlakoztam a kikötő menedzsmentjéhez, korábban a hadseregnél voltam, a Magyarországon is jól ismert DIGI-nél dolgoztam, illetve ingatlanmenedzsmenttel foglalkoztam. A Constantai Kikötőben most én felelek az infrastruktúráért, a kikötői szolgáltatásokért és technológiáért, valamint a biztonságért.

- **Milyen a piaci helyzet jelenleg?**

Alexandru Crăciun (AC): – A meghatározó piacaink bővülnek, így mi is növekedni tudunk. Számos új cég települt a kikötőbe az el-



Alexandru Crăciun

múlt időszakban az EU-n belülről és kívülről is egyaránt. Ez a folyamat szerencsére nem látzik megtörni.

- **Mit tudnak kínálni a betelepülni szándékozók?**

MT: – A cégek részére földterületet nem adhatunk el, az tartós állami tulajdon, ezért bérleti szerződéseket kötünk velük, akár hosszú távra. Ezenfelül szolgáltatásokat nyújtunk számukra, működtetjük a területet.

- **A kikötő folyamatos fejlesztését hogyan tudják biztosítani?**

MT: – Az EU-támogatásokat külön kezelik, nyilván ezek a legnagyobb értékű, infrastruktúrafejlesztési célú beruházások, amelyekből minden betelepült cég egyformán profitálhat. A kikötő saját forrásból sokkal kisebb léptékű fejlesztéseket hajt végre, amelyek jellemzően a terület jobb kihasználtságát, a bérleti elvárások teljesítését célozzák. A kikötő területe közel 4000 hektár jelenleg, ami még több irányban is bővíthető igény szerint. Ötéves fejlesztési programmal rendel-

kezünk, amit a várossal, a jelenlegi bérlőkkel és a potenciális betelepülőkkel közösen dolgoztunk ki. Szerződésben vállaltuk feléjük, mit fejlesztünk, mit létesítünk, és mi mindent újítunk fel ebben az időszakban. Nagyon érdekes szándékok és vállalatok fogalmazódnak meg ezekben a dokumentumokban minden, a kikötő működésében érdekelt részéről.

#### – Hogyan értékeli a kikötőhöz csatlakozó közlekedési infrastruktúra állapotát?

MT: – Miközben a kikötői közlekedési infrastruktúra állapota megfelelő, az ország belsőjébe, főbb ipari központjaiba, illetve a külföldre vezető vasútvonalak és közutak fejlesztésre szorulnak. Az elmúlt években a forgalom jobban nőtt, mint a vasutak és közutak kapacitása, így e téren semmiképp sem lehetünk elégedettek, az országnak komoly erőfeszítéseket kell tennie továbbra is. Ez kizárólag állami feladat. Constanta és Bukarest között stabil, jó minőségű már a vasúti és közúti kapcsolat, de ez messze nem elegendő. A Kárpátokon átvezető vasútvonalak többsége egyvágányú, az autópályahálózat pedig még mindig fejletlen az országban. Ezen mindenképp változtatni kell.

AC: – Constanta dunai kapcsolata szintén fejlesztésre szorul, komoly környezetvédelmi előnyökkel is járna, ha a Duna a mainál lényegesen hosszabb távolságon lenne az év egészében 2,5 méteres merüléssel hajózható. Ez is rajtunk kívül álló körülmény, ráadásul több ország stratégiai elköteleződését kívánja. Ám bízunk abban, hogy a korunk környezeti változásaira adott egyik válasz épp a Duna felé fordulás lesz. Miközben örömmel vesszük, hogy javul a vasúti kapcsolat Magyarországgal, a realitás azonban továbbra is az, hogy a Duna révén vagyunk és lehetünk Európa kapuja Magyarország mellett akár Ausztria, Szerbia és részben Bulgária számára. Ideális köztes ki-



kötő vagyunk ezen országok és a világ jelentős felvevőpiacai és nyersanyag-, illetve késztermék-kibocsátói között.

MT: – Félreértés ne essék, a kikötő azért ma is többé-kevésbé a tervezett módon elérhető, itt inkább arról van szó, hogy a tranzitidő nagyon magas, és megfelelő hálózati elemek létrehozásával ez jelentősen csökkenthető lenne. A fejlesztések számos útvonalon folyamatban vannak, például a Brassó és Kürtös (Curtici) közötti kétvágányú vasútvonalon, ám a kivitelezés során még az addig meglévő kapacitások is csökkentek átmenetileg, ami komoly nehézséget okozott a partnereinknek. A helyzet azonban ma már jelentősen normalizálódott. A következő években beérnek az eddig hozott áldozatok, illetve az autópálya-hálózat még sosem fejlődött olyan gyorsan Romániában, mint a következő években várható, így kijelenthető: a kikötő egyre könnyebben megközelíthető, és öt év múlva még könnyebb lesz!

AC: – Ez egy pozitív spirál: a javuló, fejlődő működési környezet vonzza a befektetőket,

magánoperátorokat a kikötőbe, akik ebből profitálni tudnak, azaz a fejlesztések igen komoly növekedési potenciállal kecsegtetnek.

#### – Tengeri oldalon nem léphet fel „kapacitáskorlát”?

MT: – A tengeri oldal teljesen megoldott, ott nem merülhet fel semmiféle kapacitáskorlát. A Boszporusz meghatározza, milyen hajók érhetik el egyáltalán a Fekete-tengert, így „váratlan meglepetés” minket nem érhet, 20 méternél nagyobb merüléssel rendelkező hajó arról nem érkezik. Jelenleg is a miénk a legnagyobb merülési mélységű kikötő a Fekete-tengeren, így a csak itt közlekedő tengerjárók mindegyike tud nálunk rakodni.

#### – Hogy teljesít Contanta a konténerforgalomban?

AC: – A konténerforgalom további növekedése várható, a térség gazdasági növekedésének köszönhetően. Idén eddig 6 százalékkal vagyunk a bázis felett, ami nagyon jó adat, ezzel újra elértük a 2008-as szintet. A Távol-Keletet Constantával összekapcsoló direktjáratok elég népszerűek. Ez ma még főleg román export- és importforgalom, de bízunk benne, hogy más országok felé is versenyképes átrakási hely lehetünk. Jó hír, hogy már jelenleg is két konténerterminál van a kikötőben: az egyiket egy román tulajdonú társaság, a SOCEP SA Constanta üzemelteti, a másikat egy globális játékos, a DP World. Ez a verseny nagy öröm számunkra, hiszen a termináli díjak csökkenésével járt. Törekszünk arra, hogy olyan piaci környezet legyen a kikötőben, hogy adott szolgáltatás mindig legalább két társaságtól, operátortól is igénybe vehető legyen, így nagyon jó esély van minden tevékenységre egy jó szolgáltatót találni, amely árban és minőségben egyaránt kitűnő választás.

Andó Gergely

