

## A Constantai Kikötő magyar kapcsolatai

# Lehetőségek tárháza

A NavigátorVilág Expo konferencián Alexandru Madalin Craciun, a Constantai Kikötő kereskedelmi igazgatója beszélgetett a kikötőben tevékenykedő három jelentősebb cég, a DP World konténerterminál-üzemeltető, az Ihorsk Shipping dunai hajós ügynök és az itthon a Train Hungary vasúttársaságról ismert GFR vasútvállalat vezetőivel társaságaik magyar és régiós törekvéseiről.



Amedeo Neculcea (GFR), Ovidiu Papiniu (Ihorsk Shipping), Raluca Daraban (DP World) és Alexandru Madalin Craciun (Constantai Kikötő)

A Constantai Kikötő területe a román állam tulajdona, a vagyont kezelő társaság közvetlenül logisztikai szolgáltatást nem nyújt, azt betelepült cégek szászaitól lehet igénybe venni. Ez a helyzet azonban kedvező finanszírozási helyzetet teremt a bérlőknek, mint arra a kikötő kereskedelmi igazgatója rámutatott, a mai világban a legnyereségesebb társaságok nem rendelkeznek jelentős értékű javakkal, miközben a kikötők igen. Sokkal válságállóbbak azok a cégek, akik csak az alaptevékenységükre fókuszálnak, csak az ehhez szükséges eszközöket birtokolják.

Ma már 30 terminálon kínálnak – egymással is vetélkedve – logisztikai szolgáltatásokat Constantában, amelyek évente most már 67 millió tonna árut kezelnek. A kikötő 1000 km-re található Magyarországtól, amely távolság vasúton, közúton és a Dunán is megtehető. Valamennyi terminál mindhárom modalitást tudja kezelni, ezzel valódi összeköttetést teremtve a világ többi részével. A magyar export- és importforgalom értéke 25 milliárd dollár a Távol-Kelettel

és Indiával, amely térségek Constantán keresztül, más tengerek más kikötőivel összemérve is versenyképesen érhetőek el.

Raluca Daraban, a DP World constantai termináljának kereskedelmi igazgatója egy valódi globális játékost képviselt a konferencián, hiszen a dubai kikötő nemzetközi akvizícióit fogja össze a DP World, mely kezdetben főleg tengeri kikötők intermodális termináljaiba fektetett be, de ma már nyitnak a szárazföldi terminálok, belvízi kikötők felé is. A legutóbbi dobásuk az újvidéki kikötőbe való investálás volt. A DP World 15 éve van jelen Constantában, amely a dubai cég első kizárólagos terminálja volt a Közel-Keletől távol. Így a constantai terminálon is végigélték azt a fejlődést, ahogy egy professzionális kikötőüzemeltető valódi logisztikai szolgáltatóvá válik, a kereskedelem előmozdítóivá, nem elégedve meg a kiszolgáló szereppel. „Ha csak kikötőt működtetnénk, az nem elégítené ki a megbízóinkat, ez ma már kevés: össze kell kötni a lehető legtöbb pontot” – adta meg a tételmondatot Raluca Daraban.

Izgalmas, hogy a DP World épp egy olyan időszakban költ beruházásra, amikor mindenki a forgalom visszaesésére, de legalábbis a volumenek stagnálására számít. „Amikor a kínaiak válságot kiáltanak, az mások számára lehetőség” – mondta erről az igazgató. A constantai kikötőn túl is fejlesztenek a térségben, intermodális terminálokat üzemeltetnének szerinte a térségben. Már megkezdtek az első terminál építést Romániában, ahonnan a szándékaik szerint az adriai kikötők is elérhetőek lesznek, de vizsgálják, hogy az északi irányokat is be tudják-e kapcsolni e terminálra. Újvidéken a meglévő kikötőben fejleszt a DP World, régi szándékot váltva ezzel valóra. A Dunában szerintük van potenciál, ezért érdemes annak mentén is kihasználni a lehetőségeket; a jelentős ütőereken ott kell lenni. Hatalmas és helyes lépés volt a szerb piacra lépés Raluca Daraban értékelése szerint, mert hagyományosan sok áru mozog Szerbia és Románia között, ráadásul az újvidéki kikötő Budapest felé is lehetőséget jelent. A DP World másik

érdekes kísérlete a félpótkocsik szállításának megteremtése Törökország és Constanta között, ami bizonyos relációkban Triesztnak és a végig tisztán közúti fuvarozásnak teremthet alternatívát – a reményeik szerint már az idei év végétől. Ha sikeres lesz ez a szolgáltatás, Grúzia is bekapcsolható egy következő lépésben.

*Ovidiu Papiniu* az Ihorks Shipping képviseletében a dunai hajózásról beszélt. Az 1992-ben létrehozott magántársaság kezdetben a hajóépítésben és navigációs berendezések telepítésében volt érdekelt, de egy szakmai befektetővel közösen 1997-ben a folyami hajózás

## A Constantai Kikötő Napja Budapesten

*Budapest,*

*2020. február 26. (szerda)*

PROGRAM:

**16.15**

Regisztráció, welcome coffee

**17.00–21.00**

- Prezentáció a constantai új kihívásokról, az idej tervekről, a fejlesztésekről
- Interaktív B2B tárgyalások a Constantai Kikötő képviselőivel, a kikötői operátorokkal
- Svédasztalos üzleti vacsora

INFORMÁCIÓ:



Erdélyi László,

a Constantai Kikötő

magyarországi képviselője

Mobil: + 36 30 210 1829,

e-mail:

erdelyi.laszlo@portofconstantza.hu

Web: www.portofconstantza.com,

www.portofconstantza.hu

## ÚJ VEZETŐ A CONSTANTAI KIKÖTŐ ÉLÉN

Az előző év december 27-étől *Costel Stanca* a Constantai Kikötő új vezérigazgatója. A kikötőt kezelő részvénytársaság új vezetője közgazdász, és polgári tengerészeti végzettséget szerzett Constantán. Alapos didaktikai tapasztalatokat szerzett, a Constantai Tengerészeti Egyetem professzora a menedzsment különböző területein, köztük a kikötői rendszerek menedzsmentjében is. 2012-től a Navigáció és Vízi Szállítási Kar dékánja, 2014-től az



Intermodális Szállítást Támogató Nemzeti Központ elnöke. Doktori címmel rendelkezik, illetve 9 könyve és 60-nál több szakmai cikke jelent meg Romániában, az Egyesült Államokban, az Egyesült Királyságban, Ausztriában, Írországon és Törökországban.

fejlesztésén kezdtek el dolgozni a Touax Rom társaság keretein belül. A stratégia változásával 2005-ben a dunai konténeres fuvarozás került a fókuszba: először belföldön szolgáltatott Giurgiuba (és így a Bukarest környéki logisztikai központok felé), majd osztrák cégekkel együttműködve Bécsbe fuvaroztak konténereket, amely járatokra bármely speditőr foglalhatott helyet. Sajnos 2012 után nem tudták fenntartani a heti egy hajójáratot végzett szolgáltatást. Jelenleg a csepeli szabadkikötői MCC-vel dolgoznak szoros együttműködésben, útközben szerbiai megállók is kiszolgálva igény esetén.

A konténerek folyami fuvarozása fontos, és jó, hogy a magyar piac is része ennek a logisztikai rendszernek, ám a Dunában még van további potenciál: jó alternatíva lehet például a Fekete-tenger medencéjének országaiba. Ehhez fel kell kínálni a piac számára egy robusztus, nagykapacitású rendszert (egy korszerű hajó 200 TEU kapacitású). A vasúttal a jelenleginél jobban együtt kell működnie a folyami hajózásban érdekelteknek, mert a Duna vízszintjének hektikusága csak a vasút igénybevételével kezelhető. A vasútnak és a hajózásnak együtt kell bizonyítani, hogy valódi multimodális alrendszerek, amelyek együtt nagyobb erőt képesek felmutatni.

*Amedeo Neculcea* a 2001-ben alapított Grup Feroviar Roman (GFR) vasúttársaságot képviselte a konferencián, amely a Grampet csoport részeként a legnagyobb régiós magán-vasúttársaság, itthon a Train Hungary és a debreceni járműjavító az övék. Széles szolgáltatási portfóliójuk van, a magyar–román reláció kifejezetten az erősségük. A folyamatban lévő vasúti nagyberuházások révén a menetidő a korábbi harmadára is csökkenhet, ami új lehetőségeket teremt. Constanta és Európa között végig kétvágányú lesz a vasúti kapcsolat, amelyen 700–750 méter hosszú, akár 3000 tonnás vonatok is közlekedhetnek. Szlovénia felé ennek töredéke a limit, így rengeteg áru jobb, ha Constantából érkezik a Pannon-síkságra, Koper vagy Trieszt helyett. Közép-Ázsiába is terjeszkedik a GFR, mert úgy látják, Kínának is érdeke egy alternatív, középső útvonal az északi orosz és déli szuezi mellett. Az északi folyosó ugyan gyorsabb maradna, de nem kizárólagosan, mert úgy csak egy vonal, nem pedig hálózat. A középső útvonalon 25 napos tranzitidő érhető el, ami 15 napnál több az északi útvonalhoz képest, de sokkal jobb a déli 45 naposhoz képest. Egy szövetség koordinálja a középső folyosó fejlesztését.