

Nagy László

Fejlesztések lépésről lépésre



A Bajai OKK Kft. küldetésének tekinti, hogy az EU dél-magyarországi határ régiójának hajtómotorjává váljék nemcsak a vízi szállítmányozás széleskörű megismertetésével, hanem egy élhető szocio-gazdasági központ kialakításával, különös figyelmet fordítva a szociális, gazdasági és természeti környezetre, valamint kikapcsolódási lehetőségek feltárásával.

Nagy László ügyvezető igazgató elmondta, hogy ezen célkitűzés elérése érdekében felvállalják a szükséges infrastrukturális és szervezeti fejlesztéseket, hogy ezáltal azon meglévő és leendő ügyfeleknek, akik a vízi és multimodális szállítmányozás lehetőségeivel szeretnének élni, a legjobb lehetőségeket és szolgáltatásokat biztosítsák. Oktatási és információs rendszerekre támaszkodva a bajai kikötő eltökélt célja, hogy a régiónak biztonságosabb és egészségesebb jövőt biztosítson.

Bajának dinamikus polgármestere van, amikor átvette a város vezetését, kijelentette: azt szeretné, ha Baja lenne Magyarország legsikeresebb városa – idézte őt *Nagy László*. Ha Baja sikeres akar lenni, akkor nemcsak a kikötőt és az ipart fejleszti, hanem az idegenforgalmat is. A tervek nagyra törők, lépésről lépésre valósítják meg ezeket a városban.

A bajai kikötő és Constanta kapcsolata nagyon jó, mondhatni baráti. A Constantai Kikötő nagyon fontos partnere,

célállomása a bajai forgalomnak, amelynek csaknem fele a román dunai kikötőbe irányul. Nagyon keményen kellett dolgozniuk azon, hogy a 2000. évi 219 ezer tonnás forgalomról 6–700 ezer tonnás éves forgalomra nőjön a bajai kikötő teljesítménye (ez kizárólag a vízi forgalomra vonatkozik). 2011 elég gyenge év volt, a Duna hajózhatósága ugyanis 150 napon keresztül nem volt megfelelő.

Mivel Baja az Alföldön található, elősorbán mezőgazdasági terményekkel

foglalkoznak, a forgalom kétharmadát az agrártermékek be- és kirakása adja. Azonban az üzemanyagon és a veszélyes árun kívül mindent lehet be- és kirakni, tárolni a kikötőben, és teljes körű szolgáltatást tudnak biztosítani. A kikötőben kilenc hajóállás működik, egyszerre tehát kilenc hajó tud rakodni.

Tavaly adták át a Zöld Terminált próbaüzem keretében, ez azt jelenti, hogy a hajón keletkező hulladékokat, olajat le lehet adni. Ezáltal biztosítani tudják, hogy mindez ne a vízbe kerüljön, és ne szennyezze a környezetet. Emellett áramot és ivóvizet tudnak szolgáltatni a hajók személyzete számára.

A hajózás attól működik, vagy nem működik, hogy a hajósok tudnak-e a Dunán közlekedni. Az egyik probléma, ami lehetetlenné teszi a hajózást, az ár- víz. Ez az elmúlt években háromszor is sújtotta a hajósokat: 2002-ben, 2006-ban és 2010-ben. A másik gond az alacsony vízállás, a harmadik, amely szerencsére ritkábban fordul elő, de idén elég jól megkaptuk, a jégzajlás. Ez ellen sajnos semmit nem tehetünk, viszont a kisvíz és a nagyvíz ellen lehetne tenni valamit. Egy év alatt ezt a problémakört nem lehet megoldani, de el lehetne indulni a megfelelő irányba – hívta fel a figyelmet *Nagy László*.

A kikötő fejlesztésekor lépésről lépésre, pályázatokkal igyekeznek előrehaladni. Eredményes pályázatokkal az út- és csatornainfrastruktúrát elég jól sikerült rendbe tenni, a Zöld Terminál iránt is egyre nagyobb az érdeklődés. A jogszabályokon azonban változtatni kellene, mert az unió kívüli hajósoktól nem tudják átvenni a szennyezőanyagokat, mert akkor azt mondanák, hogy személimportot végeznek.

Mivel a meglévő kikötő fejlesztési területe gyakorlatilag elfogyott, és az az érdekes helyzet állt elő, hogy kapacitásuk lenne, de az árut nem tudják hová tenni, hosszú távon az az elképzelés, hogy egy új kikötőrészt építsenek meg fokozatosan, több lépcsőben. Ennek nemrég készült el a megvalósíthatósági tanulmánya.

A kikötő ügyvezető igazgatója elmondta, hogy idén már negyedik alkalommal rendezik meg a Gabona Partnerség Konferenciát június 7-én, amelyre meghívta a Constantai Nap résztvevőit.

Kuklai Katalin