

Daraban: Obiectivul nostru este sa facem din Marea Neagra o zona atractiva pentru traficul maritim international

Transformarea Marii Negre într-o zona atractiva pentru traficul maritim international reprezinta unul dintre principalele obiective ale mediului de afaceri si ale sectorului portuar din regiune, în conditiile dezvoltarii coridorului transcaspic si ale cresterii importantei Portului Constanta în fluxurile comerciale dintre Asia si Europa, sustine presedintele Camerei de Comert si Industrie a României (CCIR), Mihai Daraban.

Potrivit unui comunicat remis AGERPRES, Camera de Comert, Industrie, Navigatie si Agricultura Constanta (CCINA Constanta), în parteneriat cu CCIR, organizeaza, în perioada 16 - 18 iunie, Maritime Business Week, eveniment international dedicat industriei maritime, ce reuneste reprezentanti ai companiilor din sectoarele maritim, portuar, logistic si al transportului international.

Aflat la a cincea editie, Maritime Business Week s-a consacrat drept una dintre cele mai importante platforme de dialog si networking din regiune. La editia din acest an participa 77 de companii reprezentând 20 de state, alaturi de delegatii a 14 ambasade.

La eveniment sunt prezenti reprezentanti ai marilor porturi europene: Hamburg, Rijeka, Duisburg, Rotterdam, cât si ai portului kazah Aktau, de la Marea Caspica, se mai precizeaza în comunicat.

"Este un lucru extraordinar ca, la numai câteva zile de la Expozitia Internationala de Transport Maritim de la Posidonia, Grecia, sa avem la Constanta, la Maritime Business Week, o prezenta atât de numeroasa, a celor mai importante companii din acest domeniu. Obiectivul nostru central este sa facem din Marea Neagra o zona cu adevarat atractiva pentru traficul maritim international. Este o mare relativ închisa, acceptam acest lucru, si vine cu restrictii reale. Exista obstacole structurale care descurajeaza rutele prin Marea Neagra si pe care trebuie sa le avem în vedere când vorbim de dezvoltarea traficului în regiune. De aceea mizam atât de mult pe coridorul est-vest si am tinut sa avem la aceasta editie reprezentanti din Kazahstan, de la portul Aktau. Coridorul transcaspic nu este o idee, este deja o realitate în constructie, iar Constanta este nodul sau european natural", a afirmat presedintele CCIR, Mihai Daraban, citat în comunicat.

Conform CCIR, un subiect important al forumului l-a constituit rolul Dunarii ca artera logistica europeana, Portul Duisburg, cu un volum anual de aproape 150 de milioane de tone de marfuri, fiind invocat drept model de referinta.

"Consider ca Dunarea trebuie sa devina o autostrada europeana, cu un management unificat al navigatiei, iar noi, ca tara riverana cu iesire la mare, avem cel mai mult de câstigat dintr-o asemenea viziune. Putem învata multe de la reprezentantii Portului Duisburg, port care genereaza anual un volum de marfa mai mare decât întregul bazin dunarean, inclusiv Portul Constanta. Nu în ultimul rând, vreau sa mentionez ca Portul Constanta nu este un concurent al Portului Rotterdam - este complementul sau firesc, cu un avantaj de distanta fata de Canalul Suez de aproape patru ori mai mic. Toate marfurile care vin din Extremul Orient, din Asia de Sud sau din Africa de Est spre Europa tranziteaza obligatoriu Suezul, iar noi suntem primul port european de escala pe aceasta ruta", a transmis presedintele CCIR.