

Aurelian Andrei Popa az új vezérigazgató

Constantai cél: az európai élmezőny



Aurelian Andrei Popa a Constantai Kikötő új vezérigazgatója. A januárban kinevezett, 50 éves román topmenedzser a budapesti 5. Constantai Napon debütált új beosztásában. A szakmai együttműködésre nyitott és ambiciózus vezérigazgató alig két nap alatt közkedvelt menedzserré vált a magyar szakemberek körében. Látogatást tett a BILK raktárlogisztikai központjában és a BILK Kombiterminálon, találkozott az MLSZKSZ vezetőivel és Szalma Botonddal, a magyar hajózás vezéregyéniségével. Figyelme arra is kiterjedt, hogy gratulált kiadónk vezetőjének a kitűnő szervezőmunkáért, és azal búcsúztunk az új vezérigazgatótól, hogy a jövő évi Constantai Nap előtt a júniusi bajai konferencián is találkozunk.

Az új vezérigazgató a hajózásból, úgymond a szakmából érkezett. 1961-ben született, és a gimnázium után a Tengerészeti Akadémián diplomázott. Navigációs tengerésztisztként járta a világot, de 1991-ben kikötött, és szárazföldi beosztást választott. A constantai

NAVROM-hoz szerződött. Mint budapesti beszélgetéseink során többször is hangsúlyozta: ott lett igazi kereskedő. Profi szakemberek mellett dolgozott, és ma is nagyon hálás nekik. Később váltott, de a hajózáshoz, a kikötőhöz hű maradt.

A Maersk romániai cége volt Aurelian Andrei Popa pályafutásának következő állomása. Ez nemcsak az állandó utazást jelentette számára Európában és Nyugat-Afrikában, hanem újabb és újabb szakmai tapasztalatokat is. Nem beszélve a Maersk-hálózat adta kapcsolatrendszeréről, amit mostani új beosztásában is tud hasznosítani. Constantai kinevezése előtt már dolgozott vezérigazgatóként, hiszen a két piacvezető szállítómányozó cég, a Chimpex és a MinMetal első számú vezetője volt. Nem tagadta: constantai kinevezése meglepte, de nagyon nagy ambícióval kezdett vezérigazgatói munkájához.

„Alapvető célom, hogy az európai élmezőnybe kerüljön a Constantai Kikötő” – nyilatkozta főszerkesztőnknek, Kiss Pálnak, amikor a sikeres budapesti konferencia másnapján, még elutazása előtt a terveiről és elképzeléseiről beszélt. Aurelian Andrei Popa utalt

Constanta kitűnő földrajzi helyzetére, hiszen a román kikötőből induló hajók két és fél nap alatt elérik a Szuezi-csatornát. A nyugat-európai kikötők ilyen előnnyel nem számolhatnak. Ennek a természetes előnynek az operatív döntésekkel kell párosulnia. A közép-európai országok, Szerbia, Ausztria, Szlovákia és nem utolsósorban Magyarország ezért különösen fontos számukra.

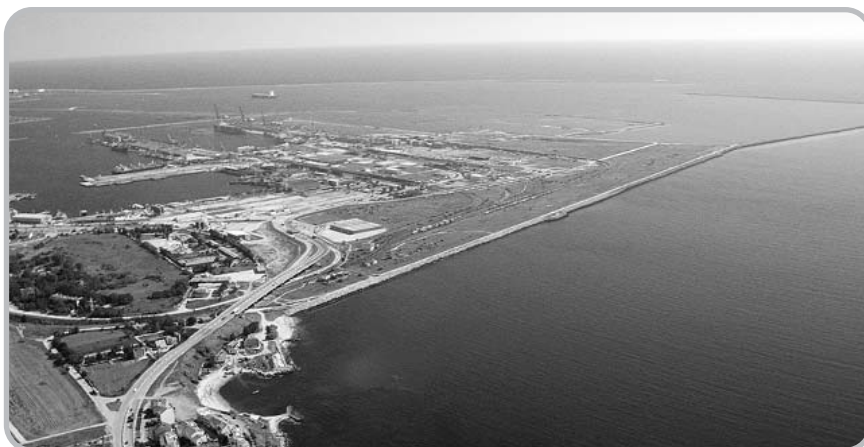
A vezérigazgató elismeréssel szólt a Constantai Kikötő magyarországi képviselőjének munkájáról. *Erdélyi László* négy éve látja el ezt a tisztséget. Ő már 2008-ban érzékelte a forgalomnövekedést, miután abban az évben a magyarok constantai forgalma 2,9-3 millió tonnára emelkedett. 2009-ban viszont 3,3 millióra, 2010-ben pedig 3,9 millió tonnára nőtt a volumen. Ez azt bizonyítja, hogy valóban sikerült felkelteni az érdeklődést a romániai kikötő iránt. Köztudott, hogy Hamburg, Bréma és Rotterdam mellett Koper és Rijeka Constanta legnagyobb konkurensei. Bár a román kikötő messzebb van, mint az adriai kikötők, viszont nagyobb tömegű áru átrakodására alkalmas, és nagyobb hajók fogadására is képes. Constanta az említett német-holland kikötőkkel pedig árban és távolságban lehet versenyképes, valamivel ugyanis közelebb van Budapesthez vagy Bajához, mint Hamburg vagy Bréma, illetve Rotterdam.

Aurelian Andrei Popa a hajózás mellett a motorozás, a sebesség szerelmese. Szót is váltottak erről a motorozás ugyancsak nagy szerelmeseivel, *Kovács Imrével*, az RCH elnök-vezérigazgatójával. Bajára, a június 16-ai gabonalogisztikai konferenciánkra motorral jönnek. A román vezérigazgató azonban a szolgáltatási színvonalban és az adminisztrációban is szeretné, ha érvényesülne a sebesség hatása. Szomorúan konstataulta, hogy volt olyan magyar ügyfél, aki tíz levelére másfél hónap alatt csak három választ kapott. A román topmenedzser megígérte: ilyenre nem lesz példa a jövőben.

„Mi az együttműködés folytatásában vagyunk érdekeltek, meggyőződésem, hogy ez mindkét ország érdeke” – mondotta Aurelian Andrei Popa, a Constantai Kikötő vezérigazgatója. Eltökéltetését igazolja, hogy bejelentette: egy nonprofit társulás keretein belül térítésmentes irodát biztosít Constantában Magyarországnak, a magyar cégek képviselőjének.

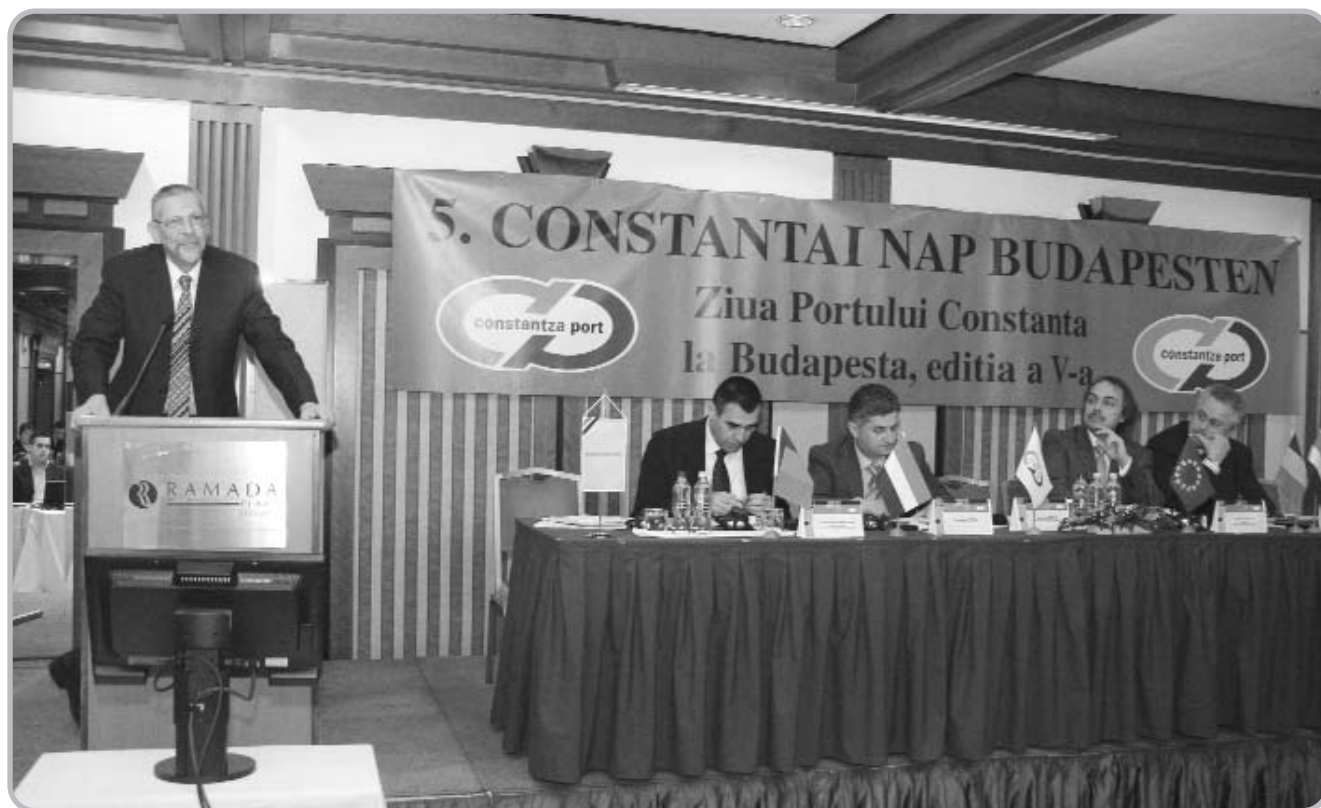
Éljünk vele!

Kiss Pál



5. Constantai Nap Budapesten

Sikertörténet a magyar-román együttműködés



Constanta Magyarország számára a legfontosabb tengeri kijáratává válhat, annak ellenére, hogy dupla távolságra fekszik Budapeستől (1100 kilométer), mint az adriai Koper vagy Trieszt. Ám a Duna-kapcsolat, az energiahatékony folyami közlekedési mód az ömlesztett áruk – gabona, szén, vasérc – számára mégis ideálissá teszik. A Duna hajózhatóságához azonban több tízmillió euró uniós támogatás szükséges a következő években – mondta el Eusebiu PSTRU, a román Közlekedési és Infrastruktúra Minisztérium államtitkára a Magyar Közlekedési Kiadó által rendezett 5. Constantai Nap című konferencián és üzletember-találkozón.

Eusebiu PSTRU utalt arra, hogy az Európai Bizottság ez év február 3-án elfogadott Duna-stratégiája újabb lökést adhat a folyón történő teherszállítás felvirágoztatására. A stratégián belül Románia a belvízi hajózásra történő alkalmasság eléréséért, a Duna menti államok közötti turizmus felvirágoztatá-

sáért és a környezeti veszélyek elhárításáért lett felelős, és hangolja össze a Duna régió országainak ez irányú tevékenységét.

Erdélyi László, a Constantai Kikötő magyarországi képviselője kiemelte, hogy a gazdasági válság és a kikötő áruforgalmának mérséklődése ellenére a constantai magyar áruforgalom 2007 óta töretlen fejlődést mutat. Így a 2,3 millió tonnáról tavaly már 3,9 millió tonnára emelkedett a magyar áruk kikötőn áthaladó mennyisége. „Ez egyértelműen a magyar és román cégek együttműködésének a sikertörténete. Ezért úgy döntöttünk, hogy az idei – immár ötödik –, Budapesti megrendezett Constantai Napot újításként a vállalatok közötti üzleti kapcsolatok alapjára helyezzük, és a kétoldalú partneri kapcsolatok elmélyítése lesz a középpontban” – hangsúlyozta Erdélyi László.

Aurelian Andrei Popa, a Constantai Kikötő vezérigazgatója a konferenciát megelőző napon látogatást tett a BILK Kombiterminalon, ahol tárgyalásokat folytatott az MLSZKSZ vezetőivel. A konferenciát követően a vezérigazgató levélben mondott köszönetet kiadónk vezetőjének és munkatársainak a kitűnő szervezéséért, és ígéretet tett arra, hogy a júniusi bajai gabonakonferenciára is ellátogat.

Aurelian Andrei Popa, a Constantai Kikötő vezérigazgatója, *Kurdi Mónika*, a Rail Cargo Hungária marketingigazgatója, valamint *Takács János*, a Menedzserek Országos Szövetségének elnöke előadásáról lapunkban olvashatnak tudósítást.

Eusebiu Pistru, a román szaktárca államtitkára

Constanta: tengeri kijárat Magyarország számára

A Duna hajózhatóvá tételéhez több tízmillió euró uniós támogatás szükséges a következő években – mondta el Eusebiu Pistru, a román Közlekedési és Infrastruktúra Minisztérium államtitkára az 5. Constantai Napon, március 3-án.

Miután az államtitkár köszöntötte az egybegyűlteket, megfogalmazta: a Lisszaboni Szerződés új jogi keretet biztosít ahhoz, hogy Európát közelebb hozza a polgárokhoz. Elérkezett az idő bizonyítani, hogy számottevően javítható a polgárok életminősége, akiket arra kell ösztönözni, hogy tevékenyen részt vegyenek a nemzetközösség teljes gazdasági és szociális életében.

Románia kitüntetett figyelmet fordít az európai szállítási hálózat áttekintésére és korszerűsítésére. Az ország számára rendkívül érzékeny terület az útvonalak kérdése a gazdasági fejlődés és a nyugat-európai szint utolérése érdekében, nem utolsósorban pedig hosszú távon is jelentőséggel bír; az elkövetkező tíz-húsz évben Románia is a TEN-T kijelölési alapján fogja építeni, illetve karbantartani a közlekedési folyókat.

Emellett a Duna-stratégia feladata biztosítani a fenntartható fejlődést. A közelmúltban elfogadott 11 prioritási terület közül Románia háromban vállalt koordinátori szerepet: belvízi hajózás, turizmus és kultúra (együttműködésben Bulgáriával), valamint a környezeti veszélyek elhárítása. A román szakemberek azon dolgoznak, hogy optimális hajózási feltételek álljanak rendelkezésre egész évben, és hozzájáruljanak a Duna–Bukarest-csatorna kiépítéséhez is.

A jelenleg folyó projektek közül az államtitkár kiemelte a Bulgáriával közös, 844 kilométer hosszú Duna-szakasz hajózhatóvá tételét 183 millió eurós beruházásban, amelyre a Kohéziós Alap nyújt forrást. A Duna középső ágán állami



költségvetésből és hitelből finanszírozzák a mederkotrást és a partok karbantartását. A román szakemberek ezen kívül egy olyan információs rendszert dolgoztak ki és vezettek be, amely elősegíti a biztonságos hajózás megvalósulását.

A közlekedési tárcának szándékában áll korszerűsíteni a kikötői eszközöket is, méghozzá a legtöbb beruházási forrást Constanta kapja. A kikötő déli részén ettől az évtől kezdődően a vasúti kapacitás növelése, a mólók meghosszabbítása, továbbá – mintegy 200 millió euró értékben, részben uniós, részben román állami forrásból – a Duna–Fekete-tenger-csatorna felett egy új híd megépítése szerepel a tervekben. Ez Magyarország számára a leghatékonyabban elérhető tengeri kijáratát teszi Constantát, amely multifunkcionális, korszerű létesítményeivel és számos versenyképes szolgáltatásával lehet vonzó a magyar partnereknek is.





Aurelian Andrei Popa, a Constantai Kikötő vezérigazgatója

A Duna összeköti a régió országait

A Constantai Kikötő vezérigazgatója előadásában kiemelte: a kikötőben a vízmélység 20 méter, ami alkalmas a tengerjáró hajók közlekedésére. Constanta kedvező földrajzi helyzete, a fekete-tengeri kijárat és kapcsolata a VII. pán-európai folyosóval, a Dunával alkalmassá teszi arra, hogy a magyar áruk számára a legjelentősebb tengeri kijáratává váljon. Szólt arról, hogy a Duna összeköti a régió országait, és a folyó teljes szakaszán a hajózhatóság megteremtésével olyan, gazdaságstratégiaileg fontos országokkal kötné össze Romániát, Bulgáriát, Szerbiát, Magyarországot és Szlovákiát, mint Németország és Ausztria.

Aurelian Andrei Popa különösen fontosnak nevezte, hogy a folyót alkalmassá kell tenni a belvízi teher szállások közlekedtetésére, és a Duna menti országok turizmusban betöltött sze-

repét növelni kell, mindezt úgy, hogy közben a fejlesztések ne károsítsák a környezetet. Célszerűnek tartaná, hogy létrehozzanak egy szolgáltató társaságot, amely a Duna menti országok kö-

zötti koordinációt végezné, és országoként egy-egy személyt kijelölnének, aki felelős lenne a kapcsolattartásért. Véleménye szerint a Duna az egyik legalkalmasabb módja a teher szállításnak, és hatékony alternatívája lehetne az európai vasúti és közúti áruszállításnak.

A vezérigazgató megemlítette, hogy a kikötő teljes forgalma 2010-ben 47,6 millió tonna volt, ami 13,21 százalékkal haladta meg a korábbi évi mennyiséget. Ezen belül a tengeri forgalom 37 millió tonnát tett ki (8,3 százalékos növekedés), míg a belvízi forgalom 10,6 millió tonnát ért el (34,6 százalékos növekedés).

A teljes kikötői tranzitforgalom 2010-ben 17 százalékkal emelkedve elérte a 11,5 millió tonnát. Magyaror-

szág részesedése ebből 34,2 százalék (2009-ben még csak 33,3 százalék volt), vagyis 3,9 millió tonna, úgy, hogy a magyar áruk mennyisége 20,2 százalékkal nőtt 2009-hez viszonyítva.

„Ha csak a folyón keresztüli tranzit-áruforgalmat vizsgáljuk, akkor a teljes mennyiség tavaly meghaladta az 5,9 millió tonnát (27 százalékos emelkedés), ebből Magyarország részesedése 43 százalékot tett ki, ami csaknem 6 százalékpontos mérséklődés az azt megelőző esztendőhöz képest” – emelte ki Aurelian Andrei Popa. A Dunán keresztüli magyar tranzitforgalom áruszerkezetét tekintve kétharmadát a gabonafélék, negyedét a szénfélék, öt százalékát a vasérc, majd az olajok, fémárúk, műtrágyák, élelmiszerek és nyers ásványok alkotják.

A tengeri magyar tranzit a kikötő összes ilyen jellegű forgalmából 25 százalékkal részesedik (1,4 millió tonna, ami csaknem 40 százalékos emelkedés 2009-hez képest). Az így jövőmenő magyar áruk kétharmada itt is gabonaféle, tizede szénféle, a többi pedig egyéb áru.

A vezérigazgató a kikötő és Magyarország kereskedelmi kapcsolatának fejlődésében kiemelte a magyar logisztikai központokkal fennálló kiváló együttműködést.

Kifejtette, hogy különösen a konténerforgalom sínylette meg a gazdasági válságot. Így a 2007-es 1,4 millió TEU-s konténerszám folyamatos mérséklődéssel 2010-re csaknem a harmadára, 0,56 millióra zuhant. Ez tömegre vetítve azt jelentette, hogy a 2007-es 12,6 millió tonnáról a felére, 5,9 millió tonnára esett vissza a kikötő konténerforgalma.

A Constantai Kikötő vezérigazgatója szólt arról, hogy a Déli Konténerterminál – amelynek területe 31 hektár – jelenlegi éves kapacitása 1,1 millió TEU, amit a közeljövőben 2 millió TEU-ra fejlesztenek.

A 700 ezer négyzetméter területű ömlesztettáru-terminál 1400 méter hosszú partvonalból áll, ahol a vízmélység 10,8 és 18,5 méter közötti. Ott rendelkezésre áll három darab, 50 tonna teherbírású emelődaru is, amelyek egyenként és óránként 2000 tonna árut képesek megmozgatni. A terminál képes 3,5 millió tonna vasérc, 2 millió tonna szén és 3,2 millió tonna bauxit raktározására. Kifejtette, hogy az olajterminál elérhető vasúton és közúton egyaránt. A vasúti sínek hossza eléri a 30 kilométert, míg a csővezeték-hálózat az 50 kilométert.





A folyamatban lévő, illetve a tervezett fejlesztések közül megemlítette az északi hullámtörő gát 1050 méterrel történő meghosszabbítását, amelyet az EU strukturális alapja támogat. Ez biztonságosabbá tenné a hajók rakodását. Emellett egy 17 millió eurós (mintegy 4,3 milliárd forintos), szintén uniós projekt keretében növelik a kikötő vasúti kapacitását és folyó melléki, illetve a tengeri terület méretét is. E két beruházás még idén elkezdődhet.

Jelentős – 30 millió eurós (mintegy 8 milliárd forintos) – projekt tervei készültek már el, amelynek alapján egy közúti híd épülhet a Duna–Fekete-tenger-csatorna felett. A híd kapcsolatot teremt a Bukarest–Constanta autópálya és a kikötő déli területei között. A beruházást az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank és az EU finanszírozza. Mindezek mellett 185 millió euróból (50 milliárd forintból) tervezik a konténerterminál bővítését és egy másik híd építését is 36 millió euróból (10 milliárd forintból). Ezek forrása EU és az állami költségvetés. A távolabbi tervek között szerepel a kikötő öbölterületén egy mesterséges sziget építése is, 252 millió eurós költséggel (mintegy 70 milliárd forintból).

Aurelian Andrei Popa közölte: a román közlekedési minisztérium a külső közlekedési kapcsolatok fejlesztésével járul hozzá a kikötő forgalmának, valamint szolgáltatási színvonalának az emelkedéséhez. Így például folyamatban van az európai IV. korridor részét képező Bukarest–Constanta vasútvonal felújítása, a Dunán 2,5 méter mély merülésű uszályok közlekedésének a kialakítása, valamint közúti kapcsolat kiépítése a Bukarest–Constanta sztráda és a kikötő között.

„És akkor még a magánbefektetők általi beruházásokról nem is beszéltem. A MinMetal SA például egy modern gabonakezelőt és -raktárt épít 258 ezer tonnás kapacitással, 32 darab silóval, továbbá a városi központi vasútállomással és a nemzetközi repülőtérrel történő kapcsolat kiépítésébe is beruház, összesen 33 millió eurót (9 milliárd forintnyi összeget)” – emelte ki a kikötő vezérigazgatója.

A MinMetalon felül további három magánberuházó összesen 25 milliárd forintnyi fejlesztést tervez. 2009–10-ben a román és külföldi kikötői magánbefektetések elérték a 150 milliárd forintnyi összeget.

Strbik László

Takács János, a Menedzserek Országos Szövetségének elnöke

Fokozni kell a bizalmat és az együttműködéseket



A válságidőszak csökkentette a bizalmat is a partnerek között, márpedig a kölcsönös bizalom minden együttműködés alapja és elengedhetetlen feltétele – szögezte le Takács János, a Menedzserek Országos Szövetségének elnöke, az Electrolux Közép-Kelet Európai Holding vezérigazgatója is a kikötői konferencián. A cége maga is folyamatosan törekszik kisebb-nagyobb partnerekkel különböző szintű együttműködések létesítésére.

Az előadó elsőként az IMD által tavaly közzétett adatokat elemezte, amelyek nyomán megállapította: a közép-kelet-európai országok gazdaságilag is egy térségbe tömörülnek és azonos szintű fejlődést mutatnak. Ami az infrastruktúra elosztását illeti, a mutatók alapján elmondható, hogy hozzávetőlegesen hasonló szinten állnak a régióknak egyes államai. Mindezekből a szakember szerint arra lehet következtetni, hogy a siker és eredményesség érdekében kevesebb rivalizálásra, helyette inkább több együttműködésre van szükség.

És hogy ebben a hasonló feltételeket kínáló környezetben miért jöjjenek a befektetők éppen hazánkba? Takács János kézenfekvő módon az Electrolux sikertörténetének példáját említette, amelynek összetevői a logisztika és a magas szintű iparosodottság mellett a szállítmányozói színvonal, a munkaerő, a környezetvédelem, valamint a központi, illetve helyi kormányzat támogatása.

A vállalat évente átlagosan 6 millió darab terméket állít elő, ami természetesen elmarad a kínai teljesítménytől, ezzel együtt hatalmas forgalmat képvisel. A magyar hűtőgéppiac ugyan kisebb (az összforgalomnak mindössze 2,9 százalékát adja), mint a környező országokéi (amelyek együttesen 42 százalékot tesznek ki), de meghatározónak tekinthető. Por-szívókból még jelentősebben exportra történik a szállítás, mert a hazai forgalom részaránya még az 1 százalékot sem éri el. A cégvezető röviden bemutatta még a társaság logisztikai modelljét, amely 2010-ben több mint 5 millió egység és 1,6 millió köbméter áru mozgatásában nyilvánult meg.

Előadása végén a szakember ismételten hangsúlyozta, hogy – az Európai Unió irányelveivel összhangban – a logisztika az a terület, amely a bizalom kiépítése révén, széleskörű együttműködések által fejlődhet dinamikusán. **V. V.**

Kurdi Mónika, a Rail Cargo Hungaria marketingigazgatója

Együtt kell működni a forgalom bővítése érdekében



**Kovács Imre, a Rail Cargo Hungaria (RCH) elnök-vezérigazgatója a kikötői rendezvényen a Magyarországi Logisztikai és Szolgáltató Központok Szövetsége (MLSZKSZ) társelnökeként tartott volna előadást, ám a konferencia napjára be-
rekedt, így Kurdi Mónika, az RCH marketingigazgatója ug-
rott be helyette és tartott lendületes, informatív előadást.**

Kurdi Mónika előadásának elején kommunikációs szempontból értékelte a vasúti piacot. Elmondta, hogy a mostanihoz hasonló partnertalálkozóknak a Rail Cargo Hungaria mindig nagy híve volt, mivel úgy tapasztalják, csak akkor gördülékeny (gyors és hatékony) az együttműködés a partnerekkel, ha a személytelen megrendelőlapokon és szerződéseken túlmenően arcról is ismerik egymást a felek, máig ez a bizalom alapja a vasúti szállításban – dacára az évtizedes partnerségeknek a társaságok között.

Az előadó örömeinek adott hangot, hogy a kikötő vezetése a kapun belüli vasúti infrastruktúra fejlesztésére is költene, mivel a vasúti szállítás számára alapvető, hogy ne csak a fővonalak épüljenek át (lehetőleg az addiginál nagyobb tengelyterhelést biztosítva), hanem a csatlakozó iparvágányok, ipartelepi vágányok is, hogy az út egészén azonos műszaki paraméterű (űrszelvényű és tömegű) teherkocsik futhassanak. Ám sajnálatos tendencia, hogy az iparvágányok felújítására, karbantartására még annyira sincs forrás, támogatás, mint a szintén kritikus állapotú fővonalakra. Így ahhoz, hogy a vasút az eddiginél nagyobb szerepet tudjon vállalni, sok investíció kell a teljes infrastruktúrában. A Rail Cargo Hungaria számára különlegesen fontos a romániai irányú közlekedési folyosó megerősítése, mivel az itt bonyolódó tranzitforgalomban még hatalmas potenciál van, elég csak a magyar autópályákon keresztülhaladó százezernyi kamionra gondolni, amelyek tranzitszállítást végeznek. „Ezért is sajnáljuk, hogy Románia és Bulgária uniós tagságával a töredékére csökkent a Ro-La-forgalom” – mondta Kurdi Mónika.

„A Constantai Kikötővel az RCH nem áll közvetlen kapcsolatban, intermodális operátorokon, illetve partner-vasutakon keresztül érintkezik a két fél. Tavaly három jelentősebb fuvarfeladathoz kapcsolódott Constanta: lengyel kokszot vittünk a kikötőbe (400 ezer tonnát), szenet hoztunk onnan Dunaujvárosba (240 ezer tonnát), illetve Kassára további 16 ezer tonnát. A dunaujvárosi feladat ebből új megbízás

volt, ezzel megtört az eddigi tranzitszerep” – tette hozzá az előadó.

Az RCH-nál úgy vélik, ennél több potenciál van a Constantai Kikötőben, már csak azért is, mert az lényegesen nagyobb óceánjárókat képes fogadni, mint az adriai kikötők. Így a konténerek mellett más tömegáruk is megjelenhetnek a kikötőben, amelyek Kelet-Közép-Európába tartanak, vagy onnan származnak. Ám ezek jelenleg szinte kizárólag közúton utaznak a szárazföldön, mivel a vasúti pálya – különösen a román szakaszon – versenyképtelenné teszi a vasutat, a használatarányos útdíj pedig erre is rátesz egy lapáttal, mindkét országban. Ennek ellenére az anyavállalat, a Rail Cargo Austria elkötelezett a nemzetközi szerepvállalás bővítése érdekében, ezért is hozta létre romániai leányvállalatát, az RCA Romaniát – amelynél több Taurus mozdony is dolgozik. Ezekkel főképp a korridorokra összpontosítanak, és a román-magyar kétoldalú forgalmakat optimalizálják, de képesek a gépcsere nélküli közlekedésre is Constantától akár Hamburgig. A csoportszintű szinergiák révén a térség egyik legnagyobb vagonparkja, 13 ezer vagon is az ügyfelek rendelkezésére áll.

Azt azért látni kell, hogy Constantának volt, van és lesz alternatívája, a kikötők között éles a versenyhelyzet. Egy vasúttársaság sem kötelezheti el magát egyetlen kikötő mellett, már csak azért sem, mert a fuvarozási feladatokat a

megbízók, a szállítmányozók adják, a vasúttársaság csak teljesít a lehetőségei szerint. Közös érdek azonban a jó kapcsolatot a fuvarozásban résztvevők között, mert csak együtt tartathatják meg a fuvarjaikat és csak együtt szerezhetnek újabbakat. E célból az üzletpolitikák összehangolása is fontos lehet.

„A saját céggel való belépés a román piacra szükségszerű volt. Korábbi legfőbb partnerünk, a CFR Marfa komoly belső problémákkal küzd, az áraik kirívóan magasak, a szolgáltatási szintjük egyre alacsonyabb. A rossz hatékonyságuk már társaságunk eredményességét veszélyeztette. A romániai magánvasutak egy része jelen van a magyar piacon, konkurensünk, más része csak egyes cégek, cégcsoportok áruira fókuszál, így velük a stratégiai együttműködés – a CFR Marfa ellenében – nem volt elképzelhető. Így maradt a cégalapítás... Ezzel viszont teljesíthető az a cél is, hogy a Constantába érkező forgalmakat közvetlenül tudjuk kezelni és eljuttatni leányvállalatainkon keresztül Kelet-Közép-Európába, kihasználva a válság elmúlásával várható jelentős alapanyag- és késztermékáramlást mindkét irányba. Erre a vasutaknak időben fel kell készülniük, a szolgáltatási színvonalukat fejleszteniük. Az RCH ennek érdekében új elektronikus rendszereket vezet be, amelyek jelenleg tesztelés, fejlesztés alatt vannak. Ezekkel némi kis versenyelőnyt szeretnénk elérni a közúti versenytársakkal szemben is” – összegezte Kurdi Mónika.

Andó Gergely

