

Kovács Imre

Növekvő román forgalom



A Rail Cargo Hungaria igazgatósági elnöke, az MLSZKSZ társelnöke előadásában kiemelte, hogy tavaly nagymértékben nőtt a vasúti forgalom a román partnerekkel. Kovács Imre szerint hatalmas lehetőségek vannak még a konténerfuvarozásban, de ehhez fejlesztésekre is szükség lenne.

Kovács Imre felidézte, hogy amikor két évvel ezelőtt előadást tartott a Constantai Kikötő Napján, rájött arra: nem mondhat semmit felelőtlenül, mert Bukarestben is hallják, amit mond. Idén felkészült arra, hogy ne mondjon semmi provokálót.

Constanta az egyedüli kikötő térségünkben, amely közúton, vasúton és hajóval egyaránt megközelíthető. Ezt mindenképpen jobban ki kell használni, bőven vannak még lehetőségek a vasúti területen. Az elmúlt időszak tragikus volt a hajózásnak, ami hatalmas kihívást jelentett a vasút számára. Nem pusztán üzleti verseny alakult ki a hajózás és a vasút között, hanem annyira visszaesett a forgalom, hogy a vasút nem bírta elszállítani az áru-

menntiséget. Erre hosszú távon kell felkészülni.

Ez az időszak rákényszerítette a vasutat arra, hogy megpróbáljon kidolgozni olyan eljutási módokat, amelyekkel árban is versenyképes tud lenni a hajózással szemben. Jó irányba mennek, sikerült összekombinálni olyan forgalmakat Constanta irányába, hogy ne legyenek üresjáratok. Olyan konstrukciókat sikerült kidolgozni, amelyek már nem veszteségesek a cég számára. Most már nem állami cégről van szó, amelyiknek szolgáltatási kötelezettsége van. Akkor dolgoznak, ha abból üzletet lehet realizálni. Lehet, hogy 15–20 évvel ezelőtt mondhatta volna mindkét kormány azt, hogy ott van az a 3 millió kiesett tonna, és a vasútnak kötelező azt

elszállítani. Ma ilyen nincs – emlékeztetett az RCH vezetője.

Az RCH logisztikai konstrukciókkal felkészült erre a feladatra. A vasúti forgalom a román partnerekkel 2011–12-ben növekedett, ehhez jelentős mértékben hozzájárult a constantai forgalom, amely korábban gyakorlatilag nulla volt. Ez a constantai forgalom hozta magával, hogy egyéb forgalmakat is tudtak realizálni.

A gabonaforgalomban elég jól tudtak előre menni. Ha megbízható szolgáltatást tudnak adni, akkor nem a hajózás problémái miatt beugró szereplők lehetnek, hanem egy biztos tartalékokat jelentő partnerré válhatnak. A legnagyobb probléma a kocsillátás biztosítása: senki nem tarthat készenlétben 2000 vasúti kocsit arra az esetre, hogy ha a hajózás akadályoztatott, el tudják szállítani az árut.

Kovács Imre a konténerfuvarozásban is komoly fantáziát lát. Constantában nagyméretű hajók is ki tudnak kötni, és a vezérigazgató biztos abban, hogy Hamburg, Koper, Trieszt mellett – amennyiben az eljutás biztosítható – Constanta fontos szerepet tölthet be. Ehhez az kell, hogy ne csak az infrastruktúra, hanem a vasúti kapcsolatok is megfelelőek legyenek. A hajózás és a közút helyzete sokkal egyszerűbb, mert felrakják az árut, és egy cég elviszi azt egy másik kikötőbe vagy egy leadási állomásra. Az RCH még nem ment be Romániába, és nem is szándékozik bemenni, ezért partnereket kell keresniük. A bukaresti vasúttal nagyon jó volt a kapcsolat az elmúlt évtizedben, megpróbálnak közösen forgalmakat visszaszerezni. Feladat, hogy a kombinált fuvarozásban ki tudjanak alakítani valamit Budapest és Constanta között, de ehhez hatalmas szükség van a kikötő támogatására.

Végül Kovács Imre biztosította a hajós kollégákat arról, hogy nem a vasutasok engedték le a Dunán a vizet annak érdekében, hogy forgalmakhoz jussanak. Nagy kihívás, hogy olyan rendszert dolgozzanak ki, amelyikben az áru nem eltűnik, hanem el lehet szállítani. Az ilyen rendezvények is nagymértékben hozzájárulnak ahhoz, hogy a partnerek egymásra találhassanak – tette hozzá az RCH vezérigazgatója.

Kuklai Katalin