

## V. Bajai Gabona Partnerség

# „A logisztikus egy csodabogár!”

A hagyományoknak megfelelően óriási érdeklődés mellett zajlott az ötödik alkalommal megrendezett Bajai Gabona Partnerség című szakmai tanácskozás. A díszvendég ezúttal Czerván György, a Vidékfejlesztési Minisztérium agrárgazdaságért felelős államtitkára volt. Június 6-án ismét a Bácskai Kulturpalotában köszöntötte az érdeklődőket a rendezvény házigazdája, Nagy László, a Bajai Országos Közforgalmú Kikötőműködtető Kft. ügyvezető igazgatója.

Baja polgármestere, *Zsigó Róbert* megköszönte a szervezőknek, továbbá a támogatóknak, hogy idén sem marad el a város számára fontos és hasznos szakmai találkozó. „Kíváncsi vagyok, hogy minél több üzletet köszenek, legyen hasznos a tanácskozás, majd töltsék kellemesen az időt Baján” – mondta a polgármester.

*Czerván György* államtitkár örömmel látta, hogy az árvíz ellenére nagyon sokan eljöttek a konferenciára. „Baja az ország egyik legnagyobb gabonakikötője. Ami a tanácskozást illeti, az időpont jó, hiszen aratás előtt állunk, itt egyeztethetnek az érintett felek. Biztató a határ képe. Bár a május eső aranyat ér, most már nem kellene több víz” – fogalmazott az államtitkár.

Az államtitkári tájékoztatót követően a Magyar Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége és a Magyar Dunai Kikötők Szövetsége (a bajai kikötő mindkettőnek tagja) kötött együttműködési megállapodást. A két elnök, *Fülöp Zsolt* és *Szalma Béla* írta alá a szerződést.

„A logisztikus egy csodabogár, az értékesítési láncban a lehető legolcsóbb megoldást biztosítja a megrendelőnek” – kezdte beszédét *Fülöp Zsolt*, az MLSZKSZ elnöke. A 2002-ben alakult szövetség fő célja az érdekérvényesítés, a véleményezés, a pályázati segítség és együttműködés a hatóságokkal. Az

elnök kiemelte a közös beszerzést (áram és gáz) a tagok érdekében, valamint az együttműködések révén kialakult országos lefedettséget. A Magyar Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége alapító tagja a Logisztikai Egyeztető Fórumnak. Sikeres projekt a pályázati rendszer kidolgozása minősítésekkel, fizikális paraméterek alapján. Jelenleg azon dolgoznak, hogy a kormány a használati arányos útdíjnál kedvezményeket adjon kombinált fuvarozásban tevékenykedőknek a versenyképesség érdekében.

*Szalma Béla*, az MDKSZ elnöke megjegyezte: októberben még az okozott gondot, hogy túl kevés víz van a mederben, most pedig túl nagy a Duna. Kiemelte: a szövetség az elmúlt másfél év alatt nagyon aktív volt, és a mai is rendkívül fontos megállapodás. „Nyomunk a vízen! A 6,5 tonnás gabonaelexport 35 százaléka a dunai kikötőkben zajlott. Sajnos nem hajózható egész évben a folyó, ám a kikötők fejlesztése rendkívül fontos. Erre a következő uniós ciklusban, (2014–2020-ban) 10 milliárd forint áll rendelkezésre, ráadásul 95 százalékos támogatás várható. Kérjünk pénzt bátran fejlesztésekre! Készül az Országos Közforgalmú Kikötők közűtfejlesztési programja, a szövetség dolgozza ki a feltételrendszert, amely alapján utalják

majd a fejlesztési pénzeket” – hangsúlyozta az elnök. Azt is elmondta, hogy kiderült: nem képeznek kikötői szakembereket Magyarországon. Úgy döntöttek, hogy elindítják az oktatást, minden bizonnyal a fővárosban vagy Baján. Végezetül kiemelte: a Duna szabályozása segítene az árvízi védekezésben is, nemcsak a hajózásban.

A hajózás jelene és jövője Magyarországon címmel tartott előadást *Szalma Botond*, a MAHOSZ elnöke. Úgy látja, hogy gazdasági, politikai, erkölcsi és morális veszélyt jelentenek a „zöld” Duna-mozgalmak, ugyanakkor hiányolja a közlekedéspolitikát. „A megbízók nagyon jó szolgáltatást várnak el olcsón, sőt inkább ingyen. Azonnal vagy előre. Mi a teendő? Szabályozzuk végre a Dunát! Ne új programok kezdődjenek, hanem az elsőt fejezzük be! Segítsük a kis és közepes vállalkozásokat. A logisztikai beruházások fontosak, munkahelyeket teremtenek. Teljes erővel előre!”

A Constantai Kikötőről *Daniel Jarnea* marketingmenedzser beszélt, miután a jó együttműködés kiépítését végezték megajándékozta *Nagy Lászlót*, a BOKK irányítóját. „Hatalmas területünk van, amely egyben logisztikai központ, és vámügyekben is segítünk. Minden közlekedési módhoz kapcsolódunk, egy csatorna révén a Dunával is összeköttetésben vagyunk, így folyami kikötőként is működünk. Közép-Kelet- és Közép-Európában vannak létesítményeink. 2011–12-ben minden típusú szállítmányozásnál növekedést könyvelhettünk el, legjelentősebbet a

folyaminál, bővül a dunai tevékenységünk” – mondta el a kikötő marketingmenedzsere.

Szót kapott természetesen *Vancsura József*, a Gabonatermesztők Országos Szövetségének elnöke is a gabona partnerség témában. Kiemelte: a változásoknak eleget kell tennünk. „A legfontosabb a szakmaiság, a mindenkori kormánnyal való együttműködés és a megfelelő médiajelenlét. Igyekszünk együttműködni a szakmai szervezetekkel” – tudatta a fórumon. Hangsúlyozta: örök cél a minőségi búzatermesztés, fontos az azonos, megbízható, jó minőség. Hozzátette: amennyiben megvalósul a Duna szabályozása, a folyó lesz Európa legnagyobb autópályája.

A Rail Cargo Hungaria Zrt. működéséről *Köles Borbála* termékcsoport-vezető adott tájékoztatást. „Három fontos makrogazdasági mutató van a gabonakereskedelemben: bevétel, költség, kereslet. A termés 75 százaléka kukorica és búza, mi főleg kukoricát fuvarozunk. Jól indult az elmúlt esztendő, májusig folyamatosan szállítottunk, de utána júniustól decemberig semmit. Januárban sem jött fuvar, most teljes készülségben várjuk az aratást. Borzasztó nehéz évet zártunk, pedig a vasút mellett kiegészítő szolgáltatásokkal várjuk az ügyfeleket, a színvonal nálunk kiemelkedően magas. Ám a vasúti fuvarozásban mostanság sajnos nem a minőség számít, hanem a zárólag az ár. Harcolunk a magánfuvarozókkal, továbbá a közúti és a vízi szállítmányozókkal.”

*Nagy László* mint házigazda zárszóként bejelentette: jövőre is megrendezik Baján az országos konferenciát. Egyben kérte: az érdeklődők jelezzék, milyen témákat szeretnének napirenden látni.

**Géczy Zsolt**



Czerván György



Zsigó Róbert



Nagy László

## Fluvius Kft.

# A száguldást meg kell fizetni

A klasszikus példa alapján három dolog kell a hajózáshoz: hajó, áru és víz, valamelyik azonban rendszerint hiányzik. A folyami áruszállítással foglalkozó Fluvius tavalyi mérlege kapcsán *Bencsik Attila* kereskedelmi igazgató lapunknak elmondta: 2012-ben volt hajó, volt víz, áru viszont kevesebb, az is igen nyomott fuvardíjszinten. A kedvező nautikai szempontokat a szállítmányozási tevékenység további fejlesztésével kombinálva a Fluvius csaknem 6 millió eurós rekord árbevételt ért el. Idén a fuvardíjakhoz mért gyorsaság a vezényszó.

A mezőgazdasági rosszul teljesített tavaly, az aszály okozta terméskiesés az ígéretek évközvetet hamar lelombozta 2012 második felére. Ez a végső számokban nem feltétlenül tükröződik: a társaság 223 ezer tonnát szállított, amelyből a saját hajós forgalom elérte a 167 ezer tonnát. A volumen így mintegy 30 százalékkal haladja meg az előző évit, az árbevétel pedig mintegy 40 százalékkal nőtt. A cég adózott eredménye 30 ezer euró lett, ami jelentősen elmarad a 2011. évitől, ám nagy érték ahhoz képest, hogy számos hajózási vállalkozás ugyanebben az időszakban vesz-

teségeket halmozott fel, sokan csődbe is mentek.

A kiváló teljesítmény és a szerény, de pozitív eredmény egyaránt a tavaly tovább fokozott, folyamatosan túl tengerre és idegen vasútra is kiterjedő szállítmányozási tevékenységnek és az év második felében üzembe állított új ikerkötélkének (ld. keretben. *A szerk.*) köszönhető. Az előző évek kiváló szolgáltatásának hozadékaként sikerült ugyanis az eseti megbízásokat nagyobb volumenű keretmegállapodásokba konvertálni.

Az üzemanyagköltségeknek a költségek 50 százalékat meghaladó aránya és a csökkent fuvardíjak

miatt 2013 a további takarékoság jegyében indult a cégnél: bevezették a fuvardíjarányos gázolaj-takarékosságot. Az alacsony fuvardíjú fuvaroknál csökkentették a hajók üzemidejét, azaz 24 vagy 18 óras üzemidő helyett 14 óras üzemidőben közlekednek, cseppet nem sietve. Azonban ha olyan, kötélt határidős rakományról van szó, ahol a gyorsaságot megfizetik – például amelyet csatlakoztatni kell tengeri hajóhoz vagy vasúthoz –, a folyamatos 24 óras üzemben haladnak.

Az áruhiányos időszak a jelek szerint továbbra is alacsonyan tartja a fuvardíjakat, így a közeljövőben sem éri meg „száguldani”. Az 1400 kilométeres Budapest–Constanta út például az egykori 6–7 napról 8–9-re, a visszaút 10–12 napról 14–16-ra nőtt. Ugyanez érvényes a Rajna felé közeledő hajókra is.

Ami az áruféleségeket és mennyiségeket illeti, tavaly továbbcsökkent a rajnai import (szója, műtrágya, alumínium) mennyisége, míg az export 30 százalékkal nőtt 2011-hez viszonyítva. A Fluvius tranzitszállításai – amelyek a legtöbb esetben nem áthaladnak, hanem Magyarországot nem is érintő harmadik országos fuvarok – szintén bővültek, így már 36 százalékat képviselnek a cég összforgalmaiban a 19 százaléknál import és a 45 százaléknál export mellett. Az áruiparlettát a termények (gabona és olajos magvak), acélárak, ércfajták és műtrágya jellemzik, de

szerepel rajta kisebb mennyiségben szén, alumínium, ásványi anyagok, szója. *Bencsik Attila* kereskedelmi igazgató külön kiemelte a jelenlét sikeres fokozását a terjedelmes projektrakományok piacán, amelyek fuvarozására a megújult hajópark különösen alkalmas. A magas áruérték és az érte fizetett fuvardíj ilyenkor lehetővé teszi a még színvonalasabb szolgáltatást.

Szokásos szorítással, jégzárlattal indult 2013, áprilisban a háromhetes zsilipkarbantartások, a napokban pedig az árvíz akadályozta a szállításokat. A soha nem látott mélységekbe zuhant fuvardíjak folyamatos kihívást jelentenek idén is, amelyen takarékosági intézkedések mellett a magas szolgáltatási színvonalra építve

éves megállapodással igyekeznek úrrá lenni azon partnereknél, ahol a bizalom pénzre fordítható. Például az árpa- és sörmalátáfuvarok optimalizálása (saját folyami hajók, tenger, vasút) tervezhető foglalkoztatást és bevételt jelent a Fluvius számára, de éppúgy kiszámítható a megbízóiknak úgy árban, mint időben. Nem ritka, hogy a megkívánt 2–4 napos intervallumú közel-keleti vagy grúz érkezéshez igazítják a berakás idejét. A társaság eredményei az éves üzleti tervnek megfelelően alakulnak, de egy jó búza-, repce- és kukoricatermés, illetve a beharangozott rekordterméshez párosuló fuvarigény-emelkedés jelentősen megfejlheti azt. A Fluvius már most gőzerővel készül a gabonaszazonra. **Varga Violetta**

## Roncsból al-dunai vezérkötélék

Az évekig öthajós Fluvius-flotta tavaly két új egységgel bővült, így az összhordképessége meghaladja a 12 ezer tonnát. A Melanie H toló-önjáróról és a Melanie bárkából álló, 171 méter hosszú, 11,4 méter széles és 3,49 méteres merüléssű konvoj 2560 LE főgépteljesítményű, hordképessége 4700 tonna, raktere tető alatt csaknem 4800 köbméter. Takarékosan üzemeltethető, és legmesszemenőbbekig beváltotta a hozzáfűzött reményeket, előnye a nagy raktártérfogata révén kiemelten a terjedelmes, könnyű áruknál, projektrakományoknál érvényesül. Nem volt egyszerű a csatasorba állítása, hiszen három évig használaton kívül volt Hollandiában, előző tulajdonosa a karbantartásra sem fordított figyelmet. Így viszont kedvezőbb áron jutott hozzá a Fluvius, és később költött több mint egymillió eurót – banki beruházási konstrukcióban – a Duisburgban történő átépítésére, benne a főgépek cseréjére, a bordák javítására, acél raktárpaddók cseréjére, a raktártető és különböző fedélzeti berendezések cseréjére, felújítására. Az átépítési munkálatokban tevékenyen részt vett a hajók kiszemelt személyzete, akik a magukénak érezve többek közt felújították és otthonossá varázsolták a lakótereket. Már a hatósági próbák kellemes meglepetést okoztak: a hatékonyság és a manőverképesség a vártnál is jobb, a tavaly áprilisi indulás óta folyamatosan élvezni lehet az előnyeiket. Kipróbálták négy bárkával, hatos kötélként 8500 tonna áruval is, hegymenetben 5–6 km/órát teljesített, ami ekkora tömeggel kiváló. A jövőben négyes kötélként kívánják közlekedtetni, további két bárka lízingelésével.

