

Bajai gabonafórum

„A logisztikus egy csodabogár!”

A hagyományoknak megfelelően óriási érdeklődés mellett zajlott az ötödik alkalommal megrendezett Baja Gabona Partnerség című szakmai tanácskozás. A díszvendég ezúttal Czerván György, a Vidékfejlesztési Minisztérium agrárgazdaságért felelős államtitkára volt. Június 6-án ismét a Bácskai Kultúrpalotában köszöntötte az érdeklődőket a rendezvény házigazdája, Nagy László, a Bajai Országos Közforgalmú Kikötőműködtető Kft. (BOKK) ügyvezető igazgatója. „Ez immár az ötödik találkozó, remélem, jövőre is megrendezhetjük. Sőt, a visszajelzések alapján további öt esztendőre tervezhetünk. Sajnos, az árvíz miatt többen az utolsó pillanatokban lemondták a részvételt, sokaknak van most fontos feladata a védekezésben” – hangzott el nyitásként.



Szakmai támogatók:



Rail Cargo Hungaria
Rail Cargo Group

NAVIGÁTOR

MAGYAR KÖZLEKEDÉS

Baja polgármestere, *Zsigó Róbert* megköszönte a szervezőknek, külön az ügyvezető igazgatónak, továbbá a támogatóknak, hogy idén sem marad el a város számára fontos és hasznos szakmai találkozó.

Czerván György államtitkár örömmel látta, hogy az árvíz ellenére nagyon sokan eljöttek a bajai konferenciára. „Baja az ország egyik legnagyobb gabonakikötője. Gondot általában inkább az alacsony vízállás okoz, ezúttal éppen árvíz ellen kell védekezni. Bízom benne, hogy az egyebek mellett a mezőgazdasági területeken sem lesz túl nagy kár. Ami a tanácskozást illeti, az időpont jó, hiszen aratás előtt állunk, itt egyeztethetnek az érintett felek. Az 1,6 millió hektáros őszi vetések jól állnak, a legnagyobb mennyiségben lévő őszi búza (1,1 millió hektár) 60 százaléka kifejezetten jó állapotban van, és csak 10 százaléka gyenge. A 2–3 hetes késést behozták a gazdák valamennyi őszi kalászosnál (búza, repce, árpa, tritikálé). A fejrágázás, gyomirtás 1,6 millió hektáron megtörtént. A legnagyobb szántóföldi növényt, a kukoricát 1,236 ezer hektáron vetettük el, míg napraforgót 606 ezer hektáron ültettünk idén. Biztató a határ képe. Bár a májusi eső aranyat ér, most már nem kellene több víz” – fogalmazott az államtitkár.

Beszélt az e-útdíjról is. Az élő állatot és a mezőgazdasági terményeket szállítók mentesülhetnek a díjfizetés alól, erről már egyeztetnek. Az uniós területalpu támogatásokról pedig elmondta: idén 65–70 ezer forint lehet hektáronként. Előleg fizetéséről még nem tudni, hazánk kérte a sok víz miatt (tavaly pedig az aszály okán adtak rá engedélyt). A következő ciklusban, 2014–2020 között már minden bizonytalanságát hatáskörben lehet erről dönteni. Hozzátette: jövőre átmeneti év lesz, nem indul el az új szerkezet, marad az idej rendszer, vele a hektáronkénti 65–70 ezer forintos támogatás. Végül Czerván György leszögezte: a mezőgazdaság kapcsán bizakodó, bár a helyzet még változhat. „Kedvező a helyzet; remélem, amit most látunk a határban, az megmarad!” – összegezte.

Az államtitkári tájékoztatót követően a Magyar Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége (MLSZKSZ) és a Magyar Dunai Kikötők Szövetsége (MDKSZ) kötött együttműködési megállapodást. A két elnök, *Fülöp Zolt* 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. A 2002-ben alakult szövetség főcélja az érdekérvényesítés, a véleményezés, a pályázati segítség és az együttműködés a hatóságokkal. Kiemelte a közös beszerzést (áram és gáz esetében) a tagok érdekében és az együttműködések révén kialakult országos lefedettséget. A szervezet alapítótagja a Logisztikai Egyeztető Fórumnak. Sikeres projekt a pályázati rendszer kidolgozása minősítésekkel, fizikális paraméterek alapján. Jelenleg azon dolgoznak, hogy a kormány a használatarányos útdíjnál kedvezményeket adjon a kombinált fuvarozásban tevékenykedőknek a versenyképesség érdekében.

Szalma Béla, az MDKSZ elnöke megjegyezte: októberben még az okozott gondot, hogy túl kevés víz volt a mederben, most pedig túl nagy a Duna. Kiemelte: a 23 taggal – közte a constantai objektummal bíró – szövetség az elmúlt másfél év alatt nagyon aktív volt, és a mostani is rendkívül fontos megállapodás. „Nyomulunk a vízen! A 6,5 tonnás gabonaexport 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. Bátran kérjünk pénzt 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 nem képeznek kikötői szakembereket Magyarországon, ezért úgy döntöttek: elindítják az oktatást, minden biztonnal a fővárosban vagy Baján. Végezetül kiemelte: a Duna szabályozása segítene az árvízi védekezésben is, nem csak a hajózásban.

Az ÁTI Depo Zrt.-t a bajai depóigazgató, *Kolluti Roland* mutatta be. 13 telephelyen 182 fő dolgozik. Baján a gabona és a logisztika a főprofil, az utóbbi kapacitása 172 ezer tonna. Vámudvar is rendelkezésre áll a bajai objektumban, ahogy a közúti és vasúti rakodás, megközelítés is adott. A 240 méteres függőleges partfalnál egyszerre négy hajó kiszolgálására van lehetőség. A silós kapacitás 33 500 tonna.

Bősze Gábor (Fort Consult Kft.) a kevésbé környezet-szennyező áruszállítási módok fejlesztéséről beszélt. Tíz országban 23 taggal zajlik a projekt 2012. április 1-jétől 2014. augusztus 31-ig. Cél a IV-es, V-ös és VII-es páneurópai közlekedési folyosók feltérképezése, új közlekedési stratégiák kialakítása, hogy egyre inkább „zöld” intermodális korridorokká alakuljanak át. A folyosók jelenlegi állapotának feltérképezése megtörtént (ld. 28–29. oldalunkon. *A szerk.*). Fő gondot az elavult kikötői infrastruktúrák jelentenek. Nincs garancia a vízszintekre, így a folyamatos szolgáltatásra sem. Hosszú a szállítási idő. A kikötőközeli ipari központok jelentősége csökken, így a szállított áru mennyisége is. A kikötők és a hatóságok közötti jobb együttműködés több esetben is az áruszállítás növelésének a kulcsa. Sajnos a kikötők között is csekély az együttműködés, és szorosabb kellene a kikötők és a szállítmányozók között is. Fontos a párhuzamos fejlesztések elkerülése, a közös sztenderdek felállítását.

A hajózás jelene és jövője Magyarországon címmel tartott előadást *Szalma Botond*, a Magyar Hajózási Országos Szövetség elnöke. Úgy látja: gazdasági, politikai és erkölcsi 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 prog-



Nagy László



Zsigó Róbert



Czerván György



Szalma Botond



ramok kezdődjenek, hanem az elsőt fejezzük be! Segítsük a kis- és közepes vállalkozásokat! A logisztikai beruházások fontosak, munkahelyeket teremtenek. Teljes erő előre!”

A Constantai Kikötőről *Daniel Jarnea* marketingmenedzser beszélt, miután a jó együttműködés kiépítése végett megajándékozta *Nagy Lászlót*, a BOKK irányítóját. A legnagyobb fekete-tengeri kikötőben a víz mélysége eléri a 19 métert, ám az új rendelkezés szerint – a vezetők bánatára – nem engedik be a 300 méternél hosszabb hajókat. „Hatalmas területünk van, amely egyben logisztikai központ, és vámügyek-

ben is segítünk. Minden közlekedési módozathoz kapcsolódunk, egy csatorna révén pedig a Dunával is összeköttetésben vagyunk, így folyami kikötőként is működünk. Közép-Kelet-Európában vannak létesítményeink. 2011–2012-ben minden típusú szállítmányozásnál növekedést könyvelhettünk el, a legjelentősebbet a folyaminál, és bővíl a dunai tevékenységünk” – mondta el a kikötő marketingmenedzsere.

Szót kapott természetesen *Vancura József*, a Gabonatermesztők Országos Szövetsége elnöke is a gabonapartnerség témában. Hozzászólásában kiemelte: a változásoknak eleget

Baja kincsei

A fórum szünetét követően *Munczig Dénesné* kulturális referens mutatta be Baja kincseit. A város színe kék-sárga, amelyben a kék a vizet (a Dunát és belvárosi mellékágát, a Sugovicát) jelenti, a sárga pedig minden bizonynyal a gabonát, az aranyló kalászt. Egyes vélemények szerint ugyan a napot, ám a Kincses Bácska megnevezés inkább az előbbi háttérre utal.

A városháza idén 150. éve működik az egykori Grasalkovich-palotában. Címerében azért látható Ádám és Éva, mert I. Lipót császár 1696-ban éppen december 24-én adományozott mezővárosi rangot a településnek. A címer a városházán lévő, felújított ólomüveglakon is látható.

A kulturális referens bemutatta Türr István (csatornázója, vizek szabályozása, katona Garibaldi hadseregében), Borbíró Ferenc (híres polgármester) és Bernhart Sándor (szintén neves polgármester) képét, és beszélt a város életét meghatározó tevékenységükről.

kell tennünk. „A legkisebb Miki egér a termelő, de nélküle nem működik a bolt. Legfontosabb a szakmaiság, a mindenkori kormánnyal való együttműködés és a megfelelő média-jelenlét. A tagságunk 3000 fő, a tagdíj 50 forint hektáronként. Igyekszünk együttműködni a szakmai szervezetekkel” – tudatta a fórumon, majd 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 Hungária Zrt. működéséről *Köles Borbála* termékcsoport-vezető adott tájékoztatást. „Három fontos makrogazdasági mutató van a gabonakereskedelemben: bevétel, költség és 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. Tavaly messze a legrosszabb forgalom volt a cégnél, pedig a termés volt már kevesebb is. Idén januárban sem jött fuvar, most viszont teljes készletben várjuk az aratást. Borzasztó nehéz évet zártunk, pedig a vasút mellett kiegészítőszolgáltatásokkal várjuk az ügyfeleket, a színvonal nálunk kiemelkedően magas. Ám a vasúti fuvarozásban mostanság sajnos nem a minőség számít, hanem kizárólag az ár. Harcolunk a magánfuvarozókkal, továbbá a közúti és a vízi szállítómányozókkal. 700 saját kocsis vagonpark áll rendelkezésünkre Magyarországon. A megújuló energiaforrások okán immár több a belföldi fuvar, mint az export” – emelte ki a vezető.

Sara Davidovic a belgrádi Danuba Transport&Logistics vállalatot mutatta be. „Baján otthon érezzük magunkat, a hajóink gyakran érkeznek a kikötőbe. Cégünk 1999-ben alakult, egyre nagyobb szerepet tölt be, a Dunára és a belső vízi utakra összpontosítunk. A Fekete-tengerig viszünk árut. Bővítenénk a constantai kapcsolatunkat, amely eddig is remek volt. Vállalatunk igyekszik az igények széles spektrumát kielégíteni. Küldetésünk a kölcsönösen gyümölcsöző együttműködések kiépítése” – hangsúlyozta a marketingmenedzser.

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

Géczy Zsolt

