

Bajai gabonakonferencia

Komolyan kell venni a dunai szállítást



Hatodik alkalommal rendezték meg Baján a gabonakonferenciát aratás előtt. Június 5-én ismét megtelt a Bácskai Kultúrpalota nagyterme, igazolva, milyen népszerű a Bajai Országos Közforgalmú Kikötőműködtető Kft. (BOKK) és a Magyar Közlekedés, illetve a Navigátor közös rendezvénye. Nagy László, a BOKK ügyvezető igazgatója a bajai kikötőről vetített rövidfilm után bejelentette: a városban régen is mindig volt munka a dunai kikötőben, és ez most is így van.

Zsigó Róbert polgármester, a térség országgyűlési képviselője köszöntőjében felidézte a tavalyi árvizet. „Éppen egy éve kellett elrendelni Baján az elsőfokú készütséget, majd rekordár jött, de összefogással sikerült megmenteni értékeinket. Azóta két választás is volt, és a kormány folytathatja munkáját, a gazdaság és a közlekedési infrastruktúra fejlesztését. Megtisztelő, hogy mi adhatunk otthon ennek a rangos konferenciának, amely hasznot hozhat Bajának, Bácskának is. Amennyiben módjuk van rá, jöjjenek el más-

kor is – ne csak dolgozni –, hiszen Baja olyan város, amelyet csak szeretni lehet” – mondta.

A díszvendég Fónagy János, az NFM parlamenti államtitkára volt, nem először. „Három éve is itt voltam, szívesen jövök Bajára személyes kötődések okán is. Ami a szakmát illeti, a dunai kikötők fejlesztése, így a bajai objektumé is, rendkívül fontos. Baja mezőgazdasági szerepe jelentős, aktuális a termelés bevétele a logisztikai rendszerbe. Lényeges felújítások várhatók: a vasúti, közúti megközelítés biztosítása, a létesítmények felújítása. 3,6 milliárd forint áll rendelkezésre, a határidő pedig jövő év vége. A bajai kikötő forgalmát stabillá tesszük, kapacitását bővítjük. Elodázhatatlan a megyei közúthálózat felújítása is, ahogy a vasútvonalakon is fejlesztések indultak” – jelentette be az államtitkár.

Fónagy János beszélt a győri és a fővárosi kikötőben tervezett beruházásokról. Előbbi 8 milliárd forintból újul meg, és az első külföldi nagybefektető már megjelent. 8 hektáron 30 milliós beruházást terveznek, ami 3–500 ezer tonna forgalmat indukál a Győr-gönyűi kikötőben. A csepeli szabadkikötőben is újraindult az élet, itt a meder kotrására is szükség van a hajók folyamatos fogadása érdekében. Ennek költsége 3,2 milliárd forint. „Komolyan kell venni a dunai szállítást” – hangsúlyozta az államtitkár, majd szólt a nemzeti közlekedési stratégiáról, amely folyamatosságot biztosít, de azért is fontos, mert ennek híján nem utal pénzt az Európai Unió. Az operatív programra 1034 milliárd forint áll

rendelkezésre a hazai források mellett, tehát jelentős összeget fordíthatunk a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére.

A szakmai tanácskozáson délelőtt a hagyományoknak megfelelően *Erdélyi László*, a Constantai Kikötő budapesti képviselője volt a moderátor. Számos hazai és külföldi cég, szervezet képviselője tartott előadást. *Vancsura Kornél*, a Bácskai és Dunamelléki Mezőgazdasági Szövetség titkára elmondta: napraforgóból és kukoricából 1,2 millió hektárt vetettek az országban. Búzából, kalászosokból 1,4 millió hektáron kezdődhet hamarosan a betakarítás, a magtárolók megtöltése.

A Constantai Kikötőről hárman is beszéltek. *Ambroziu Duma* igazgató, aki 2010-ben is itt volt, elmondta: nagyon sok árut rakodnak át, jó kereskedelmi kapcsolatuk van Magyarországgal. Tavaly 10 százalékos növekedést értek el, biztatóan alakul a jövő. *Daniel Jarnea* azt emelte ki, hogy az elmúlt három évben folyamatos volt a fejlődés a tengeri és a folyami szállítmányozásban. A legfontosabb partner Magyarország és Szerbia, a Dunán szállítják a gabonát. „Sok munkát és pénzt fektettünk be a színvonalas kiszolgálás érdekében. Az Európai Bizottság is több támogatást ígért a dunai közlekedés fejlesztésére” – tette hozzá. *Roxana Burciu* kereskedelmi vezető hangsúlyozta: 350 ezer tonnára nő a Constantai Kikötő kapacitása, megerősítve pozícióját az európai gabonaszállítmányozásban.

A Magyar Gabonafeldolgozók, Takarmánygyártók és Kereskedők Szövetsége főtitkára, *Pótsa Zsófia* az exportot emelte ki. „Az export 80 százalékát tagjaink bonyolítják le. Jó termésre számítunk, 900 ezer tonna árpa és 5 millió tonna búza a becslés. Tavaly gyengébb évünk volt a kukorica-termés miatt. Kétmillió tonnát kivittünk, összesen 3 millió tonna van a tavalyi termésből exportra. Csökkent a repce- és a napraforgóexport, ami jó, hiszen azt jelenti, hogy nőtt a feldolgozás. Ami a búzaexportot illeti, kiváló év volt, 2,3 millió tonna már kiment, meglesz a 2,7 millió tonna. A legtöbbet Olaszországba visszük. Vízi úton, a Dunán kukoricából megy a legtöbb, de az elmúlt évben búzából is sokat szállítottunk. A fuvarszerkezet: a Dunán 31, vasúton 23, közúton 46 százalék. Ez egészségtelen, változtatni kell a közút rovására. Ám ehhez hajózható Dunára van szükség” – emelte ki a főtitkár.

Szél Zoltán, a Mahart Gabonátárház Kft. ügyvezetője arról tájékoztatta a hallgatóságot, hogy a fővárosi kikötőben víz- és energiavételi pontot létesítenek 50 millió eurós beruházással. A munkaidő náluk 6–22 óráig tart, így a kisebb csúszások kiküszöbölhetők. Hozzátette: hamarosan jelentősebb projektek is megvalósulnak.

A JRB kereskedelmi és szállítmányozási vezetője, *Novak Butulija* elmondta: 150 éve vannak a piacon, a vállalat számos nemzetközi szövetség tagja. Négy főosztályuk van, 18 folyami hajójuk és több mint 100 uszályuk (nyitott és zárt egyaránt). A Dunán és a Száván szállítanak, főleg nyersolajat és abból készült termékeket, szárazárukat (acélcsöveket, acélhuzalokat, szenet, vasércet, pelletet), illetve egyéb termékeket (kukoricát, szójababot, búzát). „Tavaly jó évünk volt. Olcsóbbak vagyunk a közútnál és vasútnál, de emellett fontos a megbízható szolgáltatás az ügyfelek megalapozására” – jelentette ki a kereskedelmi vezető.

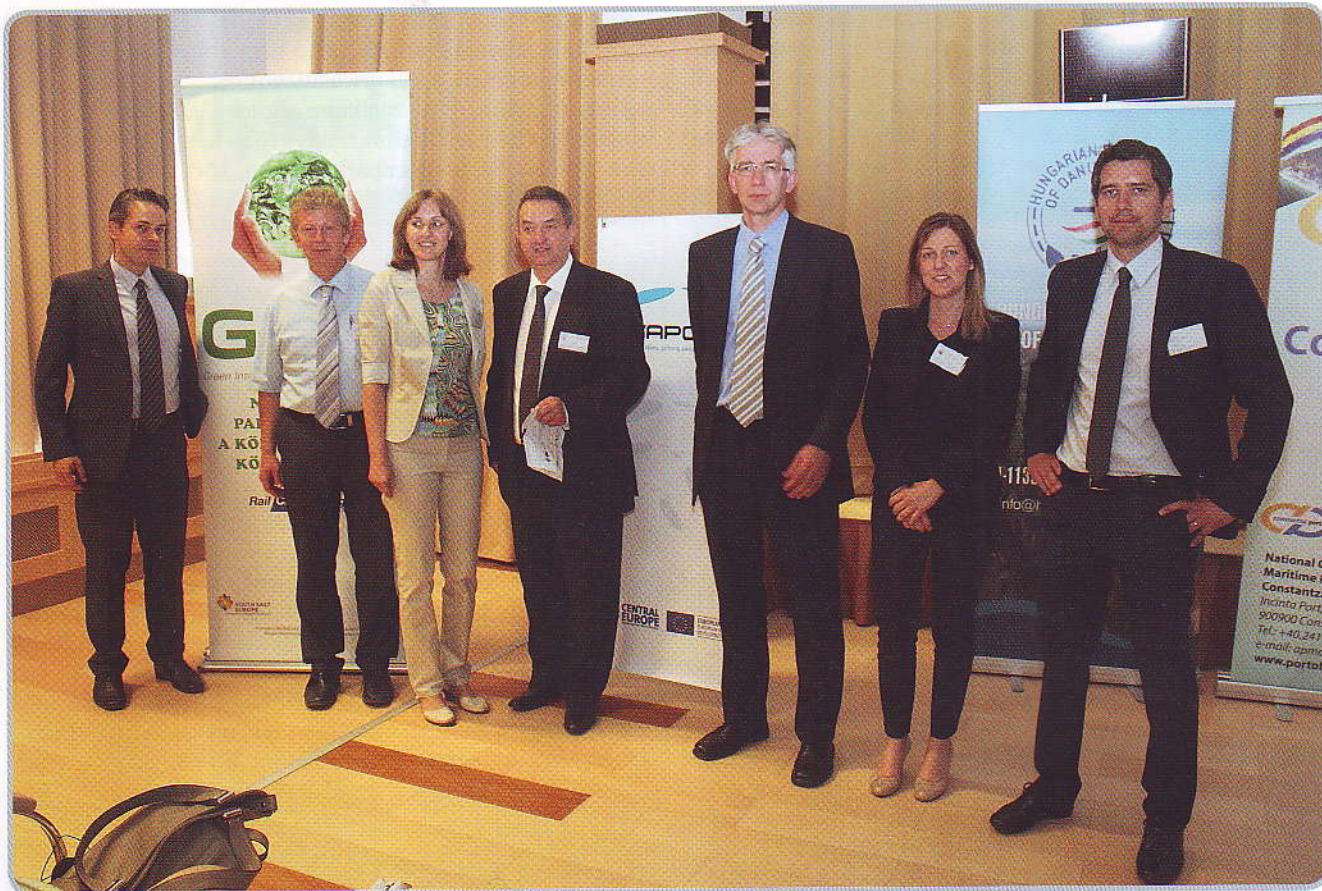
Köles Borbála, a Rail Cargo Hungaria Zrt. termékcsoporthoz vezetője a cégnél bekövetkezett jelentős változásokról beszélt. Nagy fejlődés ment végbe, Magyarországon a társaság piaci részesedése 75 százalékos. A Rail Cargo-csoporthoz csatlakozva egy piacvezető cégcsoport tagja lett a vállalat, ami átfogó áruszállítást biztosít. A szervezet nagysága révén

teljes körű kiszolgálást biztosít az ügyfeleknek. Kiemelkedő üzletág a gabonafuvarozás, 2013 nem volt rossz év: a búza-termés rekord lett, a kukorica átlagosan alakult. Ez a két áru adja a forgalom 90 százalékát a cégnél. „Vállalatunk a fuvarozási igényekhez alkalmazkodva több kiegészítő szolgáltatást biztosít. Saját vagonparkunk van, körülbelül 700 gabonaszállító kocsival rendelkezünk Magyarországon” – hangsúlyozta a vezető.

A VTG Rail Logitics ügyvezető igazgatója, *Potvorszki Zoltán* a kocsik bérbeadásával és vasúti logisztikával foglalkozó céget ajánlotta az érdeklődők figyelmébe. A fő profiljuk a vegyi áru, de ipari és agráráruval (gabona, műtrágya, cukor) is foglalkoznak Európa egész területén. Számos szolgáltatást felsorolt és bemutatott az ügyvezető. Rámutatott, hogy a legfontosabb a biztonság, a környezetvédelem és a stabilitás.

A szakmai nap második felében *Haász Zoltán* (Velencei-tavi Fejlesztési Kft.) vette át a moderátori szerepet. Elsőként Nagy László, a BOKK ügyvezető igazgatója mutatta be röviden a bajai kikötőt. Mint mondta: a honlapon minden szolgáltatásokról, így a három gabonás cégről is tájékozódhatnak az érdeklődők. Beszélt a Magyar Dunai Kikötők Szövetségéről is, amelynek megalakításáról éppen Baján döntöttek. „Fejleszteni mindig kell a kikötőben, de legfontosabb a Duna hajózhatósága, ez a gond megoldásra vár” – mondta. Hozzátette: nemcsak a milliárdos beruházások számítá-





nak, a kisebb, 10–100 milliós fejlesztések is sokat jelentenek. Végezetül megajándékozta *Kiss Pált*, a médiapartner Magyar Közlekedés és Navigátor nyugdíjba vonuló főszerkesztőjét.

A szokásokhoz híven most is lendületes előadást tartott *Szalma Botond*, a Magyar Hajózási Országos Szövetség elnöke „Tiszta vizet a fejekbe!” címmel. Úgy véli, komoly gondok vannak a magyarországi közlekedéssel, erkölcsi és morális válság egyaránt tapasztalható. A hajózás kapcsán több tényezőt említett: a statisztikák szerint minden ott dolgozó munkaerő további 2,8 új munkahelyet teremt. „Sajnos a közúttól nem vettünk el egyetlen fuvarát sem, a vasút viszont egy keveset igen, de a hajózástól. A gabonapiacra is gyenge a hajós teljesítmény. A Duna hajózhatósága égető kérdés” – vetette fel. Elmondta azt is, hogy a fuvardíj emelését nem engedheti a piac, a költségek csökkentésére pedig nincs lehetőség. „Teljes erővel előre, különben elveszítjük a piacot!” – zárta előadását *Szalma Botond*.

A GIFT projektről *Gordan Ban* (Koperi Kikötő) beszélt először. A kikötőről elmondta: fontos a megbízható háttér, a környezetbarát közlekedési mód. Az árumozgás 60 százaléka vasúton történik a Koperi Kikötőben, amit jónak értékelt, de ezt az értéket lehetne növelni. „Piacaink európai folyók mellett fekszenek, ezeket kell fejleszteni” – jelentette ki.

A GIFT projektről szólva elmondta: a közútról a vasútra, onnan a hajózásra terelnék a szállítást Délkelet-Európában is. Fontos az intermodális közlekedés. A IV., V., VII. páneurópai folyosó feltérképezése a változás feltétele. A 2014–2020-as ciklusban az Európai Unió 85 százalékos támogatásával van mód fejlesztésre. „Minden kikötőt folyamatosan fejleszteni kell, felkészülve a nagyobb hajók fogadására, konténerek szállítására is” – közölte *Gordan Ban*.

Hasonlóan vélekedett *Barna-Lázár Zoltán*, az ICG Ex Tanácsadó Iroda ügyvezető igazgatója is a GIFT projektről.

„Elméleti számításokkal és valós szállítással is modelleztünk. Nagyon nagy az eltérés a kettő között, így most fontos egy valóság-hű modell elkészítése” – tájékoztatott.

A Venica Port Authority (Velencei Kikötői Hatóság) képviselőjében *Silvia Baldassin* kapott szót. „Az INWAPO közép-európai programja, amely hároméves, és 3,8 millió eurót foglal magába, decemberben jár le. Célja a kikötők fejlesztése. Hét országban foglalkozik vízi útvonalakkal, felmérve a vízi szállítás lehetőségeit. A Velencei Kikötő, amely az egyik legnagyobb objektum az Adrián, piacutatást végzett a termékekre 24 kikötőben. Évente 230 millió tonna szállítási kapacitás van, ebből 90 millió tonna kihasználatlan. Új, intermodális szolgáltatások kellenek a Duna mellett. Felmértük az igényeket, logisztikai terv kell a fejlesztésekhez. A kísérleti tesztek futnak” – jelentette be.

Az INWAPO kapcsán elmondta: feladat a logisztikai lánc megtisztítása is. Végeredmény októberben lesz, a partnerek stratégiai értékelése után mutatják be.

Simon Hartl, a Via Donau részlegvezetője is az INWAPO-ról beszélt. A cég az osztrák szaktárca tulajdonában áll. A vízszint szabályozását kulcsfontosságúnak ítéli, és a Duna Régió fejlesztésének fontosságáról beszélt. „Mi nem piaci szereplők vagyunk, összehozzuk a feleket, segítjük a párbeszédet a hatóságok, szakértők és a döntéshozók között. Európai dimenzióban gondolkodunk, együtt kell fellépni a dunai szállításért. Új termékek bevonása is fontos a növekedés érdekében” – mondta a részlegvezető.

Az INWAPO piaci áttekintése során kifejtette: 9-féle árucsoport szállítását vizsgálták. Kiderült, hogy a magas és súlyos áru (például kamion) esetén előnyt élvez a vízi szállítás.

A szakmai fórum végeztével lehetőség nyílt a bajai kikötő megtekintésére, majd a Véndió vendéglőben bajai halászlét fogyasztottak a résztvevők.

Géczy Zsolt