

Fluvius Hajózási és Szállítványozási Kft.

## Feszített év – állandó mozgásban

Szűk egy évvel ezelőtt Bencsik Attila résztulajdonos, ügyvezető igazgató lapunknak tett nyilatkozatában úgy fogalmazta meg a folyami fuvarozó és szállítványozó Fluvius Hajózási és Szállítványozási Kft. válsághelyzetben képviselt szemléletét, hogy e nehéz időszakban a természetes kiválasztódás elve alapján a gyengék kiesnek, a helyzethez alkalmazkodni képes cégek pedig maradnak, és a válság elmúltával emelkedő fejlődési pályára állnak. A Fluvius ez utóbbiakhoz tartozik, a túléléshez viszont a múlt év során több fájdalmas intézkedést kellett végrehajtani. Ezek egy része csak átmeneti, másik részük jövőbe mutató fejlesztésnek is felfogható, mint például az euróalapú könyvelés bevezetése, amely a jövőre való felkészülés mellett az árfolyamkockázatok kivédését is segíti. – Mára már kevés tartalékunk maradt a költségsökkentésben, amivel a piac további gyengélkedését kompenzálhatnánk, ezért más területeken kellett és kell többletmunkát befektetünk a tevékenységünkbe – mondta el Bencsik Attila a 2010-es, feszített évről.

– Milyen üzletpolitikával vágtak neki az esztendőnek?

– Kismértékű növekedést terveztünk erre az évre, mégpedig abból az alapelvűből kiindulva, hogy stagnáló cég nincs, a stagnálás a hanyatlás kezdete. A szezonálisból fakadó felledülési időszak már érződik a hagyományosan gyengébb hónapok után, így az eddigi adatok alapján minden bizonynyal tartani tudjuk az összesített 230 ezer tonnás tervet a saját és bérelt hajós szállításokra, valamint a szállítványozási tevékenységre alapozva.

– Javultak a piaci körülmények a tavalyiakhoz képest?

– Cseppet sem, sőt egyes viszonylatokban nehezebbé is váltak, gondoljunk a magyar gazdaság export-import arányának eltolódására, ezzel összefüggésben a körfuvarok ellehetetlenülésére, az export-import fuvardíjak jelentős különbségére. Ez azt jelenti, hogy a folyamatos áruellátottság biztosítása – azaz az üresjáratok kiküszöbölése – érdekében például visszafogtuk a Magyarországot érintő körfuvarokat: ha nem áll rendelkezésre kielégítően fizető magyar import árualap, akkor Ausztriából fordítjuk a hajókat. Így állítottuk be például két hajónkat fixen osztrák acélipari nyersanyagok import-forgalmára, illetve osztrák acéltermékek exportjára.

– Hogyan jelentkezik ez számokban?

– Összességében az év eddigi részében változatlan naturális teljesítményt értünk el emelkedő költség szint, ennek ellenére pozitív eredmény mellett. A mutatókat összehasonlítva megállapítható, hogy számottevő elmozdulás csak az áruszállítás irányában jelentkezett, igazodva a hazai gazdaság fent vázolt folyamataihoz: az exportmenyiségeink 4 százalékkal (3 ezer tonnával) emelkedtek, az import viszont 8 százalékkal (2 ezer tonnával) csökkent a múlt év azonos időszakához mérve. Ugyanígy számítva a tranzitforgalmunk 800 tonnával esett vissza, viszont a részaránya már megközelíti az 50 százalékot, beleértve az előbb említett tranzit (például holland-osztrák) relációt is.

– Hogy fest a kép pénzügyi oldalról?

– Arányosan nézve az árbevételünk az I. félévben tapasztalt nyomott fuvardíjaknak „köszönhetően” majdnem 5 százalékkal csökkent. Örvendetes, hogy június-július óta enyhe emelkedést érezhetünk, mivel vonatottan bár, de beindultak a gabonaszállítások, és úgy tűnik, erőre kap a magyar acélipar is: lassú termelés- és ezáltal exportnövekedés tapasztalható, e szegmensben pedig kiemelten jó a piaci



Bencsik Attila

helyzetünk. Bízom benne, hogy az év hátralévő részében átfordul a mérleg, ismét 1,2 milliárd forint fölötti forgalmat bonyolíthatunk, és 2009-hez hasonlóan – immár euróban számítva – 10 ezres nagyságrendű összeggel pozitívan zárhatjuk ezt az évet is. Fontos megjegyezni, hogy a társaság teljesítményének pontos értékeléséhez figyelembe kell venni a hajólizingek törlesztő részleteit is, amelyek éves szinten több mint 300 ezer eurót tesznek ki. Az egyik hajónk banki törlesztése egyébként éppen a napokban fejeződött be, így a Fluvius saját tőkéje a tavalyi év végi csaknem 1 millió euróval több mint a másfélszeresére emelkedett.

– Ha már a flottánál tartunk, mi a helyzet a tervezett bővítéssel?

– Ez az év az alacsonyan maradt – a két-három évvel ezelőttihez képest 25-30 százalékkal csökkent – hajóvétellárak miatt még mindig alkalmas új eszköz beszerzésére, így stratégiai terveinknek megfelelően napirenden van a bővítés. A csaknem 8 ezer tonna összhordképességű hajóállomány jelenleg öt saját önjáró hajóból (Elsava, Johanna, Ulm, Herso-1, Eljo-D) és egy tartósan bérelt bárkából (SL Leonie) épül fel, utóbbi ikerkötetekben közlekedik a toló-önjáróval (Herso-1). Jó állapotban lévő, használt hajóban gondolkodunk, amely ún. rajnai átmenő forgalomra leginkább alkalmas, 105 méteres önjáró vagy toló-önjáró. Ezzel alig pár éven belül megvalósíthatónak látszik az eredeti terveknek megfelelő,

nyolc-tíz hajóból álló flotta létrehozása. A fejlesztési ütem ugyan lassabb, de a piaci körülményekhez igazított biztonságos gazdálkodást mindig is előrébbvaló szempontnak ítélte a cégvezetés a nem kellően megalapozott kapacitásbővítéssel szemben.

– *A több lábon állás jegyében mivel színesíti még a Fluvius a szolgáltatási palettáját?*

– Régi törzsmegbízóink kiszolgálása, illetve újak megszerzése érdekében új területek felé nyitottunk. A folyami fuvarozáshoz kapcsolódó szolgáltatások nyújtásával (például tengeri és vasúti fuvarozás, átrakás stb.) komplex logisztikai feladatokat végzünk, de folyamhoz nem kapcsolódó szállításokat is vállalunk. Most (szeptember 14-én – *A szerk.*) például úton van a mi szervezésünkben 1400 tonna glutén Dunaújvárosból Norvégiába, Trondheimbe. Másik folyamatban lévő fuvar, amelyre a cég életében még nem volt példa: ezen a héten kerül folyami hajóba Dunaújvárosban 3000 tonna árpamaláta, de a Fluvius nem a folyami szakaszt, hanem a Poti Kikötőben a tengerhajóból a vagonokba történő átrakást nyerte el a gori célállomásig tartó grúziai vasúti szállítmányozással együtt. Reméljük, hogy a megbízó elégedettsége okán legközelebb a teljes ellátási láncot mi bonyolíthatjuk.

Varga Violetta

## Kamatoztatott kapacitások

Ha Duna és Magyarország, akkor Nyugat-Európában a szakma döntő többségének válasza: Fluvius. Köszönhető ez annak az európai szinten egyedülálló kezdeményezésnek, amilyen komplexitással magyar hajózási szakemberek – köztük *Bencsik Attila* és számos fluviosos munkatárs – szakértői irodába tömörülve nautikai, kereskedelmi, műszaki, hajójavítási-felújítási, kikötőépítési szakértéssel és tanácsadással foglalkoznak a fölös szellemi kapacitásaik és a megszerzett tapasztalataik kiaknázására. Készítettek már több tanulmányt például a Duna hajózhatóságának javítására, előkészítették a Mol hajókiszolgáló bunker üzletágának projektjét, vagy végeztek már mentési munkálatokat is, beleértve kárszakértői feladatokat. Pillanatnyilag például egy uniós projektben (WANDA) dolgoznak a hajókon keletkező hulladékok kezeléséről (felméréséről, begyűjtéséről és hasznosításáról) a dunai belvízi hajózás számára.

## Társadalmi munka

A Fluvius szakemberei adják a Magyar Belvízi Fuvarozók Szövetségében kifejtett tevékenység gerincét is. A szervezet a magyar belvízi fuvarozók 90%-át tömörítő tagságának érdekképviselőtül arra törekszik, hogy kiszabadítsa a korábbi elzártságából a magyar hajózást és elismertesse a hajózás létjogosultságát a szakmánál szélesebb körben a politikai és a társadalmi szférában egyaránt. Nemzetközi szinten tagja az Európai Folyami és Tengerhajózási Egyesületnek (ERSTU), amelynek dunai régióját *Bencsik Attila* vezeti elnökként, magát az egyesületet pedig alelnökként. A szervezetek szerepvállalása kiterjed például a most formálódó Európai Duna Régió Stratégiával (EDRS) kapcsolatos tanácskozásokra, amelynek egyik fontos hozadéka – az árvízvédelmi, energiatermelési és mezőgazdasági szempontú vízszabályozási kérdések megvitatásán túl – a zöldek és a hajósok álláspontjának közeledése a közös környezetvédő érdekek mentén. Nem véletlen, hogy a 2011 márciusára tervezett kétnapos EDRS-konferencia előzményeként rendezik majd meg a Magyar Hajózási Napot is Budapesten.

