

HungaroControl

A szolgálat megfelel az EU minőségi követelményeinek



4

MÁV-TRAKCIÓ

Pályázatot írtak ki fedélzeti ERTMS rendszer telepítésére



5

Közösségi közlekedés

A Széll Kálmán Terv szerint magasak a költségek



7

MAGYAR KÖZLEKEDÉS

2011. március 16. • XIX. évfolyam, 5. szám

Főszerkesztő: Kiss Pál

www.magarkozlekedes.hu

Zsákay László György új pozícióban



Február 14-től Zsákay László György irányítja a Siemens Zrt. Mobility Divízióját. Az idén 48 éves menedzser korábban a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. vezérigazgatójaként, előtte a MÁV Zrt. Gépészeti Üzletágának főigazgatójaként, azt megelőzően a Magyar Telekomnál és társaságainál dolgozott felsővezetőként.

Farkas József a vezérigazgató



2011. március 1-jével távozott pozíciójából a MÁV Csoport stratégiai leányvállalatát, a ZÁHONY-PORT Zrt.-t vezető Kopp Miklós. A társaság élére a tulajdonos a több évtizedes szakmai tapasztalattal és kitűnő keleti üzleti kapcsolatokkal rendelkező Farkas Józsefet nevezte ki. Farkas József 1986 és 1996 között a MÁV Zrt. záhonyi üzemigazgatóságán dolgozott; végigjárta a ranglétra fokait. 1996 és 2008 között az újjászerveződő MÁV Csoporton belül továbbra is Záhonyban munkálkodott, előbb kereskedelmi igazgatóhelyettesként, majd értékesítési vezetőként, végül vasúti üzemi vezetőként. Ezt követően a Rail Cargo Hungaria és a MÁV-TRANSSPED Kft. közös, csapí képviselőjének vezetését látta el 2011 márciusáig.

Vezetőváltás

2011. március 31-ével távozik a Rail Cargo Hungaria Zrt. pénzügyi vezérigazgató-helyettese, Nagy László, akinek feladat- és munkakörét április 1-jével Arnold Schiefer igazgatósági tag veszi át.

5. Constantai Nap Budapesten

Sikertörténet a magyar-román együttműködés

Constanta Magyarország számára a legfontosabb tengeri kikötővé válhat, annak ellenére, hogy dupla távolságra fekszik Budapeستől (1100 kilométer), mint az adriai Koper vagy Trieszt. Am a Duna-kapcsolat, az energiahatékony folyami közlekedési mód az ömlesztett áruk – gabona, szén, vasérc – számára mégis ideálissá teszik. A Duna hajózhatóságához azonban több tízmillió euró uniós támogatás szükséges a következő években – mondta el Eusebiu Pistru, a román Közlekedési és Infrastruktúra Minisztérium államtitkára a Magyar Közlekedési Kiadó által rendezett 5. Constantai Nap című konferencián és üzletember-találkozón.

Eusebiu Pistru utalt arra, hogy az Európai Bizottság ez év február 3-án elfogadott Duna-stratégiája újabb lökést adhat a folyón történő teherszállítás felvirágoztatására. A stratégián belül Románia a belvízi hajózásra történő alkalmasság eléréséért, a Duna menti államok közötti turizmus felvirágoztatásáért és a környezeti veszélyek elhárításáért lett felelős, és hangolja össze a Duna régió országainak ez irányú tevékenységét.

Az államtitkár szerint a céljuk az, hogy a teljes szakaszon egész évben hajózhatóvá váljék a folyó, valamint hogy megépüljön a Bukarestet a Dunával összekötő csatorna. Kifejtette, hogy a Bulgáriával közös, 844 kilométer hosszú Duna-szakasz hajózhatóvá tételét a Kohéziós Alap 183 millió eurós (50 milliárd forintnyi) támogatásából fejlesztették. Eusebiu Pistru aláhúzta, hogy Magyarország számára azért is jelent számos előnyt a kikötő használata, mert a tengeri hajókról közvetlen átrakodási lehetőség van a folyami uszályokra.

Erdélyi László, a Constantai Kikötő magyarországi képviselője



kiemelte, hogy a gazdasági válság és a kikötő áruforgalmának mérséklődése ellenére a constantai magyar áruforgalom 2007 óta töretlen fejlődést mutat. Így a 2,3 millió tonnáról tavaly már 3,9 millió tonnára emelkedett a magyar áruk kikötőn áthaladó mennyisége. „Ez egyértelműen a magyar és román cégek együttműködésének a sikertörténete. Ezért úgy döntöttünk, hogy az idej – immár ötödik –, Budapesten megrendezett Constantai Napot újításként a vállalatok közötti üzleti kapcsolatok alapjára helyezzük, és a kétoldalú partneri kapcsolatok elmélyítése lesz a középpontban” – hangsúlyozta Erdélyi László.

Aurelian Andrei Popa, a Constantai Kikötő vezérigazgatója előadásában kiemelte: a kikötőben a vízmélység 20 méter, ami alkalmas a tengerjáró hajók közlekedésére. Constanta kedvező földrajzi helyzete, a fekete-tengeri kijárat és kapcsolata a VII. páneurópai folyosóval, a Dunával alkalmassá teszi arra, hogy a magyar áruk számára a legjelentősebb tengeri kijáratá váljon. Szólt arról, hogy a

Duna összeköti a régió országait, és a folyó teljes szakaszán a hajózhatóság megteremtésével olyan gazdaságstratégiaiul fontos országokkal kötné össze Romániát, Bulgáriát, Szerbiát, Magyarországot és Szlovákiát, mint Németország és Ausztria. Különösen fontosnak nevezte, hogy a folyót alkalmassá kell tenni a belvízi teheruszályok közlekedtetésére, és a Duna menti országok turizmusban betöltött szerepét növelni kell, mindezt úgy, hogy közben a fejlesztések ne károsítsák a környezetet. Célszerűnek tartaná, hogy létrehozzanak egy szolgáltató társaságot, amely a Duna menti államok közötti koordinációt végezné, és országoként egy-egy személyt kijelölnének, aki felelős lenne a kapcsolattartásért. Véleménye szerint a Duna az egyik legalkalmasabb módja a teherszállításnak, és hatékony alternatívája lehetne az európai vasúti és közúti áruszállításnak.

A vezérigazgató megemlítette, hogy a kikötő teljes forgalma 2010-ben 47,6 millió tonna volt, ami 13,21 százalékkal haladta meg

a korábbi évi mennyiséget. Ezen belül a tengeri forgalom 37 millió tonnát tett ki (8,3 százalékos növekedés), míg a belvízi forgalom 10,6 millió tonnát ért el (34,6 százalékos növekedés).

A teljes kikötői tranzitforgalom 2010-ben 17 százalékkal emelkedve elérte a 11,5 millió tonnát. Magyarország részesedése ebből 34,2 százalék (2009-ben még csak 33,3 százalék volt), vagyis 3,9 millió tonna, úgy, hogy a magyar áruk mennyisége 20,2 százalékkal nőtt 2009-hez viszonyítva.

„Ha csak a folyón keresztüli tranzit-áruforgalmat vizsgáljuk, akkor a teljes mennyiség tavaly meghaladta az 5,9 millió tonnát (27 százalékos emelkedés), ebből Magyarország részesedése 43 százalékot tett ki, ami csaknem 6 százalékpontos mérséklődés az azt megelőző esztendőhöz képest” – emelte ki Aurelian Andrei Popa. A Dunán keresztüli magyar tranzitforgalom áruszerkezetét tekintve kétharmadát a gabonafélék, negyedet a szénfélék, öt százalékát a

(Folytatás a 3. oldalon)

Rail Cargo Hungaria
Rail Cargo Austria Group

Folyamatos fejlődés

Nemzetközi háttér

Szakértelem

Minőség

Elhivatottság

Környezettudatosság

**Korszerű szolgáltatások
Innovatív technológia
Európai vasútlogisztika**

www.railcargo.hu