

Kevés a hibrid

A brit Ricardo-AEA tanulmánya szerint az európai tagállamok 2020-ra képtelenek lesznek az előírt, kilométerenként 95 gramm szén-dioxid-kibocsátást teljesíteni. A 2025-re tervezett 70 gramm/kilométeres szintet csak úgy lehetne elérni, ha addigra minden második eladott jármű hibrid vagy elektromos lenne Európában. A zöldek 60 gramm/kilométeres kibocsátást tartanak elfogadhatónak, ehhez azonban a kocsik 24 százalékának elektromosnak kellene lennie. Ez kissé túlzott vágnak tűnik ahhoz képest, hogy napjainkban az unió tagállamaiban eladott kocsik mindössze egy százaléka hibrid és 0,1 százaléka elektromos.

Légi fúzió

A világ legnagyobb légitársasága jöhet létre hamarosan az American Airlines és a US Airways fúziójából. A két vállalat együtt 1530 repülővel rendelkezik és 6428 járatot üzemeltet. Éves forgalmuk 38,7 milliárd dollár volt tavaly, ez a magyar össztermék (GDP) csaknem 30 százalékaival egyenlő, és ha nem is sokkal, de megelőznék ezzel a United Airlinest és a Delta Air Linest. A részvényesek egybeolvadástól évi 1,2 milliárd dolláros megtakarítás remélhető, de az ügyletben előbb a bíróság hozzájárulását és a versenyhatóság engedélyét is be kell szerezni.

Új olasz buszok

Az Iveco tulajdonában lévő Irisbus és a torinói közlekedési vállalat, a Gruppo Torinese Trasporti (GTT) 182 autóbusz megrendeléséről írt alá megállapodást. Az első 4 Citelist és Crosswayt ünnepélyes keretek között adták át a GTT-nek, az olasz közlekedési szektor egyik vezető vállalatának. Az együttműködés keretében az Iveco 96 darab 12 méteres hosszúságú dízelmotoros Citelis, valamint 86 darab 12, illetve 10,7 méter hosszú Crossway LE szállítást vállalta.

Szerződésbontás

A román kormány felbontaná az észak-erdélyi autópálya építésére vonatkozó szerződést az amerikai Bechtel vállalattal. A Brassó–Segesvár–Marosvásárhely–Kolozsvár–Nagyvárad–Bors nyomvonalon haladó, 415 kilométer hosszú autópálya megépítésére 2003-ban kötöttek szerződést, de eddig csak 52 kilométer készült el a Kolozs megyei Gyalu és Aranyosgyéres között, valamint folyamatosan van a Bihar megyei Bors és Berettyószéplak közötti szakasz építése. A kormány eddig 1,4 milliárd eurót fizetett a vállalatnak, a Bors–Berettyószéplak szakasz befejezése pedig további 250 millió euróba kerülne, de erre nincs fedezet a román állami költségvetésben.

FLAVIA program

Intermodális stratégiára van szükség

A személyes kapcsolatok és közvetlen tapasztalatcsere jelentősége az informatika és a kommunikáció fejlődése ellenére sem csökken, ezért is lehet hasznos az Európai Unió által finanszírozott FLAVIA program, amely a német-román tengely hét országában fűzné szorosabbra a kapcsolatrendszert, javítva főleg a vasúti és belvárosi áru fuvarozás színvonalát. A BILK Kombiterminál február 14-én írták alá az intermodális terminálok szövetségének együttműködési megállapodását.

A FLAVIA program dedikált célja az intermodális szállítási logisztika javítása. Ennek egyik pilléréként szövetségbe tömörítették az intermodális terminálokat és azok főbb igénybevevőit – vagy azok szakmai szervezeteit. Fullér István, a BILK Kombiterminál Zrt. vezérigazgatója üdvözölte a kezdeményezést, hiszen a terminálok egymással nem, csupán a hajótársasá-

gokkal, szállítványozókkal, vasúti operátorokkal vannak kapcsolatban. Fullér István szerint a kombinált fuvarozásnak van jövője, még ha sokan ellene is dolgoznak, és több fronton is tapasztalható a leépülése. A vezérigazgató szerint a terminálok többlettérték-termelő helyek, ahol komplex szolgáltatások nyújtására kell készen állni, sőt a terminálüzemeltetés egyfajta

közszolgáltatás, ahol van igény az állami szerepvállalásra – nemcsak a beruházások, hanem a működtetés területén is. „Jó lenne, ha volna intermodális stratégia, de nincs” – tette hozzá Fullér István, aki azt kérte, hogy a terminálok „bemutatója” a FLAVIA program keretében ne legyen belterjes. A terminálok nem egymástól kapnak forrást, a cél az, hogy a hajósokat, szállítványozókat, áru-kibocsátókat közvetlenül éri el és érveljenek nekik a kombinált szállítási előnyei, lehetőségei mellett. Ilyen-olyan áru fuvarozási folyosókból volt már tucatnyi, ezek zömében abban tértek el egymás-

tól, hogy az előzőből kimaradt útvonalakat is belobbították az újba, ám tényleges kockázatvállalás nélkül üzletileg nem lehet egyről a kettőre jutni ezen a piacon sem. (A Ro-La megszűnése is – részben – a kockázatvállalás hiányára vezethető vissza.) Fullér István arra is felhívta a figyelmet, hogy a beruházástámogatás kétélű fegyver: az új eszközök amortizációját és üzemeltetési költségét ki kell termelni, ez azonban nem mindig könnyű, ezért az üzemeltetést is támogatni kellene átlátható, attraktív módon.

A FLAVIA projekt magyarországi koordinátora a Magyar Logisztikai Egyesület és a Hungarokombi, de egyre nagyobb szerepet vállal benne a BILK Kombiterminál és az MLSZKSZ is. A FLAVIA keretében tapasztalatcsere és találkozók mellett beruházás-előkészítésre is van mód, feltárva a szűk keresztmetszeteket, javaslatot téve azok felszámolására. A résztvevők közös közép-kelet-európai intermodális stratégia és akcióterv kidolgozását is célul tűzték ki, valamint nagy hangsúlyt fektetnének a tájékoztatásra és kommunikációra, minél több potenciális megbízóhoz eljutva. A FLAVIA angol nyelvű honlapja a www.flavia-online.de címen érhető el.

A. G.



Gebrüder Weiss

„Az utánpótlásra nagy hangsúlyt kell fektetni!”

Heidegunde Senger-Weiss, a Gebrüder Weiss felügyelőbizottságának elnöke tapasztalatairól adott interjút a Verkehr című lapnak, aminek kivonatát az alábbiakban olvashatják.

Heidegunde Senger-Weiss meggyőződése, hogy az osztrák intermodális fuvarozás messze jobb a többi EU-s országnál. Az alap mindig az egyes fuvarozási ágak közötti jó együttműködés.

Senger-Weiss úttörő jelenségnek számított 1968-ban, pályája kezdetén, hiszen évtizedekig ő volt az egyetlen női cégvezető a szállítványozási szakmában. A férjével együtt 36 éven át vezette a családi vállalkozást, és a Gebrüder Weiss neve ma már nem csak Ausztriá-

ban ismert. „Csak az lehet sikeres, aki keményen dolgozik, és nem ül a babérjain” – véli az öntudatos asszony. A legfontosabb, hogy hosszú távra előre kell tudni gondolkodni.

A férjével 1968-ban vette át a cég vezetését, és akkor még csak egy telephelyük volt Ausztrián kívül, Hamburgban. Most bőven száz fölött tartanak, csak Kínában 17 lerakatot üzemeltetnek. Az utóbbi tíz év szerves növekedése és a saját tőke jó aránya az üzlet-

asszony szerint továbbra is biztosítja a cég sikeres jövőjét. A Gebrüder Weiss nagy hangsúlyt fektet a szakmai és a továbbképzésekre. A gazdasági egyetemen frissen végzett diplomások régebben első körben mindig a bankoknál helyezkedtek el, aztán az iparban, és csak az utolsó választásuk volt a közlekedési ágazat. De ez időközben megváltozott, és sok jól képzett szakember került be a logisztika vérkeringésébe.

Furcsa módon Heidegunde Senger-Weiss nem támogatja, hogy előírják a felügyelőbizottság női tagjainak számát. Ezt azzal indokolja, hogy nem holmi szabá-



lyozás, hanem a saját érdemei és teljesítménye miatt szeretne bármilyen funkciót betölteni. Büszke rá, hogy noha mindig is teljes állásban dolgozott, három gyermeket bocsátott útra. Két fiuk a cég vezetésében dolgozik, lányuk pedig ügyvédként. **Járdán Eszter**

Constanta

Új vezérigazgató a kikötő élén

A Constantai Kikötő (azaz a constantai székhelyű Tengeri Kikötők Kezelője Rt.) új vezérigazgatója prof. dr. Lucian Balut.

A kinevezés előzményei közé tartozik, hogy a román kormány és az IMF közti megállapodás alapján a Constantai Kikötő is áttér a privát menedzsmentre. A Pricewaterhouse Coopers által végzett válogatás során több ezer román, holland, német és francia pályázó közül választották ki a 2012 októbe-

rében kinevezett igazgatótanács tagjait, majd az új grémium tagjai közül prof. dr. Lucian Balutot 2013. február 13-án kinevezték vezérigazgatónak.

Az 1952-ben született Lucian Balut elismert hajózási szakember, doktori címét a mérnöki elektronika területén szerezte. A constantai

Hajózási Egyetem professzora, kétszer volt a Hajózási Elektromechanikai Kar dékánja.

Az új vezérigazgatónak 90 nap áll rendelkezésére, hogy a menedzsmenttervet bemutassa, így sajnos a Budapesti szervezett 7. Constantai Kikötő Napján személyesen nem gratulálhatunk a kinevezéshez. Lapzártakori információink szerint George Gabriel Visan kereskedelmi igazgató vezeti a ki-



kötői küldöttséget. A konferencián jelen lesz a részvénytársaság igazgatótanácsának egy tagja is: Viorel Panait, aki a Comvox Rt. elnök-vezérigazgatójaként tart előadást.

Igazgató-főszerkesztő: Kiss Pál • Lapigazgató: Bándy Zsolt • Lapszerkesztő: Kuklai Katalin • Hírszerkesztő: Andó Gergely • Kiadja a Magyar Közlekedési Kiadó Kft. • Felelős kiadó: Kiss Pál • Pénzügyek: Weisz Zsuzsanna • Cím: H-1132 Budapest, Alig utca 14. • Telefon: 349-2574; 350-0763; 350-0764 • Fax: 210-5862 • E-mail: mk@magyarkozlekedes.hu • Lapterv: Thuróczy Gábor – Absolutone Kft. www.absolutone.hu • Stúdió: Sprint Kft. • Nyomdai előállítás: Oláh Nyomdaipari Kft. Felelős vezető: Oláh Miklós vezérigazgató • Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta Zrt. Hírlap Üzletág • Előfizethető közvetlen a postai kézbesítőknél, az ország bármely postáján, Budapesten a Hírlap Ügyfélszolgálati Irodákban és a Központi Hírlap Centrumnál (Budapest, VIII. kerület, Orczy tér 1., Postacím: Budapest 1900, Telefon: 477-6300) További információ 06 (80) 444-444; E-mail: hirlapelofizetes@posta.hu • Előfizetési díj: egy évre 13 000 Ft • Kiadói előfizetés: 350-0763, Hegyi Krisztina • Index: 25453 HU ISSN 1217-1875 • A Magyar Közlekedés MTI-felhasználó

MAGYAR KÖZLEKEDÉS

710. szám

Ár: 500 Ft

A Magyar Közlekedés bármely részének másolásával, terjesztésével, az adatok elektronikus tárolásával és feldolgozásával kapcsolatos minden jog fenntartva, felhasználása csak a kiadó engedélyével lehetséges. Értesítéseket, cikkeket átvenni csak a Magyar Közlekedésre hivatkozva lehet.