

Tworzymy silną, jednolitą grupę transportową w Polsce

Tomasz Rochowicz, Prezes Zarządu Veolia Transport Polska: chcemy stworzyć silną i jednolitą grupę transportową w Polsce, gotową stawić czoła konkurencji.

Panie Prezesie, rozpoczęliśmy proces łączenia w Polsce, nasza firma-matka Veolia Transport SA przygotowuje łączenie z Transdev'em. Co nas czeka w 2010 roku?

Jak już poprzednio informowaliśmy naszych pracowników, Grupa Veolia Transport jest w trakcie procesu połączenia z konkurencyjną grupą Transdev z Fracji, która prowadzi działalność na rynkach Europy Zachodniej (m.in. Francja, Wielka Brytania, Holandia). Nowopowstała spółka, która będzie także notowana na giełdzie paryskiej, będzie największym operatorem w transporcie pasażerskim na świecie z obrotami blisko 8 mld Euro rocznie. To połączenie to duże wyzwanie, ale także nowe możliwości. Szczególnie dla nas, gdyż z racji nieobecności Transdev w Polsce i Europie Centralnej, można oczekiwać, iż po połączeniu, Veolia-Transdev będzie chciała wzmocnić swoją pozycję w naszym tak szybko rozwijającym się rejonie Europy. Cały proces połączenia zostanie sfinalizowany do końca 2010r.

Globalna konsolidacja naszych operacji z Transdev ma też powiązanie z naszymi działaniami w Polsce. W związku z planowaną prywatyzacją całego sektora regionalnych przewozów pasażerskich w Polsce w latach 2010 – 2011 tj. prywatyzacją ok. 75 przedsiębiorstw PKS, udziałowcy naszej grupy stwierdzili, iż jedynie zmiana struktury działania w Polsce poprzez stworzenie jednej spółki transportowej działającej na terenie całego kraju, zagwarantuje nam możliwość efektywnego wykorzystania synergii działań zarówno naszych aktualnych jak i przyszłych operacji. Rozpoczęty proces konsolidacji wszystkich spółek w Polsce planujemy zakończyć na początku maja 2010r. Mając jedno centrum rozliczeniowe (księgowość, finanse, place i kadry) będziemy przygotowani na akwizycje nowych operacji w Polsce. Planujemy w ciągu najbliższych dwóch lat zwiększyć możliwości przewozowe o co najmniej 1000 autobusów poprzez zakup 10-15 przedsiębiorstw PKS sąsiadujących z naszymi obecnymi operacjami. Bez zmiany struktury działalności nie byłoby możliwości uzyskania wsparcia finansowego od naszych udziałowców, co uniemożliwiłoby nam uczestniczenie w planowanych prywatyzacjach (potrzeby kapitałowe na poziomie 100-150 milionów złotych), gdyż grupa Veolia Transport Polska nie dysponuje praktycznie żadnymi wolnymi kapitałami możliwymi do przeznaczenia na przyszłe akwizycje. Jeśli natomiast VTP nie będzie nadal

odgrywać wiodącej roli w czasie najbliższych prywatyzacji, to istnieje ryzyko, iż na polskim rynku rozwiną się duże międzynarodowe grupy transportowe (ktoś kupi te pozostałe 60 PKS-ów), a wówczas, z uwagi na znaczny wzrost konkurencji, być może nie będziemy mieli możliwości utrzymania obecnych linii autobusowych, co może skutkować zwolnieniami pracowników z powodu braku pracy.

Proces konsolidacji, który obecnie przechodzimy, jest bardzo złożonym i pionierskim procesem, dlatego też zarówno zarządy spółek, jak i kierownictwo grupy Veolia Transport Polska, poświęca mu bardzo dużo czasu i energii, aby wyjaśnić wszystkim naszym pracownikom przyczyny podjęcia tej decyzji, jak i nasze dalsze planowane działania. Odbłyło się już szereg spotkań we wszystkich naszych spółkach z różnymi grupami pracowniczymi. W roku 2010 będziemy kontynuowali przeprowadzanie kolejnych spotkań z wszystkimi pracownikami, tak, aby wyjaśnić wszystkie ewentualne wątpliwości. Ale chciałbym w tym miejscu jeszcze raz podkreślić, iż celem planowanego połączenia naszych operacji nie jest zwalnianie pracowników operacyjnych (kierowców i mechaników). Proces konsolidacyjny nie będzie bezpośrednio wpływał na pracę większości naszych pracowników. Naszym celem jest stworzenie silnej i jednolitej grupy transportowej w Polsce, gotowej stawić czoła rozwijającej się konkurencji dużych organizacji transportowych.

Gdzie będzie siedziba nowej spółki?

Od momentu podjęcia decyzji o rozpoczęciu procesu konsolidacji naszych spółek w Polsce, jednym z pierwszych zadań stojących przed Komitetem Sterującym tj. zespołem powołanym do nadzoru procesu łączeniowego, był wybór siedziby nowej spółki Veolia Transport Sp. z o.o. Po przeanalizowaniu dużej ilości czynników mających dla nas kapitalne znaczenie przy wyborze tej lokalizacji, ostatecznie zdecydowano się na Toruń. Główne argumenty przemawiające za Toruniem to m.in: duże miasto, centralne położenie z łatwością dojazdu, możliwość ulokowania siedziby spółki na nowoczesnym dworcu autobusowym będącym naszą własnością, wyrażenie chęci pracy w nowej spółce przez dużą liczbę dotychczasowych pracowników zajmujących się księgowością oraz placami i kadrami. Mam nadzieję, iż wybór Torunia jako centrali naszej spółki będzie pozytywnie



przyjęty przez wszystkich pracowników. Będziemy chcieli, aby miasto Kopernika, jak my Polacy zwykliśmy nazywać Toruń, konsolidowało działania wszystkich naszych obecnych, jak i przyszłych operacji.

Czy uda nam się sprywatyzować kolejne PKS-y?

Naszym celem na dwa najbliższe lata jest sprywatyzowanie do 15 następnych PKS-ów. Nie chcielibyśmy, aby państwowy monopol z poprzedniej epoki, został zastąpiony monopolami Veolii Transport. Konkurencja na rynku służy rozwojowi i jest potrzebna. Głównym kryterium wyboru następnych naszych celów akwizycyjnych będzie lokalizacja PKS-ów (chcielibyśmy uzyskać element synergii z naszymi obecnymi operacjami), jak i ich kondycja finansowa. Po dokonaniu w ostatnich paru latach bolesnej i trudnej restrukturyzacji wszystkich naszych operacji, wiemy jak ważne jest to, aby nowo-kupowana spółka miała perspektywę rozwoju na swoim lokalnym rynku przewozowym. Obecnie uczestniczymy w prywatyzacji PKS Strzelce Opolskie, który leży na terenie działania naszej spółki VT Opolszczyzna i jesteśmy przekonani, iż ewentualny zakup tej firmy wzmocni naszą obecność w tej części Polski.

Czy jest szansa, że rozpoczniemy nowy rodzaj działalności transportowej w Polsce, np. przewozy kolejowe?

Połączenie Veolia Transport z Transdev w największą grupę transportu pasażerskiego na świecie daje nam bardzo duże możliwości, proszę pamiętać także, iż obecnie 33% udziałów w VT w Europie Centralnej jest w posiadaniu Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju (EBOR), którego misją jest propagowanie wolnego rynku w tej części świata. Mając takie korzenie trudno sobie wyobrazić, aby Veolia Transport Polska nie była aktywnym pionierem wprowadzania w polskim transporcie pasażerskim gospodarki wolnorynkowej. Od dawna deklarujemy chęć aktywnego uczestnictwa w prywatyzacji kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce, oraz przyglądamy się zachodzącym zmianom na tym rynku. Niektóre z nich niosą za sobą różne zagrożenia, jak choćby komunalizacja przewozów regionalnych w Polsce.

c.d. na str. 3

Obraz wart więcej niż 1000 słów... także w reklamie

Z początkiem września większość autobusów poruszających się po drogach miasta Tczewa została wyposażona w ekrany LCD. Monitory umieszczone w przedniej części pojazdu są narzędziem służącym do prezentacji reklamy multimedialnej. Tym samym pojawiła się alternatywa dla plakatów rozklejanych na szybach autobusu. Nowoczesna, estetyczna i jak podkreślają pomysłodawcy ekologiczna forma przekazu, wzbudza zainteresowanie i uwagę podróżnych. Jednak multimedialny przekaz to nie tylko okazja dla lokalnych producentów i usługodawców do zaprezentowania swoich produktów. Na wyświetlanych spotach pasażer odnajdzie informacje o wydarzeniach kulturalnych (koncertach, wernisażach, wystawach) organizowanych przez instytucje działające na terenie Tczewa. Mamy nadzieję, że informacje pojawiające się na monitorach wpiszą się w życie miasta, stając się cennym źródłem informacji dla naszych pasażerów.



MK

Nominacja pana Henri Proglio na stanowisko Prezesa Rady Nadzorczej Veolia Environnement i pana Antoine Frerot na stanowisko Dyrektora Generalnego Veolia Environnement

W dniu 25 listopada 2009 roku Rada Ministrów Republiki Francji powołała pana Henri Proglio na stanowisko Prezesa Zarządu i Dyrektora Generalnego EDF.

W związku z tym funkcję nowego Dyrektora Generalnego Veolia Environnement objął pan Antoine Frerot.

Pan Antoine Frerot urodził się 3 czerwca 1958 roku, ukończył Politechnikę w roku 1977, jest inżynierem budowy dróg i mostów, ma również doktorat w dziedzinie budowy dróg i mostów. W 1990 roku rozpoczął pracę w CGEA (nasza dawna nazwa) jako szef projektu. W 2000 roku został mianowany Dyrektorem Generalnym Connex, dywizji transportowej Vivendi Environnement i członkiem zarządu Vivendi Environnement. W styczniu 2003 roku został mianowany Dyrektorem Generalnym Veolia Woda, dywizji Veolia Environnement, i zastępcą dyrektora generalnego Veolia Environnement.



Red

Europejska Konferencja w Toruniu

W dniu 19 października 2009 roku odbyła się Toruniu jedna z regionalnych, europejskich konferencji ekologicznych, przygotowująca Światowy Kongres Klimatologiczny w Kopenhadze.

W pięknych wnętrzach toruńskiego Dworu Artusa na staromiejskim rynku obradowało kilkudziesięciu przedstawicieli Europejskiego Komitetu Regionów, którzy zastanawiali się i dyskutowali nad tematami ochrony środowiska, w którym żyjemy. Bezpośredni organizatorzy konferencji – Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz Wójt Gminy Łubianka, wybrali naszą firmę jako realizatora i wykonawcę przewozów uczestników konferencji z i na warszawskie lotnisko oraz do bezpośredniej obsługi gości na miejscu w Toruniu.

Znak firmowy Veolii doskonale komponujący się z tematyką obrad międzynarodowego gremium ekspertów od ochrony środowiska był bardzo dobrze odbierany, a praca naszych kolegów – kierowców, ich kultura osobista i fachowość, spotkały się z uznaniem ze strony organizatorów i uczestników konferencji. Toruń, miasto urodzin wielkiego astronoma, klejnot polskiego gotyku, podobają się bardzo naszym gościom, którzy wyjeżdżając stwierdzali, że jest to świetne miejsce na organizację międzynarodowych konferencji i spotkań branżowych. Licząc na rozwój turystyki konferencyjnej i biznesowej w naszym mieście, sądzimy, że również Veolia Transport Polska i jej pracownicy wpiszą się na stałe w obsługę tego rodzaju imprez.

ZM

Nowa stacja paliw Veolia Transport Opolszczyzna

Realizując swoje zobowiązania z pakietu inwestycyjnego, Veolia Transport Opolszczyzna zbudowała bezobsługową stację paliw w Prudniku, przy drodze krajowej nr 40 biegnącej do granicy z Czechami. Chcąc wyjść naprzeciw oczekiwaniom rynku sprzedaży paliw dla klienta indywidualnego umożliwiliśmy tankowanie paliwa przez całą dobę, tak, aby kierowca poświęcił minimalną ilość czasu, przy zawsze korzystnej cenie paliwa. Na automatycznej stacji benzynowej oferowane są dwa gatunki paliw: benzyna bezołowiowa 95 oraz olej napędowy euro super. Stacja jest wyposażona w nowoczesny terminal, który przyjmuje banknoty i wydaje paliwo. Automat na żądanie wydaje pokwitowanie. Dzięki systemowi możliwe jest całodobowe, bezobsługowe wydawanie paliwa.

BK



Veolia Transport łączy się z Transdev

Trwa proces łączenia Veolia Transport z firmą Transdev. Jak już Państwa informowaliśmy, planowane połączenie pozwoli na stworzenie nowej firmy, w której obie spółki miałyby po 50% udziałów, i która byłaby światowym liderem w transporcie pasażerskim, oferującym najlepsze usługi na rzecz lokalnych społeczności.

Sektor transportowy podlega głębokim zmianom, na które wpływ mają zjawiska takie jak coraz większe potrzeby w zakresie mobilności wynikające z narastającej urbanizacji, wymagania w dziedzinie zrównoważonego rozwoju, potrzeby inwestycyjne, koncentracja firm, rosnąca konkurencja. Planowane połączenie pozwoli na wyznaczenie nowych perspektyw rozwoju obu firm, dzięki połączeniu ich sił i waloryzacji ich know-how. Ten przemysłowy projekt da początek firmie będącej jednym z liderów światowych w transporcie pasażerskim, z obrotami rzędu 8 miliardów EURO rocznie oraz 130 000 pracowników. Będzie się ona opierała na kompletności geograficznej i wiedzy obu partnerów oraz synergii w zakresie rozwoju.

Obecnie ma miejsce obustronny audyt obu spółek.

Planowane połączenie powinno być sfinalizowane przez umowę końcową, która również powinna być zaaprobowana przed odpowiednie instytucje regulujące rynek.

Augustyn de Romanet, Prezes Casse des Depots, właściciela Transdev, powiedział: „połączenie Transdev i Veolia Transport pozwoli nam na udział w projektach rozwojowych we Francji i na świecie, na rozwijających się rynkach gwarantujących dywersyfikację ryzyka. Jestem przekonany, że dzięki temu strategicznemu porozumieniu, które stworzy wartość dodaną, Casse des Depots odegra dużą i trwałą rolę partnera wspierającego rozwój Transdev, i potwierdzi wolę oferowania swoich kompetencji lokalnym społecznościom. Jestem pewien, że kierownictwo Transdev będzie wpierać ten projekt”. Henry Proglio, CEO Veolia Environnement, powiedział: planowane połączenie z Transdev jest dyktowane silną logiką biznesową i w zupełności zgadza się ze strategią Veolia Environnement, która postrzega transport jako główny składnik swojej oferty usług na rzecz środowiska człowieka. Połączenie to otwiera przed nami niezwykle możliwości

rozwoju, korzystne dla naszych pracowników, klientów i udziałowców.

Transdev jest jedną z większych firm zajmujących się różnego rodzaju transportem pasażerskim. Firma ma swoją siedzibę w Paryżu. Prowadzi działalność we Francji, Anglii, Australii, Portugalii, Hiszpanii, Holandii, Niemczech, Kanadzie i we Włoszech. Rocznie na całym świecie Transdev przewozi ponad miliard pasażerów i osiąga obroty 1 327 milionów EURO. Dla porównania, Veolia Transport przewozi rocznie 2,6 miliarda osób i osiąga obroty rzędu 6,05 miliarda EURO). Transdev powstał w roku 1990 i zajmuje się transportem miejskim i regionalnym. Ostatnio firma rozpoczęła działalność na tak specjalistycznym rynku jak transport turystyczny, obsługa lotnisk i przewozy do stacji narciarskich. Więcej informacji pod adresem www.transdev.eu. Veolia Transport stworzyła stronę, gdzie można uzyskać najnowsze informacje o tym projekcie, jak również zadać pytania lub wyrazić swoje opinie. Jej adres to www.transdev.veolia-transport.net.

Red

Przyjąć wyzwanie innowacyjności aby odejść od gospodarki węglowej

Czy ludzkość, będąc wynalazcą ekonomii opartej na węglu, będzie zdolna do tego, aby o niej zapomnieć? I czy będziemy zdolni to zrobić, zanim będzie za późno? To jest właśnie wyzwanie, przed jakim stoi Konferencja Narodów Zjednoczonych w Kopenhadze. Jeżeli chcemy ograniczyć wydziałanie gazów cieplarnianych do 2050 i zahamować ponoszenie się temperatury o zaledwie 2°C, musimy przestawić się z gospodarki opartej na węglu na gospodarkę „niewęglową”. I jeżeli na serio chcemy chronić środowisko, musimy nie tylko zahamować zmianę klimatu, ale także nauczyć się wykorzystywać mniej zasobów naturalnych dla osiągnięcia wzrostu gospodarczego, i zaprzestać naszej konsumpcji ponad stan. Innymi słowy, musimy podjąć trzystopniowy wysiłek, aby „zdekarbonizować”, „zdematerializować” i „zdehydratyzować” naszą gospodarkę. Przede wszystkim dekarbonizacja, aby stopniowo odchodzić od używania węgla, gazu. Ale jak możemy znacznie zmniejszyć emisję CO2 jednocześnie próbując sprostać rosnącemu globalnemu zapotrzebowaniu na energię? Po pierwsze i przede wszystkim, oszczędzając energię, po drugie zastępując energię z surowców kopalnych energią czystą i w końcu, jeżeli nie możemy nagle zaprzestać używania „brudnej” energii, wyłapując emitowane przez nią zanieczyszczenia. Nie musimy szukać daleko, żeby znaleźć przykłady przekształcania energii i większej efektywności energetycznej. Jest to jeden z głównych przedmiotów działalności Veolia Environnement. W Dunkierce przekształcamy nadmiar energii wytworzonej przez stalownię Arcelor-Mittal w ciepło, dla potrzeb miejskiej sieci ciepłowniczej. W Rouen, miejska sieć transportowa ograniczyła emisję gazów o 15% dzięki używaniu biopaliw. W Ho Chi Minh optymalizacja oświetlenia ulicznego pozwoliła na zredukowanie zużycia energii o 30%. W Saragossie powierzchnia 32

hektarów dachów fabryk General Motors jest pokryta bateriami słonecznymi, i jest to największy na świecie dachowa bateria słoneczna. W Limay we Francji, zużyty olej kuchenny jest przekształcany w biopaliwo. Pecs na Węgrzech to miejsce, gdzie znajduje się największe przedsiębiorstwo zajmujące się produkcją biomasy w Europie Centralnej. Po drugie, dematerializacja – tak, żeby nasza gospodarka zużywała mniej zasobów naturalnych. Jak możemy to osiągnąć? Zwiększając recykling. Odzyskując z odpadów gospodarczych i z gospodarstw domowych w surowce takie jak metal, szkło, papier i karton. Zniszczenie kilograma śmieci tylko dlatego, że nie możemy ich poddać recyklingowi albo użyć powtórnie zawsze będzie naszą klęską. W końcu, dehydratacja, aby zredukować wykorzystanie źródeł wody. Woda będzie zasobem, na który w największym stopniu będzie miała wpływ zmiana klimatu i dostrzegam wielki potencjał w poprawieniu produktywności w tej dziedzinie. Chiny produkują 2 razy więcej ryżu z hektara niż Indie, używając tą samą ilość wody. Z drugiej strony, Chiny konsumują sześć razy więcej wody na jednostkę GDP niż Korea Południowa i 10 razy więcej niż Japonia. XX wiek pokazał triumf dużych projektów infrastrukturalnych. Wiek XXI przyniesie dodatkowo, dużą liczbę lokalnych urzędzeń służących społecznościom: baterie słoneczne, instalacje geotermalne, systemy odzyskiwania energii, sortownie śmieci i centra recyklingu, fabryki używające oczyszczone ścieki. Te „lokalne energie”, „lokalne surowce”, „lokalna woda” umożliwią nam zmniejszenie emisji CO2, używanie mniej surowców i mniejszej ilości wody. Jakiegokolwiek będą ustalenia konferencji w Kopenhadze, nie możemy liczyć na to, że wygramy trudną bitwę o zatrzymanie zmian klimatycznych bez radykalnych, innowacyjnych zmian w użytkowaniu energii, i co za tym idzie, bez ciągłego inwesto-

wania w badania. Współczesne technologie, aczkolwiek dobre, nie wystarczą w przyszłości. Aby złagodzić zmiany klimatyczne, stałą przeszkodę w postępie ekonomicznym, niezbędne jest wprowadzenie poważnych innowacyjnych zmian.

Jak możemy przestawić naszą gospodarkę na dietę bezwęglową bez dużych istotnych zmian w technologii produkcji? Bez innowacji nie będziemy zdolni pokonać dylematu: wzrost i zanieczyszczenie albo stagnacja i ochrona środowiska. Bez pewnej ilości rozwiązań technologicznych walka z globalnym ociepleniem będzie walka przegrana. Zielona gospodarka musi być gospodarką innowacyjną, albo jej w ogóle nie będzie.

Na tym tle obecny kryzys finansowy przypomina nam o istnieniu strategii obopólnej wygranej, którą musimy przyjąć z otwartymi rękami. Z jednej strony, powinniśmy stymulować i wzmacniać naszą ekonomię poprzez inwestycje, z drugiej strony chronić środowisko przeznaczając dużą część inwestycji na ten właśnie cel. Walka z globalnym ociepleniem zostanie wygrana lub przegrana w naszych miastach, tych wyspach gorąca, które pożerają niezwykle ilości energii. Połowa ludzkości mieszka w miastach i w roku 2050 ta liczba zwiększy się do 75%. Wyzwanie klimatyczne jest zbyt ważne, żebyśmy mogli sobie pozwolić na błędy w świadczonych przez nas usługach komunalnych. Po co nam technologie wydajne energetycznie, jeśli nie potrafimy ich właściwie użytkować? Żle zaprojektowane lub źle zarządzane budynki, systemy grzewcze lub sieci transportowe mogą stać się pomnikami zmarowanej energii. Właściwie używane, mogą one oszczędzać energię. Podejmując to industrialne wyzwanie możemy rozwiązać paradoks „robić więcej używając mniej”. Używając ludzkiej inteligencji możemy produkować więcej dóbr i usług używając mniej energii i zasobów naturalnych, w mniejszym stopniu wpływając na środowisko. To dzięki innowacyjności sprawimy, że gospodarka stanie się znów gospodarna.

Antoine Frérot
CEO Veolia Environnement

Tworzymy silną, jednolitą grupę transportową w Polsce

c.d. ze str. 1

Już dwa lata temu na forum europejskiego stowarzyszenia prywatnych przewoźników kolejowych podnosiliśmy kwestię czy poprzez przekazanie w ręce samorządów wojewódzkich pasażerskich przewozów kolejowych nie ryzykujemy zlikwidowania wolnej konkurencji w tym sektorze. Pytaliśmy, czy samorząd województwa, jako właściciel PKP Przewozy Regionalne, będzie zainteresowany stworzeniem rynku prywatnych przewozów regionalnych w swoim województwie. Mamy nadzieję, iż mając tak duże doświadczenie na świecie w tej działalności, będziemy mogli rozpocząć ją także w Polsce.

Ale naszych dalszych planów rozwojowych w Polsce nie ograniczałbyśmy tylko do kolei. Bardzo poważnie myślimy o wejściu na rynek obsługi lotnisk regionalnych w Polsce, oraz morskich przewozów promowych. Oba te rynki bardzo się rozwinęły po wejściu Polski do Unii Europejskiej, szczególnie ostatnio widać wiele inicjatyw budowy regionalnych lotnisk jak choćby w Kielcach czy Lublinie. Jesteśmy zainteresowani, aby w Polsce rozwijać także inne formy działalności transportowej, a nie tylko przewozy autobusowe.

Na zakończenie, jako Prezes naszej grupy w Polsce, czy mógłby Pan powiedzieć nam, jaki jest

Pana osobisty cel na 2010 r.

Żyjemy w ciekawych czasach, pełnych wyzwań i niespodzianek, ale mam też świadomość jak są one trudnych dla większości z nas. W epoce, która minęła 20 lat temu, doskwierała nam nuda i brak perspektyw na przyszłość. Dzisiaj mamy czasy ciągłych zmian, ale i dużych możliwości. Grupa Veolia Transport Polska stoi przed wieloma wyzwaniami w swojej działalności i 2010 rok będzie szczególnym rokiem, gdyż proces konsolidacji naszych wszystkich operacji w Polsce jest naprawdę przełomowy. Kraj nasz przechodzi wielkie zmiany i moim marzeniem na 2010r. jest stworzenie organizacji, która będzie nam umożliwiała bardzo dynamiczny rozwój zarówno w pasażerskim autobusowym transporcie regionalnym i miejskim, jak i w innych sektorach transportowych, o których mówiliśmy powyżej. Chciałbym, korzystając z tej okazji, przypominąć wszystkim, którzy sceptycznie podchodzili do proponowanych przez nas zmian w czasie konsolidacji regionalnej w latach 2007-2008, kiedy z 15 lokalnych operacji zbudowaliśmy 6 dużych spółek regionalnych, iż teraz nikt już chyba nie kwestionuje słuszności tej decyzji.

Dziękuję Panu za rozmowę.

Rozmawiała Anna Wojtasiewicz



Nasze magiczne miejsca: Jersey

Jako autorka jednej z prezentacji na temat dworca Veolia Transport w Toruniu wyróżnionych w konkursie Nasza Wizja zostałam nagrodzona wizytą w naszej firmie na angielskiej wyspie Jersey. Wyspa ta leży koło północnych wybrzeży Francji, od wieków jednak jest terytorium angielskim. Można tam zobaczyć typowo anglosaski krajobraz czy też doświadczyć, czym jest ruch lewostronny. Jersey jest terytorium zależnym od korony brytyjskiej, czego symbolem jest powoływany przez monarchę angielskiego gubernator. Rzeczywista władza jest sprawowana przez rząd Jersey. Wyspę zamieszkuje około 90 000 osób. Rząd Jersey ogłosił pierwszy w historii wyspy przetarg na transport pasażerski w roku 2000, przetarg ten wygrała firma Connex. Od tej pory nasza firma z powodzeniem świadczy usługi transportu zbiorowego na wyspie, poszerzając swoją działalność również o transport szkolny i czartery. Początkowo autobusy parkowały na placu w centrum wyspy, jednak władze, chcąc zyskać i lepiej zagospodarować przestrzeń, wybudowały dworzec autobusowy, nazwany, na cześć pobliskiego placu (Liberation Place – Plac Wyzwolenia) Liberation Station. Na wyspie jest mało miejsca, dlatego Liberation Station jest długi i wąski. Autobusy wjeżdżają z jego jednego końca i wyjeżdżają z drugiej strony. Dworzec jest używany tylko przez autobusy miejskie naszej firmy. Jest tam 12 stanowisk, z których korzysta dziennie 280 pojazdów. Ponieważ dworzec jest

długi, w środku znajdują się 2 punkty informacyjne. Stanowiska, na które podjeżdżają autobusy, oddzielone są od pasażerów przesuwanymi, szklanymi drzwiami, na których umieszczono zdjęcia reklamujące wyspę i jej najpiękniejsze miejsca. Gdy autobus podstawi się na stanowisko, drzwi otwierają się i pasażerowie mogą wejść do autobusu. Przystanki autobusowe na Jersey mają swoje numery. O tym, że jesteśmy akurat na przystanku autobusowym, świadczy duży biały numer wypisany na asfalcie. Władze Jersey sfinansowały program o nazwie Text my bus. Usługa ta polega na tym, że wysyłając sms z numerem przystanku, dostajemy wiadomość zwrótną z godzinami odjazdów kilku najbliższych autobusów z tego właśnie przystanku. Dzięki temu pasażerowie nie muszą zbyt długo stać na przystanku, co, ponieważ przystanki są namalowane na asfalcie, a uliczki naprawdę wąskie i kręte, nie wygląda na zbyt przyjemne, ani bezpieczne zajęcie... Sama wyspa jest malownicza, a jej klimat łagodny. To świetne miejsce na spokojny urlop.

AW



Mechanicy Connex na Jersey



Nasz dworzec



Plaże Jersey

Ruszyła platforma expert.net

Veolia Transport uruchomiła internetową platformę, na której zostanie zgromadzona wiedza i doświadczenie eksperckie Veolia Transport. Jest to narzędzie, które ma ułatwić dostęp do informacji oraz pomagać w tworzeniu sieci ekspertów Veolia Transport. Pod adresem znajduje się katalog wiedzy naszej firmy w następujących dziedzinach: intermodalność, parkuj & jedź, rozwój przestrzeni miejskiej, kontrola biletów. Mamy nadzieję, że z czasem, dzięki Państwu wkładowi pracy, katalog ten znacznie się powiększy. Oprócz katalogu wiedzy, dostępnego dla każdego, expert.net ma za zadanie tworzenie sieci ekspertów specjalizujących się w dziedzinach: zarządzanie parkiem autobusów i autokarów, eksploatacja kolejowego transportu pasażerskie-

go, zarządzanie ryzykiem przychodów, projektowanie sieci i analiza terytorialna, bilety, transport promowy, paliwa alternatywne, oszczędzanie energii i inne. Jeżeli ktoś chciałby włączyć się do sieci ekspertów, powinien zarejestrować się pisząc na adres expertnet.vt@veolia.com. Trzecie zagadnienie, któremu poświęcona jest strona, to wiedza w zakresie marketingu. Została ona podzielona na następujące części:

- zarządzanie kontaktami z klientami, za które odpowiedzialna jest pani Stephenie Geinsenberger,
- badanie satysfakcji klienta, za które jest odpowiedzialna pani Beatrice Jung,
- zwiększanie liczby pasażerów, programy lojalnościowe, zarządzana przez pana Jerome Fiere.

Red



Wnętrze dworca

Nasze przepisy:

sernikobrownie z wiśniami

200 g gorzkiej czekolady (używam 70% Lindt)
200 g masła
400 g cukru pudru (można dać mniej)
5 jajek
100 g mąki
500 g sera kremowego (mój ulubiony: mielony ser w pudełku marki President)
cukier waniliowy lub 1 łyżeczka ekstraktu z wanilii
200 g drylowanych wiśni lub malin (mogą być mrożone)
Piekarnik nastawić na temp. 170 st C. Blaszkę 20x30 cm wysmarować masłem i wyłożyć papierem. Czekoladę rozpuścić w kąpieli wodnej, ostudzić. Masło i 250 g cukru pudru zmiksować na gładką masę. Następnie dodać 3 jajka - wbijając po jednym i dobrze miksując przed dodaniem kolejnego. Wlać roztopioną czekoladę, dalej miksować. Następnie dodać mąkę. 3/4 miksury wlać do blaszki. W drugiej misce utrzeć ser, resztę cukru, jajka i cukier waniliowy. Masa powinna mieć gładką konsystencję. Wylać masę serową na masę czekoladową. Na wierzch wyłożyć resztę masy czekoladowej i ułożyć owoce. Piec 45-60 minut. (Przepis zaleca 40-45 min, ale ja piekę 1 h). Studziłam w ciepłym, ale otwartym piekarniku.
Pyszne!
Polecam gorąco.

Anna Wojtasiewicz