

JÖVŐKÉP FRANCIA PÉLDA

Lacroix – Setra-flotta

SIKERES VÁLLALKOZÁS BEAUCHAMPBAN

Egy autóbuszos vállalkozás is lehet kiemelkedően sikeres. Hogy mi kell ehhez, hát elsősorban nagy szakértelem és nagyon jó minőségű autóbuszok. A szakértelem egyik bázisa a vállalkozás alapításától a mai napig megtett hosszú út, a jó autóbuzst meg csak ki kell tudni választani. Persze kell egy egészséges gazdasági környezet is, ahol már nem keveredik az állami tulajdon a magántulajdonnal, és az utazóközönségnek is van igénye egy kifejezetten magas színvonalú és megfizethető szolgáltatásra. Ahol érték a pontosság, a tisztaság, a megbízhatóság.

Miként épül fel egy ilyen vállalat Franciaországban, ebbe a számunkra még kissé különös világba engedett betekintést az a látogatás, a meghívó, amely lapunknak, mint a „Bus of the Year” újságíró-szervezet tagjának szólt. A helyszín Beauchamp, a Párizstól északra, mintegy órányi autóútra fekvő kis település, ahol a Lacroix vállalatcsoport központja található. A látogatásnak persze apropója is volt, mégpedig az, hogy megérkeztek a céghez a legújabb 400-as sorozatú Setrák.

Cégtörténet

Jean-Sébastien Barrault, a Lacroix Csoport vezérigazgatója, a Cars Lacroix elnöke fogadta a mintegy 15 országból érkezett vendégeket. Udo Sürig képviselte a Daimler AG-t, aki a Setra kommunikációs vezetője. A meglepően fiatal Barrault úr tartotta az előadást, akiről egy későbbi

beszélgetés során kiderült, kiemelkedő szakmai múltja, magas képzettsége mellett az is hozzájárulhatott rendkívüli pozíciójához, hogy a felesége unokája annak a Henry Lacroix-nak, aki 1953-ban egyszemélyes vállalkozásként indította a céget.

Lássuk, hogyan kovácsolt a tehetséges üzleti érzékkel megáldott Henry Lacroix, kezdetben még csak nem is közúti, hanem vízi járművek javítására szakosodott manufaktúrából egy egész vállalatbirodalmat. 1963-ban megkezdődik a közút birtokba vétele, megveszi az első autóbuzst, felveszi a cég a Cars Lacroix nevet. 1973-ban hatalmas telket vásárol Beauchampban, felépíti az első épületet – amely lakhely és iroda is egyben –, mely ma is ott díszelg a szupermodern épületek mellett. 1979-ben az alapító „nyugdíjazza” magát, átadja a stafétabotot a fiataloknak, természetesen megtartva a családi hege-



Járművek a múltból

móniát. Ez jót tesz a vállalkozásnak, mert 1993-ban bővíteni kell a telephelyet, új épületek épülnek, de még mindig csak a buszközlekedés szoros környezetében folyik a munka. Aztán sorra alakulnak a leányvállalatok, eddig összesen 13. A teljes járműállomány 450-re dagad. 2006-ban végérvényesen kinövik a beauchampi területet, hiszen jelenleg már 43 települést látnak el csak innen menetrend szerinti járatokkal, illetve alkalmi buszmegrendeléseket teljesítve. Azaz a helyi és helyközi utasszállítás marad a fő profil. A beauchampi bázisról naponta 100 autóbusz van az utakon, körülbelül 300 kilométeres úthálózaton teljesítenek szolgáltatást, 500 buszmegállóban cserélnék utasokat. De ha már vannak buszos tapasztalatok, természetes a belépés az iskolabuszok területére, itt is egyre több megbízást szereznek. Logikus lépés a turistabuszok beszerzése is, a műfaj nagyon hasonló. Egy idő után utazási

irodákat is alapítottak, hogy a szolgáltatást még hatékonyabban értékesítsék. A repülőtér közelsége – Charles de Gaulle – is „adta magát”, bár speciálisak az igények, de ehhez is autóbusz kell. Sok lábon állva biztonságosabb az üzlet... A célok világosak – talán máshol sincs ez másképp –, minőségi szolgáltatás, ami elsősorban biztonságot és pontosságot, megbízhatóságot jelent. Nagyon fontos a jó kapcsolat a szolgáltatási terület civil közösségeivel és hivatalos képviselőivel. Mutatni, ajánlani a partnereknek, hogy a legmagasabb minőségben is készen állnak a megrendelések teljesítésére. Tehát egyik oldalon a kifogástalan szolgáltatás, másik oldalon viszont a költséghatékony megoldások. Itt fontos csak igazán egy gazdaságosan üzemeltethető jármű. Csak így van haszon, és van is haszon – ez látszik is –, így jut pénz a folyamatos fejlesztésekre is. Egy kisebb műhelyt is kialakítottak, az apróbb javításokat házon belül oldják meg, illetve folyamatos a műszaki felügye-



1. Jean-Sébastien Barrault, a Lacroix Csoport vezérigazgatója, a Cars Lacroix elnöke
2. Udo Sürig, Daimler AG., a Setra kommunikációs vezetője
3. A Cars Lacroix vezérkara
- 4–5. Sajtótájékoztató



let. Ennyi jármű műszaki dolgait már nem lehet kézi vezérléssel intézni, a számítástechnikai megoldások igen fontos szerepet játszanak. Vesznek szoftvert a piacról, de bizonyos speciális problémákra házon belül írnak programot. Annak ellenére, hogy igen „karcsú” az adminisztratív állomány, önálló kutatási-fejlesztési osztályt működtetnek!

Járműpaletta

Az első autóbussz-hálózatot tudhatják magukénak Ile de France régióban, ahol kizárólag alacsonypadlós buszokkal vesznek részt a forgalomban. A legújabb 12 busz már „le is térdel” az utas elé, hogy az könnyedén fellephessen a járműbe. Az utasinformációs rendszert úgy alakították ki, hogy egyszerre képi és hangos információk is megjelennek, azaz az egyik vagy a másik hiánya miatt fogyatékkal élők sem szenvednek hátrányt. Járműellenőrköt alkalmaznak, de nem az utasok „moleztálására” – hiszen a járműbe praktikusán csak jeggyel lehet felszállni az első ajtónál –, hanem hogy járat közben is meggyőződjenek a járművek műszaki állapotáról, tisztaságáról. Még az is előfordul, hogy kedvezőtlen időjárási viszonyok mellett járatból is kiveszik a piszkosnak ítélt járművet, és tisztát állítanak be helyette.

Minden autóbussz „be van kamerateázva”, ez is az utasokért és nem ellenük van. Felmérések bizonyítják, ezt nem kifogásolja senki, viszont biztonságosabb, békésebb az utazás a korábbi időszakhoz képest. A forgalomirányító – egy rádióhullámú pozicionáló szerkezet segítségével – szinte méterre pontosan meg tudja nézni, melyik busza éppen hol van, ha baj van, így gyorsabban érkezik a segítség. 50 autóbusszban van olyan szerkezet, ami egy jelzőlámpás csoportban prioritást ad a tömegközlekedési járműnek, természetesen a jelzőlámpás rendszerek szinte mindegyike tudja ezt a szolgáltatást. A GPS rendszer nemcsak a buszon belüli utastájékoztatót segíti, de a buszmegállóban is interaktív módon, percre pontosan ki lehet írni a busz várható érkezését. A járművezetők képzettsége sem hagy kifogásolnivalót. Különösen fontosnak ítélik biztonsági tréningeken való vizsgaköteles megjelenést, a tökéletes vezérléstechnikai tevékenységek begyakorlását például különlegesen kedvezőtlen útviszonyok között.

A Cars Lacroix, azaz a tömegközlekedési, menetrend szerinti szolgáltatásra szakosodott leányvállalat 156 autóbusszal végzi a feladatokat. És most kapaszkodjanak meg – a járművek átlagéletkora 2,5 év! Kivétel nélkül légkondicionálóval, videofelületei rendszerrel és GPS navigációval felszerelve. Már meg sem lepődöm azon, hogy a „legfűstösebb” járműnek is Euro 4-es az emissziós normája. A három midibusz nem tétel a flottában, annál hangsúlyosabb a 43 Setra 315 NF és a 46 darab 415 NF. Kisebbségben van még 18 Irisbus is, jellemzően csuklós kivitelűek. A flottához tartozik további 46 darab Setra távolsági autóbussz, amelyek alapvetően a turisztika szektorban dolgoznak, de néha-néha beugranak az iskolabusz-szolgáltatásba is.

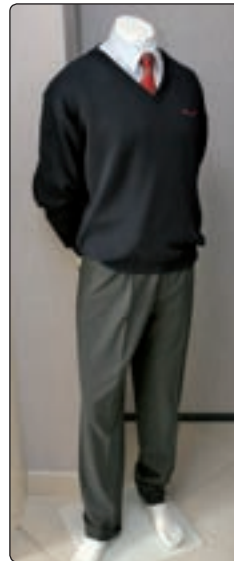
A teljes flotta 86 százaléka Setra, és ez nem lehet véletlen. De nem is titok, nincs ebben semmi különös. Már régóta dolgoznak ezzel a típussal, nagyon elégedettek, nagyon jó az együttműködés a gyárral, eszükbe sem jut változtatni. Különösen boldogok, hogy az elsők között kaptak a legújabb 415-ös NF szériából, amely jelentős tovább lépés a szolgáltatási színvonal emelésében.

Üzemeltetés

A lenyűgöző elmélet után lásuk, mi van a színpalak mögött. Két csoportra osztva indulunk felfedező körútra. Az előadást hallottak igaznak bizonyulnak. Patikarend és tisztaság mindenfelé. Modern épületek, izléses, kényelmes, barátságos belső kialakítások, nem jut jobb szó eszembe, de ez itt a XXI. század! Informatika minden mennyiségben, alkalmazottat alig látni, a szervezethez feltűnő. Buszvezetők érkeznek a délutáni járatokra, rövid adminisztráció, és a nevük már fel is kerül az információs táblára, rajta a pontos telephely-elhagyási időponttal. Az első két névvel figyelmeztető jelzés jelenik meg, az adott percen belül el kell

hagyniuk a bázist, még pár pillanatot, és már el is tűnik a két név a tábláról, a járművek elindultak a járatba. Minden jármű mindennap tisztán, frissen mosottan! Egy korszerű kocsimosó pár perc alatt ragyogó külsőt varázsol a járművekre. A sofőrök egyenruhában, magas követelményeknek megfelelően állnak munkába. Az egyik buszvezetővel sikerül pár szót is váltani, ő a fizetésével is elégedett, egyébként meg büszke, hogy a cégnél dolgozhat. Céggel kapcsolatban nincs munkaeleggedettség, alacsony a fluktuáció. Ugy tűnik, itt az utas, a járművezető és a menedzser is elégedett. Így könnyű...!

Boncser S.



1. Az egyenruha 2-3. A „vezérlőben” számítógépek és monitorok társaságában 4-6. Járművek az udvaron a főépület előtt 7. Az első épület, itt kezdődött minden...

