2015.03.24 kedd Budapest Loyola Café kerekasztal JELENLÉTI IV

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Név | e-mail | Megjegyzés |
| Danubius Robin | [danubiusrobin@mannaenergy.eu](mailto:danubiusrobin@mannaenergy.eu) | JEDI MANNAENERGY civil társaság |
| Dr. Markó Imre | [marko.imre@upcmail.hu](mailto:marko.imre@upcmail.hu) | JEDI MANNAENERGY civil társaság |
| Süveg Tiborné | [suvegek@freemail.hu](mailto:suvegek@freemail.hu) | JEDI MANNAENERGY civil társaság |
| Kiss Gabriella | [info@ecoflotta.hu](mailto:info@ecoflotta.hu) | JEDI MANNAENERGY civil társaság |
| Vincze Kornél | [kvincze@brit-tech.hu](mailto:kvincze@brit-tech.hu) | Brit-Tech Kft. |
| Marton Tamás | [tamase.marton@gmail.com](mailto:tamase.marton@gmail.com) | KTE Hajózási Tagozat |

**EMLÉKEZTETŐ**

**1./ Danubius Robin** a JEDI MANNAENEERGY civil társaság ügyvezetőként jelezte, hogy a

[www.jedi.manaenergy.eu](http://www.jedi.manaenergy.eu) társasági honlapon alábbi anyagokkal kapcsolatban remél hozzászólást

* <http://www.jedi.mannaenergy.eu/index.php/archivum/esemenyek/69-ngm-velemenyezes>  
  (Magyarországi Zöld Kereszt Egyesület)
* <http://www.jedi.mannaenergy.eu/index.php/archivum/alapdokumentumok/144-lakohajo-hajozasi-nemzeti-ertek-javaslat> (Zöld Kereszt Széchenyi Hajós Egylet Alapítvány)
* <http://www.jedi.mannaenergy.eu/index.php/aktualis/42-aktualis/141-hablany-replika-lakohajo-arajanlatkeres> (MANNAENERGY Tanácsadó egyéni cég)
* <http://www.jedi.mannaenergy.eu/index.php/archivum/alapdokumentumok/133-budapest-parizs-lakohajout-150-evfordulo> (Horváth György projekt menedzser)
* <http://www.jedi.mannaenergy.eu/index.php/aktualis/42-aktualis/134-jedi-mannaenergy-kerekasztal-meghivo> (JEDI MANNAENERGY civil társaság)

**2./ Süveg Tiborné (Ica)**

Én a magam részéről akkor tudok részese lenni a projektnek, ha az nem csak az abban résztvevő, abba befektető tagoknak, vállalkozásoknak nyújt hasznot, hanem azon túlmutatva a társadalom, azon belül egyes hátrányos helyzetű közösségeknek is hasznot nyújt. A megújuló energiák, az energiahatékonyság területén megjelenő és gyakorlati alkalmazásra kerülő technológiák innovációja mellé közvetlenül belép, a társadalmi innováció annak szükséges és velejáró intézmény és szervezeti innovációjával együtt. A stratégia nem csak az új technológia bevezetésére, hanem annak kísérőjeként megvalósítandó társadalmi átalakulására is fókuszál.

A magyar viszonylatban még nem ismert a civil vállalkozások fogalma. Egy Duna Régiós zöldáram lakóhajós civil gazdasági vállalkozás (formailag Európai Szövetkezet) így el tudná látni azt a társadalmi innovációs küldetését, amelyre hivatott

Fontos tisztázni, hogy a civil gazdaságban a **közhasznúság ellentettje nem a magánhaszon, hanem a kölcsönös haszon.** A kölcsönös haszon elve alapján egy  Európai Örökségre pályázó "ingyenes" dunai vízenergiás zöldáram Széchenyi lakóhajó replika flottára zöldáram lakóhajós Európai Szövetkezet létrehozását javasolnám. Melyhez min. 30 ezer EUR szövetkezeti részjegy jegyzése szükséges legalább 2 EU tagállami magánszemély és szervezeti tagoktól. Európai Szövetkezet **kölcsönös hasznú és nem csak közhasznú lehetne**.  
 Egy zöldáram lakóhajós Európai Szövetkezetben pl. egy kikötő települési önkormányzat egy szociális szövetkezeti szervezeten keresztül lehet tag. Én azokat a közösségeket tartom elsősorban életképesnek, fenntarthatónak, ahol, ha hosszútávon is, de létrejön a három szektor (vállalkozás, állam, önkormányzat) együttműködése.

Elvileg akár  Európai Örökség díjat nyerhet el 2017-ben a Széchenyi replika lakóhajó. **Közhasznú  múzeumpedagógiai célból üzemeltetheti egy zöldáram lakóhajós Európai Szövetkezet.** Ahol a**közhasznúság alapja a múzeumpedagógiai Széchenyi replika múzeumhajós Európai Örökség védelem, mint közhasznú tevékenység.** A szociális szövetkezetek közhasznú feladatot átvállalhatnak, elláthatnak, abból nyereséget realizálhatnak, amely bevétel után - ilyen esetben - nem kell társasági nyereségadót fizetni, de közhasznú tevékenységi célra kell visszaforgatni.  
 **A javasolt Európai Szövetkezet alapító tagjaként pénztőke helyett szellemi tőke apportként fel tudom ajánlani egy ökoszociális védjegyű zöldáram lakóhajós franchise előírást kidolgozását.** Amely túlmutat 1 db Széchenyi replika zöldáram lakóhajó dunai múzeumpedagógiai célú közhasznú üzemeltetésen is. Például milyen ökoszociális védjegyű zöldáram lakóhajós civil gazdasági franchise előírások kellenek?  Hogyan lehet egy zöldáram termelő és fogyasztó ökoszociális szövetkezeti flottát létrehozni a Dunán és a Tiszán? Hogyan lehet ebből lakóhajós idegenforgalmi munkával, megújuló energia előállítással, megélhetést adni a közösségek szociálisan hátrányos helyzetű tagjainak?  Így a javasolt Európai Szövetkezet zöldáram lakóhajós **szervezet a tagok kölcsönös hasznán túlmenően a rászorulókat is közhasznúan szolgálhatja.**

**3./ Vincze Kornél**

Hajótervezésben valamikor érdekeltként szkeptikus vagyok abban a tekintetben, hogy Széchenyi lakóhajó replika korhű formai létrehozása után a 6LE (4,5 kW) lapátkerék gőzgéphajtás helyett a XXI. századi klímabarát zöldáram hajtást terveznek. A múltban dunai magyar hajókon is alkalmazott dízel-elektromos lapátkerékhajtás ismert megoldás.

**4./ Danubius Robin**Nagy öröm számomra egy ilyen kerekasztal hozzászólás. Ez azt mutatja, hogy az EU HORIZON energiahatékonysági társadalmi kihívás pályázaton az innovatív „ingyenes” vízből zöldáram lakóhajós pályázaton indulhatunk. Nem zárva ki, a lakóhajó biodízel-elektromos zöldáram hajtást se. De ezzel nem lehet EU energia hatékony és olcsó zöldáram jövőtechnológia innovációs pályázaton indulni. Reményem szerint 2015.jún.1-ig minimum 0,5 millió EUR brüsszeli innovációs támogatást igényelhetünk az EU Duna Régióban Ulm-Belgrád közötti dunai „ingyen” vízenergiás zöldáram lakóhajó és infrastruktúra projekt előkészítésre.

**5./ Dr. Markó Imre** Egyetértek azzal, hogy a Széchenyi hajó teljes mértékben megújuló energiát használjon. A teljes mértékben elektromos energia-tárolást, 40 kWh energia mértékben túlzottnak tartottam. Mert cc. 500 kg tömegű, és a hajó hasznos térfogatából nagyon sokat elvesz. Megvizsgálandónak tartom a kisebb tömegű, de nagyobb teljesítményű megújuló energiaforrások alkalmazását a projekt hajóban. A Torntech Kft kísérleti fejlesztésű torziós hullámrezonancián alapuló energia-átalakító is szóba jöhet.  
 Egyetértve a hajózási szakemberek által elmondottakkal, a hajó tervezési fázisairól, és az üzleti tervről azt javasolom. A Széchenyi replika lakóhajónak ne a „lakó-hajó” jellegét hangsúlyozzuk, hanem legyen egy vízi „road-show” vagy „river-show” eszköze. Mely a Széchenyi hajó útjának 150. évfordulója alkalmából bemutatja az energia-termelés területén, a megújuló energiák vonatkozásában az elmúlt 150 év alatti fejlődést, ezek hatását az élhető, megőrzött tisztaságú természetre. A hajó útja során bemutatókat és konferenciákat lehetne rendezni. Ez lehetne a projekt gerince.

**6./ Marton Tamás** „Bemutatkozó felszólalásában Marton Tamás a KTE Hajózási tagozat tagja jelezte, hogy a KTE Hajózási tagozat a 2015. március 24-i, a Loyola café-ban megtartott megbeszélés tárgyát képező anyagokat nem tárgyalta. Ennélfogva az anyagokról véleményt nem alkotott, s mindezekkel összefüggésben a KTE Hajózási tagozat Marton Tamás részére érdemi nyilatkozattételre felhatalmazást sem adhatott. Marton Tamás hangsúlyozta, hogy a megbeszélésen magánszemélyként vesz részt.”  
 „Marton Tamás a megbeszélés egy későbbi szakaszában arra hívta fel a figyelmet, hogy a Közlekedéstudományi Egyesület az Egyesület a feladataira, működési rendjére és jogosultságaira figyelemmel projekt menedzserként sem önállóan, sem együttműködő partnerként nem működhet közre. Projektek véghezvitelére, megvalósítására a Közlekedéstudományi Intézet (KTI) rendelkezik jogosultsággal. Az elmondottakra figyelemmel a Közlekedéstudományi Intézetet lehetséges megkeresni, s kérni állásfoglalásukat a projektben való esetleges részvételi szándékuk kapcsán.  
 Marton Tamás azt is elmondta, hogy amennyiben a Közlekedéstudományi Egyesület Hajózási tagozata a projekt tervezetének véleményezésére szóló írásbeli felkérést kap, a Tagozat megvizsgálja a felvetést és írásban közli álláspontját. Az is előfordulhat, hogy a Tagozat az írásbeli véleményének megfogalmazása előtt további kérdéseket tesz fel a projekt tervezet kapcsán, s csak a kérdéseire kapott kiegészítő tájékoztatást követően írja meg a véleményét.”

A résztvevők e-mail leadott lényegi hozzászólása alapján összeállította Danubius Robin

2015.márc.26.