

## AIRPORT MINIBUSZ

- egyre népszerűbb az LRI egyedülálló szolgáltatása -

- Jelen pillanatban a Ferihegyre érkező utasok megközelítően 60%-át a minibuszok viszik el. Mikor indult ez a szolgáltatás? - kérdeztem Viktori Bélát az AIRPORT MINIBUSZ SERVICE vezetőjét.

- Négy éve ősszel indultunk szolgáltatásunkkal, és jelen pillanatban már 74 kisbusszal, valamint

pen nem illik bele a futó programba, szabad.

- A repülőtéri terminálokról induló fuvarokról általában mennyit kell várni az utasoknak?

- Vendégeinknek 10-15 percet ígértünk, és ezt több-kevesebb sikerrel tartani is tudjuk. Nem tagadom azonban, hogy a nyári csúcsgalamban bizony előfordult 20-25 perces várakozási idő is. Ennek oka egyrészt a hirtelen jelentkező nagy utasszám, és főleg a városi csúcsgalamból miatt előálló kocsihány volt. Tudomásul kell venni, hogy a jelenlegi autóparkkal kell ellátunk a befelé és kifelé irányuló utasforgalmat egyaránt.

- Jelenlegi URH-ra épülő számítógépes rendszerüket, a címkereső programot és térképet nagyon sok taxis társaság is elfogadná. Tudom, hogy terveik között szerepel egy

olyan szoftver kifejlesztése, amely a címeket optimálisan csoportosítja, a diszpécser jelenlegi feladatának nagy részét megoldja, az útvonalakat megtervezi, még a lezárásokat, útfelbontásokat is bekalkulálja. Ez a rendszer hasonló ahhoz, amelyet a budapesti taxis társaságok vezetői Bécsben láttak, és a Taxisok Világa olvasói is többször olvashattak róla. Mikorra várható a bevezetése?

- Reményeink szerint az év végére befejezzük a fejlesztést. Jelenleg ezt a programot teszteljük. Hozzáteszem azonban, hogy a legjobb változatban sem lesz olyan, nem fog tudni úgy gondolkodni, mint egy diszpécser. A program nem tudja például, hogy melyik gépkocsivezetőre lehet öt címet bízni, és melyikre csak kettőt. A gép egy vázlatot tesz majd a diszpécser elé.

- Ők pontosan ugyanazt csinálják, mint a taxi-diszpécser, esetleg onnan is jöttek, vagy itt szereztek meg a rutint?

- Is, is. Vannak, akik a Volántól, vagy a Főtaxitól jöttek ide, de mellettük felnőtt egy másik generáció, akik ugyanolyan jól dolgoznak. A gépkocsivezetőkre ez szintén igaz.

- Tervezik a minibuszok darabszámának emelését?

- A gazdaságosság számunkra is igen fontos, így a gépkocsiparkunk



### A fuvarokat a számítógép sorba rakja, nyilvántartja

10 darab 20 személyes autóbusszal teljesítjük a reptéri fuvarokat, illetve a külön programokat. Ezen kívül rendelkezésünkre állnak 44-50 személyes buszok is, de ezek elsősorban idegenforgalmi célokat szolgálnak.

- Milyen szolgáltatási árai vannak?

- Budapest közigazgatási határára belül 800 Ft/fő tarifával dolgozunk. Az agglomerációt 1-4-ig számoltuk, de például a Forte Agip Hotelből még 800 forintért kihozzuk az utast.

- Városból történő hívás esetén milyen kiállási idővel dolgoznak?

- A megrendeléseket általában előző nap kérjük leadni az optimális útvonal tervezése érdekében. Telítettségünk miatt kicsi az esélye annak, hogy az azonnali rendeléseket teljesíteni tudjuk.

Természetesen a szállodák rendeléseire nagyon odafigyelünk - hiszen ők azok, akik szolgáltatásainkat elsősorban propagálják - és hívásuknak, kérésüknek azonnal eleget teszünk. Szabályunk úgy szól, hogy szállodai rendelést lemondani tilos, privát címet, ha ép-



Pihenő minibuszok a II-esen



**– Hová esik a Bakáts tér 2.? –** kérdeztük a géptől, ami a térképpel és egy nyíllal válaszolt

fejlesztésével mindig elmaradásban vagyunk az igények mögött. Azért, ha nem is várható nagy, látványos fejlődés, kisebb fejlesztéseket év közben is végrehajtottunk.

– Többször, több helyen is elhangzott, hogy az LRI pontosan a kisbuszai miatt volt érdekelt a repülőtéri anarchia konzerválásában, mert így volt megfelelő kontraszt. Igaz ez?

– A kérdést nem értem! Az LRI-nek nem a személyszállítás a fő tevékenysége. Mi csak egyszerűen választási lehetőséget kínáltunk a repülőtérre érkező utasoknak. Korábban a városba jutást, a BKV járatait leszámítva, a taxi és a Volán Centrum járata biztosította. (Ez utóbbi meg is szűnt!) Mi a minibusz-szolgáltatást e kettő mellé tettük, ami végül is egy igény szerinti útvonalon történő társas, vagy csoportos utazás. Szeretném kihangsúlyozni, hogy ezt a szolgáltatást nem azért fejlesztettük ki,

mert sok volt az autónk, és ki kellett ezeket használni. Ellenkezőleg, kezdetben néhány bérautóval indultunk, és csak azután építettük ki a nagyobb gépkocsiparkot, diszpécser-szolgálatot, személyzetet és mindazt, amit ma már itt látni, ami-

kor meggyőződünk az effajta szolgáltatás létjogosultságáról.

– Alapvetően még mindig kételkedem. Én még nem hallottam arról, hogy külföldi repülőterek saját kisbuszokkal fuvaroznák az utasokat. Miért volt erre szükség? Esetleg a magyar taxiba ülni félelmetesebb, mint a franciába vagy törökbe?

– Külföldön is vannak kisbuszok, csak azokat többségében a szállodák üzemeltetik. Így visszakanyarodtunk oda, hogy ez egy választékbővítés volt. Szeretném emlékeztetni arra a „lerágott csontra”, amit oly sokszor leírtak, bemutattak: a repülőtéri taxishelyzetre, amit mi szerettünk volna megszüntetni. Nem akartuk, hogy en-



**A várócsarnokban elhelyezett monitorokon megjelennek a minibuszok, tájékoztatva az utast arról, hogy mit kell keresni**

nek a repülőtérnek olyan rossz híre legyen, amilyen néhány éve volt, és nem tagadható, hogy ez a taxisoknak volt köszönhető. Tény, hogy ez mára megszűnt. Békésen élünk egymás mellett, nekik is, nekünk is van egy külön munkaterületünk.

Utasokat nem veszünk el egymás elől. Ha a vendég nálunk taxit keres, oda irányítjuk, amennyiben a taxisok minibuszjeggyel látnak utast, azt visszakísérik hozzánk.

Végül is úgy érzem, megérte. Az utasok megfelelő szolgáltatások között választhatnak és tisztességes árakkal találkoznak. Ma már nincsenek konfliktusok, csak munka, és ez a lényeg.

– Köszönöm a beszélgetést.



**Még a gépkocsivezető fényképe is látható, aki a jelentkezőt szállítja majd**

– kó –