

A szerződésbontás után minden kísérlet elakadt, mert a repteresek – akkor már AIRPORT TAXI – ellenállása, kemény fellépése megakadályozta. Emiatt tűntek el a szerbek is a reptől (legalábbis a látható részokról).

Azután szépen lassan ritkulni kezdtek a ferihegyi rémtörténetek, amelyek erőszakról szóltak. Egyrészt azért, mert a taxisok beletörődtek a helyzetbe, másrészt mert a város szinte minden pontján hasonló szituáció alakult ki. Matricás autók foglalták el a szállodák környékét, terrorizálva a nem közéjük tartozókat, de ezt tették kisebb csoportok a pályaudvarokkal, majd a jobb és kevésbé jó drosztokkal is. Aki ezeken a helyeken idegenként megpróbál(t) beállni, annak autóját megrognálták, vezetőjét elverték. (Ismerős történet?) A taxisok pedig ezt is újra elfogadták, sőt újabban különböző tervek születtek e helyzet véglegesítésére, szentesítésére.

Közben a reptől jövő írásos és telefonos panaszok elmaradtak. Az 1-es és 2-es terminálon megszűnt az utasok zaklatása. Az AIRPORT TAXI ugyanis kőkemény „házi szabályzatot” állított fel önmagával szemben, aminek következményeképp az utas jól jár. A fuvardíjak a különféle csapattarifákkal nyugodtan összehasonlíthatóak, versenyképesek és – talán ez a legfontosabb – egyértelműek. Honnan indultak, és hogyan működnek? Erre próbál az alábbi beszélgetés választ adni, amelyet LÁZÁR MIHÁLYAL, az AIRPORT TAXI Kft. egyik ügyvezetőjével készítettem.

AIRPORT TAXI

- panaszmentes fuvarozássá vált a korábbi anarchia -

A történet 1988-89 táján indult – kezdte Lázár Mihály, az AIRPORT TAXI Kft. egyik ügyvezetője. – Mi – akiket a kívülálló egységesen hiánának mondott – megkülönböztetünk várótermi, ajtóban, és ún. kint álló taxist. Nos, ebben az időben az I-es terminálon oly mértékben kezdett eluralkodni az anarchia, hogy az ide járó taxisok átköltöztek a II-es terminálra. Innen indult az a mozgalom is, amely 89-ben egy néhány fős csoporttal felkereste az LRI vezetését, név szerint: Hegyi Gábort, akiről úgy tudtuk, hogy szándékában áll a reptől távol taxizást megoldani. Ő akkor arra tett javaslatot, hogy szervezzünk társaságot, amellyel az LRI hivatalosan is szóba tud állni. Ekkor alapítottuk az AIRPORT TAXI Érdekképviseleti Egyesületet, melynek elnöke Maros József barátom (népszerű nevén: Egér), a titkára pedig én lettem. Azonban az LRI ezt az egyesületet nem vette komolyan. Nem is vehette, hiszen történeti múltja nem volt. Éreztük, hogy fajsúlyosabb cég alapítására van szükség. Így alakult meg



TERMINÁL I.

I. SZEKTOR: (XVIII., XIX.)	1600.-FT./CAR
II. SZEKTOR: (V., VI., VII., VIII., IX., X., XIV., XVI., XVII., XX.)	2500.-FT./CAR
III. SZEKTOR: (I., XI., XIII., XV., XXI.)	2700.-FT./CAR
IV. SZEKTOR: (II., III., IV., XII., XXII.)	3100.-FT./CAR

TERMINÁL I.-TERMINÁL II.: 1500.-FT.

VIDÉKI FUVAR:
MEGEGYEZÉS SZERINT
OUT OF BUDAPEST:
ON AGREEMENT
LE VOYAGE A LA CAMPAGNE:
LA TARIFF - CONVENTIONELLE
FAHRT AUFS LAND:
NACH VEREINBARUNG



1990-ben az AIRPORT TAXI Kft. Erre már igazán nem lehetett azt mondani, hogy nem igazi cég, hogy gyűlevész horda, mert ennek már következményei lettek volna. A kft. két ügyvezetővel és 105 alvállalkozóval dolgozik. Az alakuláskor már mindkét terminálon dolgoztunk, attól függően, hogy hol volt gép.

- 1991-ben a Taxisok Budapesti Kamarája szerződést kötött az LRI-vel, melynek értelmében az LRI-igazolvánnyal rendelkező taxisok dolgozhattak

volna a reptől. Ezeket a kollégákat azonban durva, erőszakos háborúval elűzték. Miért volt erre szükség?

- Mint említettem, tárgyalásokat folytattunk az LRI-vel, melynek során világossá vált az az igény, hogy innen csak olyan gárda dolgozhasson, amely ellenőrizhető. Ha mindenféle taxiscsaphoz, vagy még oda sem tartozó ember innen fuvarozna, nehéz lenne adott esetben eldönteni azt, hogy ki ítélkezik felettük fegyelmi ügyekben, ki és hogyan szankcionál, ha kell! Az nagyon kevés, hogy valakiről csak annyit lehet megtudni, hogy „általában a reptől dolgozik”.

Folytatás a 9. oldalon



Az utasok garancialevelet kapnak

- Azért ez az érvelés sántít! Aki ugyanis az igazolványt megkapta, az ellenőrizhető volt és ezt az LRI is pontosan tudta. Inkább úgy nézett ki, hogy szükségük volt egy olyan társaságra - a kontraszt miatt - amely az akkori csapattarifáknál magasabb áron dolgozott. Így a MINIBUSZ „eladhatósága” sokkal valószínűbbé vált.

- Ez történetileg nem stimmel, mert akkor még a kisbuszok nem is üzemeltek!

- Úgy sem igaz, hogy annak a szolgáltatásnak a bevezetése folyt, amelynek feltétele volt az olcsó taxi kiültetése Ferihegyről?

- A kisbuszok '92-ben jelentek meg, jó másfél évvel az igazolványos időszak után. Nem hiszem, hogy az LRI ennyivel előbbre gondolkodott.

- Nekem úgy tűnik, hogy az LRI egyszerre két vasat tartott a tűzben, nevezetesen, tárgyalt a Taxis Kamarával és az AIRPORT TAXI-val is egy időben.

- Így igaz. Sőt, a City Taxi is szeretett volna itt helyet kapni a Skyway utazási irodával kötött szerződésen keresztül. Úgy gondolom, később nyilván kinőtték volna magukat...

- Abban, hogy a mérleg serpenyője a javatokra billent, úgy gondolom, komoly szerepe volt annak, hogy a többi taxist innen keményen elűzték, mondván ez a ti pályátok. Tény persze az is, hogy például Bécs vagy Zürich repülőterén külön társaság dolgozik (csak ők!), és ott ez senkinek nem fáj...

- Így igaz, jelen pillanatban a magyar gyakorlatban ez teljesen

szokatlan, és elismerem, nagy rebellió volt belőle.

- Végül is kialakult a jelenlegi helyzet. A repülőtérre érkező utas választhatja a minibuszt 800 Ft/fő díjazásért, vagy az AIRPORT TAXI-t, szabott körzeti tarifáért. Az viszont érdekes, hogy most már visszafelé is hoztok fuvar, az LRI buszaihoz hasonlóan. Így kezdtek repülőtéri központtal rendelkező taxis társasággá válni. Vagy mégsem?

- Mi ilyenformán nem akarunk beleavatkozni a városi taxiforgalomba! Ez sohasem volt célunk, és árpolitikánkkal is ellentétes. Még a hoteltaxisok érdekeit sem kívánjuk sérteni azzal, hogy időnként egy-egy visszafuvar elhozunk.

- Úgy tudom, hogy lakásról is lehet benneteket rendelni?

- Igaz. Ez azonban nem számottevő.

- Kanyarodjunk vissza a repülőtérhez. Tulajdonképpen kötöttetek egy szerződést az LRI-vel, aminek alapján használjátok a területét?

- A magyar ember hajlamos mást és mást érteni a szerződés alatt. A jog elismeri a szóbeli és írásbeli szerződést is. Ennek alapján mondhatom: mi szerződöttünk az LRI-vel. Van egy írásos előszerződésünk is, de végső írásbeli szerződésünk a terület hasznosítására nincs.

- Ezt nem merte írásban is vállalni az LRI? Vagy más terve vanak? Esetleg saját taxit akar indítani?

- Egyértelműen nem merte felvállalni! Saját taxi nem éri meg neki. Nem meri ezt a piacot megboly-



Utásra várva a II-es terminálon

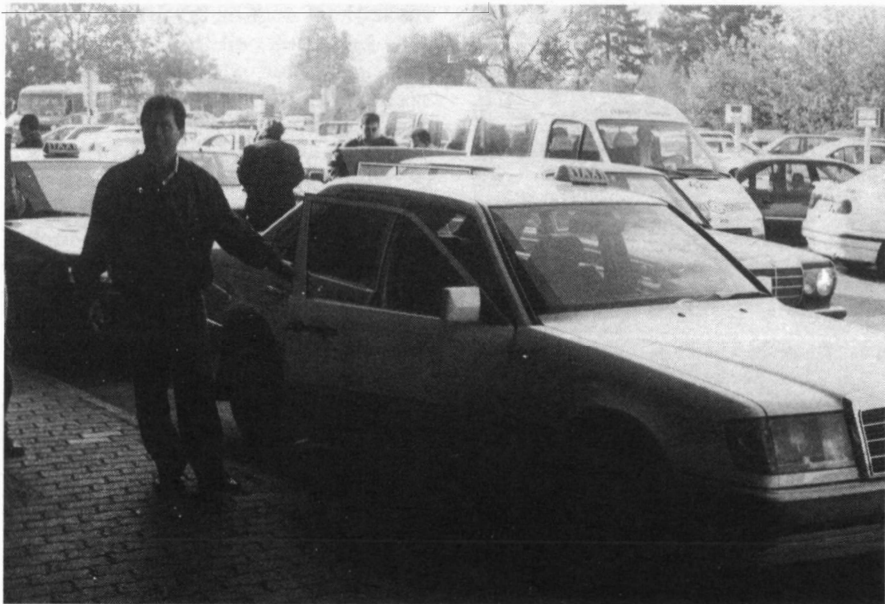
gatni, nem mer belenyúlni a darázs-fészekbe. Ismételten: egy írásbeli előszerződés történt, amit mindkét fél aláírt, az LRI részéről Erdei Tamás, az AIRPORT TAXI részéről pedig én. Ennek értelmében bizonyítanunk kellett. Panaszos levelet nem kaphattunk, árképzésünknek tisztességesnek kellett lenni és ehhez kikötés volt az ártartás is. A szerződés egy évre szólt, és ezen idő alatt százalékosan volt meghatározva az, hogy mi marad az LRI tűrőképességén belül.

- Hogyan lehet 105 emberrel megoldani azt, hogy mindkét droszton legyen taxi repülő érkezésekor? Beosztjátok, vagy van munkaidő?

- Ez spontán szerveződött. Azt hiszem, minden csapatnál a báziszám a tényleges létszám 60-80 %-a. A többi személyes gazdasági okok miatt távol van ettől a piactól, és ez nálunk is így van. Elméletileg a 105 ember a nap bármely szakában elegendő lenne az utasok elszállítására az I-es és II-es terminálon egyaránt. Gyakorlatilag miután nem dolgozik mindenki minden nap, a hétvégeken kevesebben vannak kint, ezért alakult ki az a gyakorlat, hogy besegítenek nekünk azok taxisberkekből régről ismerünk.

- Őket milyen feltételekkel engeditek innen fuvarozni?

- Akkor nincs probléma, ha az az ár, amiért innen fuvart visznek el, a mi tarifáinkat közelíti. Tehát nem alkalmaznak extra árat, nem verekszenek, nem vitatkoznak az



- Hová parancsolja?

utassal, röviden nem járatták le az AIRPORT TAXI-t.

- Ez a gyakorlatban úgy néz ki, hogy idejön valamelyik másik társaságtól egy taxis, és miután ismeritek, beállhat közetek?

- Igen.

- Ha viszont közben közületek valaki megérkezik, az megelőzi?

- Igen.

- Ha jól értem, akkor az ilyen taxis innen csak akkor dolgozhat, ha elfogytatok. Akkor viszont egyébként is elvihetné az utast?!

- A gyakorlat az, hogy időnként egyiket-másikat elengedjük utassal.

- A tarifákat ki határozza meg, és ezek hogyan alakultak ki? A város másik végébe induló fuvarok esetén, ezek meglehetősen olcsók!

- Van egy koordinációs bizottságunk, amelynek tagjai az ügyvezetőkkel együtt határozzák meg az árakat, döntenek az esetleges emelésről. Ehhez azután a tagság alkalmazkodik. Ami pedig a tényleges árainkat illeti: mi ezt a piacot hosszú távon szeretnénk megtartani, ezért nem bombázzuk az utasokat nagyon magas tarifákkal és egyebekkel. Tény, hogy mi a II/a kerületbe is 3200 forintért megyünk ki, ami innen 34-36 km. Azonban taxisainkat 80%-ban a belvárosba viszik, így viszont kompenzálódik az előbb említett veszteség.

- Amennyiben valaki a városba rendel egy AIRPORT TAXI-t, azt hogyan oldjátok meg?

- Ez egy gyenge pontunk. Erre lenne jó az URH alkalmazása. Ez azért húzódik, mert nem tudunk

egy olyan rendszert felállítani ami már csírájában kiküszöbölné a fuvarok „lenyúlását”. Egyébként URH-frekvenciánk van, és a frekvencia-díjat is fizetjük. Így marad a rádiótelefon, amivel tagjaink 90%-a rendelkezik és amin azonnal elérhetők.



A jelenléti ív a telefon mellett

- Láttam egy jelenléti ívet kifüggesztve a telefon mellett. Ez mi célt szolgál?

- Az érkezési sorrend megállapítását! Ezt mi nagyon keményen tartjuk. Ha beírta magát a kolléga, elmehet bárhova – ügyeket intézni, konditerembe stb. – de ha nincs itt, amikorra első lesz és lehagyják, akkor visszakerül a sor végére.

- Van extra követelmény a gépkocsikkal kapcsolatban?

- Csak a hagyományos értelemben vett nyugati típusokkal dolgozunk. Ez mindig is követelmény volt, amin belül a nagy, illetve a középkategória a jellemző.

- Nyelvtudás szükséges?

- Nincs ilyen követelmény, azonban miután a társaság zárt, így az is beszél elemi szinten valamilyen nyelven, aki eredetileg nem tudott egy szót sem.

- Azt mondtad, a társaság zárt. Hogyan lehet hozzátok bejutni?

- Gyakorlatilag sehogy.

- Az AIRPORT Taxi konkurenciája az AIRPORT MINIBUSZ. Milyen arányban oszlik meg a fuvar köztek?

- Csak becsülni lehet: az utasok kb. 60%-át a kisbuszok viszik el. A többi fuvar a miénk.

- Mi lehet az oka a konkurencia népszerűségének?

- Egyrészt sokkal olcsóbbak. A taxi általában 3-4 személy esetén kifizetődőbb, és kényelmesebb. Másrészt meglehetősen tisztességtelen a csarnokon túli monopolhelyzet. Bemondják a hangosbemondón, sőt régebben röplapokkal bombázták az utasokat, anélkül, hogy azok igényt tartottak volna rá.

- Sokszor hívatkoztál beszélgetésünk elején arra, hogy a nem innen dolgozó taxist nem lehet megtalálni. Nálatok minék alapján, és kinél lehet panaszt tenni?

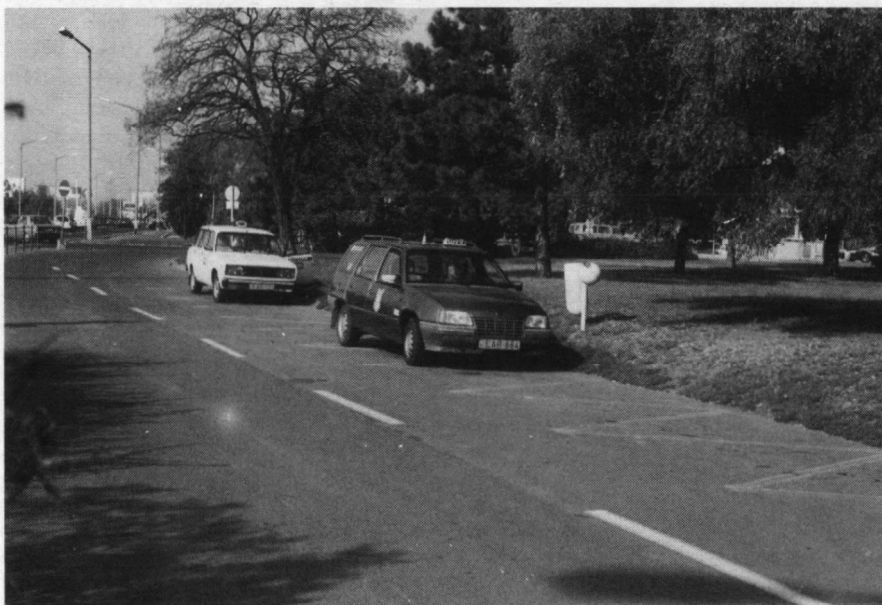
- Valóban nagyon fontos az általunk kialakított garanciarendszer. Van mindkét terminálon egy-egy drosztmesterünk, aki utasainknak ún. „Garanciajegyeket” ad. Ezen szerepel a dátum, a taxi száma és a fuvardíj nagy nyomtatott betűkkel. A tőpéldány a drosztmesternél marad, majd a kft. őrzi. Ennek alapján panasz esetén könnyű megtalálni bárkit.

Árainkat nagyon szigorúan vesszük. A legkisebb árdragításért egy hónapos eltöltés, ismétlődés esetén szerződésbontás jár. Árunk szabottak, ezért teljesen mindegy, milyen útvonalat választ a taxisunk. Nyilván a legrövidebbet fogja, mert így hamarabb ér vissza. Ekkor viszont nem előzhetik egymást az airportosok. Azonban ha dugóba kerül, esetleg a hosszabb úton megy, nos az utasunknak ez nem okoz egy fillér kárt sem. Annak a külföldinek, aki először van Magyarországon, nagyon jó érzés, hogy tudja azt a fix árat, amelyért bejuthat a szállodába.

- Volt olyan eset, hogy eltávolítottak az airportaxisok közül valakit?

- Igen, öt alkalommal. Ők nem tartották be a rendet. Soron kívül mentek el, vagy az árat nem tartották, illetve renitenskedtek.

- Köszönöm a felvilágosítást!



Elfognak ők is?