

„Nem akartunk senkit sem kigolyózni...”

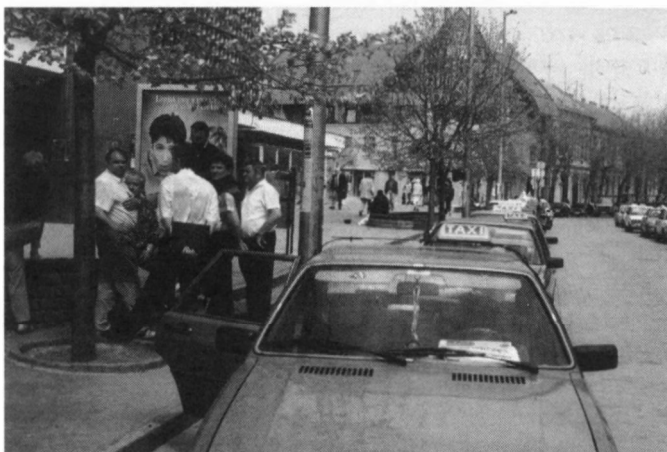
Kecskeméten mindössze nyolc órán keresztül működött a közös taxiegyesület

A gyönyörű alföldi városban, Kecskeméten 130 taxis fuvarozza az utasokat. Ebből a Hírös Taxi Egyesületnél 73, a Robinson Taxi Egyesületnél 25 és a Kunság Taxi Egyesületnél 19 fő dolgozik. A vá-



A kecskeméti taxis vezetők balról jobbra: Molnár Sándor, Orcsik Attila, Mankovics Gergely, Nagysolymosi Géza

rosi taxiállomások száma 8, plusz az autóbusz-pályaudvar, ezt azonban csak a Kunság Taxi használhatja. Összességében kb. 70 taxi részére biztosított a szabályos megállás, ami a létszám több mint 50%-a. Nincs vita azon sem, hogy ki hova állhat be, mert a társaságok az állomásokat felosztották egymás között, így mindenki tudja, „hol a helye”. A taxiállomások használatáért – immár harmadik éve – 2400 Ft.-ot fizetnek a taxisok autónként a kecskeméti önkormányzatnak. A városban egy Közgyűlési Határozat alapján a drozdotkat parkolóhelyé nyilvánították, ahová csak a taxisok állhatnak be. Ezért viszont teljesen jogszerű, hogy tőlük parkirozóhasználati-díjat szednek be. Az idén a Bács-Kiskun Megyei Taxisok Szakmai Érdekképviseleti Szervezete (továbbiakban



A taxisok közül negyvenen nem tartoznak társasághoz

BÁTESZ) – elkerülendő az év közben várható emelést – olyan megállapodást kötött az önkormányzattal, hogy a díjat egy összegben előre fizetik be a taxisok.

Orcsik Attila, a BÁTESZ elnöke lapunknak elmondta, hogy az ország többi részéhez hasonlóan, a legnagyobb gond a létszámkérdés megoldatlansága. Pedig a 142-es kormányrendelet megjelenésekor az akkori Taxis Kamara vezetősége a polgármester-helyettesel kidolgozta azt a javaslatot, amit a Kecskeméti Közgyűlés napirendjeként ki is írtak. Azonban jött az alkotmánybírósági határozat, és időszerütlenné vált az a probléma, amelynek megoldásába oly sok munkát fektettek. Azóta is nagyon sok helyen próbálkoznak a megoldással, egyelőre hiába.

Egyékként a BÁTESZ vezetői maguk is taxiznak, és a saját bőrükön érzik a növekvő létszám és a megrendelések stagnálása közötti ellentmondást. Sőt, a városban tapasztalható, hogy még azok is visszatérnek taxizni, akik a „taxis rendeletet” követően más tevékenységbe kezdtek. A BÁTESZ vezetősége szerint az nagyon jó, hogy a csapatok konszenzusra jutottak a taxiállomás-használat kérdésében, azonban problémás más a 40. társaságon kívüli kolléga helyzete. Ők elméletileg beállhatnak bármelyik állomásra, de gyakorlatilag az autók egy részének tisztasága, a szolgáltatás színvonala, és az időnként 40 Ft-os eltérések kilométerenként utasiasztó hatásúak. Ezért a csapathoz tartozók nem veszik szívesen, ha ilyen autó áll közéjük. Egyszerűen féltik a hírnevüket, és így igen nehéz érvényesíteni ezeknek a taxisoknak a jogait. Tény, hogy ottjártamkor már ökölharcról és kocsiugdosásról is hallottam. Nekem mindenesetre Budapest jutott eszembe. Ott is így kezdődött...



A Kunság Taxi érdekes formájú tetőreklámja

A BÁTESZ elnöke beszámolt arról is, hogy nem is olyan régen sikerült a város két nagy csapatát egyesíteni. Közös központba költözték az összes telefont. Becipelték a számítógépet, közössé nyilvánították a taxiállomásokat. A vezetők már lelki szemeik előtt látták, hogy a különböző reklámokra áldozott óriási összegek megmaradnak, illetve a vendéglátósoknak juttatott ingyen fuvarokra sem lesz majd szükség. Azonban az egyesülés pünkösdi királyság-

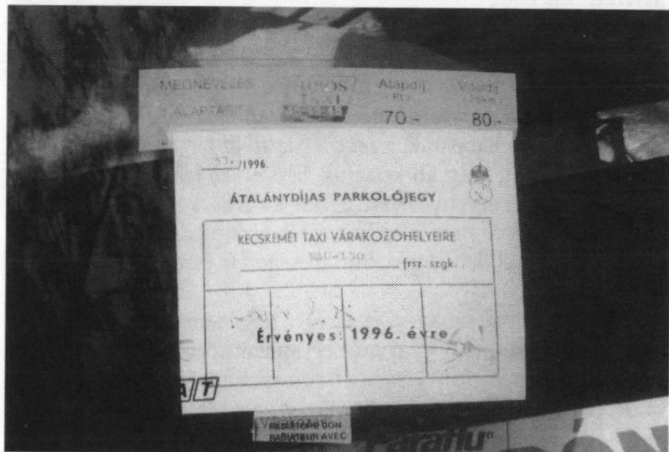


Hirdetők, szponzorok is hozzájárulnak a bevételekhez

nak bizonyult, illetve még annál is rövidebb ideig, mindössze 8 órában keresztül tartott. Ezt követően a telefonokat visszakötötték, és a társaságok különváltak. Abban minden érintett vezető meg-egyezik, hogy az okok elsősorban a kedvezőtlen külső körülmények között keresendők. A nagy hó miatt a taxiállomásokra kevesebb autó fért, viszont a taxisok a megszokottnál nagyobb számban voltak az utcán, mert kíváncsiak voltak a közös működés gyakorlatára. Így egyszerűen nem fértek be az állomásokra. Ráadásul volt néhány személy, aki „vezéregyéniségi pozícióját” féltve az első percekben elkezdte az ötlet fúrását, amihez a szerencsétlen szervezés miatt csalódott kollégák egy része csatlakozott. A jelenlegi elnökök szerint a közeljövőben nem várható újabb egyesítési kísérlet, pedig a közös fellépésnek komoly anyagi előnyei lennének, nem beszélve például a korszerűbb URH-forgalmazás megteremtésének a lehetőségéről.

Orcsik Attila elmondta, hogy a taxisok egy része még mindig összetéveszti a valamikori Taxis Kamarát, illetve annak utódját, a BÁTESZ-t a megyei Kereskedelmi és Iparkamarával. Nehezen fogadják el az utóbbinál a kötelező tagságot és tagdíjat. Azt meg pláne nem hiszik el a kollégák, hogy ez a kamara érdekképviseleti feladatot nem láthat el. Arra van a BÁTESZ. Az elnök szerint a praktikus az lenne, ha a kamara és az érdekképviselet közösen lépne föl a szakma érdekében.

A BÁTESZ elnöke végül elmesélte, hogy annak idején a kiküldött meghívók ellenére a kamarai választásokra mindössze egy taxis ment el, pedig ha a taxisok ezt akkor egy kicsit komolyabban veszik, most nem a milliomos vendéglátósokból állna a kamara vezetése, és a személyszállító részlegben nem csak egy taxis lenne...



A parkolásért évi 2400 forintot fizetnek

BEMUTATKOZIK:

a Hírös Taxi Egyesület

Bemutatja: NAGYSOLYMOSSI GÉZA

Létszámunk 84 fő, ebből 73-an taxizunk. A többiek autómentéssel, teherfuvarozással foglalkoznak. Taxitarifánk: 70 Ft alapidj, 80 Ft/km és 16 Ft/perc. Az éjszakai, illetve vasárnap-ünnepnap tarifánk 70 Ft alapidj, 90



Ft/km és 18 Ft/perc. Országúti kilométerdíjunk 70 Ft.

Az egyesületi tagdíj havonta 4800 Ft, illetve ha valamilyen oknál fogva a kollégánk nem dolgozott az adott hónapban, akkor neki 2000 Ft. Havi átlagban 14-15 ezer telefonos rendelésünk van.

Történetünkben meghatározó volt az 1993-as év. Ekkor Kecskeméten 7 társaság dolgozott, amelyből négy úgy döntött, hogy egyesül. Így a SIGMA, az ARANYHOMOK, a DINASZTIA és a



A Hírös Taxi állomásán is hosszú a várakozás

HÍRÖS Taxiból lett a jelenlegi egyesület. Sajnos a további csapatokkal nem sikerült az egyesülés, és így nagyon sok fölösleges anyagi kiadásunk megmaradt. Pedig a közös társaság nem irányult senki ellen, nem akartunk senkit kigolyózni, csupán praktikus szempontok vezéreltek. Ma is úgy gondolom, ez lenne a helyes út. Talán majd idővel több híve lesz az „egységben az erő” gondolatnak...

Mindenesetre abban sikerült mind a három csapatnak megegyezni, hogy a személyzeti fuvar megszüntettük. Úgy gondolom mindenki tudja miről van szó: a hívásokért cserébe este a személyzetet ingyen fuvaroztuk haza. Azonban volt olyan hely, ahonnan hetekig nem jött hívás, csak a személyzeti, de az sűrűn. Ennek következményeképpen este 9-től éjfélig már nem volt érdemes kijönni dolgozni, a kollégák bujkáltak, nem lehetett a CB-n fuvar kiadni. Ezt sikerült az egész városban megszüntetni. A csapatok vezetői megbíztak annyira egymásban, hogy belevágtak, pedig a kockázat igen nagy volt. Bárki megszünteti a munkát, címet nyer a többivel szemben, de nem így lett. Mindenki betartja, és ezzel a húzással nagyon sok pénz maradt a taxisok zsebében. Ráadásul a személyzet úgyis taxit hív, mert este nincs tömegközlekedés.

A Hírös Taxinál szükséges az éjszakai beosztás. Kollégáink minden hónap elején megkapják, hogy mely napokon vannak éjszakai ügyeletbe beosztva. Ez elcserélhető, azonban akkor annak kell az utcán lenni, akivel cseréltek és ezt természetesen a központnak is jelezni kell. A beosztásra azért van szükség, mert olyan szerződéseket kötöttünk, amelyek szigorúan megkívánják a katonai fegyelmet. Szerződésünk van a kórházzal, amelyben megszűnt az ügyeletesautó-rendszer, így nekünk kell a vért, az orvosokat, az asszisztenciát szállítani. Itt nagyon fontos a megfelelő létszám.

Éjjel-nappal saját szerelő-szállító szolgálatunk van. Megegyeztünk budapesti utazási irodákkal, amelyek ügyfelekkel közlik, ha baj van a járművel, hozzánk forduljanak.

Telefonszámunk ingyen hívható. Évek óta népszerű az ún. „Mikulás-járat”. E szolgáltatásunk lényege, hogy a megrendelőnek csak a csomagot kell fizetni, a fuvart és a Mikulást mi „álljuk”.

Mindenesetre megpróbálunk olyan ötleteket megvalósítani, amelyekkel az utasokat idecsábíthatjuk, mert a városban belüli fuvarok száma nem igen változik, csak a hívás egyszer itt csörög, máskor meg a konkurenciánál. Ezen akartunk az egyesüléssel változtatni.

BEMUTATKOZIK:

a Robinson Taxi Egyesület

Bemutatja: MOLNÁR SÁNDOR



Létszámunk 30 fő, melyből teherfuvarozó 5 fő. Ők 1,5 tonnától 12 tonnáig fuvaroznak. A gépkocsiparkunk átlagéletkora

5-6 év. Tagdíjunk: 6000 Ft/hó, illetve a fenntartói költség 3000 Ft. Havi telefonos hívásszámunk 4-5 ezer. A cég fenntartását szponzorok segítik. Bemutatkozásként a TÖRZSUTAS KÁRTYÁHOZ tartozó cégismertetőt közöljük.

Kedzet: 1990. Car-Go Taxi. Néhány lelkes fiatal úgy gondolta, hogy tud új színfoltot vinni a taxisolgáltatásba. Kis létszámmal, de roppant nagy tenni akarással vágtunk bele ebbe az igen szép, de nagyon kemény szakmába. Megpróbáltuk utasainkat az általunk elképzelt igényesség szerint kiszolgálni.

Akkori szlogenünk is erre a törekvésre utalt: „Színben a színvonal”. A siker nem maradt el, egyre többen és többen tiszteltek meg minket a bizalmukkal, napról napra jöttek az új utasok és kerestek minket a taxiállomásokon.

Folytatás: 1991. Fit-Tours Taxi Unió. Kinőttük magunkat. Az egykori lelkes fiataliból is tettekrész, váliaközöző szeileimű, megbízható kolléga lett. Soraink közé bekerülni nem volt kis feladat, bár a létszámfejlesztés terveink között szerepelt. Csakhogy! „Színben a színvonal” mércét magasra tettük mind magunknak, mind az újonnan érkező kollégáink számára.

Komoly cégek kerestek meg minket reklámszerződéseket ajánlva. A Fit-Tours utazási iroda a szóba jöhető lehetőségek közé került. Kicsit féltünk a névváltoztatástól, de megérte. Utasaink örömmel üdvözölték az „új” társaságot.

1992.: Club Robinson Taxi Egyesület. Fit-Tours szerződés lejárt. A legjobbkor keresett meg minket Szőnyi úr, a Robinson Disco ak-



Közös taxiállomás a Robinson Taxi és a Kunság Taxi birtoka

kori vezetője, hosszú napok. tárgyalás tárgyalást ért, és az eredmény: többéves reklámszerződés. Persze a vége ugyanaz, mint az előbbieken, új matrica a kocsik oldalán és természetesen az elmaradhatatlan magyarázkodás az utasainknak: „Ez az a régi, csak tetszik tudni...”

1996.: Robinson Taxi Egyesület. Létszám 30 fő. Magyarország egyik legmodernebb számítógépes diszpécserközpontja a miénk. 5 kiválóan képzett, kedves, aranyos, csinos... stb. diszpécser lány. Teherfuvarozás 1,2 tonnától 12 tonnáig. Javító segélyszolgálat éjjel-nappal.

Új fuvarozási rendszerünk szerint az utashoz mindig a legközelebbi taxi érkezik, a lehető leggyorsabban, aki a lehető legmodernebb gépkocsitípusok közül választhat. Minden évben új Mikulás szórakoztatja és lepi meg a város apraját és nagyját. Karácsonykor „Ingyen a Robinson Taxival” akció keretén belül a taxiszámlát mi fizetjük utasaink helyett.

BEMUTATKOZIK:

a Kunság Taxi Egyesület

Bemutatja: MANKOVICS GERGELY

A csapat tulajdonképpen a régi Volán Taxi, azonban amikor a Volán, mint központi cég megszűnt, mi különváltunk.

Létszámunk 20 fő, melyből 1 tehertaxi van.

Tagdíjunk 6000 Ft/hó, amihez felvett címenként még 5 Ft jön, illetve ha valakit személyesen rendelnek, az 20 Ft-ot fizet.

Nappali tarifánk 70 Ft alapdíj, 80 Ft/km és 10 Ft/perc. Az éjszakai tarifában nincs eltérés. Havonta átlag 2000 hívásunk van telefonról.

Az egyesülésből első körön kimaradtunk, de szándékunkban állt a csatlakozás, mert ha a két nagy egyesül. a maradék kis csapat dolga jóval nehezebbé válik. Saját taxiállomásunk a Volánbusz-pályaudvar, ezenkívül a többi közös a Robinson Taxival.

