

SZÜKSÉGÁLLAPOT

- beszélgetés Lengyel Sándorral, a City Taxi menedzserével -

Ma az URH-frekvenciával rendelkező taxis cégekhez könnyű a bejutás. A csapatok nagyrésze létszám- és ebből eredő tagdíjhányra panaszkodik. Ugyanakkor a City Taxinál több mint kétszáz taxis vár felvételt. Sőt, lennének többen is, ha sokaknak eleve nem szegné kedvét a kilátástalanul hosszú várakozásról és a rendkívül szigorú felvételiéről szóló pletyka.

- *Mi a kitiintetett figyelem és népszerűség oka?* - kérdeztem Lengyel Sándort, a City menedzserét és fuvarszervezőjét.

- Talán meglepő, de úgy gondolom, hogy a fő ok, amiből persze nagyon sok egyéb dolog következik - az, hogy a City Taxi a mai napig szövetkezeti formában működik! Így az 1982-es alakulás óta mindig olyan vezetése volt (van), akik csak és kizárólag olyan üzleti lépéseket tettek, amelyek a tagság érdekeit szolgálták. Ha mégis a taxisok érdekeit sértő döntést hoztak, a bármikor összehívható közgyűlés leváltotta őket. Ezért a kinevezett vezetők mindig arra törekedtek (és törekednek), hogy munkájukat felelősséggel végezzék. Ez a szisztéma a mai napig igaz, és az elkövetkező időben is megmarad.

A szövetkezeti forma másik nagy előnye, hogy a megválasztott vezetők többsége továbbra is taxizik, így azok a problémák, amelyekkel kollégáink nap mint nap találkoznak szinte azonnal megjelennek a vezetés előtt is. Ezért is van - többek között - az, hogy olyan Reklamációs Bizottságot működtetünk, ami a taxis cégek között is egyedülálló. Nem véletlen, hogy a konkurenstől többen is érdeklődnek a „recept” iránt, mert saját gárdájukat ütőképesebbé szeretnék tenni.

- *Tényleg tudsz meglepetést okozni! Ugyanis a taxis vezetők általában az üzleti alapon szerveződött cégformákat kedvelik, és a szövetkezeti formát, mint anarchia-forrást emlegetik, amely akadályozza a gyors üzleti döntéseket. Azt viszont nehezen tudom elképzelni, hogy az üzleti alapon szervezett cégeknek tényleg érdeke egy igazán szigorú, következetes „reklama” bizottság működtetése, amelyik kirugdossa a tagdíjbevétel jelentő kollégákat.*

- Valóban ez a problémák gyökere! Az olyan társaságoknál, ahol a tulajdonosi jogokat néhány ember gyakorolja, egy jól működő etikai bizottság éves szinten több százezer forintos „kárt” is okozhat a tulajdonos(ok)nak. Ráadásul ezeknél a cégek-

nél az elképzelt (álmodott) létszámplafon a csillagos ég. A fuvarszámarányos felvételt legfeljebb ígérgetik. Márpedig, ha az elküldött renitens helyett nincs új jelentkező, akkor az anyagi szempontból tényleg veszteség...

Sajnos komoly probléma, hogy ma már közel tucatnyi bejegyzett társaság van ezen az erősen beszűkült piacon. Ugyanakkor az emberek (utasok) pénze napról-napra kevesebb, és ezért a megrendelések is fogyatkoznak. Ilyen helyzetben szükség van minden ötletre, elképzelésre, javaslatra. Nálunk a vezetőség ajtja mindenki számára nyitva áll. Ennek nagyon sokszor vettük hasznát az évek során. Ez is egy erősségünk: a csapatmunka!

- *Sokan azt állítják, hogy a szövetkezeti forma a döntéseket lelassítja, ami komoly hátrányt okoz a konkurenciával szemben.*

- Tény, hogy amikor a Tele 5-nél a „felfutási időszak” volt, nekünk nem sikerült azt a tempót hozni. Ekkor tényleg gát volt a szövetkezeti forma. A tagság véleményének megismerése lassúvá tett. Így amíg egy kft.-nél a vezetés dönt rövid idő alatt az esetleges díjemelésekről, nálunk ez a folyamat jóval hosszabb időt vesz igénybe. Mi a City-nél éves terv alapján dolgozunk, amit a közgyűlés szavaz meg. Ez az összejövetel egyébként évről évre kulturáltabb formában zajlik, és nagyon sok szakmai kérdéssel foglalkozik. Ma már ott tartunk, hogy a kollégák - megfelelő eredmények esetén - megkérdezik: „elég lesz ennyi tagdíj?” Persze ehhez fel kell vázolni egy megfelelő jövőképet, bizalmat kell ébreszteni, amit azután csak egyszer lehet eljuttatni...

- *A július közepén megjelent Reform érdekes táblázatot közölt: Próbafigurát végeztek azonos időben és távolságon. Ennek eredménye, hogy a City-nél lényegesen olcsóbb tarifát hirdető cégek is drágábban fuvaroztak, és ez meglepetés volt. Mi lehet az oka?*

- Elsősorban az, hogy ezeknek a cégeknek semmi sem drága. Olyan tarifákat hirdetnek meg, amit képtelenség tartani, és a taxisok nem tudnak belőle megélni. Ugyanis akármelyik cégnél dolgozik valaki, ugyanannyiért tankol, javított, cseréli autóját, neki is pénzbe kerül a kenyér, a tej, a gyerek, a lakás. Nem is érdemes tovább sorolni.

A piac pont fordítva működik. Ugyanis a City havi százezres címmennyiségével könnyebben tud munkát adni a 700 embernek, mint ahol napi 3-400 cím van.



Lengyel Sándor

Nálunk kevesebbet kell gurulni, várakozni, tehát elméletileg olcsóbbnak kell lennünk, mint a kis csapatoknak, ahol a kisebb fuvarszámból kell a napi bevételt produkálni. Ebből az következne, hogy nekik egy kicsit magasabb tarifával kellene dolgozniuk, de nem így van. Alacsonyabb árakat hirdetnek, és nem törődnek azzal, hogy ez reális-e? Meg lehet-e belőle tisztességesen élni? Követelhető-e, hogy ne használjon a taxis meg nem engedett eszközöket? Erkölcös-e kirüggni, ha a cégvezetés által kitalált nevésségesen alacsony tarifát nem tartja be? Korrekt árajánlatot lehet-e ilyen - a kitalálás pillanatában is hazug - tarifával tenni a megrendelők felé?

Nem véletlen, hogy nem engedjük a jelenlegi létszámunkat 1000-1100-ra felemelni. A jelenlegi címállomány 700 ember között oszlik meg. Mindig „csodáltam” azokat a cégeket ahol 2-300 főre óránként 20-25 cím jut, amelyből a „penge” taxis napi 4-5 címet csíp meg. Náluk vajon megterül a befektetett havi tagdíj? A City-nél

egy közepes intenzitással dolgozó kollégára napi 10-15 cím jut átlagosan, de az un. „munkagépek” havi szinten ennél jóval többet vesznek föl. Csak az érdekesség kedvéért említem: márciusban az egyik ilyen „munkagép” 484 címet vett fel! Mielőtt azonban valaki az URH-ban keresné az okot, elmondom, hogy a City-nél nagyon ügyelünk a meg nem engedett eszközök használatára, itt semmiféle tuningolás nincs! Ezt tudják egyébként a konkurenciánál is! Az egymással szemben elkövetett etikai vétségek nagyon szigorú elbírálás alá esnek. Persze tudom, egy bizonyos fokig mindenki kényszerpályán mozog, így azok is akik a „gyengébb” csapatoknál dolgoznak. A valahová tartozás egy kis biztonságot ad.

- *Így gondolom, nincs is igazán választási lehetőség, mert ahol van munka, ott felvétel nincs, ahol felvétel van, kevés cím jut egy emberre. A taxiállomás rendszer megszűnt, az utcán alig fordul elő, hogy „integetnek”, így a rádió kiadott fuvar az egyetlen megélhetési forrás. Megoldható még a taxiállomás-kérdés?*

- Ennek a szakmának a jelenlegi droszthelyzet alapvető problémája. Ezt a helyzetet az utóbbi években gombamód szaporodó „érdekképviseletek” hibájának tartom, mert ebben az ügyben sem tettek semmi említésre méltót. A tapasztalat önmagáért beszél évek óta! Azt hiszem, ha valaki komolyan hozzájárulna ehhez a kérdéshez, kiderülne, hogy a zavartalan fővárosi működéshez a kiadott 7000 engedéllyel taxizó több mint 10 ezer embernek jó esetben a felére sincs szükség. Pedig a dolgot egyszer el kellene kezdeni bolygatni, mert ezt a taxisok „alulról” nem tudják megszervezni. Ehhez kellenének igazi érdekképviseletek közös állásponttal. De tisztelet azon keveseknek, akik valóban a szakmáért élnek és dolgoznak, azonban sajnálatos módon az utóbbi években megalakult szervezetek még azt is lerombolják, amit '92-ben sikerült kiharcolni. Ilyen volt például a létszámkérdés, amit szintén egy

taxis érdekképviselet fűrt meg. Ameddig ez a helyzet nem tisztázódik, addig a taxizásban szükségállapot uralkodik.

- *Hasonlóan tudathasadásos helyzet remtődött a tarifák esetében is. Amikor legálisan csak egy volt, akkor a taxisok sokféle ötleletes szerkezettel csináltak utasra szabott viteldíjat, amikor a Pénzügyminisztérium bevezette a 8 tarifás órát, az érdekképviseletek egy része az utasokkal együtt a hatósági árszabályozást követelte. Jelenleg a szervezett csapatok finoman szólva nem támogatják a szabadár felszámolását, arra hivatkoznak, hogy az elvárt „szakmai önkorlátozást” végrehajtották, és azonos tarifával járnak cégen belül.*

- Én sem tartom a központi árszabályozást kizárólag üdvöztetőnek! Gyanítom ugyanis, hogy az aktuális tarifaváltozásokkal – állandó fáziskésésben lennének. Az ezzel kapcsolatos egyeztető tárgyalások a hatóságokkal nem biztos, hogy a taxisok érdekeit szolgálnák. Természetesen meg lehetne állapítani egy felső határt, ami fölött nem lenne lehetséges fuvarozni, de ez nem érintené a szervezett taxisokat, mert jelenleg ők inkább nyomott áron dolgoznak. Azonban, ha csapatban gondolkodunk, akkor bizony különbségek vannak a továbbítási díjakban. Sokszor elhangzik, hogy 1 liter benzin, 1/2 liter benzin, vagy 2 liter benzin legyen a mindenkori tarifa. Ezzel nem értek egyet! Nekünk nem érdekünk, hogy kisebb létszámú és hatékonyságú csapatokkal egy áron dolgozzunk, akiknek munkájuk is kevesebb van. Árkialakítási szempontjaink, és üzleti érdekeink is eltérnek. Például a Taxi 2000-nél már nincs is alapdíj. Ezek után teljesen feleslegessé vált maximált árról beszélni. Így már a minimális ár meghatározása lenne az igazi fegyvertény. Azért, hogy egyetlen taxist se lehessen irreálisan alacsony ár alkalmazására kényszeríteni, amivel nem is lehet tisztességesen szolgáltatni.

- *Amennyiben az elmúlt 6-7 év tehetetlenségét ismét a rend váltáná fel és döntés születne a létszámra, taxiállomásra vonatkozólag, akkor elképzelhetővé válna egy taxisok által működtetett közös ellenőrzési rendszer felállítása? Részt venne ebben a City is?*

- Igen. Minden nagyképűség nélkül állíthatom, hogy a recept, amit a Reklamációs és Etikai Bizottságunk több mint egy évtizede követ, bevált, és konvertálható lenne Budapest egészére is. Persze ennek működtetéséhez meg kellene kapni a leendő szervezeteknek az összes olyan jogot, amivel ma majd' féltucat hatóság rendelkezik. Ameddig az utas panaszával nem fordulhat érdemben sehova, amíg a szakma nem kezdi el önmaga megtisztítását, csodákat nem lehet várni. Amíg a taxisnak nincs féltelivaló engedélye, addig ez csak pusztába kiáltott szó marad. Természetesen itt nem csak a mi módszerünk jönne szóba, hanem a többieké is, mert az érdek közös: visszaszerezni az utazóközönség bizalmát! Jelenleg ugyanis rettenetes a szakmáról alkotott vélemény. Lőnek a drosztonkon, a várból 29 ezerért viszik ki az utast Csepelre stb. Amennyiben az ország jó képet kíván önmagáról festeni, akkor a nagy dolgok mellett az e szakmára vonatkozó intézkedéseket is sürgősen meg kell tenni a kormánynak, parlamentnek! Ebben is segítenénk, ha helyettünk - akik ezt a szakmát valamilyen szinten ismerjük - nem az ilyen-olyan érdekképviseleteket kérdeznék. Sajnos úgy látszik, hogy ezek az „érdekképviseletek” okozzák a legtöbb problémát. Sőt, úgy is fogalmazhatnánk, hogy egyes érdekképviseleti vezetők már messze elszakadtak ettől a szakmától, nem ismerik mindennapi problémáinkat. Ők talán kicsit rafináltabb taxisok voltak, mint kollégáink, időben észrevették azokat a lehetőségeket, amelyekkel ki lehetett szállni a taxiból, és be lehetett rendezkedni egy havi fix bevételre a tagdíjából. Most már megelégszenek azzal, hogy különböző lapok hasábjain szölamokat pufogatnak, és elmondják (eldicsekszenek vele), hogy éppen melyik miniszterrel, államtitkárral, osztályvezetővel folytattak előrehaladott tárgyalásokat. A baj csak az, hogy ebből az utcán dolgozó taxisok nem érznek semmit!

Szükséges lenne, hogy az eddigieknél jobban képviseljük magunkat és a szakma kialakítsa azt az egységet valamilyen módon - akár alulról építkezve, akár felülről, akár választásokkal - mely párhuzamosan futna a szakma öntisztulásával. Ez után már oda lehetne állni a Fővárosi Önkormányzat elé, hogy most már ők is tegyenek valamit.

- kó -

BILUX AUTÓSHÁZ

1086 BUDAPEST, DANKÓ U. 15.

SZOLGÁLTATÁSAINK:

- Autójavítás
- Autóvillamosság
- Diesel autójavítás
- Motordiagnosztika
- Futómű állítás
- Gumiszerelés
- Biztosítás ügyintézés
- Kézi mosás
- Karosszéria javítás
- Autófényezés

Telefon: 114-0808, 114-0807, 114-0800

Nyitvatartás: 6-22ⁿ-ig