

# Budataxi, Tele5 Taxi, Expo Taxi – egy kézben

## – Koncentrált taxispiac Budapesten? –

A Budataxi az első magántaxis csapatként alakult 1982-ben, és hosszú éveken át egyik meghatározója volt a fővárosi taxispiacnak. Tagjai kitűntek vagányságukkal, összetartásukkal. Igazi, vérbeli taxisok voltak. Ez az aranykor a '90-es évek elejéig tartott, majd hosszú „mélyrepülés” következett. Miközben a konkurens cégek megerősödtek, és több új sikeres taxivállalat is megjelent a piacon, a budás csillag csak nem kezdett újra ragyogni. Nemrég, a tulajdonosváltások után az új birtokosok erősítettek, és – hagyományosan igazán nem nevezhető módszerekkel – felvásárolták a Tele5 Taxit (Ennek körülményeit valószínűleg hosszú ideig fogják a különböző bíróságok vizsgálni. A Taxisok Világa meg sem kísérli a vita eldöntését. A jelenlegi álláspont szerint a tulajdonos a Buda Kft.), majd tulajdonrészt szereztek az Expo Taxiban is. Nem titkolt terveik között szerepel, hogy saját érdekeltégükbe vonják a fővárosi taxispiac nagy részét. A jelenlegi cégvezetés a következőképpen alakul: a Buda Kft. birtokolja a Tele5 Taxit és a Budataxit.

A Kft. ügyvezető igazgatója Pásztor György. A Budataxi taxi-üzletág vezetője Pásztor Gábor, a Tele5 Taxié Balogh Tibor. Három reklámmenedzsert foglalkoztatnak: Kovács Józsefet, Pócsi Sándort és Marosi Lajost. Őket nemrég igazolták át a Yellow Pages Taxitól. A tervekről, elképzelésekről Pásztor Györgyöt kérdeztem:

– *Mikor és milyen tapasztalatokkal jöttél haza Németországból?*

– 1992-ben adódott egy lehetőség a Budataxi megvételére. Ekkor, és ezért jöttem haza. Tapasztalataim szerint a két ország taxizásában a különbség és föld. Mi itt a Budataxinál megpróbáltuk a német módszereket bevezetni.

– *Sokan várták, hogy ez a bizonyos német tapasztalat majd ítéltő sikert hoz nektek a hazai taxis piacra. Remélték, hogy a szekér majd meglódul, és a legnagyobb társaság lesz a Budataxiból. Nem így lett! A létszám lefelé ment, és a címek is elmaradtak. Mi volt az oka, hogy dolgaitok nem az elképzelések szerint alakultak?*

– Szerintem az egyik fő ok a tarifában keresendő. Ugyanis a cég abban az időben az egyik legmagasabb tarifával dolgozott. Ráadásul a viteldíj-egyeztetések a többi céggel rendszeresen kudarcot vallottak. Ezért aztán címet sem lehetett szerezni.

A másik fő ok az akkor kialakított drosztrendszer volt, amit a taxisok nem szerettek, és amiért a létszám is lecsökkent. Annak idején 11 állomásunk volt, ezek száma ma már kevesebb. Van aki megszokta és most is beáll, viszont ez már nem kötelező. Egyébként a létszám csökkenése megállt, és a címek is jönni kezdenek.

– *Sikerült is a ló másik oldalára kerülni. Például a sok újságban hirdetett 76 Ft-os tarifát a taxisok nevéstégesen alacsonynak tartották, amivel igazán nem is tudtak még a Budások sem dolgozni. Ráadásul többek között hozzátok kötődnek a címekért kifizetett óriási összegek is, amivel sokak szerint lavi-nát indítottatok el.*

– Az valóban nyílt titok, hogy a két nagy szállodánknak fizetnünk kell, de az összes többi helyen a kenőpénz adásától a Buda

## A rendteremtés ideje következik a Tele5 Taxinál

### – Beszélgetés Balogh Tibor üzletágvezetővel –

– *A Tele5 Taxi igazi sikerég volt. Néhány év alatt dobogós helyre került a taxis csapatok között. Címállománya pedig kifejezetten jó minőségűnek volt mondható. A tulajdonosok között kirobbant üzleti vita következményeként viszont taxisaik egyre többen vallották a „most már mindent szabad” elvet. Az átmeneti időszakban az utasok jelentős részét vitték keményebb tarifával. Ezért aztán meglehetősen gyorsan apadni kezdtek a hívások, elpártoltak a megrendelők. Talán ez volt a múlt? Ezt a hírnévrömbölő időszakot jóvá lehet tenni?*

– Én úgy érzem, hogy igen, egy korszak lezárult. Az új tarifarendszer volt az első fogódzó ehhez. Ennek megfelelően a Buda, az Expo és mi, a Tele5 egyazon tarifával dolgozunk. Nem szükséges árban alámenni a többieknek. Viszont a színvonalban kialakulhat verseny. Az elpártolt megrendelőket elkezdjük visszaédesgetni magunkhoz. A túlszámlázóktól pedig rövid úton megválnak. Őszintén remélem, hogy most már a többi – nem a Buda Kft-hez tartozó – cég sem veszi át őket. Egyébként a Fótaxinál nincs felvétel, a City-vel pedig működik a megállapodás. A többi társasággal viszont rossz a tapasztalatunk.

– *Igazából kirúgjátok a renitenseket, vagy továbbra is pénzzel megváltható akár a legszigorúbb büntetés is?*

– Nem lehet semmiféle büntetést pénzzel megváltani! De visszatérve az előző kérdésre: az átalakulási időszak valóban problémás volt. A rádiófigyelem megromlott, a számlázással, tarifákkal nagyon sok probléma volt. Ezért alakult az Etikai Bizottság.

Nem titok, hogy a kollégák elég nehezen fogadták őket, de azért a bizalom szép lassan növekszik. Ők ugyanis folyamatosan, következetesen dolgoznak. Ellenőrzik az utcán a rádióteljesítményeket, a kiállítási időket, az autók tisztaságát. Ez mindig is fontos volt a Tele5-nél. Bizom benne, hogy néhány hónap elteltével nyugodtan mondhatjuk, hogy a fuvarszám ismét emelkedik. Jelenleg 67-68 ezer cím jut havonta a 620 tagunknak. Innen kell előbbre lép-nünk.

– *Úgy hallottam, hogy az alkalmazottakat leépítitek, és az egy autó – egy taxis munkarendet támogatjátok. Miért kell ez a megszorítás? Nem mindegy a központnak, ki ül a volán mögött?*

– Amikor én újra átvettem a Tele5 taxi üzletágát, semmi bajom nem volt az alkalmazottakkal. Az utasoknak viszont annál inkább! Ezáltal az Etikai Bizottságnak is sűrűsödtek velük a gondjai. Ugyanis kiderült, hogy ezeknek az embereknek – tisztelet a kivételnek – nincs veszténivalója! Vagyis van egy személytaxi-vezetői engedélyük, amellyel hol egyik, hol másik vállalkozó autójára ülnek át. Így ők elég nehezen kontrollálhatók, mind a cég, mind a vállalkozó részéről. Sokszor még az autóbérelti díjat sem fizették ki, megkárosítva ezzel az autó bérbe adóját. Más esetben az utast csapták be, rontva a Tele5 hírnevét. Majd ezek után sokuk vette a kalapját és odébbállt.

– *A személytaxi-vezetői tanfolyam ennyire nem szűri ki a renitenseket? Úgy hallottam, hogy még büntetett előéletű is volt közöttük.*

Kft. elzárkózik. Ennek köszönhető, hogy például a Normafa már nem tőlünk rendel. Nem voltunk hajlandók pénzt adni a megtartásáért. Ami a 76 forintos tarifát illeti, azt próbáltuk vele elérni, hogy a megrendelők hozzánk jöjjenek. Valószínűleg sikerült is, mert a címállományunk kb. 10 000-rel növekedett. Ma már ennél magasabb viteldíjjal dolgozunk: a Buda-, Tele5- és Expo Taxi egységesen 90 Ft/km-rel fuvaroz.

- A 76 Ft-os tarifával többek között az volt a baj, hogy a taxis egyszerűen „éhen halt” belőle és ezért nem is tartotta be. Az utasok sem ennek alapján rendeltek taxit, hiába volt az aláígérés a többieknek. A jelenlegi 90 Ft-ról csak annyit, hogy a többiek már 100-nál járnak. Így esetleg előfordulhat, hogy ez a tarifa is csak meghirdetett lesz. Mindig ti lesztek a legolcsóbbak?

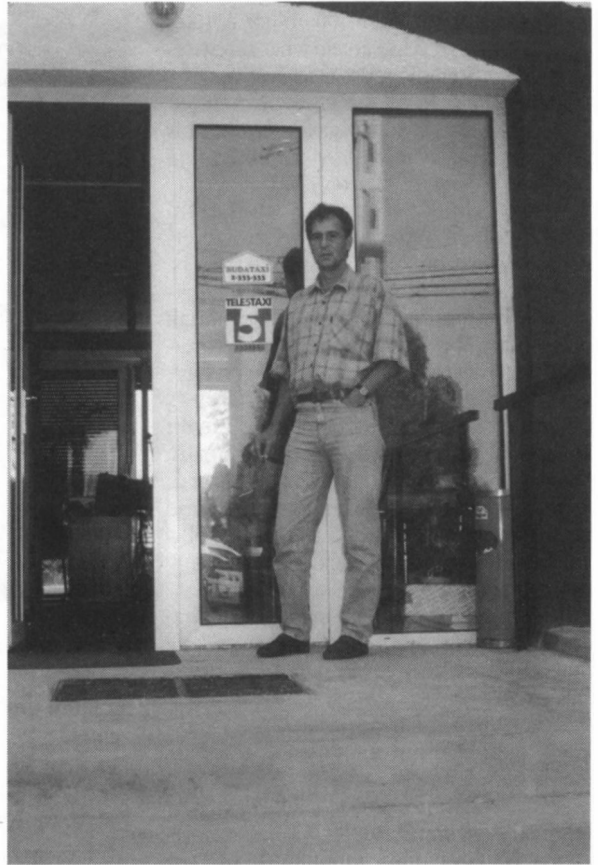
- Végül is az nem vitatható, hogy taktikailag jó, ha mindig a legolcsóbbak kívánunk maradni. Megrendelőink felé ez jól eladható és reklámozható üzletpolitika. Összegszerűségében azonban mégsem számottevő, hiszen a mai gazdasági viszonyok között egy pár forint differencia nem jelent semmit.

- Nyílt titok, hogy szándékotokban áll egy „taxi centrum” létrehozása. Az első lépéseket már megtettétek azzal, hogy a Budataxi után felvásároltátok a Tele5 Taxit és részese-dést szereztek az Expo Taxiban is. Amennyiben elképzeléseketek sikerül valóra váltani, milyen haszna lesz belőle a Buda Kft-nek, a

taxisnak, illetve az utazóközönségnek?

- Miután immár több taxis cégtől származnak a bevételeink, úgy gondoltuk, praktikusabb hasznunkat a fejlesztésre fordítani, mint adó formájában befizetni. Ezért elképzelésünk az, hogy a város belső, könnyen elérhető részén, egy olyan helyen, ahol nem zavarjuk környezetünket, a lakókat, egy olyan épületet hoznánk létre, amely alkalmas több taxitársaság befogadására. Ebben a modern épületben terveink szerint minden olyan felszereltség meglenne, amire a taxisoknak szüksége lehet. Gondolok itt a büfére, étteremre, az URH szervizre, a könyvelésre. Tervezünk kétállásos autójavítót, ahol a futójavítások elvégezhetőek, de itt lenne a panasziroda és a talált tárgyak osztálya is. Így utasainknak is egyszerűbb lenne a dolguk.

Természetesen ez nem megy máról holnapra. Az elképzelések szerint a beruházás több évet vesz igénybe, de nagyon szeretném, ha három éven belül megvalósul-

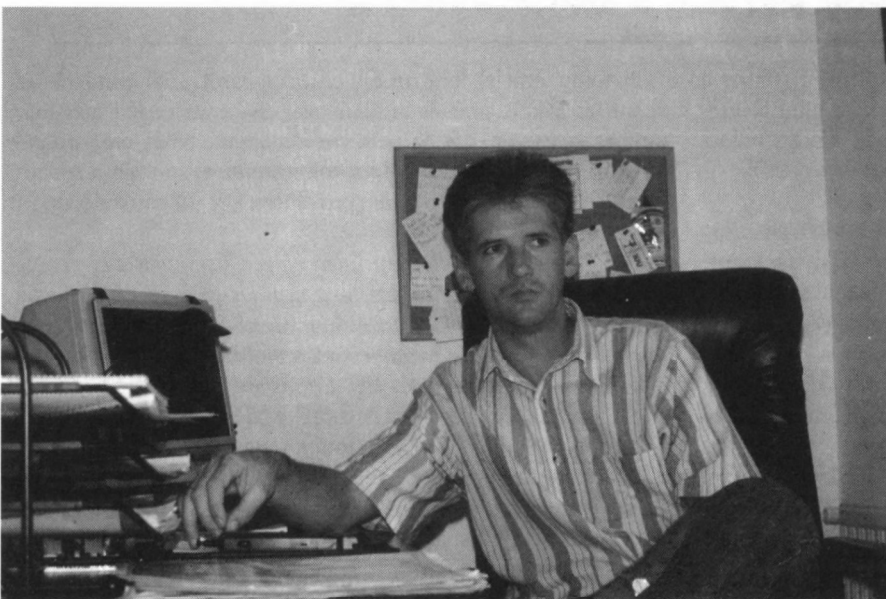


**Pásztor György ügyvezető igazgató a Buda Kft. zuglói központjának bejáratánál**

- Volt. Ez a papír pedig nem ér semmit! Semmiféle garanciát nem ad a vállalkozónak. Bárki bemehet egy tanfolyamra – akár egyenesen a munkaközvetítőtől is – és két hét alatt megszerezheti azt a cetlit, ami által „taxis” lesz, és kezdheti rontani a szakmai hírnevet (Ha egyáltalán van még ilyen. A szerk.). Tulajdonképpen a Budataxi Minicar-nál is ez volt a legnagyobb probléma. Nem számoltak el rendesen, összetörték az autót vagy ellopták tőlünk, illetve eltűnt maga a sofőr is. A Tele5-nél is hasonló gondokkal

küzdnek azok a vállalkozók, akik több autót üzemeltetnek. Nagyon sokan ráfizettek már erre a dologra. Így mi ezeket az alkalmazottakat szépen leépítjük. Amennyiben valaki kihullik, a helyére már nem ülhet új próbálkozó. Ez elé nem kerülhet senkinek az egyéni érdeke, még akkor sem, ha több Suzukival dolgoztatnak. Tudom, hogy ilyen sok-autós vállalkozók nem véletlenül éppen a Tele5-höz jöttek. Itt ugyanis a sofőr ki tudta termelni a szükséges pénzt, amit a tulajdonosnak kellett adnia, mert volt elég cím, és

lehetett keresni. A csapda is ez volt, mert a napi 4-5 ezer forint leadó mellett még tankolni is kellett, és a családnak is muszáj volt hazavinni valamit. Így ezek az emberek egyszerűen túlhajtották magukat! Minden címre „rárepültek”, és mindenből a maximumot próbálták kivenni. Az URH-ból és az utasból egyaránt. Ez viszont árt a Tele5-nek, rontja a többiek munkájának hitelét. A létszámot tekintve egyelőre várólista van, mindaddig, amíg a címállomány nem kezd növekedni. Akkor is a felvételeknél elsősorban „öreg” taxisokat szeretnénk magunk között látni és nem kezdőket. Törekszünk arra, hogy a Tele5 kezdeti célkitűzéseit megvalósítsuk, vagyis szép, nagy nyugati autók, idegen nyelveket beszélő sofőrökkel, tisztán és udvariasan álljanak megrendelőink rendelkezésére. A felvételnél tesztlapot kell kitölteni. Ebben helyismeretet és taxizási alapismereteket kérjük számon. Természetesen a várólistán előnyt élvez az, aki címet is tud hozni, de az, úgy gondolom, máshol is így van.



**Balogh Tibor: – A Tele5 Taxi továbbra is önállóan működik**

na. Összegszerűségében 100 milliós építkezés lesz, amit szép lassan elő lehet teremteni, esetleg hitelfelvétel segítségével is.

– Gondolod, hogy sok olyan taxiscapat van még, akiknek a felvásárlás, beolvasztás jelentené a megoldást? Meg tudjátok majd őket győzni, hogy ez a biztos jövő?

– Nem célunk beolvasztani, felvásárolni minden céget! Mi csupán helyet szeretnénk biztosítani más társaságoknak is. Számukra bérbe adnánk az irodákat, helyiségeket. Szerintem szívesen dolgoznának olyan kulturált környezetben, ahol könnyebb egymást is elérni, ha szükséges. Egyeséget tudnánk alkotni az utazóközönség és a hatóságok irányába is. Probléma esetén könnyebb lenne gyors döntéseket hozni. Nem utolsósorban pedig a korszerű, nyomkövetős diszpécserrendszer telepítése is könnyebb, olcsóbb olyan helyre, ahol a telefonvonalak, frekvenciák, antennák egy helyen vannak.

– Amennyiben ez a centrum működni kezdene, hány olyan központra lenne szükség Budapesten, ami a fővárosi fuvarigényeket kielégítené?

– Ha itt helyet kapna öt-hat társaság, akkor a többi központ ugyan fennmaradhatna, de nem lenne rá szükség.

– Elképzelhetőnek tartod a Főtaxi, vagy a City taxi beolvasztását is?

– A Főtaxira nem gondoltunk, mert a privatizációja jelenleg is folyamatban van, és a végét még nem tudjuk. Ma még titok, hogy az új tulajdonos milyen tervekkel fog



**A három új marketing-menedzser: Kovács József, Marosi Lajos és Pócsi Sándor**

előjönni, mit akar fejleszteni. Az is elképzelhető persze, hogy a taxi üzemeltetéséhez nem lesz szükség a jelenlegi irodaméretekre. A City Taxiról sincs szó, esetleg az új központba települését tudom elképzelni, ha legalább olyan színvonalú helyiségeket tudunk adni, amiben most is vannak, és amelyeket ők kizárólagosan használnának.

– Feltéve, hogy a taxis-társaságok egy központba tömörülnek, mi történik akkor, ha – az eddigi gyakorlat szerint – az egyik vezér-egység valamilyen okból kiválik, és új társaságot alakít, innmár más helyen? Megbomlik az egység, és lehet a centrumot ismét felépíteni?

– Ennek a veszélye ma már egyre kevésbé áll fenn. Tudomásom szerint újabb frek-

## Megnemtámadási szerződés a Tele5 taxival

– Nehezebb bejutni a Budataxiba is –

A Buda Kft. reklámmenedzsere, Pócsi Sándor nem új ember a cégnél. 1983-tól 1991-ig előbb diszpécserként, majd mint a vezetőség tagja tevékenykedett az akkori Budataxinál. Most a Yellow Pages taxitól ment vissza. Lapunknak ő nyilatkozott terveiről:

– Van már válságterved?

– Igen. Először is rendet kell csinálni! Túl nagy az összevisszaság etikai, tarifa- és nem utolsósorban rádióforgalmazási szempontból. El kell érniük, hogy az utasok ne féljenek beülni autójukba, és azonos távolságra mindig ugyanazt az összeget kelljen fizetniük.

– Azt hiszem, ez nem lesz túl népszerű a „budások” körében, akik hozzászórtak a lazább stílushoz minden téren, és ráadásul elég erősen képviselik saját érdekeiket.

– Tudom, hogy nagyon kemény csata lesz, de a tulajdonosoktól szabad kezet kaptunk. Az ő érdekük is, hogy ezt végigcsináljuk, hiszen nem rövid távra terveznek. De ha már, az „utca hangját” meghallgatod, ők is azt mondják: rendet kell csinálni! Ha azokkal beszélsz, akik a City-be készülnek, és azt mondd nekik, hogy ott fegyelem van, ott az URH-n csendben kell lenni, azt válaszolják, hogy nem baj: ők nem beszélgetni, hanem dolgozni szeretnének.

Biztosan létre lehet hozni egy olyan csapatot, ahol mindenki azt mond és akkor, amit és amikor akar, és olyan tarifát alkalmaz, amihez kedve van, de az nem fog működni. Tehát megkaptunk minden támogatást a tulajdonosok részéről, és miután a reklámlehetőségünk is nagyobb, megpróbálunk egy jól működő csapat szintjére fejlődni.

– Nagyon sokszor hallottam üzleti alapon szerveződött cégek vezetőitől, hogy így-meg úgy kiteszük a nem ide valókat. Ezzel ellentétben még a nagyobb taxis cégek által kirügött árdragítókat is azonnal felvették, mert kellett a tagdíjbevétele. A Buda Kft. terveinek megvalósításához is nagyon sok pénz kell. Ezt viszont csak magas létszámból lehet kigazdálkodni. Tényleg kiteszitek majd a nem közléteket valókat?

– Logikus gondolatmenet, azonban már nálunk is van várólista, így a kített renitens helyére azonnal akad jelentkező, aki szeretne bekerülni. Ráadásul inkább megválnak most a túlszámlázóktól és egyéb etikai vétséget elkövetőktől, mert ők fuvarszám-csökkenést okoznak, aminek következtében a fizető létszám is csökkenne.

– A Budataxiból a Tele5-be mennyire könnyű átlépni? Például, ha az egyikből kitesznek valakit, azt átveszi a másik cég?

venciákat nem adnak ki, így frekvenciára egyelőre kilátás sincsen. Egy új társaság felállításához ezenkívül temérdek pénz kell. Úgy látom ezért, hogy nincs értelme új taxiscéget létrehozni. A taxisokat érdekeltté kell tenni abban, hogy jól érezzék magukat az új centrumban, éljenek meg jól az innen közvetített fuvarokból. Így nem fogják követni az esetleg megsértett embereket.

*- Terveitek között szerepel kis- és középme-  
retű taxitársaságok megvásárlása?*

*- Igen. Nyilvánvalóan szerepel elképzelé-  
seink között az, hogy akit tudunk, megvá-  
sárolunk, hogy ne sok kis apró központ le-  
gyen, hanem egy nagy, mint ahogy az előb-  
biekben vázoltam. Azonban először fel kell  
építeni a centrumot, és utána lehet tár-  
gyalni arról, hogy ki és milyen formában  
szeretne csatlakozni, társulni.*

*- Néhány évvel ezelőtt még a társasághoz  
tartozó taxisok jóban-rosszban kitartottak  
választott emblémájuk mellett. Ma már ez  
egyre kevésbé jellemző. A taxis oda megy  
(vagy szeretne menni), ahol a legtöbb minő-  
ségi cím van. Ugyanakkor a létszám növelése  
általában azt eredményezi, hogy - bár a tu-  
lajdonos több tagdíjat szedhet be - az egy  
taxisra jutó fuvarszám csökken. Változtat-e  
ezen a gyakorlaton a Buda Kft. a hozzá tar-  
tozó cégek esetén?*

*- Igen. A Tele5-nél várólista van, de ma  
már a Budataxihoz is csak megszűrve ve-  
szünk fel taxisokat. Megpróbáljuk a cím-*

*arányos felvételt bevezetni. Ezért augusz-  
tustól három új marketing-szakembert al-  
kalmaztunk. Az ő nevük nem ismeretlen a  
szakmában (legutóbb a Yellow Pages taxi-  
nál dolgoztak): Kovács József a marketing  
igazgató, Pócsi Sándor és Marosi Lajos pe-  
dig menedzser lett. Az ő feladatuk a címek  
biztosítása, új szerződések megkötése.*

*- Lényeges - és nagyon sok kisebb cég által  
elhanyagolt - tevékenység az etikai bizottsá-  
gok működtetése. Ki felügyel ezek felett? Az  
anyacég, a Buda Kft. vagy az önálló taxi-  
üzletág-vezetők?*

*- A taxiüzletág vezetőinek teljesen sza-  
bad keze van felvétel, elbocsátás és etikai  
ügyekben. Nálunk ezek a cégek önállóan,  
saját arculatuk, elképzelésük megtartásával  
működnek.*

*- Ha valamelyik taxiüzletágnak önálló el-  
képzelése van például a marketing tevékeny-  
séggel kapcsolatban, azt megvalósíthatja?*

*- Igen. A kft. vezetése megvitatja, és a  
közös döntés alapján vagy engedélyezzük,  
vagy nem. A közös érdekeket figyelembe  
kell venni.*

*- Amennyiben például az új marketing  
szakemberek szerződést kötnek különböző cé-  
gekkel, ezeknek a fuvaroknak az elosztása a  
két taxitársaság között milyen arányban tör-  
ténik?*

*- Ez szerződésenként változik, attól füg-  
gően, hogy melyik megrendelő melyik  
taxival szeretne utazni. Tehát a szerződést  
a Buda Kft. köti vagy a Tele5 taxira, vagy a  
Budataxira. Ha pedig a megrendelő eleve*

*az egyik meghatározott céget keresi meg,  
illetve ha a Tele5 taxi, vagy a Budataxi szer-  
zi magának a címet, ebbe természetesen  
nem szólunk bele, így a taxiüzletágak érde-  
keltek az önálló szerződéskötésben is.*

*- Tervezték-e valamiféle egységes megjele-  
nést az autókra vagy a gépkocsivezetők öltöz-  
ködésére vonatkozóan?*

*- Nem feltétlenül az autókkal, vagy a  
taxisokkal akarunk piszkálódni. Elsősor-  
ban a színvonalra és a megbízható, olcsó  
tarifára helyezzük a hangsúlyt. Persze végül  
is nem arra törekszünk, hogy kisautókkal  
dolgozzunk, hanem a minél szebb és na-  
gyobb taxikat akarjuk a rendszerünkön be-  
lül látni. A felvételnél is előnyt élvez az  
ilyen autóval rendelkező taxis.*

*- Ezek szerint a Budataxi Minicar meg-  
szűnik?*

*- Igen, leépülőben van. Ez egy új kezde-  
ményezés volt, de nem vált be, mert az el-  
számolások körüli problémák sikertelenné  
tették. Ráadásul az autók egy részét ellop-  
ták, a biztosító nem fizetett, így vesztesé-  
ges vállalkozás volt.*

*- Végül az utolsó kérdés: Szükséges volt a  
Tele5 megvásárlásával kapcsolatban az erő-  
szakosabb eszközöket választani? Miért nem  
vártatok ki a bíróság döntését?*

*- Semmiféle erőszak nem volt! Viszont  
ha megvártuk volna az összes bírósági eljá-  
rás végét, akkor az addigra felhalmozódó  
kárösszeget már senkin sem tudtuk volna  
behajtani.*

*- Köszönöm a beszélgetést!*

*- Nem, az etikai vétségek miatt kitett emberek nem kerülhetnek át a  
szomszédba. Sőt, ha csak azért menne át, mert a másik cég szimpatiku-  
sabb, úgy is várólistára kerül. Nincs kivételezés, sőt!*

*- Ez a várólista, a felvételi kissé megdöbbenő akkor, amikor az utcán úgy  
hallani a budásoktól, hogy a létszám meglehetősen alacsony. A címállo-  
mányról is azt mondtátok, hogy bővül, a taxis szerint meg alig van fuvar.  
Nem ellentmondásos ez?*

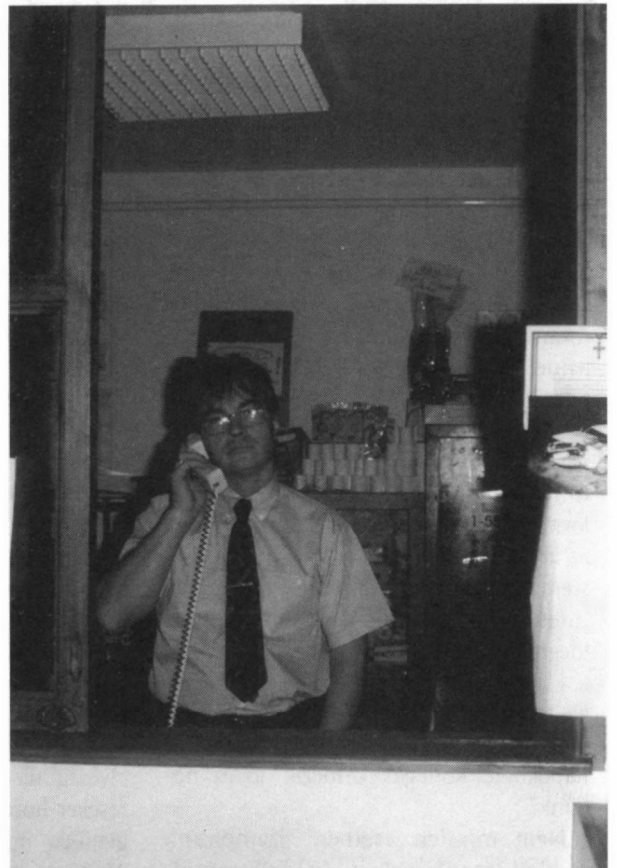
*- Jelenlegi létszámunk a Hotel Service taxisaival együtt 450 fő. Havi  
címmennyiségünk most a nyár végén 30 ezer körül van, ami ténylegesen  
kb. 330 ember között oszlik meg, hiszen a Hotel Service taxisai nem vesz-  
nek fel címet rádióon. A kiadott címek mennyisége egyébként nem csök-  
kent, csak stagnált, marketingtevékenységünk eredményeként szeptem-  
bertől reményeink szerint emelkedni fog. A létszámot csak a címek szá-  
mának növekedése után emeljük.*

*- A Budataxi az utóbbi időben nagyon alacsony tarifát hirdetett. Ráadá-  
sul a taxisok nem is igazán tartották be ezt a kiírt viteldíjat. Változik ez  
most a megbízhatóság irányába?*

*- Tarifánk ma 50-90-20. Ez azonos a Tele5 és az Expo taxi viteldíjával.  
A Budataxi taxióráiban van még két - a többiekétől eltérő - tarifa: a speci-  
ális éttermi, ill. szállodai 120 Ft-os, valamint a Hotel Service 150 Ft-os  
tarifája. Ezek az összegek a jutalékfizetéshez szükségesek. Szeretnénk be-  
vezetni klubkártyát is, hogy utasaink stabil, ellenőrizhető és azonos tari-  
fával utazhassanak mindhárom - Buda, Expo, Tele5 - taxiban akkor is,  
ha az autót nem telefonon rendelték. A tarifák betartását - mostantól  
jóval szigorúbban - az Etikai bizottság ellenőrzi.*

*- Mennyire önálló a Budataxi? Mennyire függ a Tele5-től?*

*- A két társaság különálló, de összedolgozunk. Van közöttünk egy  
„megnemtámadási” szerződés: nem megyünk rá egymás címekre. Azokat  
a fuvarokat, melyeket a mi központunk nem tud „eladni”, átvisszük a Te-  
le5-höz, és ez fordítva is így működik. Kisegítjük egymást. Számítógép-  
és URH-rendszerünk egyforma, csereszabatos. Céljaink is közösek.*



**Pásztor Gábor Budataxi taxi-üzletágvezető**