

VG. 1.5. Összevonnák a Volánokat

Konzorciumokba szerveznék az autóbusz-társaságokat az MNV



Volán társaságok adatai*		
Szállítók milliárd forint	46,3	80,0
Teljes munkaidősök száma (ezer fő)	24,0	19,5
Buszok száma	7000	6700
Buszok átlagéletkora (év)		10,9
	2004	2009

* Év végi adatok, a 2009-es várható érték.

ÁTALAKÍTÁS. A Volán társaságok az elmúlt években már átesetek egy méretes karcsúsításon, dolgozóik száma jelentősen csökkent. A problémák ugyanakkor továbbra sincsenek megoldva, igaz, a cégek helyzete véglegesen rendeződhet, ha az MNV elképzelései megvalósulnak

MUNKATÁRSUNKTÓL

Regionális autóbusz-konzorciumok létrehozását indítványozza a Volán társaságok tulajdonosi jogkörét betöltő Magyar Nemzeti Vagyonkezelő (MNV) Zrt. - értesült a *Világgazdaság*. Az erről szóló javaslatot a szer-

vezet várhatóan december közepén nyújtja be a Nemzeti Vagyonkezelési Tanácshoz. A tervek szerint hét Volán társaság vezérigazgatóját kéri majd fel az MNV, hogy a jövő évtől koordinálják uniós statisztikai régiójuk autóbusz-közlekedését a konzorciumok élén. A regionális műkö-

dés tapasztalatai fényében aztán jöhet a folytatás. Vagy a régiós vezető Volánok vagyonkezelésébe/tulajdonába kerülnek a kisebb cégek, vagy régióként létrehoznak egy közlekedésszervező társaságot, esetleg egyesülés formájában alakulnak meg a régiós közös cégek. A Volánok hely-

közi közúti személyszállítása a közszolgáltatási vonalak kétharmadán veszteséges, a cégek ráadásul alig tudják befolyásolni költségeiket és bevételeiket. Eközben holnapig kell arról dönteni, hogy meghosszabbítsa-e az állam a Volánok közszolgáltatási szerződését 2016-ig. **6. OLDAL**

Összevonhatják a Volánokat

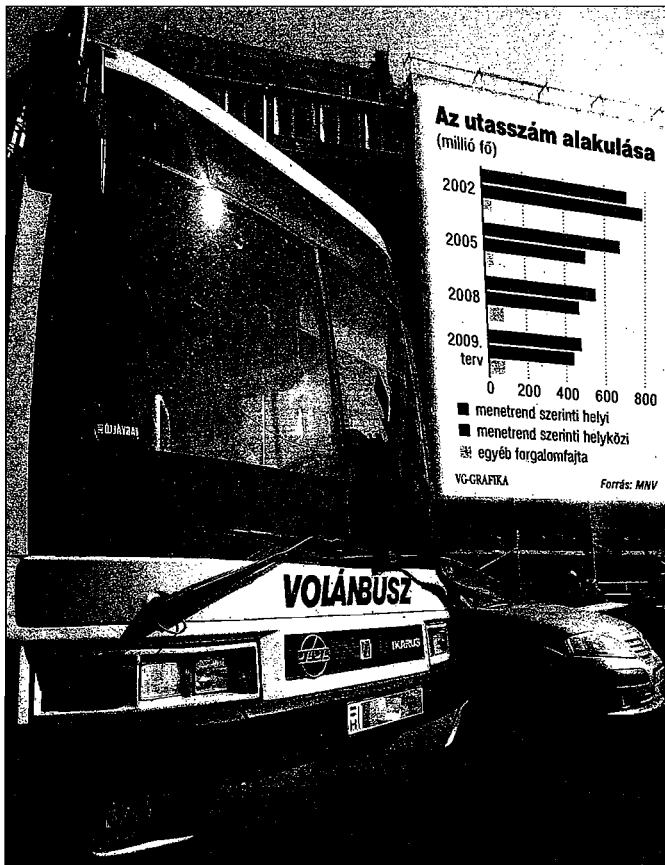
A Magyar Nemzeti Vagyonkezelő tervei szerint hét regionális autóbusz-konzorcium jönne létre

B. HORVÁTH LILLA

Regionális autóbusz-konzorciumok létrehozását indítványozza a Volán társaságok tulajdonosi jogkörét betöltő Magyar Nemzeti Vagyonkezelő (MNV) Zrt. - értesült a *Világ gazdaság*. Az erről szóló javaslatot a szervezet várhatóan december közepén nyújtja be a Nemzeti Vagyongazdálkodási Tanácshoz. A tervek szerint a busz-konzorciumok vezetői a hét uniós statisztikai régió belüli arra felkérhető Volánok vezérigazgatói lennének. Az első fázisban ők készítenék elő a regionális együttműködések, majd tennének javaslatot azok konkrét módjára.

A következő lépés - az első fázis tapasztalatainak leszűrése után - a Volánok összevonása lenne, ám hogy ez pontosan milyen módon történne, azt egyelőre nem döntötték el. Az egyik elképzelés szerint a kisebb társaságok a hét „vezető” Volán vagyonkezelésébe/tulajdonába kerülnek - értelemszerűen regionális besorolás alapján. Az MNV elképzelhetően tartaná azt is, hogy a busztársaságok régióként létrehoznak egy közlekedésszervező társaságot, de lehetséges forgatókönyv az is, hogy egyesülés formájában alakul meg a térségi közös cég.

Bárhogyan lesz is, szakértők szerint a Volánok csak az előnyt látják majd az együttműködésnek a közös beszerzés, a kiszolgálótevékenység, a pályázat, valamint a járataik közötti párhuzamosságok megszüntetése révén. Tény ugyanakkor, hogy a Volánok sorsát illetően számtalan érdeket kell majd egyeztetni. Zana Tibor, az MNV Volánokért felelős igazgatója szerint egészen mást várnak el a buszos társaságoktól az utasok, a Pénzügyminisztérium, a Közlekedést felügyelő minisztérium, a tulajdonos MNV, a versenytársak, de el-



LEJT MENET.
A Volán társaságok utasszáma évek óta folyamatosan csökken

FOTO: VG

KÖZLEKEDÉSI RÉGIÓK, DE HOGYAN?

Aba Botond, a Közlekedéstudományi Intézet igazgatója (a BKV volt vezérigazgatója) szerint korántsem egyszerű meghatározni a közlekedési régiókat. **Semmilyen hazai** közlekedési, statisztikai vagy földrajzi regionális felosztás nem felel meg ugyanis a közlekedési regionalitás

szempontjainak. A közlekedési régióhatár ott van, ahol a legkisebb a keresztirányú forgalom, és hogy hol, az már matematikai eszközökkel jól meghatározható.

Ugyanakkor a határok kijelölésénél figyelembe kell venni, hogy hol van a meglévő infrastruktúra.

térők a társadalompolitika és a nemzetgazdaság érdekei is. A szakember úgy véli, kérdés a tulajdonlás is, szerinte nem biztos, hogy akár csak központosított állami tulajdonban kell tartani a Volánokat.

A kooperáció ötlete persze nem új keletű, a Volánok évtizedek óta együttműködnek, ha konzorciumokat eddig nem is alakítottak. „Butaság azt hinni, hogy a Volánoknak nem az az érdekük, hogy jó hálózaton sok utasuk és abból nagy bevételük

legyen” - utalt lapunknak Bebesi István, a Bakony Volán vezérigazgatója arra, hogy a társaságok számára is fontos az együttműködés, ha az kézzelfogható előnyökkel jár.

Már csak azért is óriási szükség lenne a jelenlegi rendszer átalakítására, mert a Volánok által ellátott helyközi közúti személyszállítási közszolgáltatási vonalak kétharmada veszteséges. Zana Tibor szerint az is nehezíti a cégek helyzetét, hogy miközben költségeiknek és bevételeiknek jelentős részét a működésüktől független tényezők determinálják (utasszámcsökkenés, bérmegállapodás, infláció, adóváltozások), jövőre együttesen mintegy négy milliárd forintot kell megtakarítaniuk.

Persze azért fejlesztésre is akad pénz. A Tisza Volán például épp a napokban jelezte, hogy új Mercedes Conecto buszokat állított forgalomba. De fejlesztésre sarkallja a társaságokat a verseny is. Egy hete a közszolgáltatási szerződés nélküli Orangeways mutatta be Baján az ottani közösségi közlekedésben közlekedő első DAF autóbuszát.

EMELKEDŐ TARIFÁK

Holnapig kell arról dönteni, hogy az állam meghosszabbítsa-e a Volánok közszolgáltatási szerződését 2016-ig. A helyközi közösségi közlekedés tarifafelémeléséről ugyanakkor csak később határoznak, de átlag 15 százalékos emelés várható - mondta Antal Károly kormánybiztos a Magyar Közlekedés 2009 konferencián. Hozzátette azonban: 16,6 százalékra lenne szükség ahhoz, hogy a legutóbbi, 2007. májusi állapothoz hasonlóan a bevétel fedezze a költségeket. A 65 év felettiek kedvezménye megmarad, és jó lenne, ha EU-konform módon rendeződne a külföldiek magyarországi utazási kedvezménye is - hangsúlyozta.