

EXKLUZÍV ÉLETÚT A BUSZOSZAKMÁBAN

Egy vérbeli buszos

INTERJÚ KILIÁN FERENCSEL,
A VOLÁNBUSZ IGAZGATÓHELYETTESÉVEL

Vannak emberek, akik ha belépnek egy helyiségbe, azonnal derűt, nyugalmat tudnak árasztani maguk körül. **Kilián Ferenc**, a Volánbusz Rt. forgalmi és kereskedelmi igazgatóhelyettese pontosan ilyen ember. Több szakmai elismerés, kitüntetés tulajdonosa, az elmúlt évben megkapta a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium „Közlekedésért” elnevezésű kitüntetését.



Kilián Ferenc,
a Volánbusz igazgatóhelyettese

● **Önről azt mesélik, hogy már a bölcsőben is értett a buszokhoz.**

– Köszönöm, de ez erős túlzás. Az igaz, hogy az édesapám a 20-as Volánnál volt menetrend-készítő, és gyerekkoromban tényleg sokat hallottam erről a szép szakmáról. Aki kicsit is közel került már a menetrendek elkészítéséhez, az tudja, milyen bonyolult munkáról beszélünk. Rengeteg szempontot kell figyelembe venni. Tudja a jó ég, mégis a buszforgalmi ágazatba szerettem bele, mindig is ezt csináltam, és ezt szeretném a jövőben is csinálni.

● **Milyen úton jutott el ebbe a szakmába?**

– A Könyves Kálmán Gimnáziumban végeztem matematika-fizika szakon, ami a megszerzett széles körű általános műveltségen felül nagyon jó alapokat adott a felsőfokú tanulmányaimhoz.

Következett a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola, ami akkor még Budapesten, az Újhegyi úton működött. Itt végeztem, közlekedési üzemmérnöki diplomát szereztem 1971-ben.

Aztán egyenes út vezetett az első és máig egyetlen munkahelyemhez, a 20-as számú Volánvállalathoz, amelyet ma Volánbusz Zrt.-nek neveznek.

● **Milyen feladatokkal bízták meg?**

– A vállalat központja akkor még a XIII. kerületben, Angyal földön, a Szabolcs utcában volt. A forgalmi osztályt erősítettem, ahol mindig sok volt a munka, de nagy, látványos feladatokat akkor még nem bíztak rám. Sok-sok aprót viszont igen, amelyekből nemcsak a szakma csínját-bínját tanulhattam meg, hanem nagyon igyekeztem ezeket jól megoldani. Úgy gondoltam, jól helytálltam, és fel tudtam hívni magamra a vezetőim figyelmét a munkámmal.

Leszerelés után a legtermészetesebb volt, hogy ott folytatom, ahol abbahagytam, visszakerültem a forgalmi osztályra, ahol egy idő után kineveztek forgalomfejlesztési csoportvezetőnek.

● **Azóta egyvégtében itt, a központban dolgozik?**

– Nem így volt ez. Csak 1980-ig voltam a központunk dolgozója, utána az Andor utcai üzemegységünkre neveztek ki forgalmi vezetőnek. Tulajdonképpen itt szereztem igazi szakmai és emberkezelési gyakorlatot, mert ott szünet nélkül forgott a világ, néha percenként találgattam problémákkal, amelyekről egy pillanat alatt kellett döntenie. Szerencsére mindig nagyszerű és jóindulatú főnökeim voltak a vállalatnál, akik figyeltek rám, és segítettek, ha kellett. Három év után

így lettem a váci kirendeltségünkön forgalmi vezető.

● **Nem volt ez messze Budapesttől?**

– Nem, mert akkor Sződligeten laktam, így Vác jóval közelebb volt.

Ez a beosztás már a teljes önállóságot jelentette, 100 buszról mindenben nekem kellett döntenem. Volt itt egy olyan esetem, amiből egy életre szóló tanulságot vonhattam le. Nyilvánvaló, hogy egy ilyen régió menetrend-szerű személyszállítása szigorú rend, ezen belül szigorú gépkocsi-vezetői vezénylési program szerint kell működjön. Én pedig ragaszkodtam a heti vezénylési tervhez. Aztán nyár elején bejött hozzám egy sofőrkielégítőség, és megkérdezték: „Főnök, miért akarja magát kirúgani? Ez a vezénylés teljesen rossz!” Akkor tudtam meg, hogy a környéken szinte mindenki málnát termeszt, a sofőrök és a családjuk is, azt pedig kétnaponta szedni kell. Beláttam, nincs mese, a forgalom ellátását és a málnaszedést össze kell hangolni! Termelési tanácskozást hívtam össze, és megállapodtunk, hogy mindenki számára kedvező napi vezényléseket készítünk a málnaszedezéig. Megcsináltuk, és gyönyörűen működött a dolog.

Az én nagy tanulságom ebből az, hogy vannak olyan vezetői döntések, amelyeket nem szabad átöröklötni, hanem az összes körülmény figyelembevételével tudni kell okos kompromisszumot kötni. Ily módon egy vezetőnek is kevesebb lesz a baja.

● **Forgalomszervezésben voltak-e egyéb, megoldandó feladatok?**

– Azok mindig vannak. Csak az a kérdés, hogy ezek kicsik vagy nagyok? Nekem ott Vácra elég nagyok jutottak. Akkoriban vett nagy lendületet a környék kiépülése, és Sződ, Göd, Vác, Fót, Dunakeszi még a többi település egyre nagyobb utazási igényt jelentett a számunkra. Megnövekedett a reggeli és a délutáni csúcs, amire nekünk az egész korábbi menetrendet át kellett forgatni. Pezsgett az élet.

● **Meddig pezsgett?**

– Ha jól emlékszem, 1986-ig. Akkor továbbléptem a ranglétrán, mert az Andor utcai üzemegységünkre neveztek ki forgalmi osztályvezetőnek. Ez sem volt egy kis falat. Ott már 300 busz várt rám, amelyeket a kívánalmaknak megfelelően kellett mozgatni. Összetett terület volt. A forgalmi osztálynak az elővárosi, távolsági, különjáratú és a nemzetközi járatokat is profi módon kellett kezelni. Szép feladat volt a 80-as évek végén az amerikai utazási irodák budapesti kongresszusára 60 darab teljesen egyforma Volán autóbust beállítani különjáratban.

Az első két évem nagyon nehéz volt az Andor utcában, annak ellenére, hogy az elődöm, egy nagyszerű szakember mindenben segített. Úgy gondolom, nekem mindig szerencsém volt a vállalatnál, mert mindig új, nagy feladatokkal találkoztam, amiben valami újat lehetett alkotni.

● **Említene ezekből az új feladatokból legalább még egyet?**

– Szívesen. Emlékszem a svéd Almex gyártmányú jegykiadó gépek bevezetésére, amin azért rendesen megizzadtunk, de sikerült gördülékennyé tenni a mindennapos alkalmazást. Később a szervizt is. Nemcsak a saját gépkocsivezetőinket készítettem fel, hanem később az Alba Volánnál is oktattam az Almexet. Bevezettük az elővárosi jutalékot, ami rögtön népszerűvé vált a gépkocsivezetők között.

● **Érintette önt a fővárosi autóbusz-pályaudvarok átszervezése, felépítése?**

– De még mennyire! Az Engels téri pályaudvar megszünése, az Árpád híd pályaudvar, a Népstadion, az Etele téri pályaudvarok üzembe helyezése jelentős forgalmi átszervezések jelentett együtt. Megoldottuk. Szerencsére ezeket a pályaudvarokat több év alatt, lépcsőzetesen helyeztük üzembe.

● **Mit hozott a vállalatnak a rendszerváltás?**

– Kinyíltak a határok, új világ, új lehetőségek előtt álltunk, és mi ki is használtuk ezeket. Műn-

chen, Bécs, Velence, Róma, Graz, Párizs, Stockholm, minden évben új járatot indítottunk. Elemeztük az új gazdaszerkezetet, ezért nem lepődünk meg, amikor a szerződéses különjárataink erősen csökkentek. Viszont a vidéki munkahelyek drasztikus elolvadása miatt egyre nagyobb távolságokból kezdtek utazni az emberek a fővárosba. Az új főiskolák is növelték az utaslétszámot. Az új kihívások miatt sok újat kellett magamnak is, a munkatársaimnak is megtanulni. Itt volt az AETR, amelynek betartása merőben más munkaszervezést igényelt. Most 50 kilométeres körzetben belső szabályozás szerint dolgoznak a pilótáink, azon túl az EU-szabályozást alkalmazzuk.

Aztán beszálltunk az IRU által életre hívott Eurolines rendszerbe, ahol más külföldi busztársasággal azonos számban indítottunk járatot ugyanazokon a vonalon, a hasznot pedig természetesen megfelezzük.

● **Mit említene meg szívesen a közeli múltból?**

– Pár éve nyitottuk meg a Népliget autóbusz-állomást, ahol



Kilián Ferenc és felesége (jó néhány évvel ezelőtt egy külföldi úton)

Családi album



Fehér zakóban Kilián Ferenc

Az ifjú forgalomszervező

már a központ irodái is helyet kaptak. Erőteljesen fejlesztjük az informatikai hálózatunkat, szeretnénk mindent elektronikus úton intézni. Megújítani szándékozunk a karbantartó bázisunkat is, és minőségi cseréket hajtunk végre az autóbusz-állományunkban. Hadd tegyem hozzá, ahogy az anyagi erőink engedik. Jegyellenőrzési tevékenységünket kihelyezni kívánjuk, és már tárgyalunk egy őrző-védő biztonságtechnikai céggel. Ehhez a munkához bizony néha nem árt a jó fizikai felépítés és az önvédelemben való jártasság.

● **Végezetül halljunk valamit önről is.**

– Ha tételelesen foglalhatom össze, van B, C és D kategóriás jogosítványom, minőségirányítási auditor végzettségem, hob-



bim a sport, a kertészkedés és az olvasás. Régebben futballkapusként is ismertek, ma inkább teniszezem. Két felnőtt gyermekem van, egyik sem vitte tovább a szakmát, talán majd az ez idáig egyetlen kis unokám, Fatime. 2003 óta vagyok újra a központunkban, előbb forgalmi igazgatóként, majd helyettesként. Feladatomban a vállalatpoliti-

kai döntések gyakorlati végrehajtása.

● **Milyen tulajdonságai vitték eddig előre?**

– Itt csak a Humánügyi Irodánk dokumentumából idézhetek; nyitottság, emberismeret, kapcsolatteremtő készség, rendszerszemlélet, kreativitás, jó problémaelemző és -megoldó készség.

Tóth I. Gábor

● **Hogyan épül fel és mi a lényege a napjainkban nagyon elterjedt régiósításnak a Scanián belül?**



Somogyi Zsolt értékesítési vezető

– A tavaly július elején életbe lépett új piaci stratégia szerint Magyarország a közép-kelet-európai régióhoz (CER) tartozik, amely még két országot, Csehországot és Szlovákiát foglalja magába. Ez összesen 11 kisebb területi egységet (dílert) jelent, amelyből három Magyarországon található. A CER irányítását egy vezetői gárda látja el, ami a cég belső életét is egyszerűbbé teszi, az adott területen felmerülő megrendeléseket, készleteket, gyártási darabszámokat a három ország egymás között rugalmasabban tudja kezelni, szükség esetén elosztani. Az eladások

Névjegy

• Budapest Műszaki Egyetem, közlekedésmérnöki kar, járműgépész szak • BRFK, baleseti szakértő • André Center Europe, a Scania Hungária Kft. elődje, üzletkötői asszisztens, majd üzletkötő (Budapest, Hungária krt.) • Scania Hungária Kft., vezető üzletkötő, értékesítési vezető • kiemelt ügyfélkapcsolati vezető (Biatorbágy) • 2007. július 1-jétől területi értékesítési vezető (Biatorbágy)

JÖVŐKÉP ÚJ PIACSTRATÉGIA

Régiós átszervezés a Scaniánál

HATÉKONYABB MŰKÖDÉS A MEGLÉVŐ ÉS ÚJ ÜGYFELEKÉRT

Nemcsak a Scaniánál, hanem más haszonjárműgyártónál is megfigyelhető az az irányzat, hogy területeket, országokat vannak össze egy-egy új piaci területi egység kialakítása céljából, amelyek hatékonyabban kezelhetők, számos közös vonással rendelkeznek és Európán belül nagyobb egységeket alkotnak. Ennek gyakorlati előnyei az ügyfeleket szolgálják. Az új stratégia jobb megismerése céljából beszélgettünk Somogyi Zsolttal, a Scania Hungária Kft. Budapest-nyugati területi értékesítési vezetőjével.

tekintetében figyelembe kell venni, hogy a három ország darabszáma együttesen sem éri el néhány nyugat-európai országét. De nem ezen van a hangsúly – mert vannak még kisebb országok, piacok is, és mindegyik egyformán fontos –, hanem koordinálás szempont-

jából egyszerűbb, ha egy egységként kezeli őket a Scania, mint külön-külön.

● **Milyen előnyökkel jár ez az ügyfelek számára?**

– Az egész átszervezés az ügyfeleket szolgálja. Például a készleteken lévő raktári gépkocsikat és bemutató járműve-