

## JÖVŐKÉP MINŐSÉGI UTASKISZOLGÁLÁS

## Egybuszos személyszállítók

## SZINTAI PÉTER SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ VÁLLALKOZÓ

Az a vállalkozás, amelynek egynél több gépjárműve van, jelentős előnyt élvez az egyautósokkal szemben, hiszen ha valamelyik munkaeszköze bármilyen okból nem tudja teljesíteni a fuvarfeladatot, tudja pótolni a kieső munkaeszközét. De akinek csak az az egy járműve van, valószínűleg komoly bajban lesz ilyen szituációban. Hogyan élnek meg az egyautósok? Folytatjuk az őket bemutató sorozatunkat. Ahány ember, annyi történet.



**S**zintai Péter házát már messziről meg lehet ismerni. Ahogy behajtunk Pesterzsébet kertvárosának egyik szépen gondozott, lombos utcájába, máris szembeötlik egy nagy fehér autóbusz, amely a járda mellé simulva, betonozott parkolóhelyén várja a következő fuvarját. Mint megtudjuk, tegnap jött meg Ausztriából.

● **Hol terem az autóbuszos vállalkozó?**

– Azt nem tudom megmondani, én mindenesetre Tolna megyében teremtem, mezőgazdasági gépszerelő, lakatos-, hegesztőszakmát tanultam, mert akkoriban ez nagyon keresett foglalkozás volt. Rengeteg volt az országban a gépipari üzem. Aztán 1972-ben felkerültem Pestre, és az I. Számú Építőipari Vállalatnál helyezkedtem el gépjármű- és munkagép-karbantartó szakmunkásként. Mondanom sem kell, ha valaki akkor azt mondja nekem, hogy pár évtized múlva lesz egy autóbuszom, nem lesz főnököm, hanem a magam kenyerét eszem, azon igen jót nevettem volna.

● **Hol volt ez a vállalat? Mi volt a feladata?**

– A Fővárosi Tanácshoz tartoztunk, és a jobb napokat is megélt Fradi-pályánál volt a telephe-

lyünk. Érdekeséggé válik, hogy akkor ott még álltak a Mária Terézia által alapított barakk-kórház 200 éves épületei, mi raktárnak használtuk ezeket. A vállalat, mint a nevéből is kitűnik, építőipari tevékenységet folytatott, budai foghíjtelkek beépítését, nagy tatarozásokat, egyebeket vállaltunk, amihez nyilván géppark is szükséges volt. Építőgépekből volt vagy 100 darab, munkagép 10-12, tehergépkocsiból 15 és a munkásszállításhoz 6 darab busz. Ehhez a járműállományhoz voltunk karbantartók 10-en, 12-en, 1978-tól már én voltam a csoport vezetője. Ezt csak azért részletezem, mert az akkori tapasztalataimat, amiket ott szereztem, manapság is jól tudtam hasznosítani a saját buszaim karbantartásánál.

● **Milyen márkákkal foglalkoztak?**

– A legtöbb az NDK gyártmányú T 174-es kotrógépből volt, sokan ismerik a még ma is előforduló ADK 70-es autódarut, az Ikarus buszokat pedig nem kell bemutatnom. Tehergépkocsiból voltak IFA W50-eseink és néhány Csepel 450-es. Ezek a Csepelek nagyon jól megtervezett, masszív, megbízható autók voltak, máig sem tudom, milyen politikai és gazdasági döntések miatt nem fejlesztették tovább ezt a gyártmányt, miért nincs ma működő Csepel autógyárunk? Az IFA-kat sosem tudtuk úgy beállítani, hogy bizonyos fordulaton ne füstöljenek, de a Csepeleket igen!

● **Mi történt a vállalattal?**

– Egy fővárosi koncepció alapján kitelepítettek bennünket

Óbudára, a Zay utcába. Az én feladatomból a karbantartó műhely és a gépállomány áttelepítése úgy, hogy az ne okozzon fennakadást az építési helyszíneken. Én feleltem az új műhelyek beüzemeléséért is. Ha jól emlékszem, 8 évig jártam Pesterzsébetről Óbudára dolgozni, a budapestiek tudják, miről beszélek. Közben jött a rendszerváltás. Még 1993-ig futott a szekér, de közben apránként magánkezekbe ment át a vállalat vagyona, ezt ma finoman privatizálásnak nevezzük. Így aztán, sok mással együtt, közel 50 évesen magam is munkanélkülivé váltam.

● **Sejthető, hogy innen lesz érdekes a története.**

– Így igaz. Akkoriban jöttem rá valami nagyon fontos dologra. Háromféle ember létezik. Az egyik, aki vezetőnek született, ő beosztottként általában csak szenved. A másik, aki beosztottként is megállja a helyét, de a maga uraként is mindig tudja, mikor mit kell tennie, és nem várja, amit valaki megmondja neki. Én ebbe a körbe tartozom. A harmadik fajta, amelyiknek meg kell mondani naponta, óránként, hogy mi a dolga. Ez az ember akkor sem képes önállóan megállni a lábán, ha pénzt adnak a kezébe a vállalkozásához. Nem is szabad vállalkozásba kezdenie!

● **Tehát ön mit tett ebben a helyzetben?**

– Kétségteljesen elkezdem gondolkodni, hogyan tovább, mi az, amit szívesen csinálnék, és azt hogyan lehet megvalósítani. Nem kellett nekem semmilyen marketingstratégia-elmélet, hogy rájöjjelek, ha valamit el akarok kezdeni, először körbe kell szagolni annak a piacát, kicsit meg kell ismerni a konkurenciát, a jogi előírásokat és természetesen a megkereshető hasznot is. Nem akartam én meggazdagodni, csak meg akartam élni, a családomnak biztosítani egy elfogadható életszínvonalat. És amikor már minden tudható tudtam, akkor vásároltam meg az első autóbuszomat.

● **Milyen volt ez a busz?**

– Egy nyolcéves, 36 személyes,

alacsonypadlós Neoplan N12-es. Hála a gondos tájékozódásomnak, szerencsére hamar beindult a magam üzlete, jöttek a megrendelések. Egyebek mellett attól a cégtől is kaptam munkát, amelyiktől a buszt vettem, telefonon is befutottak saját megrendelések, és néha már más buszosoktól is kaptam átadott fuvarokat. Persze akkor még kevesebb volt a buszos vállalkozás. A buszom akkor is, most is ott van a telefonszámom, ez is hoz érdeklődőket. Lassan engem is megismertek a szakmában. Viszont utazási irodához a mai napig sem kötöttem le magam, azt túlságosan egy lábom állásnak találok, én jobban kedvelem a szabad életet.

● **Milyen fuvarjai voltak? Kiket kellett szállítani?**

– A mai napig is rendkívül változatos az utasaim hovatartozása, életkora és sajnos a kulturális színvonala is. Voltak nyugdíjasklubok, egyházi zárandokok, iskolák, cégek, baráti társaságok, így hirtelen fel sem tudom sorolni valamennyiüket. Szállítottam például a magyar vívóválogatotott Franciaországba az Európa-bajnokságra, csináltam már városnéző körutazásokat, szállítottam utasokat Lengyelországba II. János Pál pápa szülőházához, vagy éppen Rómába a Vatikánhoz. Ami az utasokat illeti, két végletet látok. Az egyik azok a hívők, esetleg vallási iskolák tanulói, akik derűsek, fegyelmezettek, tiszták, nincs velük baj. A másik véglet a magukat szurkolóknak mondó vandálok, akik már részegen ordítva szállnak be a buszba, és ott is rongálnak. A többségük a sportág szabályait sem ismeri, nem azért jár ki a meccsre. Ma már ilyen fuvar el sem vállalkozhatok. Az okozott kárt pedig nem lehet behajtani rajtuk.

A külföldi utasaim is többnyire rendesen viselkednek, de a magyar utassal van a legtöbb baj, ők szemetelik össze legjobban a buszt. Amire egyébként mindig nagyon kényes voltam, mert mindig patikatizta busszal állok ki a fuvarjaimra. Úgy, ahogy most is látta buszomat.

● **Mindig egyedül vezeti a buszt?**

– Ezt a vezetési és pihenőidők betartása miatt legfeljebb csak belföldön tehetem meg, mert a tachográfkorongot már minden egyenruhás megtanulta olvasni. Ha ez okból szükséges, akkor megbízási szerződéssel felveszek az útra váltó gépkocsivezetőt. Illetve az elmúlt években volt már nekem egyszerre három autóbuszom is, és akkor egyszerre háromfelé mentünk. Erről van egy történetem. Éppen Bécsben voltam a buszommal, amikor jön a telefon a körmendi rendőrkapitányságtól, és kérdezik, hol a buszom és hol a sofőröm? Mint kiderült, az én kedves alkalmazottam alaposan bepíált az éjjel, és reggelre eltűnt a busszal együtt, hogy ne tudják megszondáztatni. Rejtekhelyre vonult. Sajnos nem valami jó tapasztalataim vannak ezekről a gépkocsivezetőkről, akik csak a kormányt tudják jobbra-balra forgatni, meg a gázpedált nyomni. Nem kell mondjam, a különjáratú utaztatáshoz ennél sokkal több kell. Jó modor, ápoltság, problémamegoldó készség, beszélgetni tudás, határozottság, kiváló fizikai és szellemi kondíció és még sok más is. Egy pillanatra sem szabad elfelejteni, hogy az út során végig a gépkocsivezető van az utasokért, és nem fordítva.

Azt is tapasztalom, mintha egyre ritkább lenne a megbízható, jó gépkocsivezető, aki az út során végig magáénak érzi a buszt, és tud vigyázni rá. És mintha kicsit magas lenne a szociális juttatás is, mert nem minden munkanélküli akar dolgozni. Hallom ezt más vállalkozótól is.

#### ● **Hogyan oldja meg a karbantartást, javítást?**

– Ebben bizonyosan jelentős előnyöm van azokkal szemben, akik kívülről jöttek a szakmába, mert én nemcsak a javítások egy részét tudom megcsinálni, hanem idegen javító sem tud bevenni az erdőbe. Egy buszhoz több karbantartó üzem kell, például autóüveges, hűtős, híradástechnikus, autóvillamossági szerelő, légkondis és mások is. Ezeket ismerni kell, nem akkor kell keresgélni, ha már baj van. Fontos a jó műszaki állapot, nekem

még utasokkal sosem volt továbbjutást akadályozó műszaki hibám.

El kell mondjam azt is, hogy a buszosok között nagy az összetartás. Az egész ország területéről hozzávetőleg már 100-an tudjuk egymás telefonszámát, azt, ki hány és milyen busszal dolgozik, sőt azt is elmondjuk egymásnak, ha valamelyik karbantartóra panasz van. Ezt nem árt tudni a javítóknak!

#### ● **Fuvarokat is adnak át egymásnak?**

– Ha valamilyen okból egyedül nem tudom teljesíteni a megbízást, akkor biztosan, de én is segítek másoknak, ha sok a fuvarjuk, vagy pedig éppen az én buszom kell valakinek. Aztán elszámolunk. Itt most Magyarországon nem él meg az a buszos, aki magányos farkast akar játszani. Kapcsolatok, barátok, információk kellenek. Meg rendszeresen elvégzett munka.

#### ● **Szép ez a busz. Miért nem tetet rá csillagot az MKFE-vel?**

– Úgy érzem, nincs rá szükségem. Akik ismernek, azok tudják, milyen a buszom, aki meg még nem ismer, annak megmutatom. Hallottam, hogy egyszer talán kötelező lesz a csillagozás, az más kérdés. Most egy 10 éves, emelt padlószintes DAF panorámabuszom van, ami szerintem minden igényt kielégít, van benne 50 férőhely, és minden, ami a leghosszabb úton is szolgálja a kényelmet. Mindez 320 lóerővel, ABS-sel, retarderrel, tempomattal. Szerintem öregebb, olcsóbb, kisebb komfortfokozatú busszal nem érdemes dolgozni, mert kisebb rá a kereslet és nagyobb a karbantartási költség.

#### ● **Hogy megy az üzlet?**

– Nem panaszkodhatok. Ha arra kíváncsi, hogy voltak-e hullámvölgyek, katasztrófahelyzetek a vállalkozásomban, azt kell mondjam, problémák mindig voltak, lesznek is, ezeket meg kellett oldanom, de nagy bajok eddig nem fordultak elő. Azért nem, mert mindig nagyon odafigyeltem mindenre. Talán szerencsém is volt.

Azt nem tagadom, nagyon bosszantanak a magas adók és járulékok. Nem érthető számom-



A kitűnő állapotú, 10 éves DAF busz



Panorámás vezetőállás

Tisztaság és hívogató ülések



ra, miért jöhet ide hozzánk a szlovák, a román buszos fuvarozó, és miért vihetik el a fuvarát a magyar buszos elől, mert őt otthon kevesebb adó terheli. Azt sem látom, hogy a vastagon beszédett adóknak legalább egy része visszaforgna hozzánk munkahelyteremtésre, fejlesztésre. Csak ne hallanám a politikusoktól a szövegeket a magyar vállalkozók versenyképességéről!

#### ● **Már nyugdíjas. Meddig lesz buszos vállalkozó?**

– Én nem az a nyugdíjas vagyok, aki nem tud magával mit kezdeni. Olyan embernek születtem, úgy is neveltek, hogy minden nap azért keljek fel, hogy aznap valami hasznosat tegyek úgy a magam, a családom, mint a társadalom számára. Tehát addig csinálom, amíg az erőm bírja, mert szeretem a munkámat.

Tóth I. G.