

KMSZ: a Volánok átszervezésével a megyék szerepe nem csökkenhet

A Közlekedési Munkástanácsok Szövetsége (KMSZ) ellentmondásosnak tartja, hogy, amikor javában zajlik a Volánok átszervezése, egyesek sikertörténetként próbálják beállítani az átszervezendő régiós modellt. A KMSZ felteszi a kérdést, amennyiben ez igaz, akkor miért kell most újból átszervezni a közúti közösségi közlekedés struktúráját? Október 1-jétől már a hét regionális társaság összeolvadásával egy gigaméretű cég szolgáltat a közlekedési piacon.

A regionális közlekedési modell nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket. Nem lett sem hatékonyabb, sem színvonalasabb a működés. Elég megemlíteni csak a járműpark állapotát: 2011-12-ben az átlagéletkor 12 év körül volt, most mintegy 16 év. Vészjósló a színvonalcsökkenés.

A KMSZ úgy érzékelte, hogy a kiszervezett tevékenységek hozadéka az aránytalanul magas költségnövekmény. A központi alkatrészellátás nem csak körülményessége, hanem anyagi vonzata miatt sem vált be. Számtalanszor a helyi beszerzés nem csak gyorsabb, hanem jóval olcsóbb lett volna.

Ugyanakkor az helytálló, hogy a helyközi utasforgalom nagyobb hányadát a régiós közlekedési társaságok bonyolítják le, mintegy 70%-át.

Hatástanulmányok, érdemi szakmai egyeztetés nélkül született meg a régiós modell. Az tény, hogy több mint 2 éves előkészítés előzte meg a Közlekedési Központok létrejöttét, ám a régiók voltak azok, amelyek nem kevés erőfeszítés árán, saját maguk alakították ki szervezetüket és működésüket.

Jelenleg ezerral zajlik a szervezet tovább építése és a

személyi kérdések tisztázása. Mindkettő nagy falat, célszerű lenne a szociális felekkel (szakszervezetek, üzemi tanácsok) egy újabb nagyszabású, érdemi konzultáció.

Mindenesetre a mostani szervezeti és működési modell – bizonyos feltételek megléte mellett – magában hordozhatja a megújulás potenciálját. A KMSZ szerint ehhez nagyobb állami szerepvállalás (pl. buszbeszerzés), a foglalkoztatási és bérezési problémák enyhítése, a szervezet alsóbb szintjeinek komolyabb kiépítettsége stb. szükséges.

Egyelőre a megyék szervezeti struktúrája bizonytalan. Nem tudni, milyen munkáltatói jogkörök és milyen hatáskörű döntési szintek lesznek kiépítve ezen a szinteken. A megyék szerepének csökkentése elhibázott lépés lenne.

A régiós központok kiiktatása a rendszerből feltétlenül szükségessé teszi a megyei döntéshozatali szintek megtartását. A rendszerváltás előtt a Volán szakmában hasonló modell működött. Központi irányítás volt (Volán Tröszt, majd a Volán Vállalatok Központja), ám a megyék komoly önállósággal rendelkeztek.

A KMSZ úgy látja, egy ekkora méretű társaság irányítása ennyire központosított formában működési zavarokat okozhat. Egy ekkora működési tartományt átfogni egy központból szinte lehetetlen. Egy szervezet működtetésének alaptétele, hogy a problémák orvoslása leghatékonyabban keletkezésük helyén történhet. A helyi szintű kérdés megnyugtató rendezése egy ilyen méretű cég esetében a központból rendkívül bonyolult, erre való a helyi vezetés. Az is valószínűsíthető, hogy a központból nem fogják megismerni a kistérségi települések problémáit, igényeit. Erre vannak a megyei vezetők, a megyei menetrendi csoportok, hogy feltérképezzék a vidéki utazóközönség utazási szokásait, differenciálódó elvárásait.

Hasonló cipőben jár évek óta a MÁV. Vitathatatlan: gazdálkodási mutatói javultak, ám egy kicsit a „látványpékség”

képét mutatja. Van a dinamikusan fejlődő Pest megyei agglomerációs szolgáltatás, és vannak a térségi szolgáltatások.

Van teendő, a lecke nagy, az újabb érdemi konzultációt a Közlekedési Munkástanácsok Szervezete feltétlenül célszerűnek tartja.

Közlekedési Munkástanácsok Szövetségének
elnöksége