

# ZVDDSZ: sok az ötletelés a Volán szakmában

A ZVDDSZ szerint a sok ötletelés egyáltalán nem segítette elő a Volán portfólió hatékonyabb és színvonalasabb működését.

Állatorvosi ló, egyáltalán nem túlzás így jellemezni a közúti közösségi közlekedés szervezetét. Erre utal egy rövid történeti áttekintés.

2006 elején az MSZP-SZDSZ kormány- elsősorban SZDSZ nyomásra – privatizálni akarta a Volán – társaságokat. Mivel a kormánytagok nagyobb hányada, az ellenzék és az akkor még számottevő erőt felmutató szakszervezetek nem láttak a konstrukcióban gyógyírt a problémákra, ezért megálljt mondtak a szándékra.

2006 őszén újabb ötlet született: össze kell vonni a 24 Volán-társaságot. Ekkor valóban voltak gondok a megyei közlekedési cégek működésében. Azonban valamennyit egy kalap alá vették: pazarlóak, nem bírják a versenyt az egyéni közlekedéssel szemben, hiányzik az innováció –hangzottak a bírálatok. Érzékelhető különbség volt a társaságok üzletmenetében, még hasonló feltételek között is.

A döntéshozók nem azt vizsgálták, hogy az érlelődő közlekedési piac versenyében egyes cégek miért képesek startvonalhoz állni, mások miért nem. Az ekkor már alaposan megerősödött ellenzék és a szakszervezetek végül is eltérítették a szándékot és egy laza szerveződés (konzorcium) lett a végeredmény.

Emlékszünk: 2011-ben egy giga-konstrukció ötlete kapcsán kaptuk fel a fejünket. Az ötletgazda egy mintegy 100 közlekedési vagy ahhoz köthető céget gondolt közös irányítás alá vonni. Szerencsére a szándék rövidesen elvetélt. 2012 elején a MÁV-Volán Holding terve robbant be már sokadszorra az

ötletcunamiba, majd derült égből villámcsapásként 2012 áprilisában befutó lett a regionális változata. Két éves (2013., 2014.) előkészítés után 2015. január 1-jétől már a 7 Közlekedési Központ kezdte meg a szolgáltatást a közlekedési piacon. A zászlóra tűzött cél a költséghatékonyság és a színvonalas szolgáltatás volt. Majd jött az újabb irányváltás: ugyanezen jelszavak jegyében ismét strukturális átalakítás vár a cégekre, a Volánbusz Zrt-be olvadnak be a Közlekedési Központok 2019. október 1-jei hatállyal. Érdekesség, ezen nagy ívű átszervezések állandó kísérő jelensége az eredményesség ígérete, a kitapintható önbizalom.

Így volt ez a régiós átszervezésnél és így van ez most is. Meg kell, hogy jegyezzük: a régiós ötlet megvalósítói már a Volán szakma közelében sincsenek. Egyébként is elenyésző azon szakemberek száma, akik hosszabb időt töltenének a közlekedést irányító apparátusokban (minisztérium, vagyongazdálkodó stb.). Így elég nehéz tervszerű és tudatos közlekedési stratégiáról beszélni.

A mostani átszervezés előestéje tavaly ősszel volt, amikor is takarékra csavart üzemmódban megkezdődtek a munkálatok, majd a februári részvényesi határozat hozta fokozott lendületbe az összevonás gépezetét. Május 22-én egy konzultáció keretében ismertették az új cég szervezeti és működési modelljét, ami egy erősen centralizált irányítási rendszert sugall.

A régiósítás hatékonysága már induláskor megkérdőjelezhető volt. Hatástanulmányok, érdemi szakmai egyeztetés nélkül csakis „ugrás a sötétbe” mottóval volt jellemezhető a helyzet. Költséghatékonyság helyett aránytalanul magas költségnövekmény volt a hozomány. Ráadásul nem a működési ráfordítások emelkedtek az egekbe, hanem a kiszervezett tevékenységek igényeltek indokolatlanul magas finanszírozást. A színvonal sem javult, inkább visszaesett. A járműpark állapota vészjóslóan romlott, a folyamatos munkaerőhiány miatt pedig állandósultak a foglalkoztatási problémák és már nem csak elszigetelten jelentek meg a járatkimaradások.

Most újabb átszervezés teszi próbára a munkavállalókat és az utazóközönséget. Vajon tovább élnek-e a negatív tendenciák, mi a garancia a megújulásra?

Most mindenesetre nagyobb szakmaiság érzékelhető, mint a korábbi átszervezésekkor. A felvázolt szervezeti és működési modell is bizonyos feltételek mellett esélyt hordoz magában a változásra. Ám a kérdések sorjázna: lesz-e pénz az autóbuszpark minőségi megújítására, marad-e a gyengélkedő alkatrészellátási rendszer, tovább gyűrűzik-e a munkaerőhiány? Az egyik legsarkalatosabb kérdés: az új cég képes lesz-e az alapvetően különböző bérezési és foglalkoztatási rendszereket, más-más vállalati struktúrákat és kultúrákat hozzávetőlegesen konszenzussal összevonni.

A ZVDDSZ szerint a közösségi közlekedés jövője nem lehet közömbös sem a szolgáltatást igénybe vevőknek, sem a munkavállalóknak, sem a tulajdonosnak. Ezért társadalompolitikai súlyával és szerepével összhangban kell az ágazat kérdéseit napirenden tartani.

Horváth László

elnök

ZVDDSZ