

Viták keresztüzében a buszos személyszállítás

A cégvezetők illojális konkurenciának tartják a nagy nyugati cégek romániai megmérettetését

FOTÓ: MAKKAY JÓZSEF

Jövőtől liberalizálná a buszos személyszállítást a román kormány. Lucian Sova szállításiügyi miniszter egy uniós rendeletet ültetne életbe, amivel a szállító cégek nem értenek egyet. A cégvezetők szerint a romániai piacra bejövő nagy nyugati vállalatok a legtöbb hazai szállításiügyi céget kiiktatnák a versenyből. Összeállításunkban minden érdekelt felet megkérdeztünk.

Országos tiltakozáshullám és kemény szakmai viták előzik meg a szállításiügyi miniszteriumnak a buszos személyszállítás piacának teljes liberalizációját 2019. január 1-jétől. A bejelentés nem új keletű, hiszen 2017 novemberében az Európai Bizottság közzétette a Tiszta Mobilitásért nevű csomagját, amely a 2009/1073-as uniós direktíva felülvizsgálatát irányozza elő. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy az uniós minden tagországa valamennyi menetrendszerinti járatát meg kell nyissa az egységes unós piac előtt. Ez romániai viszonylatban is azt jelenti, hogy egy spanyol, holland vagy éppen magyarországi személyszállító cég bármikor versenybe szállhat egy helyi járat megszerzéséért.

Ez a folyamat a nemzetközi járatok piacán jóval korábban megtörtént, gondoljunk a tíz évvel ezelőtti erdélyi piacra betörő magyarországi Orangeways fapados cég járataira, amelyek rövid idő nagy érvágást okoztak az erdélyi szállítók számára. Budapestet a legfontosabb erdélyi városokkal összekötő járatok nem csak árban voltak olcsóbbak a megszokott, zömében mikrobuszos szállítóknál, hanem a buszok minősége is messze meghaladta az erdélyi kínálatot. Aki a piacon akart maradni, fejlesztenie kellett. Ez jótékony folyamatot indított el a nemzetközi szállításban. Az igen kemény piacról érdemes kiemelni a 2013-ban, Németországban alakult Flixbus sikertörténetét, amely öt év alatt behálózta Európa legtöbb nagyvárosát. 2016 januárjában lépett be a kelet-európai országokba, és 2017-től a teljes keleti régiós piacát Budapestre irányítja. A Flixbus Erdélyből is szállít utasokat menetrendszerinti járatokon külföldre.

Úgy tűnik tehát, hogy a recept egyszerű: a nemzetközi járatok mintájára a szállításiügyi miniszterium a megyeközi és a megyén belüli járatokat is megnyitja a szabad piac előtt, amitől egy csapásra modern, kényelmes buszokon és olcsón közlekedhetnek majd az emberek a legeludogtalt falvakból is. Vagy mégsem?

Csak a nagyoknak kedvez?

Több, személyszállítással foglalkozó cégvezetőt is megkerestünk. Van, aki elhárította érdeklődésünket, van, aki csak név nélkül nyilatkozott, mások pedig őszintén elmondták véleményüket. Egy név nélkül nyilatkozó és a bukaresti tüntetésen is részt vevő erdélyi cég ügyvezető igazgatója szerint ez a történet mindenről szól, csak nem a szabad piacról. „A Flixbushoz hasonló nagy európai vállalatok állnak a kezdeményezés mögött, ők lobbizták ki az Európai Bizottságnál, hogy teljes piacnyitást rendeljen el Kelet-Európában, ahol eleve mások a viszo-

nyok, más a piac, mint Nyugaton” – nyilatkozta lapunknak a több megyében is menetrendszerinti járatokat üzemeltető vállalkozó. Azt is elmondta, hogy romániai cégként szinte lehetetlen lesz olyan piacon talpon maradni, ahova a nagy beruházással érkező nyugat-európai multik gyakorlatilag bármilyen útvonalat elnyerhetnek. Szerinte nem a konkurencia a baj, hanem a különböző súlycsoportba tartozók megmérettetése. „Az ökölvívásból vett példával érvelnék: egy pehelykönnyű versenyzőt pillanatok alatt kiüt a ringből egy nála magasabb súlykategóriával rendelkező vetélytárs” – összegzi fenntartásait.

A buszok minőségével kapcsolatban azt állítja: a nagyobb városok és a megyeközi járatok útvonalai a legkifizetődőbbek, így értelemszerűen ezekre az útvonalakra vásárol minden vállalkozó jó minőségű, kényelmes buszokat. Sok falusi járat vagy ráfizetéses, vagy nullszaldós, és ezt a menetrendszerinti járatokat üzemeltető cégek a jobb útvonalaikból tudják csak kigazdálkodni, így ezekre a járatokra eleve gyengébb buszok kerülnek. „Mivel az állam csak a városi közszállítást támogatja, a távolsági forgalmat bonyolító cégek sok esetben közfeladatokat is ellátnak, amikor eldugott falvakba is elviszik az utasokat. Amikor számos útvonalra pályázunk, ezeket is el kell vállalni, különben megesik, hogy jobb útvonalakat sem kapnánk meg” – magyarázza a vállalkozó.

Az egyik legnagyobb székelyföldi buszvállalat, a marosvásárhelyi Balint Trans vezetője, Balint József szerint a buszvállalatok tiltakozása szélmalomharc, főleg azért, mert nincs regionális érdekképviseletük, ezért nem tudják közösen



A romániai piacra érkező nagy nyugati vállalatok a legtöbb hazai szállításiügyi céget kiiktatnák a versenyből

érvényesíteni elvárásait. Voltak erre próbálkozások, de nem működött, így gyakorlatilag az fog történni, amit Brüsszel kér Bukaresttől.

A munkaerőhiány a legnagyobb gond

Tizenkét mikrobuszt üzemeltető kolozsvári szállításiügyi cég vezetője, Neményi Katalin nehezen tudja elképzelni, kivel lehetne a mainál hatékonyabb buszos közszállítást megszervezni olyan körülmények között, amikor gépkocsivezetőkből van a legnagyobb hiány. „Minden személyszállító cégnek van elegendő busza, de nincs sofőrje. Sokszor előfordul, hogy vannak megrendeléseink, de nem tudjuk vállalni a csoportos utazásokat, mert nincs szabad sofőr” – fogalmaz. Személyszállításra eleve csak olyan gépkocsivezetőket alkalmaznak, akik a megfelelő szakképesítések mellett legalább négy-öt év régiséggel rendelkeznek. Aki az elvárásoknak

fiatalként megfelel, az jobbra Nyugat-Európában vállal munkát, és csak az idősebb buszvezetők, illetve az itthon maradt gyerekes családapák jöhetnek számításba, akikért óriási harc van a munkaerőpiacon.

kinek akarnak kedvezni. Az a kitétel, hogy az útvonalengedélyek odaítélésekor az új buszpark legyen a meghatározó. Ez azért visszatetsző, mert az öt-hat éves időtartamra elnyert útvonalak járatainak az eddigi

„Kizártnak tartom, hogy 2019. január elsejétől teljesen liberalizálni lehessen a romániai buszos személyszállítást. Egyrészt az öt-hat évvel ezelőtti kiadott vonalengedélyek 2018. június 30-án járnak le, másrészt a hazai személyszállítást több törvény is szabályozza, amelyet előbb meg kellene változtatni” – nyilatkozta a Csíki Trans Kft. ügyvezetője.

„Ha valahonnan elmegy egy buszsofőr, azonnal legalább tíz cég alkalmazná” – magyarázza a lehangoló munkaerő-piaci helyzetet Neményi.

A kolozsvári vállalkozó szerint egyértelmű, hogy az új rendszerrel

FOTÓ: GECSE NOÉMI

üzemeltetői egyik napról a másikra nem tudnak új buszokat vásárolni – ez hatalmas befektetés –, így egy külföldi vállalkozó vadonatúj buszparkkal bármelyik hazai konkurenciát ki tudja szorítani a piacról. Neményi Katalin nem érdekelt a menetrendszerinti járatok üzemeltetésében – céges szerződések keretében vállalata alkalmazottakat szállít, illetve szervezett turistautakat vállal –, de úgy látja, a most górcső alá került személyszállítás csak kívülről tűnik jövedelmezőnek. Aki viszont ebből él, az nehezen tud fejleszteni, multinacionális cégekkel szemben pedig eleve esélytelen.

Beleszólnak a megyei önkormányzatok

„Kizártnak tartom, hogy 2019. január elsejétől teljesen liberalizálni lehessen a romániai buszos személyszállítást. Egyrészt az öt-hat évvel ezelőtti kiadott vonalengedélyek 2019. június 30-án járnak le, másrészt a hazai személyszállítást több törvény is szabályozza, amelyet előbb meg kellene változtatni” – nyilatkozta lapunknak Veress Sz. János, a Csíki Trans Kft. ügyvezetője.



A távolsági forgalmat bonyolító cégek többnyire közfeladatokat is ellátnak, amikor eldugott falvakba viszik el az utasokat