



címzett: **Nemes Gábor**

**Elnök
Egységes Közlekedési
Szakszervezet**

cím: **1660 Budapest
Pf.: 311.
nemesg@cinasz.hu**

ikt. szám: **1046/05-1/2012/1046.**

tárgy: **Autóbuszpark megújítása,
vállalkozói működtetés,
konzultáció**

Tisztelt Nemes Gábor Elnök Úr!

Az elmúlt időszakban az autóbusz-üzemeltetés forgalmi és műszaki területén egyre súlyosabb, ma már szinte kezelhetetlen nehézségeket öltöttek, pl. az állomány elöregedéséből adódó, egyre fokozódó kocsiadási problémák, a forgalomban tapasztalható nagyszámú meghibásodások, alacsony és elavult műszaki színvonal.

Az elmúlt 20 év örökségeként Európában szinte egyedülállóan elavult, 18 éves átlagéletkorú a flotta. A járműpark még mindig mintegy felét kitevő IK 260 és IK 280 típusok további üzemeltetése egy esetleges felújítás után sem jelenthet tényleges és értelmes alternatívát, mert időarányosan azonos vagy kevesebb pénzből új buszok is forgalomba állíthatók. A régi buszok nem felelnek meg a Személyszállítási törvényben 2013-ra kötelezően előírt akadálymentességnek sem.

A rendelkezésre álló csekély, saját beruházási forrásból relatíve korszerű, használt járművek beszerzésével a probléma érdemben csökkenthető, 2012-ben például közel 100 db, viszonylag korszerű gumikerekes jármű áll így forgalomba a BKV Zrt. üzemeltetésében. A piaci jellemzők miatt ez azonban csak a megoldás egyik – bár fontos – eleme lehet.

A Fővárosi Közgyűlés hivatalos döntéseivel szinkronban a Budapesti Közlekedési Központ és a BKV Zrt. által közösen kiírt "Közforgalmú autóbuszvonalak üzemeltetése" tárgyú közbeszerzési eljárás 7. és 8. részének eredményhirdetése most esedékes, a hatáskört gyakorló Igazgatóságok a szükséges határozatokat meghozták, és az eredményhirdetésre a Közbeszerzési törvénynek megfelelő határidőben, október közepéig kerül sor.

Ennek következtében 150 db forgalmi kocsinak megfelelő (kb. 160-165 db állományi) számú új jármű kerül Budapest utcáira, amik olyan mértékű fejlődést hoznak a lecserélésre kerülő 25-27 éves régi Ikarus buszokhoz képest, ami a korszerű járművek tulajdonságainak ismeretében Önöknek is teljesen nyilvánvaló. Különösen, hogy Önök és tagtársaik a mindennapokban is „élvezik” a régi buszok rossz műszaki állapotát és gyakori meghibásodásait.

A Budapesti Közlekedési Központ részéről kiemelten fontosnak tartjuk a BKV munkavállalók tájékoztatását minden, a munkavállalókat érintő ügyben. A Munka Törvénykönyvéből fakadó egyértelmű illetékességi helyzet szerint a BKV munkavállalók tájékoztatása elsősorban BKV Zrt. feladata. Ezért ezt az igényünket – az általunk is érzékelt munkavállalói információhiányra tekintettel – a BKK részéről is jeleztük a BKV Zrt. felé. Kérjük, hogy a munkáltató – munkavállaló kapcsolatát érintő konzultációs kérdésekben Önök is elsősorban a munkáltatóhoz forduljanak.

Természetesen a jelen téma fontosságára tekintettel a munkáltató és a munkavállalók közötti konzultációs folyamatban megfigyelői és tanácskozási joggal készséggel részt veszünk. A konzultáció megfelelő időben történő, gondos megszervezése azonban a munkáltató és a munkavállalói érdekképviseletek feladata. Ehhez a BKK részéről igyekezünk alkalmazkodni, de kérjük, hogy a túlságosan rövid határidőre történő, a BKV Zrt.-vel egyeztetetlen, ámbár rögtön a tagságnak is meghirdetett meghívások helyett segítsék, hogy egy normál, a munkáltató és a munkavállalói szervezetek jó együttműködésén alapuló konzultációs folyamat jöhessen létre.

Ennek alapján a mai fórumon más elfoglaltságok miatt sajnos nem tudunk részt venni, és kérem, hogy az ultimátumszerű meghívásokat a jövőben mellőzzék.

A versenyhelyzetet és finanszírozható – a BKV és a Főváros hitelképességét nem terhelő – fejlesztést segítő átállási folyamatban a BKV Zrt. feladata az átállás időszakában a társaság humán erőforrásainak belső átcsoportosítása, a belső létszámmozgások felügyelete, a belépő új munkavállalók esetlegesen határozott idejű munkaszerződéseinek intézése, az esetleg szükségessé váló – szándékaink szerint minimalizálendő – létszámleépítés menedzselése. Mindezt humánus módon, mind az egyszeri, a munkáltatót terhelő költségek szempontjából, a BKV Zrt. 2013-2014. év hatékony működési feltételeit szem előtt tartva.

Az ajánlatkérői konzorcium és benne a Budapesti Közlekedési Központ részéről a BKV Zrt. menedzsmenete felé jelentős támogatást adunk a fenti feladatok végrehajtásához, így többek között, az új szolgáltató viszonylag hosszú, 6-9 hónapos felkészülési ideje, továbbá a 3 hónapos fokozatos átállás kellő időt biztosít az új munkaszervezés kialakítására. A 2013. és 2014. évekre tervezett villamospálya-korszerűsítések miatt fellépő jelentős pótlási igényeket (mintegy 50-70 db forgalmi kocsi) célszerűen a BKV Zrt. adhatja forgalomba, amely jelentősen elősegíti a BKV Zrt. átmeneti intézkedéseinek végrehajtását, és minimalizálhatja az egyszeri létszámintézkedések szükségességét, még inkább fokozatossá téve az átállást.

A BKV Zrt. jelenlegi finanszírozási helyzetében (hitelképtelensége miatt) új autóbuszok nagy számban történő vásárlása nem reális alternatíva, és külső finanszírozási forrás (lízing vagy hitel) igénybevétele esetén is drágább megoldás, mint a vállalkozói konstrukció a mostani ajánlattal. A járműparkot érdemben megújító, új, korszerű járművek megfelelő számban történő üzembe állítása jelenleg csak külső tőke bevonásával lehetséges, és erre most van is konkrét ajánlat, egy megfelelően, a Tulajdonos döntéseivel összhangban előkészített és lefolytatott eljárás keretében.

A tényleges, mostani döntési helyzet tehát az, hogy vagy a lefolytatott eljárás nyomán vállalkozói tőkebevonással, az összfoglalkoztatást szinten tartva, hatékony üzemeltetési formákkal, korszerű buszokkal a flotta egy része megújul, és a 2013. évi közszolgáltatás egyáltalán biztosítható lesz, vagy pedig 1 évig nem történik semmi, 2013-ban is maradnak a 27 éves Ikarusok, forráshiány miatt felújítás nélkül, gyatra minőségi és menetkimaradási mutatókkal, a villamospótlások idejére elégtelen darabszámmal.

Kérem, hogy a döntési helyzetnek ezt a súlyát és jelentőségét Önök is értsék meg és mérlegeljék álláspontjuk kialakítása során.

Természetesen nem mondhatunk le a jövőben a BKV Zrt. általi járműbeszerzésről sem, ezért, többek között az igazgatósági tagként tett javaslatomra is, a BKV pénzügyi vezetése is fokozott figyelmet fog helyezni arra, hogy a mostani, rendkívül nehéz hitelképességi helyzetében is keresse a számára hozzáférhető, a bankok által reálisan biztosítható fejlesztési forrásokat. Ez azonban időit igénylő folyamat, a flotta legrosszabb állapotú részének lecserélésére pedig most van szükség.

A vadonatúj, korszerű autóbuszok üzemeltetése az értékcsökkenési leírás miatt értelemszerűen valamivel drágább, mint az Ikarus 200-as típusok 2012 évi, a buszok selejtezésére készülő, minimál karbantartási és javítási szintet jelentő, a jövőre nézve ezen a költségszinten különösen fenntarthatatlan működtetése. Ugyanakkor a versenyhelyzetből adódó hatékonysági kényszer, a kockázatok átlátható, szerződéses konstrukcióval történő rendezése és a folyamatosan kialakuló szolgáltatói tapasztalatokból adódó előnyök az új busz bekerülési értékéből fakadó költségek érdemi részét kompenzálni tudják. Ez a többletköltség a számítások szerint még markánsabban jelentkezne, ha az új buszokat a BKV vásárolná meg, még abban a feltételezett esetben is, ha hitelképessége megfelelő lenne és gyorsan forrásokhoz jutna.

A szervezeti modellben a cél az, hogy a BKV Zrt. átalakításai nyomán maga a BKV Zrt., illetve annak buszos ágazata stratégiaileg fontos, tartósan jelen lévő, jól működő részese legyen a budapesti autóbusz-közlekedésnek, a mainál jobb hitelképességgel, jobb munkafolyamatokkal, jobb minőségi jellemzőkkel, jobban ösztönzött munkatársakkal, a versenyhelyzetet is ismerő és abban helytálló menedzsmenttel és középvezetéssel.

A Budapesti Közlekedési Központ és BKV Zrt. által kötött Közszolgáltatási Szerződés szerint a BKK a BKV Zrt.-t az indokolt költségei és egy ésszerű nyereség alapján finanszírozza. Ez azt jelenti, hogy a 150 db autóbusznyi teljesítmény vállalkozói üzemeltetésbe kerülése esetén sem csökken a BKV Zrt. részére kifizetésre kerülő közvetlen (fajlagos) költségek szintje, minden indokolt költség a BKV Zrt. részére kifizetésre kerül.

Sőt, amennyiben a vállalkozói új buszokkal kapcsolatos döntési helyzet most nem lenne, akkor a BKV Zrt. végletekig elavult autóbuszparkjának felújítására kellene igen jelentős beruházást kellene megvalósítani 2013-ban.

Ez a – rendelkezésre nem álló – beruházási összeg éppen a napi működéstől (bérekből, alkatrész-ellátásból) vonna el jelentős forrásokat. Természetesen az, hogy 2013-ban a BKV indokolt költségek tartalma pontosan hogyan alakul, az a BKK – BKV közötti folyamatos, szakmai, gazdasági részletszintű egyeztetéseinek eredménye is lesz, amelyet nagyban befolyásol a BKV Zrt. belső menedzsment és folyamatszervező munkája is.

A Budapesti Közlekedési Központ tisztában van vele, hogy a BKV-t nem lehet alulfinanszírozni amiatt, hogy belép egy versenyeztetett magánszolgáltató, ugyanakkor a BKV Zrt. sem ismertethet el olyan költségeket, pl. társasági általános költségek okán, amelyek esetleg nem kellően alátámasztottak és szükségszerűek, illetve megfelelő menedzsment és vállalatszervezési eszközökkel csökkenthetők.

A BKK nem osztja azon aggodalmukat, miszerint az új autóbuszok üzembe állítása csökkentené az autóbuszvezetői munkahelyek számát. Az Önök aggályaival ellentétben, 2013-ban bővülni fog budapesti munkaerőpiacon az igény a jól képzett autóbuszvezetők iránt. A 150 db autóbusz vállalkozói üzemeltetésbe adása nem csökkenti a fővárosban a buszvezető-igényt, hiszen e buszok vezetésére a vállalkozó minden bizonnyal jól képzett, a fővárosi közlekedést, a szolgáltatási előírásokat jól ismerő buszvezetőket fog keresni. Emellett – részben az átállás fokozatossága érdekében is – a 2013-2014-ben sorra kerülő villamospótlásokhoz szükséges autóbuszokat várhatóan a BKV Zrt. fogja üzemeltetni. Ez a mintegy 50 – 70 db autóbusznyi többlet teljesítmény még növelni is fogja budapesti szinten az autóbuszvezetői munkaerő iránti keresletet.

Ma még azt sem tudhatjuk pontosan, hogy az új, korszerű buszok, a jövedelmi ösztönzési rendszer, vagy akár a telephely közelsége mennyire fog elvonzani olyan munkavállalókat a vállalkozó részéről, akik ma a BKV-nál dolgoznak. Azonban az szinte biztosra vehető, hogy lesznek olyan munkavállalók, akik egyéni megfontolásból eleve keresni fogják az új munkáltatót, és a BKV oldalán az esetleges elbocsátások számát ez tovább csökkenti.

A BKV Zrt.-n belül az autóbusz és trolibusz ágazat külön divízióba sorolása nem azért történik, hogy gyorsítsa a feladatok kiszervezését, hanem azért, hogy e versenyeztethető piacon a BKV autóbuszos ágazata, mint továbbra is stratégiaileg fontos szereplő, helyt tudjon állni, legyen módja a hatékonyságának, minőségi mutatóinak javítására, legyen módja a költségszintjének transzparens bemutatására és érdemi befolyásolására. Hiszen ma a BKV általános költségei olyan volument képviselnek, amiből a számviteli, kontrolling törekvések ellenére is csak nehezen mutatható ki, hogy ténylegesen mennyi az autóbusz ágazatra eső költség, és ez torzíthatja a BKV autóbusz ágazatának gazdasági mutatóit és azok megítélését.

A BKV Zrt. szakmai munkáját elismerjük, azonban más szolgáltatók hasonló korú autóbuszai (pl. IK 412 és MAN összevetése) is lényegesen jobb menetkimaradási, minőségi mutatókat produkálnak, mint a BKV Zrt. mutatószámai. Ezért az látható, hogy a BKV Zrt.-nél az évtizedes jó szakmai alapok ellenére is bőven van mit javítani a jelenlegi üzemeltetési folyamatokon. Többek között ezt segítheti elő jobban az új divizionális szervezet és a később különvált autóbusz társaság.

A vállalkozók általi kötelező továbbfoglalkoztatást a közbeszerzési eljárásban nem vártunk el, de számos lehetőség van a munkavállalókat érintő hátrányos következmények csökkentésére, amint az a fentiekből is következik. A munkavállalók számára előnyt jelenthet a munkaerőpiacon a munkáltatók számának bővülése, a köztük lévő átvándorlás lehetősége. Az ágazatban az összfoglalkoztatottság várhatóan nem csökken, sőt az építkezések idejére növekszik. Ha nemzetgazdasági szinten nézzük, akkor egyértelműen ezt, vagyis a fővárosi teljes foglalkoztatottságot kell figyelembe venni az ágazatban, és nem valamely konkrét vállalat létszámát.

Az összfoglalkoztatáson túl kiemeljük, hogy a 150 új, korszerű autóbusz a dolgozói munkakörülményeket is jelentősen javítva, a fővárosban dolgozó autóbuszvezetői és műszaki szakembergárdát tekintve, függetlenül attól, hogy az egyes munkáltatók között hogyan oszlik meg a foglalkoztatás a létszám szerint.

A vállalkozó leendő működésének minden részletét nem ismerjük és nem is ismerhetjük, de nincs okunk feltételezni, hogy ott lényegesen rosszabb munkakörülmények közé kerüljenek a dolgozók. A pályázó vállalkozó munkájának minőségét a BKK is alaposan figyelemmel fogja kísérni, ebben kezdeti bizalomra ad okot, hogy az ajánlatot adó cég régóta jelen van a budapesti buszközlekedésben, és a tulajdonosi hátterét tekintve tőkeerős, szakmai befektetői vannak, akik vélhetőleg elkötelezettek a szolgáltatás színvonalas működtetésében.

A vállalkozó általi szabályos foglalkoztatást a BKK Zrt. előírja, a szolgáltatás minőségi teljesítését ellenőrizni fogjuk. A munkaügyi szabályok betartásának ellenőrzésére az illetékes hatóságok hivatottak, és feltételezzük, hogy ténylegesen és rendszeresen ellenőrizni is fogják a mindenkor szabályos foglalkoztatást.

A további tenderek esetében a továbbfoglalkoztatás előírásának kérdése és/vagy ösztönzése egyedileg vizsgálendő, elsősorban attól függően, hogy mekkora egy-egy tender mérete, volumene. Ezzel kapcsolatos további vizsgálattól nem zárkozunk el.

Tisztelt Elnök Úr !

Remélem, sikerült elosztatni a 150 db új autóbusz üzembeállítása körüli félreértések jelentős részét, és megnyugtató tájékoztatást kaptak az autóbuszvezetők jövőbeli munkalehetőségeit illetően, természetesen azzal, hogy a BKV Zrt. részvételével a további, személyes konzultációk és tájékoztatások is szükségesek.

A vállalkozóhoz beérkező új buszok jelentős minőségjavulást hoznak a Főváros egész lakosságának, és jelentősen jobb munkakörülményeket jelentenek azoknak a szakembereknek is, akik ebben az ágazatban dolgoznak (járművezetők, szerelők).

Az autóbuszpark ilyen módon való megújulása és a 2013-2014. évi fővárosi közlekedési infrastruktúra-építési munkák, erőfeszítéseink nyomán, összességében a foglalkoztatást bővítik a fővárosi buszos ágazatban, és összességében a munkakörülményeket javítják.

Kérem, hogy a sikeres átmenet és a sikeres járműcsere érdekében végzett munkával kapcsolatos információkat tolmácsolják tagtársaik felé is.

Budapest, 2012. október 4.

Üdvözlettel:

Somodi László s. k.
vezérigazgató-helyettes