

# Üzleti mintaterv és ismertető

## személyszállító mikro-vállalkozások indításához



Bodrogközi Többcélú Kistérségi Társulás

2020.

## Tartalomjegyzék

Bevezetés.....	3
1. A telekocsi rendszer lakossági igényeket és települési érdekeket szolgáló előnyei .....	5
2. Magyarországon elterjedt telekocsi rendszerek és működési elvük.....	6
2.1. Oszkár .....	6
2.2. Autohop/Blablacar .....	9
3. Kiemelt előnyök a Járás szempontjai szerint.....	11
4. A lakosság vállalkozásindításának támogatása az autómegosztó rendszerekbe való bekapcsolódás érdekében .....	12
3.1. A vállalkozásindítás propagálásának eszközei.....	13
3.2. Képzés.....	16
3.3 Jogi tanácsadás .....	20
3.4. A vállalkozások fenntartásának támogatási lehetőségei .....	21
5. Az iránytaxi rendszer működési elve és előnyei.....	22
5.2. A rendszerbe való bekapcsolódás módja .....	25
6. A telekocsi rendszer és az iránytaxik bevezetésének munkahelyteremtő és településközi struktúraemelő szerepe .....	26
7. Összegzés.....	27
1. Melléklet: üzleti terv minta .....	28

## Bevezetés

Magyarország fővárosát és agglomerációját jellemzi, hogy a lakosság magasabb státuszú, nagyobb jövedelemmel rendelkező csoportja a központtól az agglomeráció felé húzódik. A Cigándi Járást ezzel a mintával éppen ellentétes társadalmi mozgás írja le. A Járás gazdasági struktúráját illető legkomolyabb kihívást éppenséggel a nagyobb városoktól távol eső kistelepülések infrastrukturális nehézségeinek kérdése jelenti.

A Cigándi Járás lakosságának számottevő százaléka úgynevezett „közlekedési szegénységgel” küzd a mindennapokban. Ez a kifejezés azt a tényt fedí, hogy a lakosság érintett csoportja kénytelen a jövedelmének jóval több, mint 10%-át arra fordítani, hogy a járásközpontban, nagyközségekben koncentrált közszolgáltatásokhoz hozzáférjen. Ez a hátrányos helyzet pusztán a lakosság 14-15%-át nem érinti.

A közutaztatás összehangolt fejlesztésének hiánya és drágasága azt vonja maga után, hogy a központoktól távolabb lakó, hátrányos anyagi helyzetben lévő csoportok nem, vagy csak aránytalan erőfeszítések árán jutnak hozzá a városi szolgáltatásokhoz. Kevésbé érinti ez a társadalmi probléma a nyugdíjasok, idős korosztály közegészségügyi szolgáltatásokhoz való hozzáférését, hiszen ez többnyire az önkormányzat és az állami támogatási rendszer által jól szervezett. Azonban az alacsony képzettségű, rossz munkaerő-piaci pozícióval rendelkező csoportokat ellehetetleníti, valamint aránytalanul nehezíti és ez által hozzáférhetetlenné teszi a gyermekeket nevelő családok számára az alapszolgáltatások és szakszolgáltatások elérését.

Mindezek az infrastrukturális nehézségek a legszámottevőbben járulnak hozzá a magas elvándorlási rátához, a népesség számának az elmúlt évtizedek során radikális csökkenéséhez. A fiatalok, képzett munkavállalók elköltöznek, és a képzetlen, munkanélküli csoportok költöznek be a térségbe, ezáltal a térség társadalmi problémái sűrűsödnek.

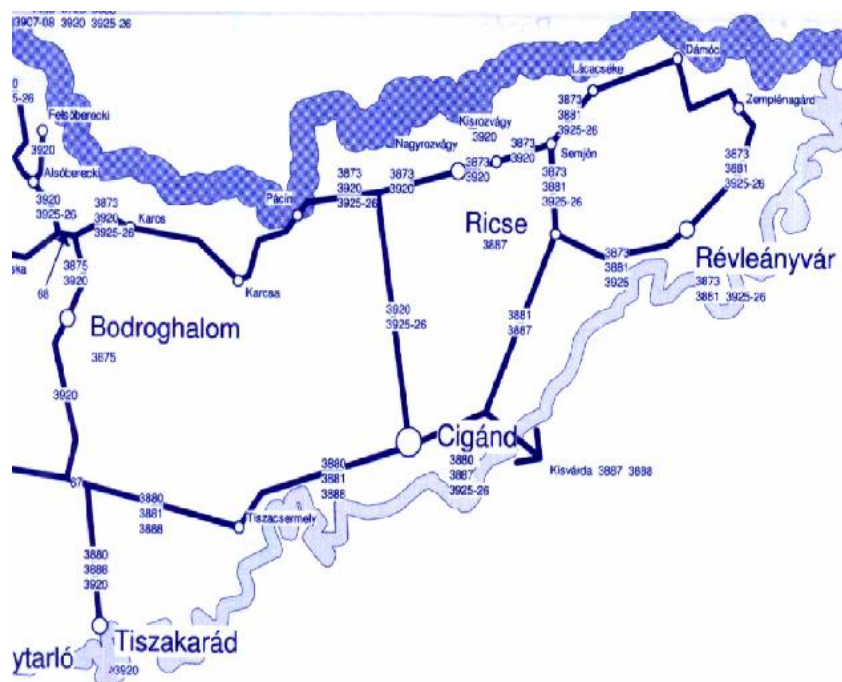
Ezek a tendenciák még tovább gyengítik a térség infrastrukturális hálózatának kiépítéséhez és működéséhez szükséges feltételek lehetőségét, hiszen a népességcsökkenés tovább drágítja a tömegközlekedést, csökkentve a szolgáltatások kihasználtságát.

A Járás fejlődésének másik alapkérdése a munkanélküliség és ezzel párhuzamosan a képzett munkaerőhiány problémája. Ennek legkiemelkedőbb motívuma a munkaerő mobilitás kérdése, a központokban koncentrált munkalehetőségek elérhetőségének problémája, amit szintén az infrastrukturális fejlesztések hiánya tart fenn.

Mindhárom gazdasági és egyben társadalmi problémára, tehát az infrastruktúra kiemelt fejlesztésére, a munkanélküliség csökkentésére és a képzett munkaerő hiányának mérséklésére hatékony megoldást kínál a menetrend szerinti közutaztatás fejlesztése mellett a közösségi személyszállítás megszervezése, propagálása, köztudatba emelése, ennek érdekében mikro vállalkozások beindításának elősegítése, támogatása és fenntarthatóságuk érdekében ezek összehangolt működésének segítése és követése.

A Nemzeti Energiastratégia Magyarországra vonatkozóan 2030-ig meghatározott energiafelhasználási tervében is szerepel a telekocsizás, a közösségi autóhasználat nyugati országokban illetve keleti térségekben is évtizedek óta elterjedt formája, mely kiemelt lehetőséget nyújt a közlekedési erőforrások hatékonyabb kihasználására. Az autók hatékonyabb kihasználtságának biztosítása által nem utolsósorban jelentős káros anyag kibocsátást csökkentő hatással bír.

Az energiafelhasználási terv támogatja az alternatív közlekedési módok ösztönzését, így a car sharing, car pooling néven, Magyarországon belül telekocsizás néven elterjedt utaztatási lehetőségeket.



## 1. A telekocsi rendszer lakossági igényeket és települési érdekeket szolgáló előnyei

A telekocsi rendszer működési elve rendkívül egyszerű: nem egy ember utazik a személyautókban, hanem a személyautóval, esetleg kisbusszal bíró sofőrök megosztják másokkal a szabad helyeket, a beszálló utasok pedig becsatlakoznak hozzájuk. Ezáltal jobban kihasználják a személyautókat, így kevesebb személyautó is elegendő több személy elszállítására.

A Járás említett „közlekedés-szegény” csoportjának jelentős megtakarítást jelent az utazáson való takarékoskodás lehetősége, illetve, a költségek megosztása. Ezen felül komfortos, kényelmes, rugalmas utaztatást és adott esetben kellemes, szórakoztató társadalmi élményt nyújthat, élménnyé téve a mindennapos szükséges utazás fáradalmait.

Az autómegosztó rendszer egyszerű felhasználást tesz lehetővé, gyorsan megérthető a működése és felhasználóbarát applikáció letöltésével mobiltelefonról is kényelmesen elérhető. Mivel egyre több vállalkozás lép be a közösségi utaztatás piacra, a növekvő verseny miatt egyre több fejlesztést eszközölnek az alkalmazások. Az utasok és az utaztatók igényfelmérését gyorsan, hatékonyan, pontosan lehetővé teszi a rendszer a folyamatosan igényelt visszajelzéseknek és panaszjelzési lehetőségeknek köszönhetően.

A könnyű felhasználhatóság miatt reális cél, hogy a közösségi autómegosztó rendszer terjesztése, propagálása, folyamatban tartásának ösztönzése mikro vállalkozások indításának propagálásával és támogatásával, elősegítésével sikerrel járjon és a telekocsizás a Járáson belül is alapvető utazási módnak számítson a lakosság körében. Túl azon a célon, hogy mind a környezettudatosság és fenntarthatóság szempontjait figyelembe véve, mind a lakosság közszolgáltatásokat való hozzáféréseinek biztosítását figyelembe véve, mind a munkénélküliség csökkentésének szempontját szem előtt tartva, ne legyen olyan autó, amelyben egy sofőr egyedül utazik, úgy, hogy legalább nem hirdette meg a lehetőséget másoknak és összehangolt területi leosztásban főállásban telekocsizást szolgáltató, jól működő és biztos keresetet nyújtó vállalkozások jöjjenek létre.

## 2. Magyarországon elterjedt telekocsi rendszerek és működési elvük

### 2.1. Oszkár

Egy egyetemisták által kifejlesztett, kezdetekkor hobbiként elindított honlap a [www.oszkar.hu](http://www.oszkar.hu) volt Magyarországon az első autómegosztó online felület, mely jelenleg piacvezető és a legszélesebb körben elterjedt rendszer. Folyamatosan növekszik a felhasználói száma. Mind a környezet, mind a közlekedési infrastruktúra terhelésének csökkentését szolgálja, hiszen a segítségével több egyedül autózónak teremt lehetőséget a közös utazásra. A tömegközlekedés utazási módja mellett kiegészítő funkciót tölthet be, annak teljes felváltására nem alkalmas, azonban olyan lehetőségeket szolgáltat a közutaztatás területén, amelyek a tömegközlekedés hagyományos, autóbusszal és menetrenddel történő módja nem képes nyújtani.

A telekocsizást igénybe vevő utasok számára az anyagi terhek csökkentésének lehetőségét jelenti. A viteldíj nem fixen adott, azonban a piaci rendeződésnek megfelelően minden esetben szükségszerűen kiegyensúlyozott, a napszak, időszak, útvonal és a személyautó által nyújtott komfortszint és menetidő szerint megállapított különbségekkel kalkulálva megállapított.

Az utasok számára gyors és egyszerű a működési elve: a honlapon vagy mobilalkalmazáson meg kell adni az útirányt és a dátumot, ez után azonnal látható, hogy a megadott paramétereknek megfelelően vagy azokhoz legközelebb esően milyen lehetőségeket mutat a rendszer. Feltünteti az oldal a sofőr nevét, feltöltött fotóját, az autó információit, rendszám és típus szerint illetve ezen felül a sofőr által megadott paraméterekkel. Rendkívüli biztonságot illeszt a rendszerbe az, hogy mind a sofőrrel, mind a bejelentkezett utasokról nagyon sok adat tekinthető meg. Az autóról kötelező megadni a típusán felül a korát és, hogy dohányzó-e, klímás-e, milyen útvonalon halad a beírt úti cél felé, továbbá olyan részletekre is kitér, hogy házi kedvencet, csomagot szállít-e, összesen hány fő utazhat maximum együtt és azt is feltünteti a rendszer, hogy a maximálisan lehetséges létszám mennyire telített aktuálisan.

Azt is jelezheti a vezető, hogy a tervezett induláshoz képest mennyivel hajlandó eltérni, előbb vagy később indulni, illetve mekkora kitérőt hajlandó tenni egyéni igényeknek megfelelően – így akár a háztól-házig fuvarozás lehetőségét is magában hordja a szolgáltatás.

Mind az utasokról, mind a vezetőkről közösségi értékelések tekinthetők meg, így előre megismerhetők az utastársak és a vezető, illetve feltűntetik a korábbi utas-értékelések a megbízhatóságát, pontosságát, rugalmasságát, viselkedését, modorát, az autó kényelmi szintjét és egyéni értékelések alapján dönthet az utas és a vezető is az útitárs iránti bizalmáról.

Tájékoztatást lehet kérni a csomagtartó méretéről, így utasként akár nagyméretű csomagok szállítását is lehet kérni a vezetőtől, sőt, akár utazás nélkül csupán a csomagok elszállítását és megadott helyen történő átadását. Lehetőséget biztosít a rendszer személyes egyeztetésre a felületen való üzenetváltás formájában, vagy megadott elérhetőség szerinti telefonos üzenetváltás vagy beszélgetés formájában.

Budapest és bármely vidéki nagyváros között nagy gyakorisággal, lakossági igényekhez igazított sűrűséggel indulnak személyszállító kisbuszok, midi buszok, melyeket erre a rendszerre alapozott mikro vállalkozások tulajdonosai/vezetői indítanak. Ennek a folyamatosan, összehangoltan és rugalmasan, igényekhez igazítottan kialakult rendszernek köszönhetően a főváros felé érkező autóforgalom jelentősen csökkent mértékű, a tömegközlekedési eszközök kényelmesebb utazást tudnak biztosítani a csökkentebb kihasználtság végett és az agglomerációból munkahely vagy oktatási intézmény, egyéb közszolgáltatás igénybevétele céljából a nagyvárosba érkező lakosság megbízhatóan, tervezetten és kényelmesen utazhat a mindennapokban.

Az Oszkár rendszere vidéki nagyvárosok között is kiépülten, jól működik, noha a felhasználói igényeknek, általános utazási szándékoknak megfelelően jelentősen kisebb a választék a választható személyautók, kisbuszok tekintetében. Ellenben igen gyakori a háztól-házig vagy legalábbis az úti célokhoz legközelebb eső kompromisszumos végállomás egyeztetett, rugalmas meghatározása.

A nem vállalkozási szándékkal, csupán autótulajdonosként úti célja felé tartó sofőr, ha meghirdeti a személyautója üresen, kihasználatlanul maradt helyeit, 3 utas esetén már gyakorlatilag teljes útiköltsége megtérítését biztosíthatja. A NAV állásfoglalása értelmében, ha az autóvezető nem jövedelemszerző tevékenységként folytatja az útitársak utaztatását, csak a költségek megosztása végett, akkor nem is keletkezik adóköteles bevétele.

Az Oszkár (Online Személyfuvar Közvetítő Rendszer) hamar kinőtte a BME hallgatók baráti körét, akik kidolgozták a hazánkban elsőként fejlesztett autómegosztó rendszert. A két alapítón kívül mára már 3-4 fős csapat dolgozik az Oszkár sikerén.

Az Oszkár rendszere a kezdetekor, 2007-ben tehát egyetemi projektként indult, Országos személyfuvar közvetítő rendszer néven, mára köztudatban élő, mindenki számára ismert fogalomná vált. A telekocsizás fogalma a főváros környékén szinte egybeolvadt az „oszkározás” kifejezéssel, ez jól mutatja a rendszer elterjedtségét. Ugyanakkor egyúttal jelöli, hogy ez volt az első rendszer, mely Magyarországon lehetővé tette a közösségi autómegosztó személyszállítást.

Néhány éve azonban az amerikai és nyugat-európai rendszerek általános sikerének köszönhetően valamint a start-up vállalkozások állami támogatásának hatására több új rendszer is megjelent az országban – ez a fejlemény kifejezetten jót tett ezen utazási forma elterjedésének, és piaci versenyt hozva létre folyamatos fejlesztésre és megújulásra ösztönözte és ösztönzi továbbra is a piaci szereplőket.

## 2.2.Autohop/Blablacar

A két legnagyobb online oldal tehát az [oszkar.com](http://oszkar.com) és mellette az [autohop.hu](http://autohop.hu), mely az elindulása óta annyira kinőtte magát, hogy összeolvadt a Blablacarral. Főként nagyobb távolságok, nemzetközi autóutak megtételének online autómegosztó rendszereként terjedt el, mely a járásban élők számára a járáson túlmutató utazások elérhető alternatíváját szolgálhatja.

Tekintve, hogy hosszabb távú utazásokra való jelentkezést tesz elsősorban lehetővé, kiemelt hangsúlyt fektet az autómegosztás szabályaira, mind a sofőrök, mind az utasok szempontjából. Szabályokat, a telekocsizás történelmi gyökereit, előnyeit, igénybevételének mérlegelésre érdemes szempontjait, biztonsági tanácsokat és követelményeket, gyakorlati, praktikus tanácsokat és ötleteket javasol, honlapján széleskörűen lehet tájékozódni a telekocsizás általános rendszerének minden vonatkozása felől.

Járáson belüli autómegosztásra is tökéletesen alkalmas rendszer. Megbízható és kiforrott, igényes kialakítású online felülettel. Működési elvében megegyezik az oszkar online rendszerével.

A Haidekker-fivérek alapították az Autohop magyar telekocsi-szolgáltató céget 2012-ben és rövid idő alatt a közép-kelet európai régió legnagyobb telekocsi-közösségévé nőtte ki magát. A belföldi utaztatás lehetőségén felül kiépült, megbízható lehetőségeket biztosít Románia, Szerbia és Horvátország irányába. Több, mint 250 ezer fős közösséget épített fel. Magyarországon a Budapest–Debrecen, illetve –Pécs, és –Szeged útvonalak a legnépszerűbbek, de a nagyszámú, külföldön munkát vállaló magyar lakosságnak köszönhetően népszerűek a bécsi és müncheni utak is. Kiválóan alkalmas a Cigándi Járás határmenti régiójának határokon átnyúló együttműködések és munkavállalás lehetőségének biztosítására megbízható, ellenőrzött és rugalmas körülmények között.

Az AutoHop a rendszerét korábban hétfős csapattal működtette Budapestről, mielőtt összenőtt a világ egyik legnagyobb iparági szereplőjével, a 2006 óta működő BlaBlaCarral. Az erről kiadott közlemény kitért arra, hogy az eddig regisztrált tagok automatikusan a világ legnagyobb telekocsi-közösségének tagjaivá váltak – a BlaBlaCarnak több mint 10 millió több tagja van, és 18 országban működik Európán belül, több mint 2 millió útviszonylatot kínálva. A BlaBlaCar rendszere szintén nagy hangsúlyt fektet az autómegosztó etiketre és a szociális érintkezés szabályaira, erre utal az elnevezés is, azt fejezi ki, hogy az utas előre jelezheti az autósoknak, hogy az úton mennyire kíván beszédes lenni.

A volt AutoHop online profilja, értékelései és meghirdetett útjai tovább élnek, és a cég is tovább működik, de már új név alatt. A BlaBlaCar rengeteg hasznos tapasztalatot és technológiai tudást halmozott fel, amely a rendszer további fejlődésének feltétlen lehetőségét hordozza magában. A nagyobb városok összekapcsolása mellett kimondott, megfogalmazott célja a rendszer fenntartóinak, hogy a tömegközlekedési szempontból nehezebben megközelíthető kisebb városoknak és falvaknak is jelentős közlekedési alternatívát kínáljon.

### 3. Kiemelt előnyök a Járás szempontjai szerint

A telekocsi rendszerek általános előnyeinek felül kiemelten a Járás lakosságának és általános működésének, az esélyegyenlőség megteremtésének szempontjai szerint széles spektrumban meghatározható specifikus előnyöket hozhat a telekocsi rendszer általánossá válása és a rendszerbe való bizalom kialakulásának elősegítése, a mindennapok használatához való igénybevételre való ösztönzés a lakosság körében. Mindez alapvető feltétele a telekocsi rendszer fenntartható működésének és az utazási igényeknek megfelelő számban eleget tevő személyszállító eszköz rendszerben tartásának.

Mindenek előtt a munkavállalóknak teszi elérhetővé a lakóhelyüktől távol eső, a járás centrumaiba koncentrálódó munkahely lehetőségek elérését, a munkarendhez igazított közlekedés rugalmas, megbízható és kényelmes módját kínálva. Ezáltal a munkáltatók is időben megkezdhetik a munkaidőt, a dolgozók hatékonyságának növekedésével számíthatnak a csökkent közlekedési idő és az emelt komfortérzet hozadékaként.

A közszolgáltatásokhoz való hozzáférés jogának biztosítását teszi lehetővé a közlekedésszegény lakosság számára, valamint a nagyközségekben, városokban rendezett kulturális rendezvények hozzáférésére ad lehetőséget, mely különösen fontos szempont a gyermekeket nevelő családok és a fiatalok helybentartása, elvándorlásának megelőzése érdekében, így népességszám megtartó szerepet láthat el a járáson belül.

A pozitív környezeti hatásokat már ismertette társadalmi szemléletformáló szerepet is betölt a telekocsi rendszer, egyfelől a környezettudatosságra és fenntartható fejlődésre vonatkozó szemléletformálás során, másfelől pedig az autómegosztás alapvető szociális érintkezési szabályain és társasági viselkedési elveinek ismertetése által az ebben járatlan csoportok is habitussá integrálják a hétköznapi életben. Ezzel együtt a tömegközlekedési etikett és higiéniai szabályok társadalmi rögzítése és az ezzel kapcsolatos tudatosság elősegítése is teret nyer.

Nem mellékes szempontja az online telekocsi rendszerek elterjedésének és hatékony működésének a rendszer munkahelyteremtő, kereseti lehetőséget nyújtó tulajdonsága. Az autómegosztást főállásban végző, mikro vállalkozásban egy- vagy több kisbusz fenntartásával működő vállalkozások indítása és ezek összehangolt működtetése elengedhetetlen a járáson belül a rendszer fennmaradásához. Ezek a vállalkozások biztosítják a megbízható kínálatot, a pontos tervezés lehetőségét és megfelelő útvonal kiválasztásához szükséges választékot.

#### **4. A lakosság vállalkozásindításának támogatása az autómegosztó rendszerekbe való bekapcsolódás érdekében**

A fentebb meghatározott előnyöknek megfelelően belátható a Járás településeinek számára a közösségi személyszállítás online rendszerének széles körű elterjesztésének mind társadalmi, mind gazdasági hozadékai. A Járást illetően fentebb meghatározott kiemelten fontos problémák strukturális megoldására szolgál a telekocsi rendszer. Ennélfogva a rendszer propagálása, széles körben ismertté és használatban bevetté válásának szorgalmazása és elősegítése, egybeesve az állami törekvésekkel, a járás gazdasági érdekeit szolgálja. A propagáláson felül a rendszer működési lehetőségét megteremtő mikro vállalkozások propagálása ebben az értelemben a települések és intézményfenntartók felelősségeként határozható meg.

### 3.1. A vállalkozásindítás propagálásának eszközei

A telekocsizás fenntartható, folyamatos működésének feltétele a lakosság bekapcsolódásának előmozdítása. Erre a leghatékonyabb módszer lakossági fórumok szervezése településenként, intézményekben, felhívva erre a lehetőségre a figyelmet a munkahely teremtő programok keretében való tájékoztatás során. Ezekon a tájékoztató fórumokon mindenképp a rendszerek bemutatásán felül a vállalkozó sofőrök szempontjait kell előtérbe helyezni, az egyéni kérdésekre való személyes válaszadás lehetőségének biztosításával.

A fórumokat kiegészítendő tájékoztatási felületet szolgáltathatnak a helyi televíziók, közösségi médiákban való megosztások, kifüggesztések és szórólapok.

Az üzletszerűen működő sofőrök felé a rendszertől és az utazóközönség felől a legfontosabb elvárás a korrekt viselkedés, tehát hogy a feladott hirdetésekben szereplőknek megfelelő körülmények jellemezzék az általuk biztosított utazást.

Az üzletszerű szállítók magasabb útdíjért hirdetnek, mint az alkalmi sofőrök és sokszor pluszszolgáltatásokat biztosítanak az utasok számára. Például wifi elérhetőséget, ásványvízfogyasztást, valamint a kisbusz méreteiből adódóan nagyobb kényelmi szintet. Ezen felül a lakossági igények szerint, egyeztetés alapján kialakíthatnak rugalmas menetrendet és útvonalat, ezáltal megbízható, biztonságos és kiszámítható utazási eszközként definiálhatók a munkavállalók és az oktatásban résztvevő fiatalok számára.

Bizonyos feltételeknek a piacképességük szempontján felül, a rendszerelvárások és hatósági elvárások alapján is meg kell felelniük a mikro vállalkozásként üzemelő sofőröknek.

Az üzletszerűség feltétele a rendszeren belül „üzleti csomagban” való regisztráció. Ennek értelmében ötnél több szabad helyet hirdethet meg a sofőr, 18 ft/km-nél magasabb útdíjat is elkérhet az utasoktól. Több kisbusz birtokában és alkalmazott sofőrök esetén párhuzamosan több utat hirdethet meg egy időben, valamint egy napon belül többször is meghirdethet egy adott útvonalat. Annak a sofőrnek, aki havi szinten több mint 40 utast szállít, feltétlenül ebben a regisztrációs csomagban kell feladnia hirdetését, különben hatósági büntetés terhét vonja magára.

Mint üzleti tevékenységet, ellenőrizheti a Közlekedési Hatóság, a helyi önkormányzat közlekedés-szervezője, valamint a Fogyasztóvédelmi Hatóság is.

A személygépkocsival díj ellenében végzett személyszállítást kormányrendelet szabályozza. Ez a rendelet vonatkozik egyúttal a taxistevékenységre és a személygépkocsis személyszállító szolgáltatásra, tehát a telekocsi rendszeren belül működtetett mikro vállalkozások esetére is. Az üzletszerű személyszállítás követelményeinek való igazolt megfelelés esetén a Közlekedési Hatóság állítja ki a sofőrök engedélyét.

Ez az engedély a pénzügyi teljesítőképesség kapcsán szolgál biztosítékként. Szükséges szakmai irányítóval rendelkezni vállalkozásban dolgozó sofőrként, tehát személygépkocsis személyszállító vállalkozói képesítéssel. Egy személyes vállalkozás esetén a sofőr maga a szakmai irányító, de egy szakmai irányító akár három vállalkozásnál is elláthatja ezt a szerepkört.

Természetesen a személyszállító eszközre vonatkozóan műszaki alkalmassági feltételeknek kell megfelelni illetve a személygépkocsi vezetőjének személygépkocsis személyszállító alapképesítési szaktanfolyamon kell részt vennie, és vizsgát kell tennie a fentiek értelmében.

Az utasok számára egyszerű a szolgáltatás igénybevételének módja, gyors regisztráció után jelentkezhetnek a meghirdetett utakra az online felületen.

Ehhez mérten kiemelt szempontként jelenik meg a sofőr biztonságának felelőssége. A regisztrációkor részletes profilt tölthet fel az utas, akárcsak a sofőr. Ezek építik vagy kérdőjelezhetik meg a bizalmat, valamint személyes kapcsolatfelvétel szükséges az autót megkezdése előtt. Ezen felül a rendszer egyik kulcsfontosságú eleme az utasok és a sofőrök minősítő rendszere. Minden rendszerhasználóról ezúton kvantitatív és kvalitatív visszajelzések érkeznek a rendszerbe, melyek nyilvánosak mindenki számára. Ezekre való reakciót is lehetővé tesz a rendszer. Panaszbejelentésre is lehetőség van, mindezek alapján pedig a rendszerből való kizárásra kerülnek azok a felhasználók, akik a szabályoknak nem tesznek eleget, vagy akik viselkedésükkel zavarják a komfortos utazásban utastársaikat.

Egyre több kistéleplések közötti utazás valósul meg az online rendszereken belül, azonban még a hétköznapi közutaztatásnak nem vált szerves részévé a vidéki régiókban, a Cigándi Járáson belül pedig gyakorlatilag egyelőre nincs jelen mint utazási opció, noha igény lenne rá, hiszen sokszor nincs közvetlen tömegközlekedési kapcsolat egyes úti célok között.

A sofőröknek tisztában kell lenniük a felelősségi kérdésekkel. Ennek kapcsán fontos az erről való tájékoztatás. A sofőrök biztosítása kiterjed mindenre, aki az autóban utazik, tehát minden utastársra. Elengedhetetlen tehát a megfelelő biztosításról való tájékoztatás a mikro vállalkozások indításának elősegítése során. Fontos annak tisztázása, hogy a NAV felé milyen bejelentési- és adókötelezettséggel kell számolniuk a vállalkozást indítóknak. Érdemes tájékoztatást kapniuk a sofőröknek a Sharing Economy Szövetség munkájáról és céljairól. Ez a szövetség 2017-ben jött létre azzal a céllal, hogy elősegítse a közösségi gazdaság fejlődését Magyarországon. Irányelve a megosztásban rejlő lehetőségek kiaknázása, mely hozzásegítheti a gazdaság minden szereplőjét a hatékony és fenntartható működéshez. A szövetséghez egyre több vállalkozás csatlakozik évente.

### 3.2. Képzés

A vállalkozásindítás elősegítése során fontos a piaci elvárások, az utasok igényeinek és céljainak ismertetése. Mivel a cél egy olcsó, gyors és rugalmas eljutási lehetőség szolgáltatása a lakosság járáson belül történő utaztatásának, ezért a tömegközlekedési árakat semmiképp sem haladhatják meg a fuvardíjak, sőt, annak jóformán a feléért kell nyújtani a szolgáltatást. A piacképesség és fenntarthatóság érdekében fontos az induló vállalkozások munkájának kölcsönös előnyökkel járó összehangolása mind árszabás, mind útvonal kialakítás, mind szolgáltatási profil tekintetében. Az útvonalak meghatározásának rugalmas kezelése úgy az utasok mint a sofőr érdeke, ennek tudatosítása is a képzés feladata.

Mivel a közösségi utazásban egy kulcslehetőség az élményszerzés lehetősége, új, érdekes emberekkel való megismerkedés lehetősége, a sofőrnek biztosítani kell a társadalmi érintkezés kulturált, moderált körülményeit. A meghirdetett indulási helyen időben kell megjelennie, a pontosság és a megbízhatóság kiemelt szerepet játszik a közösségi utaztatás fenntartható működésében. A komfortos utazási körülményeket biztosítandó ügyelnie kell a fűtés erősségére, a rádió hangerejének szabályozására, szükség szerint megállók beiktatására.

Amennyiben valami miatt mégsem tud utazni, időben értesítse az utasait, javasoljon más megoldást az utazásukra – esetleg járjon közben másik utaztató sofőrrel való kapcsolatlétesítésben.

A visszajelzés a telekocsizás egyik alappillére, ebben rejlik a megbízhatósága, a biztonságos utazás garanciája. Egyfelől a sofőr megbízhatóságát és egyéb szolgáltatásra vonatkozó jegyeit ismerteti a hozzá bejelentkezők számára, másfelől a sofőr biztonságát szolgáló ellenőrizhető a bejelentkező utasok magaviselete, megbízhatósága a korábbi szolgáltatás-igénybevételük során felkerült értékeléseikből.

Fontos a visszajelzés kulcsfontosságáról valamint stílusáról, módjáról való tájékoztatás valamint az esetleges jogtalannak ítélt negatív értékelésekre való, a rendszerben mindenki által látható reakció megfelelő hangvételű, pozitív képet sugalló, ezáltal az alaptalan negatív értékelést kioltó megfogalmazási mód elsajátításának a lehetőségét biztosítani. A visszajelzések tanulságként és fejlesztési stratégia eszközeként való felhasználásának lehetőségére is fel kell hívni a figyelmet.

Az utasokra vonatkozólag az online fizetési lehetőség önmagában kiváló szűrő: ha valaki előre kifizeti az útját, minden valószínűség szerint tényleg utazni fog, és nem hagyja feleslegesen várni a sofőrt, hiszen ellenkező esetben elveszti a befizetett útdíj nagy részét.

A vállalkozás indítást támogató képzés során tájékoztatni kell a vállalkozókat az elszámolási lehetőségekről. Autópálya matricát, biztosítási díjakat, gumiabroncs árakat beleszámíthatnak a költségmeghatározásba. Mindezen járműfenntartó és karbantartó költségek belekalkulálása a menetdíjakba a vállalkozás fenntarthatóságát biztosítja. Ezeknek a karbantartási, műszaki és higiéniai munkálatoknak az ellátása szigorúan ellenőrzött a közutaztatásban.

A megbízható pontosságról való tájékoztatás során fontos kitérni az előre kiválasztott útvonal garantálására, az előre megbeszélte indulási idő változtathatatlanosságára, illetve arra, hogy az utasok késés esetén mennyi várakozási időre számíthatnak maximum – késésük tolerálása minden esetben az utastársak hozzájárulásának függvénye kell, hogy legyen.

A költségelszámolás, amennyiben nem utalással előzetesen teljesíti a fizetést az utas, a sofőr felelőssége, hogy korrektül, előre egyeztetettek szerint és gördülékenyen történjen.

Mindenek felett a képzés egyik legfontosabb feladata az óvatos, előrelátó vezetésre való felszólítás, kizárólag jó egészségi állapotban, kellő mennyiségű üzemanyaggal való utaztatásra való figyelemfelhívás és jelentőségéről való tájékoztatás. Ezen felül fontos az arról való tájékoztatás, hogy a vállalkozó előzetes képet alkosson a szolgáltatása profiljáról, részleteiről, hogy következetes, kiszámítható, megbízható szolgáltatást tudjon nyújtani. Ide kapcsolódnak az olyan jellegű részletek előzetes tisztázásai, mint például étel-ital fogyasztása engedélyezett-e a járműben, hogy zenét, rádiócsatornát használ-e az utaztatás során, illetve, hogy hogyan áll hozzá az utasokkal való beszélgetéshez, stb.

Fontos része a képzésnek olyan alapvető társasági érintkezési kérdéskörök megvitatása és készségek elsajátítására vonatkozó módszerek alkalmazása, melyek az utasok figyelmeztetésének, viselkedésére vagy megjelenésére vonatkozó megfogalmazásokat megfelelő formában való közlésére készítik fel a sofőrt, természetesen kizárólag abban az esetben van erre szükség, ha az utaztatás menetét zavaró vagy gátló tényezőket kell kezelnie a sofőrnek.

Alapvető utaztatási etikett bemutatása is részét kell, hogy képezze a vállalkozásindítást támogató képzésnek. Egyfelől a sofőrtől elvárt viselkedési szabályok betarthatósága szempontjából, másfelől annak érdekében, hogy a sofőr tisztában legyen azokkal a szabályokkal, melyeket elvárhat az utasaitól és melyek betartására felhívhatja a figyelmüket, illetve melyek be nem tartása esetén megtagadhatja a szolgáltatást, akár az indulás előtti utolsó percben. Ezek közül néhány példaként szerepelhet a megfelelő számú és kényelmes, tiszta férőhelyek biztosításának követelménye a sofőr részéről, ezzel összefüggésben a csomagtartóba a sofőrnek illik előzékenyen behelyezni az utas csomagját. Az etikett mellett ezáltal védve az utastársak csomagját. A diszkrét viselkedés és halk, visszafogott beszéd szintén alapvető etikett szabályként jelenik meg a szűk zárt térben idegenek társaságában. A sofőrnek kötelessége figyelemmel kíséreni utasai igényeit. Ha olvasna az utas, fontos a rádió előzékeny lehalkítása, a beszélgetésre való felhívás mellőzése. Ugyanígy, ha az utas láthatólag fáradt.

A vállalkozásindítás iránt érdeklődők számára megrendezett információs, propagáló fórumokat követően a vállalkozás indítását elhatározó lakosság számára szükséges 2-3 napos képzések szervezése tehát, a fent leírt tartalmak tájékoztatásának érdekében. A képzés során továbbá tematikus tájékoztatást kaphatnak a közlekedési politikákról és intézkedésekről, információkat és követendő példákat ismerhetnek meg. A képzés célja továbbá a vállalkozói szándék erősítését célzóan a fenntartható közlekedési tevékenység előnyeinek ismertetése. A képzés része mini-projektek kidolgozásának segítése, egyénekre irányuló irányítása.

Ezek a képzés témák együttesen hatékony cselekvéssé alakítják a fenntartható közlekedés felfogását, és a közlekedési munkamegosztást a fenntartható közlekedési módok felé billentik.

A képzés során fontos ismertetni azokat a célokat, melyek a közösségi közlekedési rendszerek megbízhatóságának előmozdítására vonatkoznak. Tehát a balesetek lehetőségének minimálisra szorításának rendszerbe foglalt lehetőségét, a járművek meghibásodására vonatkozó, az utazóközönség számára legkényelmesebb és legmegbízhatóbb megoldások ismertetését. Továbbá része a képzésnek a helyi praktikus útvonalak ismertetése, a forgalmi torlódások csökkentése érdekében a központokban való navigáció optimalizálásának stratégiai tanácsadása és a munkaidő- meghatározásban és költségvetési eligazodásban való összehangolt és fenntarthatóságot szem előtt tartó tájékoztatás. Fontos tartalmi eleme a képzésnek az egyik fő célcsoport, a csökkent képességű, mozgáskorlátozott utasok szállításának feltételeinek kidolgozása.

A képzéseknek szinte kizárólag személyi költségekkel és marketinganyagok költségeivel kell számolniuk. A tanfolyam terve és az oktatási anyagok rövid időn belül elkészíthetők és gyorsan megvalósíthatóak. Mind a propagálásban, mind a képzés során motiváló lehet közlekedési rendszerek üzemeltetőit meghívni, hatóságok és közösségi közlekedési szövetkezetek, illetve helyi hatóságok képviselőivel való rövid beszélgetés során megvitatni az induló vállalkozások jelentőségét és járásban betöltött szerepét.

### 3.3 Jogi tanácsadás

A vállalkozás indítás elősegítésének feltételeként és azon túl a vállalkozások fennmaradásának elősegítése és támogatása okán elengedhetetlen a jogi tanácsadáshoz való hozzájutás lehetőségének biztosítása.

Az adótörvényekből egyértelműen kiolvasható, továbbá a NAV szóvivője többször meg is erősítette, hogy ha valaki rendszeresen, nyereség és vagyonszerzés céljából személyszállítási tevékenységet végez, akkor valamilyen vállalkozási forma keretében regisztráltatnia kell magát a NAV-nál. Akár egyéni vállalkozó, betéti társaság (Bt.), Kft vagy egyéb – az autós számára megfelelő – gazdasági társasági forma választható, minden esetben vonatkoznak rá a fentiek. Tehát rendelkeznie kell a vállalkozónak adószámmal, a személyszállításról nyugtát vagy számlát kell adnia minden esetben, és a cégformától függően adózási kötelezettségnek kell eleget tennie.

Például egy egyszerű egyéni vállalkozásként a Kisadózó vállalkozások tételes adózásával (KATA) munkaviszony mellett havonta 25 000 Ft, egyéb főállású munkaviszony hiányában havonta 50 000 Ft befizetésével tehet eleget az utaztatási vállalkozó az összes adózási kötelezettségnek.

Fontos az ügyintézésre vonatkozó információk és lépésről-lépésre szükséges feladatok ismertetése, teljesítésének segítése. Az intézkedést segítő tájékoztatni kell a területileg illetékes NAV kirendeltséget a tevékenységről. Szükséges a közutaztatásba bekapcsolódó vállalkozásindítók jogi tájékoztatása az adó- és engedélykötelességgel kapcsolatosan és a jogi felelősség kérdéseit illetően. Fontos annak meghatározása, hogy mikor minősül üzleti, engedélyköteles tevékenységnek a közautóztatás. Ki kell térnie a jogi tájékoztatásnak arra, hogy a sofőrök milyen előnyökre tehetnek szert és arra, hogy miben kell megfelelniük a hatóságoknak. Fontos annak az ismertetése az elvárásoknak való megfelelés lehetőségének biztosítása érdekében.

Fontos hangsúlyozni az utaztatási vállalkozás munkaviszonyokhoz képest meghatározható rugalmassági előnyeit. A sofőröknek előzetesen csupán egy applikációban kell regisztrálniuk, mely a személyes munkavégzési kötelezettséget vonja maga után. A regisztráció után a sofőrök bármikor jelentkezhetnek a szolgáltatás nyújtására, nincs a munkaviszonyra jellemző munkaidő meghatározva. A vezető szuverenitása még ennél is tovább terjed, hiszen a szolgáltatásának ellenértékét is maga határozza meg.

Ismertetni kell, hogy a szolgáltatónak ellenőrzési joga van a sofőr által nyújtott szolgáltatás minőségére vonatkozóan, méghozzá egy algoritmus segítségével, mely összesíti a sofőr utasainak értékelését, és egy bizonyos színvonal alatti teljesítmény esetén szankciókkal sújtja a sofőrt. Amennyiben a sofőr jogainak korlátozása nem vezet eredményre, akkor számolnia kell azzal, hogy a telekocsi rendszer a felhasználói fiókhoz való hozzáférést megvonhatja a sofőrtől, kiépített vállalkozás esetén is. Ezáltal is betölti az online rendszer a közvetítő szolgáltató szerepét, de semmi esetre sem munkajogviszony létesül a rendszer és a vállalkozó között. Ennek megfelelően természetesen nem illetik meg a munkajogviszony jogosultságai egyik felet sem, így a minimálbér és a felmondási idő sem.

### **3.4. A vállalkozások fenntartásának támogatási lehetőségei**

Az Járás infrastrukturális és gazdasági fejlesztésének közösségi utaztatás megszervezésére vonatkozó programja része kell, hogy legyen a személyszállító mikro vállalkozások indításához szükséges üzleti mintaterv kidolgozása specifikusan a helyi utazási szokásokhoz, igényekhez alakítva és a vállalkozó egyéni lehetőségeihez és igényeihez igazítva.

A vállalkozások működőképessége érdekében elengedhetetlen annak figyelembe vétele, hogy viszonylag korlátozott utaztatási térben gondolkodhatnak a vállalkozók. Ahhoz, hogy a járás több vállalkozás fennmaradásához is megfelelő méretű piacnak bizonyuljon, szükséges a mikro vállalkozások működésének kölcsönösen hasznos összehangolása.

A képzések és fórumok keretében erre a tényezőre kiemelt figyelmet kell fordítani és megfelelő információt kell szolgáltatni a helyi útvonal- és lakosságspecifikációkkal kapcsolatban. A vállalkozások megalakulását és a közösségi utaztatás beindulását követően további egyeztető, igényfelmérő és helyzetelemző céllal fórumok szervezése elengedhetetlen. Fontos mind a vállalkozások tartós működésének és jövedelmező fenntartásának szempontjából, valamint visszajelzés nyújtás céljából afelől, hogy a programhoz fűzött elvárásoknak megfelelően teljesültek-e a kitűzött célok.

## 5. Az iránytaxi rendszer működési elve és előnyei

A világ számos országában régóta közkedvelt, a kistelepülések közötti kapcsolatok és szolgáltatások hozzáférhetősége valamint a mindennapi közutaztatás legelemibb része, kiemelten a hátrányosabb helyzetű régiókban Ez az Abániában Furgon névre hallgató, Törökországból nagy hírű Dolmus nevet viselő, számos afrikai országban „bozóttaxi” néven elterjedt iránytaxi rendszer. Noha jellemzően a fejlődő országokban elterjedt tömegközlekedési forma, Észak-Amerikától Ausztráliáig szinte minden országban megtalálható, főként az infrastrukturális nehézségekkel küzdő települések térségeiben.

Nem véletlenül van jelen számos országban ez a közutaztatási forma. Megtakarítást jelenthet az államnak a működésére nézve, hiszen általa kevesebb busz működtetésére van szükség és elhagyhatóak az autóbuszok menetrendjéből azok a kis forgalmú településrészek, melyeknek a lakosság kiszolgálására elegendő egy kisebb méretű jármű iránytaxiként való működtetése.

Magyarországon is felmerült már állami kezdeményezésként az iránytaxi rendszer bevezetésének támogatása. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium által benyújtott személyszállítási törvénytervezetnek részét képezi az úgynevezett „igényvezérelt személyszállítási szolgáltatás”. Az iránytaxi ebben az értelemben állami fenntartással működik, az autóbuszok mellett midi- és mini-buszok üzembe helyezésével. Nem menetrend szerint közlekedik, és nem is előre rögzített útvonalakon, hanem kis forgalmú időszakokban a meghirdetett menetrend szerinti járatot is helyettesítheti, abban az esetben, ha telefonon a diszpécsterszolgálatnál igényt jelentenek rá.

Ez a lehetőség az infrastrukturálisan hátrányosabb helyzetű településrészek felől vagy településekről érkező lakosság számára esetleg átszállást tesz szükségessé, cserébe azonban rugalmasabb és gyorsabb közlekedést tesz számukra is lehetővé.

Az iránytaxi rendszernek ebben az értelmében az iránytaxi üzemeltetője, akár magánszemély, cég vagy önkormányzat, közszolgáltatási szerződést köt az állammal. Ebben az esetben a díjszabás feltétlenül szabályozott, nem lehet magasabb, mint az autóbusz szolgáltatás.

Az iránytaxi rendszernek ezt a módját képviselő példa a bécsi Astax szolgáltatás (Anrufsammelntaxi), amelynek működése abban áll, hogy az autóbusz csak akkor indul ki a végállomásról, ha erre utazói igény jelentkezik telefonon. Az Astaxot a bécsi közlekedési cég üzemelteti majdnem húsz útvonalon, és általában éjszaka és hajnalban működik a rendszer.

Csak megrendelésre érkező buszok Magyarországon is működnek már. Nyíregyháza jár az élen a Rugalmas közlekedés névre keresztelt rendszerrel. A fővárosban is van egy-két példa kizárólag megrendelésre induló járatra.

Az iránytaxi rendszer egyik elemét alkalmazza az a nyíregyházán elérhető szolgáltatás is, hogy a rászoruló lakosság, fogyatékkal élők, idősek, babakocsival közlekedő kismamák háztól házig is rendelhetnek buszt. Erre a célra több midibuszt működtet az önkormányzat.

A fenti példák az iránytaxi rendszer működési elve közül csak néhányat valósítanak meg. A következőkben áttekintésre kerül az iránytaxi rendszer általános működési elvei.

Legfontosabb eleme, mely a fenti példákban is megjelent, hogy nincs menetrendhez kötve. Az autómegosztó szolgáltatásokkal ellentétben az iránytaxi rendszerben szereplő járművek meghatározott útvonalon közlekednek, és bárhol megállnak, ha az útvonalukon valaki „leinti” őket, azaz utazási szándékát jelzi valaki.

Többféle típusú jármű szolgálhat iránytaxiként. Minibusz, midibusz, kombi személyautó is elfogadható és az utazási igényeknek megfelelő méret szerinti funkcióknak megfelelő kell, hogy legyen, a komfortos és biztonságos utazási feltételek biztosítása érdekében.

Az iránytaxik akár funkciójuk szerint átalakított belső terű személyszállító eszközök is lehetnek. A hazai hatósági elvárásoknak természetesen maradéktalanul meg kell, hogy feleljenek.

Legoptimálisabban az adott iránytaxi útvonalak végállomásai taxi parkolók, teherautó parkolók, autóbusz-állomások, melyek gyakran a városközpontban, vagy nagyobb piacok mellett találhatóak, útvonalukkal érintve a fontosabb központokat, szolgáltatási egységeket, intézményeket. Létrehozható a településeken kifejezetten iránytaxi-állomás is. Ugyanakkor nem feltétlenül szükséges parkoló állomás meghatározása, bármely megadott pontot kinevezheti a sofőr végállomásnak, ez lehet akár külváros vagy éppen valamely zsákfalú. Az útvonal pontos és alapos ismertetése az utasokkal ennél fogva különösen jelentős.

Külföldi mintákban az iránytaxi-állomásokon találkozhatunk ún. „felhajtókkal”, akiknek az a feladata, hogy az utasokat az adott iránytaxihoz elvezessék, figyelmüket felhívják az érintett útvonalakra. Célszerűen az iránytaxi csak akkor indul el a végállomásról, ha már megtelt, és ennél fogva a pontosság nem része ennek a típusú utaztatási típusnak. Persze a nagy igénybevételű, sűrű útvonalakon közlekedő iránytaxik várakozási ideje szükségszerűen kisebb és célszerűen ezeken az útvonalakon több iránytaxi jármű közlekedik. Az utasok a várakozási idő csökkentése érdekében azokat a járműveket választják, ahol már több utas ül, indulásra várakozva. Adott esetben, az igényeknek megfelelően az iránytaxik követnek valamilyen rugalmasan kezelt menetrendet, melynek rugalmassága is a tájékoztatás része kell, hogy legyen. Igazodhatnak menetrendjükben az iránytaxik az utasok számára is ismert körülményekhez, így pl. buszok menetrendjéhez, rendezvények kezdetéhez, munkahelyek műszakjához.

Az utazás díjának fizetése az autóban történik. Intézheti a sofőr, vagy alkalmazásban tarthat kísérőt, aki fogadja az utasokat, átveszi az utaztatás díját. Fontos, hogy a díjszabás a szolgáltatással a helyi lakosság lehetőségeivel arányos legyen, mivel legtöbb esetben az iránytaxi szolgáltatást azok veszik igénybe, akiknek az autóbusszal történő tömegközlekedési infrastruktúra nem szolgáltat megfelelő lehetőséget a közszolgáltatások eléréséhez, emiatt hátrányban vannak.

Segítő személy alkalmazása ugyan többletköltséget jelent a vállalkozás számára, mégis jellemző gyakorlat, mert jelentősen segíti és gyorsítja az iránytaxi működését.

A segítők feladata a sofőrök számára jelezni a megállási igényeket, figyelni az út szélén az utazási igényüket jelző potenciális utasokat, segíteni az utasoknak a gyors és úti céljaiknak megfelelően legoptimálisabb elhelyezkedésben. A segítő ezeken felül segíti az utasokat a csomagjaik elhelyezésében és bizonyos szintű rendfenntartó szerepet tölt be.

Az út biztonságát nem veszélyeztetheti az a tény hogy a sofőrök abban érdekeltek, hogy a lehető leggyorsabban érjenek célba. Ennek érdekében kiemelten fontos a vállalkozók figyelmének a felhívása, hogy sem a sebességhatárok átlépése, sem a balesetveszélyes előzés megkísérlése nem elfogadható.

## 5.2. A rendszerbe való bekapcsolódás módja

Egyfelől említettük az állammal kötött megállapodás szerint, az autóbuszjáratok alacsony kihasználtságú útvonalainak iránytaxikkal való helyettesítésének mintáját. Ez esetben a vállalkozás fenntartója lehet az önkormányzat, cég vagy magánszemély.

Abban az esetben, ha a járműveket cég működteti, két lehetőség van. Egyik lehetőség szerint az egyes járművek tulajdonosai maguk a sofőrök, akik a cég neve alatt dolgoznak. Másik lehetőség szerint a járművek a cég tulajdonában vannak, így a sofőrök a cég alkalmazottai és fizetést kapnak.

Ahhoz, hogy magánszemély személygépkocsis személyszállító vállalkozást indítson, el kell végeznie a taxi és személygépkocsis személyszállító vállalkozói tanfolyamot. Abban az esetben, ha alkalmazottként végez személyszállítást, elegendő szaktanfolyam elvégzése, melynek feltétele a „B” kategóriás jogosítvány.

A személyszállító és a taxi vállalkozói tanfolyam megegyezik. Tantárgyai: általános vállalkozói ismeretek, számviteli és adózási ismeretek, jogi ismeretek és szakmai ismeretek. A vállalkozói tanfolyam elvégzésének nem feltétele a „B” kategóriás jogosítvány, a PÁV II és az EÜ 2 alkalmasság, hiszen az irányító személy nem vezet hivatásszerűen autót.

A gépkocsivezetői tanfolyamra való beiratkozásnak nem előfeltétele, de tevékenység gyakorlásának igen az érvényes EÜ. II. csoportba tartozó orvosi alkalmassági és a PÁV II. alkalmassági vizsgálat.

A vállalkozáshoz szükséges belföldi közúti közlekedési szolgáltatás végzéséhez előírt vállalkozói vizsga tíz nap alatt lebonyolítható és hatósági vizsgával összevont. A bizonyítványt az Innovációs és Technológiai Minisztérium állítja ki. Ez önmagában sofőri feladatok ellátására nem jogosít, ahhoz a szakvizsga szükséges.

## **6. A telekocsi rendszer és az iránytaxik bevezetésének munkahelyteremtő és településközi struktúraemelő szerepe**

Az elmúlt évtizedekben a szolgáltatók országos szinten megtapasztalhatták, hogy a fogyasztók meggyőződtek arról, jól és megbízhatóan működnek az autómegosztó szolgáltatások. Egyre inkább szokássá válik és beépül az ország lakosságának mindennapjaiba a közösségi autózás. A járásból kifelé áramló utazások során már bevett a közösségi autómegosztó szolgáltatások igénybevétele, ennek a járáson belüli mindennapos, hétköznapi megoldásait magában foglaló lehetőségének elterjesztése a feladat. Az elköteleződés a nemzetközi felmérések alapján is elkerülhetetlen lépés. Ez a tendencia pedig az egyes szolgáltatókat is lépéskényszerben tartja, ennek értelmében saját adat alapú újításokkal és rugalmas használati megoldásokkal, fejlesztésekkel állnak elő folyamatosan ami további ösztönzője a rendszer felhasználási arányának.

Ezeknek a tényeknek a birtokában biztos és folyamatos megélhetés biztosítására alkalmas vállalkozás indítására nyújt lehetőséget a járás személyautóval vagy kibussszal rendelkező lakossága számára, a helyi kapacitások betöltése erejéig. Ezeknek a vállalkozásoknak az elősegítése, kidolgozása, költségvetés tervezése és jogi tájékoztatása hozzájárul a járás településeinek munkahelyteremtő szándékának teljesítéséhez és a lakosság lehetőségeinek bővítéséhez.

A munkaerő szállításra kiválóan alkalmas telekocsi rendszer és iránytaxi rendszer nem csak kényelmet biztosít a munkavállalók számára, hanem jelentősen csökkenteni tudja a munkába eljutás idejét is, ezáltal hozzájárul a munkahelyek munkarendjének időben való megkezdéséhez, megbízható és rugalmas eléréséhez. A helyi járatokkal történő munkába járás sok esetben csak többszöri átszállással közelíthető meg, esetenként hosszabb várakozási idővel és nem a munkarendhez igazított menetrenddel.

Mindezekre a körülményekre való tekintettel a munkába érkezők pontossága nem biztosított illetve a munkakedv és ezáltal a hatékonyság csökkenését idézi elő. Ennek figyelembe vételével a közösségi utazásszervezés kiépülése a települések hatékonyságnövelését szolgálja.

Mindezekon a lehetőségeken felül elengedhetetlen a hagyományos tömegközlekedést fenntartó közlekedésszervezés, az Önkormányzatok közigazgatási határait átlépő személyszállítás működtetési feltételeinek biztosítása érdekében a települések közötti közlekedés összehangolása.

A közutaztatási innovációk a versenyképes, járás szinten koordinált, a felmerülő utazási igényeket követő, magas szolgáltatási színvonalú közlekedési közszolgáltatási rendszer kialakítását szolgálják.

## 7. Összegzés

A Cigándi Járás infrastrukturális fejlesztését előmozdító közösségi utaztatás alternatív módjainak a bevezetése nem csak a lakosság igényeinek megfelelő, rugalmas és kényelmes, megbízható alternatívát szolgáltat a közutaztatásban. Ezen felül segíti a járáson belül elérhető közszolgáltatások hozzáféréseinek biztosítását a hátrányos helyzetű csoportok számára és azoknak az eseteknek a megoldását nyújtja, melyekre a tömegközlekedés menetrend szerint működő autóbuszjárat nem nyújtanak kielégítő lehetőséget.

A fenti célok megvalósítása mellett az intézkedések munkahelyteremtő és a környezettudatosság és fenntarthatóság vonatkozásában tudatformáló valamint az együttműködést szolgáló közösségformáló szerepet is betöltenek.

A programok nagy előnye, hogy kidolgozásuk a célokhoz mérten alacsony költségvetésből megvalósítható.

## 1. Melléklet: üzleti terv minta

### Általános leírás

A településeken belüli és közöttük kialakult tömegközlekedési rendszerek nem mindig felelnek meg az utazók igényeinek. Sok embernek nincs lehetősége arra, hogy autót vásároljon, némelyiknek nem tudna gazdaságosan kihasználni egy saját személygépjárművet, de mégis naponta szükségük lenne rá szolgáltatások igénybevételéhez, vagy fogyasztási cikkek kedvező árú beszerzéséhez. Ezért a személyszállítási szolgáltatások iránti igény folyamatosan jelen van, annak ellenére is, hogy az autótulajdonosok aránya nőtt. Egy üzleti alapú, jövedelmező közlekedési szolgáltatás elkezdése tehát ígéretes, bár jelentős kezdeti beruházást igényelhet, de egy jól kialakított üzleti terv lehetővé teszi a legtöbb buktató elkerülését, és a tevékenység professzionális megszervezését.

Jelen üzleti terv egy fix útvonalú taxi szolgáltatás létrehozását célozza. A vállalkozás fő iránya a település(ek) lakosságának személyszállítási szolgáltatás nyújtása.

A projekt fő célkitűzései:

- a nyereség és a közlekedésből származó jövedelem megszerzése;
- az ügyfelek igényeinek teljes mértékű kielégítése a személyszállításban, biztosítva a megfelelő kényelmet és biztonságot.

Feltételezzük, hogy az üzleti szolgáltatás keresett lesz, ezért a vállalkozás jövedelmezősége a befektetett tőkére vonatkoztatva magas - körülbelül 15-20%.

A kezdő vállalkozás számára megoldandó feladatok mind a kezdeti, mind a későbbi időszakokban egyaránt:

- a település(ek) lakossága és a látogatók kényelmes, gyors és modern közlekedéssel történő ellátása;
- a munka stabil jövedelme;
- a feladatok folyamatos figyelemmel kíséréssel a szolgáltatás színvonala folyamatosan fejlődik
- önfoglalkoztatóvá válással a település munkavégzési mutatóit javítja

A feladatok megoldásához a szolgáltatást nyújtónak figyelemmel kell lennie, az állami/önkormányzati adók kifizetésével, az éves ellenőrzés szükségességével kapcsolatos konkrét és rendszeres teendőkre.

## Piacelemzés

A piac elemzésének elvégzése szükséges elem egy stabil nyereségszerző vállalkozás elindításához. A kiválasztott terület piacának elemzése megmutatja a nyújtott szolgáltatás hozzávetőleges keresletét, majd később kiszámítja a jövőbeli vállalkozás nyereségességét. Jellemzően az iránytaxi igénye, mint közlekedési mód 25-30%-ban érinti a vidéki területeken élő lakosokat, ami nagyságrendileg 5000 potenciális célcsoport tagot jelenthet.

## A versenytársak elemzése

A verseny elemzésében a tevékenység választott szegmensében fontos figyelembe venni, hogy a terület milyen szinten ellátott, értve ezalatt a többi fizetett szolgáltatást nyújtó szervezetet. A térség eldugottabb pontjain ezeknek megfelelően a verseny gyakorlatilag a nullához közelít. A tömegközlekedés rugalmatlansága miatt valódi szolgáltatásról nehezen beszélhetünk. Az általános iskolásokat fuvarozó iskolabusz térítésmentes szolgáltatás, így szintén nem sorolható a valódi versenytársak közé.

## Kockázatelemzés

Az üzletág fő kockázatai a területegységen belüli a szolgáltatást igénybe vevők általi bizalom hiánya – ami kis településeken sajnos jellegzetes minta. Kampányszerű akciókkal, rászorulóknak és nagy tiszteletben álló helyi személyek kedvezményes utaztatásával lehet ellensúlyozni vélhetően.

Másik jelentős kockázat a személygépkocsik műszaki állapota és megbízhatósága, mely jelentősen kihat a forgalomra, az üzletmenet stabilitására. El kell kerülni azt, hogy bárminemű kétség alakuljon ki a járművel kapcsolatban, mert a felelősségi körökön túl könnyen képezheti szóbeszéd tárgyát egy-egy vélt vagy valós hiba, ami nagyon károsan tud hatni az üzletmenetre.

## Marketing terv

Iránytaxik indítására vonatkozó üzleti terv marketingelemének megvalósítása érdekében a következő igazolt és hatékony elveket kell betartani:

- figyelembe véve a térség jelenlegi piaci dinamikáját (olyan szolgáltatásokat kell nyújtani, amelyeket más vállalatok nem nyújtanak);
- a minőségre, a kényelemre és a biztonságra helyezett hangsúly: a szolgáltatást a lehető legjobb kézzel kell bemutatnia, saját tervezést kell kialakítania, megfizethető árat kell meghatározni, kedvezményt és bónuszrendszert kell létrehozni, amely további hirdetés képez a vállalkozás számára;
- célcsoport specifikus hirdetési csatornák: idősebbeknek nyomtatott anyagok, fiatalabbaknak közösségi média alkalmazások használata, amelyek leírják a vállalat szolgáltatásait és minden olyan előnyét
- a személygépkocsi, mint hirdetési felület használata, egyedi logóval és megjelenéssel biztosítva a megkülönböztethetőséget

## Műszaki terv

Egy jól megtervezett koncepció, amely figyelembe veszi a közelgő tevékenység valamennyi lehetséges árnyalatát, lehetővé teszi, hogy gyorsan fejlessze és javítsa az üzleti tevékenységet, így a lehető legrövidebb időn belül jó jövedelmet kapjon a nyújtott szolgáltatásoktól.

## Szükséges helyiségek, berendezések

A szolgáltatás nyújtáshoz nem szükséges iroda helység biztosítása, a szükséges adminisztráció otthonról is elvégezhető. Szintén nem életbe vágó a gépkocsi tárolására alkalmas garázs léte, - mindemellett a téli időszakban hasznos lehet legalább egy fedett hely biztosítása (sátorgarázs) az elindulások egyszerűsítésére, meggyorsítására.

### **Autópark**

A gépjárműpark kialakítása döntő fontosságú a vállalkozás megkezdésében. A vállalat működésének kezdeti szakaszában – amennyiben nem rendelkezik már személygépkocsival – egy megbízható, kényelmes gépjármű választása indokolt. Alapvető tényező, hogy kedvező fogyasztású legyen, ill. a régebbi évjáratok között vannak olyanok, melyekről már jelentős tapasztalat összegyűlt, így bátran ajánlhatóak.

### **Útvonal**

Az előkészítő munka szakaszának fő feladata a tevékenység elindításában az útvonal, és a kiszállók/beszállók beazonosítása. Ehhez alaposan meg kell vizsgálni az összes nyilvános (szárazföldi közlekedés) mozgalmat már működő irányait. Használhatja a már kidolgozott (ha a verseny nem jó). Fontos megjegyezni, hogy az újonnan létrehozott közlekedési útvonalat a Közlekedési Minisztérium koordinálja és jóváhagyja.

### **Szervezeti terv**

Egy vállalkozás elindításához nem szükséges személyzetet felvenni. Mindemellett számolni kell azzal, hogy bizonyos területeken segítséget kell igénybe venni. A logisztikai adminisztratív feladatokban tud segíteni családtag, de akár gyakori utas is. A gépjármű tisztán tartása a vezető feladata. A nyilvánvalóan megkerülhetetlen szerelőn kívül a könyvelő segítsége biztosítja a nyugodt alvást hosszabb távon.

### **Üzleti regisztráció, szükséges dokumentumok és licencek**

A szervezeti és jogi forma az üzleti szervezetben lehet célszerűen egyéni vállalkozó esetleg betéti társaság. Kötelező dokumentumok:

- regisztrációs igazolás;
- II. szintű pályaképzési vizsgálat;
- kötelező felelősség biztosítás;
- szgk-k érvényes forgalmi engedélye;
- nyitott bankszámla;
- székhely hozzájárulás;
- munkaszerződés

## Pénzügyi terv

### Havi (rendszeres) költségek

- minimálbér fizetése – 161.000 Ft
- járulékok fizetése – 26.565 Ft
- könyvelési díj – 5.000 Ft
- kötelező biztosítás (kb) – 5.000 Ft

ÖSSZESEN: 197.565 Ft

### Változó (forgalomfüggő) költségek:

- üzemanyag: bevétel 20%-a
- telefonköltség: bevétel 3%-a
- szervizköltség: bevétel 7 %-a

### Következtetés:

Az üzlet mérlege akkor éri el a nullát, amikor a havi bevétel nagyságrendileg 150.000 Ft. Ettől magasabb bevétel esetén nyereséges a vállalkozás: a minimálbérnek megfelelő nettó fizetést havi 300.000 Ft bevétel esetén lehet biztosítani.

### **Tipp: másodlagos jövedelem**

Érdemes megjegyezni, hogy az utazások mellett ez a fajta közlekedés további bevételeket is eredményezhet – egy jó üzleti vállalkozásnak sokrétűnek kell lennie

- Reklám a jármű belsejében. Poszterek, névjegykártyák, tájékoztató füzetek és egyéb promóciós anyagok - ez jelentős jövedelmet eredményezhet az ingajárat tulajdonosa számára, ha nem tolakodóak, hanem a valós igényeket szolgálják ki.
- Kirándulások és más szervezett csoportok számára nyújtott szolgáltatások.
- Jármű biztosítása különböző ünnepi eseményekhez.