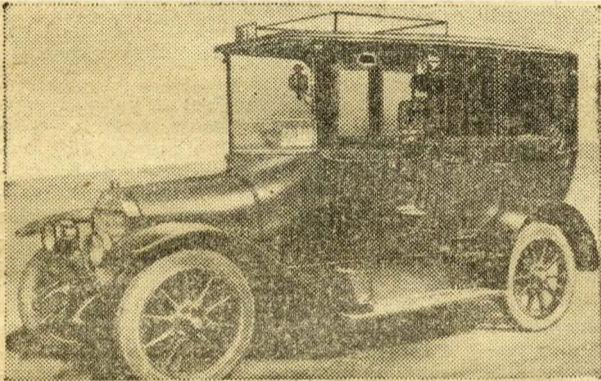
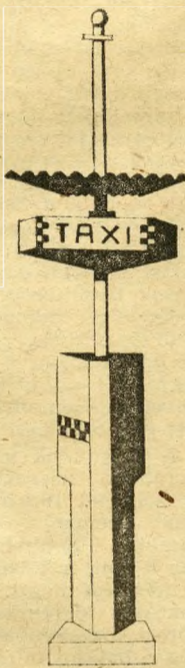
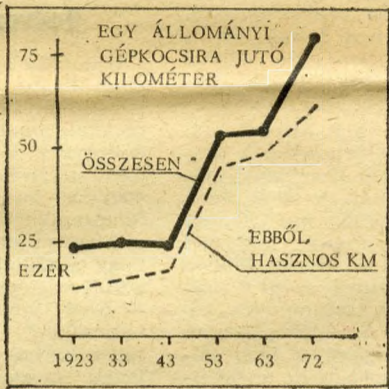


A „szürketaxi“-tól a Zsiguli-parkig



Április 27-től július 24-ig tekinthető meg a Közlekedési Múzeumban a „60 éves a fővárosi taxi” című kiállítás. Az „őstaxikat” bemutató levelezőlap-sorozat borítólappja így foglalja össze a taxi múltját: Budapest Székesfőváros Tanácsa 1913 januári ülésén hatalmazta fel a Közlekedési Ügyosztályt, hogy a MARTA Magyar Automobil Rt.-nak, a Benz Magyar Automobil és Motorgyár Rt.-nak, valamint a Magyar Lloyd Automobil és Motorgyár Rt.-nak a taxifuvarozás megkezdésére jogosító okiratokat kiadja. Elsőként 1913. február 14-én a MARTA kapta az engedélyt, „... hogy Budapest Székesfőváros területén 200 darab benzínüzemű géperejű bérkocsival az autótaxi üzemet 40 éven át folytassa”. Pár nap múlva a Benz is átvette a 150 taxikocsi üzembe helyezésére jogosító okiratot.

Renault-kkal pótolták. Az 1947-ben állami kezelésbe vett vállalat — a MOGÚRT Autótaxi — használta először a piros-fe-

A MARTA — a Fővárosi Autótaxi Vállalat elődje — aradi gyárában kezdte meg az autók építését. 1913. június 1-én gördült ki Budapest első 20 taxigépkocsija a Kerepesi úti garázsok kapuin. A Benz a németországi Mannheimben gyártott kocsijaival 1913 júliusában kezdte el a fuvarozást. A Lloyd villamosüzemű gépkocsijai nem készültek el, így lemondott jogairól. A MARTA és a Benz még 1913-ban egyesítette üzemét Budapesti Automobilközlekedési RT néven. A 20-as években a Magyar Általános Gépgyár (MÁG) Magomobil típusú komplett alvázaira az Autótaxi saját karosszéria üzemében építette a favázis, világosszürke kocsizsekrényeket. Innen a védett „szürketaxi” név.

Ugyancsak a 20-as években teremtette meg a vállalat külföldön is elismert műszaki javító és karbantartó bázisát. Ez időben csaknem 100 taxiállomásra irányította kocsijait az 1915-ben épített Drost rendszerű telefonközpont útján. A 30-as évek elején új üzletágakkal bővült az Autótaxi. 82 autóbusszával a peremvárosok és Budapest kb. 100 kilométeres környékének forgalmát is ellátta. A túra-kocsi osztály több mint 100 sötétszínű nagykocsija és 10 luxus autóbussza vidéki és külföldi utazások lebonyolítását vállalta. A 40-es évek elején 200 Ford Eiffel és 300 db 1100-as Fiat kistaxival frissült a kocsialomány.

A felszabadulás után 1945 júniusában jelentek meg újra az első taxik. Az elpusztult kocsikat a 40-es évek végén

1972-ben a nem szocialista piacokra 25 százalékkal növeltük kivitelünket az előző évhez viszonyítva, és ez a tendencia folytatódott 1973-ban is. Külkereskedelmi vállalatunk rendelésállománya sem kedvezőtlen. Ennek egyik oka, hogy a világpiacon kereslet élénk, az élelmiszerek, anyagok és félgyártmányok ára emelkedik, az viszont, hogy vállalatunk áremelési törekvéseit partnereink többnyire el is fogadják, árunk világpiacon versenyképességének javulásáról tanúskodik.

Világpiacon áremelkedések

Nyerstermékeink, tömegáruink általában már ma jobban megfelelnek a nemzetközi minőségi követelményeknek, de a feldolgozott termékek, ipari készáruk versenyképességének érdekében már több a tennivalónk. A gyártástechnológia korszerűsítésében rejlő kézenfekvő tartalékok mellett sok teendőnk van az exporttermékek prezentálásában.

Műszaki áruk, gépipari termékek eladásánál le kell küzdenünk az új szállítók szemből jelentkező természetes bizalmatlanságot, még akkor is, ha árunk színvonala, megbízhatósága kifogástalan. Megkönnyíti a munkát, ha ilyen esetekben vevőinknek üzemi tanácsadást is nyújtunk, tartós kapcsolatokat tudunk kiépíteni, a felek kölcsönös érdekeltsége alapján.

Mindez azt jelenti, hogy a versenyképesség kivívásában és megtartásában fontos tényező a kereskedői munka, ez vonatkozik nemcsak a legcélzesebb érté-

ket kockajelzést a kocsikon. A Fővárosi Tanács 1951-ben vette főhatósága alá a vállalatot. Azóta Skoda, Pobjeda, Wartburg, Moszkvics, Warszawa, Polski Fiat 124-es kocsik szállították az utasokat. Alapításának 60. évében a Fővárosi Autótaxi Vállalat 1700 Zsiguli kocsijával a budapesti tömegközlekedés fontos részvévője.

Ez utóbbi megállapítás a felszabadulás után sokáig — 1957-ig — nem volt ilyen egyértelmű és elfogadott. Akkor ugyanis a taxi luxusnak minősült, s mint ilyen bizony elég mostohán bántak az akkori főhatóságok. S az utolsó „történelmi” mondat: az 1957—1968-as időszakban a taxi bebizonyította létjogosultságát — a fővárosi tömegközlekedés kiegészítőjeként. Az 1968 óta eltelt időszak már a jelen: szükségessé és lehetővé vált, hogy a Fővárosi Autótaxi Vállalat önállóan gazdálkodjék, vagyis saját erőből fejlessze szolgáltatásainak mennyiségét és minőségét. S a kedvező jelek valóban szaporodnak, bár csúcsidőben a Volán taxikkal együtt sem elegendő a fővárosi taxiparkja.

Napi 40 000 fuvar

A taxi tömegközlekedést kiegészítő jellege ma már nem vitatott, s a számok a vitát feleslegessé is tennék. Hogyan lenne luxus napi 40 ezer fuvar, félmillió megtett kilométer, ami egy év alatt 14,5 millió fuvar, 40 millió utast jelent? Hát még, ha figyelembe vesszük a város kifelé való terjeszkedése, a központtól való távolságok növekedése, illetve a központ

(Folytatás a 2. oldalon)

A jövedelem-elosztás szerkezete

(3. oldal)

Állami vállalatok a tőkés országokban

(8. oldal)

Adózási rendszer és a tsz-ek differenciálódása

(10. oldal)

Változások a cipő-nagykereskedelemben

(13. oldal)

Külkereskedelem: a tervezettnél gyorsabban

A Külkereskedelmi Minisztériumban június 11-én Udvardi Sándor miniszterhelyettes tartott tájékoztatót külkereskedelmünk helyzetéről, s ebben áttekintette — a negyedik ötéves terv „félidőjéhez” érkezve — külgazdasági kapcsolataink alakulásának főbb tapasztalatait, s azokat a legfontosabb feladatokat, amelyek megoldása meghatározó jelentőségű V. ötéves tervünk külkereskedelmi célkitűzései szempontjából. A tájékoztatót az alábbi összefoglalásban ismertetjük.

kezeti áttekintése néhány figyelemre méltó tapasztalatot tükröz.

Mindenekelőtt jelentősen bővült kohászati exportunk volumene, s ezen belül a hengereltárak választéka. Az alumíniumipari program megvalósítása ugyancsak elősegíti az export fejlődését, javuló gazdaságosság mellett.

A gépxport vezető szerepe

A dollárelszámolású gépkivitel 1971—75 között várhatóan 80 százalékkal nő, és 1975-ben 200—500 millió devizaforinttal haladja meg a középtávú terv célkitűzését. Nyugat-európai forgalmunkban mind jelentősebbek a kooperációs kapcsolatok, de dinamikus a fejlődő országokba irányuló kivitel is. Ily módon a gépipar a következő években dollárelszámolású kivitelünkben is vezető ágazatunkká válhat. A fejlődő országokba irányuló kivitelünk 44 százaléka gépipari termék, s ezzel a gépipar a harmadik világ országaival fenntartott külgazdasági kapcsolatainknak máris meghatározó tényezője. Az eddigiek során pl. mintegy 50 millió dollár értékben kötöttünk szerződéseket dél-amerikai országokkal, részt vállalva oktatási programjaik megvalósításában. E szerződések egy új, korszerű értékesítési módszer, a külkereskedelmi fővállalkozás kifejlődésének eredménye. Ugyanakkor ezek a szállítások már ma is hozzájárulnak korábban csak szabad devizáért megszerezhető importárak (pl. halliszt, kávé) ellentételezéséhez. Gépxportunk ilyen irányú fejlesztése energia-hordozó- és nyersanyagigényeink (olaj, foszfát, stb.) kielégítése szempontjából a következő években mind fontosabbá válik.

(Folytatás a 6. oldalon)

kesítési mód kiválasztására, hanem a termelés befolyásolására is. Kereskedelmi-fejlesztési tevékenységünk fő célja jelenleg a termelés és értékesítés nagyobb összhangjának elősegítése.

A IV. ötéves terv 1970—75. között a szocialista export 35 százalékos növekedésével számolt. Ezt a növekedést már ebben az évben megvalósítjuk, s számításaink szerint 1975-re a rubelelismarolású kivitel emelkedése elérheti a 60—65 százalékot, az egyéb irányú exporté pedig az 50—55 százalékot. Az export fejlődési üteme azonban még így is bizonyos feszültségeket támaszt.

A tőkés piacokon ugyanis az utóbbi években igen jelentős áremelkedés ment végbe. A IV. ötéves terv elkészítése óta napjainkig például az élőmarhaárak 4—500 \$/to-ról 1100—1300 \$/to-ra emelkedtek, a kukorár 90—100 \$/t szintről 200—250 \$/t-ra nőtt. Egyes fehérjetakarmányoknál (halliszt, szója) 100—200 százalékos áremelkedés tapasztalható. Megkötés szerződött a kenyérgabona és a kukorica exportára is. A mindinkább érezhető energiahiány magas olajárakat eredményez. A géparak növekedése évi 4—6 százalékos.

Összességében dollárelszámolású kivitelünkben kb. 15 százalékos áremelkedés tapasztalható. A cserearányok változása — elsősorban az élelmiszergazdaság exportunkban játszott szerepe miatt — számunkra kedvező, s jelentős mértékben ez a magyarázata a látszólagos exporttöbbletnek.

A dollárelszámolású kivitelünk szer-

A „szürketaxitól” a Zsiguli-parkig

(Folytatás az 1. oldalról)

gyors megközelítésének igénye, a belváros parkolási nehézségei szinte szükség-szerűvé teszik a taxi iránti kereslet növekedését, s itt nem csupán az éjszakai szórakozás után hazatérőkre gondolunk, hanem a rendszeres kezelésre szoruló idős és kevésbé idős emberekre, a pályavárvári utasokra, a gyermekes családokra stb.

Luxusnak tehát nem nevezhető, de akkor minek? *Szolgáltatásnak?* A kérdés nem véletlenszerű és nem is csak bennünk vetődik fel. A kérdőjel „okozója” az 1038/1969-es, a szolgáltatásokról szóló kormányrendelet, amely különféle preferenciákban részesíti a lakossági szolgáltatást végző vállalatokat. A taxivállalatot nem, noha a gépkocsi itt olyan termelési eszköz, amely kétségkívül lakossági szolgáltatást végez.

Bár a gépkocsi beszerzését korlátozó körülmények 1968-tól megszűntek, a vállalat a gépkocsikat és az alkatrészeket ugyanolyan feltételek (vám, import forgalmi-adó) mellett vásárolhatja meg, mintha magánszemély volna. Gazdálkodásának eredményességét a nyereség jelzi, noha a tarifák az 1966-os emelés óta rögzítettek (s 25 év alatt mindössze 15 százalékkal nőttek), a fajlagos ráfordítások pedig egyre nőnek a fajlagos bevételhez képest.

Az 1 kilométerre jutó nyereséget csökkentő tényező a főváros kifelé való terjeszkedése, hiszen egy-egy napszaknak megvan a maga utasáramlási iránya, s a visszautat sokszor utas nélkül teszi meg a gépkocsivezető, akinek érdeke, hogy a város széléről visszatérjen a városba újabb utasért. Ilyen körülmények között nyilván csökken az alapdíj szerepe és az 1 kilométerre jutó bevétel, s a taxisok is azért igyekeznek elkerülni a külvárosi fuvar. A költségnövelő tényezők hatását nem kell különösen bizonygatni: nőnek az alkatrész- és az üzemanyag árak, a munkabérek és a szociális kiadások, az egyéb fenntartási költségek.

A taxivállalat ma mégis nyereséges, aminek fő oka a tartalékok feltárásában és kihasználásában rejlik. Am e tartalékok jó gazdálkodás mellett is előbb-utóbb kimerülnek, ezért a következő dilemma alakul ki: vagy emelni kell a tarifákat (ami a vállalatnak nem áll szándékában), vagy módot kell találni a szolgáltató vállalatoknak járó preferenciák megadására. A Fővárosi Tanács ez utóbbi megoldás napirendre tűzését javasolja, remélhetőleg nem hiába.

Tartalékok

Erdemes azonban áttekinteni, hól találtak rá az említett tartalékokra. A folyamat azzal kezdődött, hogy az 1966-os tarifaemelésről 1968 végéig állandóan csökkent az utasok száma, s a csökkenő bevétel, a szakmában alacsony bérek miatt nőtt a fluktuáció. Ezért 1969-ben új vállalatirányítási rendszert dolgoztak ki, amelynek céljai között első helyen állt a szolgáltatások színvonalának emelése, illetve a vállalati dolgozók jövedelmének növelése, munkakörülményeik javítása, a korszerű üzem- és munkaszervezés megteremtése. A dolgozók évi átlagbére 1969-ben több mint 900, 1970-ben újabb 1300 forinttal emelkedett, 1972-ben pedig az előző évhez képest 6,2 százalék volt az emelkedés. Emellett a tőzsgárda erősítésére hűségjutalmat vezettek be, javították a műszaki fenntartást stb. Mindezek eredményeképpen 1968–70-ben 640-nel, 1971-ben 324-gyel nőtt a gépkocsivezetők száma, s e növekedést tovább segítette a vállalati gépkocsik számának csökkentéséről tavaly hozott rendelet. A fuvarok száma 1968 és 1970 között 50 százalékkal növekedett, s az emelkedés tartósan látszik.

Pontos tartalék volt az eszközállomány kihasználásának növelése. 1968-ról 1969-re egy órával emelkedett a napi átlagos üzemidő, így a gépkocsiállomány növelése nélkül 1 millióval emelkedett a teljesített fuvarok száma. 1970-ben — 150 új gépkocsi beszerzése mellett — további napi 1,3 órás átlagos üzemidő-növekedést sikerült elérni, s ez 2,6 millió fuvarnövekedést eredményezett. Míg 1968-ban a napi átlagos üzemidő 13,7, 1970-ben 16,1 óra volt.

Sok újat hozott a *forgalomszervezés megújítása* is. 1971-ben 19 vonalkapacitású korszerű Crossbar telefonközpontot avattak, s a 200 taxiállomás mellett először 50 (ez év végéig újabb 100—150) gépkocsit rádióirányítással láttak el. A távolabbi cél, hogy minden negyedik kocsi URH-s legyen, mert — az utasáramlás adatait elemezve — rájöttek, hogy túlhaladott dolog lenne minden fuvar után visszaállni az állomásra. A kocsiknak nagyobb mozgási lehetőséget kell adni, hi-

szan a gépkocsivezetőket is a minél több utas szállítása után premizálják.

A gépkocsivezetők egyéni érdekeltégét úgy kívánták összekapcsolni az eszközkihasználtság növelésével, hogy kísérletképpen bevezették az úgynevezett 8/3-as üzemeltetési rendszert. E szerint három gépkocsizhoz nyolc gépkocsivezető tartozik, hárman két-két műszakban állandóan ugyanazzal a kocsival járnak, s a kocsikat az állandó sofőrök szabadnapján a két nem állandó gépkocsivezető veszi át. E rendszer nagy előnye, hogy a gépkocsivezetők jobban sajátjuknak tekintik a kocsit, és csökken a túlmunka. Csupán egy bökkenője van e rendszernek: kocsinként átlagosan 2,7 gépkocsivezető kellene, ám csak 2,1 van.

G, ő, őt a Zsiguli

Az elmúlt két évben számottevően megváltozott — nemcsak nőtt, hanem egységessé vált — a vállalat gépkocsiparkja. 1971-ben 216-tal, 1972-ben 50-nel bővült az állomány, így 1972-ben már 1700-ra szaporodott, s ebből a forgalomban átlagosan 1350 kocsi vett részt.

Az egységes típusra való áttérést sok gondolkodás, számítás előzte meg. A szocialista országokban nem gyártanak speciális taxi típusú autót. A 70-es évek elején a Warszawák mellett megjelentek a piros-fehér kockás Fiatok: a torinói 124-es és 125-ös, majd a szovjet Fiat, a Zsiguli. 1972-ben végre megtörtént a tipizálás, győzött az adott körülmények között legjobbj: a Zsiguli. Az egységes típus műszaki-gazdasági szempontból igen előnyös: a tipizálás egyszerűsíti az anyagellátást, a raktározást, könnyíti a szakk munkások betanítását, egyszerűbb a javítási technológia kidolgozása és a javításokhoz szükséges célszerszámok elkészítése. A javítás hányad a korábbi 16—18 százalékról 8,4 százalékra csökkent, s ennek következtében 1972-ben napi átlagban 144-gyel több taxi fuvarot az utcákon.

A Zsigulinak jobb a paraméterei a korábban használt Warszawakénál és Volgakénál, 16,2 helyett 11,5 liter az átlagos üzemanyagfogyasztása, e mellett kisebb a különbség a téli és a nyári norma között, a Zsiguli kitűnő hideg-indítási készsége miatt. További előnye a biztonságos fékrendszer, a jó gyorsulás, a városi forgalomban fontos fordulékony-ság, a hatásos fűtés és szellőzés stb. A Zsiguli tehát kedvező típus, de még nem az ideális, mivel négy utas számára nem elég kényelmes, hasznos terhelhetősége nem éri el a taxinál megkívánt szintet.

A taxi-szolgáltatásokat bővítette az 1933-ban bevezetett és az 50-es években felújított *bérrautó-szolgáltatás*, amelyet a 14/1972-es kormányrendelet óta találóbban nevezhetünk *közületi taxinak*. Az e célra szolgáló, mintegy 200 gépkocsi bérelhető vidékre és helyi utazásra, egy hétre, egy hónapra, félévre, egy évre, s az elszámolás alapja a megtett kilométer vagy a bérleti idő, a fizetés formája pedig lehet a taxicekk. 1972-ben 171 közületi taxi 39 ezer fuvart végzett. E lehetőséget több száz vállalat veszi igénybe. Eddig kb. 1000 cégnek küldték el a vállalat nyílt levelét, amelyben ajánlatot tesznek taxicekk használatára, szerződéses megállapodás megkötésére, a 14/1972-es sz. kormányrendeletre való hivatkozással.

A *gépkocsikölcsönzést* 1970-ben vezették be, 200 gépkocsival. A 235 db XX-es kocsit 1972-ben 38 ezer esetben vették kölcsön, 5,5 millió kilométert tettek meg és több mint 80 ezer dollár bevételt hoztak. A gépkocsik között 2500-as és 3000-es

BMW-k, 124-es „normál” és speciális Fiatok, Zsigulik és Zsiguli Combik szerepelnek. A vállalat a *szolgáltatások további bővítését* is tervezi, ha a Fővárosi Tanács és a KPM hozzájárul az alapítólévél módosításához. Olyan beruházásokat terveznek, amelyek a lakosságnak is végeznek szolgáltatást (téliesített gépkocsimosók, benzinkutak, nappali parkológarázs).

A Fővárosi Taxivállalat és a negyed-annyi kocsival dolgozó Volán az igényeknek lényegében eleget tud tenni, kivéve a csúcsforgalmi időszakokat, amikor gyakran feltűnnek az utcákon a „maszek” taxik. A vállalat a KPM-hez fordult, engedélyezték a *magángépkocsik legális bevonását* a Fővárosi Taxi égisze alatt. E kocsik csak csúcsforgalomban, napi 3—4 órát járnának, menetlevéllel, felszerelhető taxijelzéssel, a gépkocsivezető fő foglalkozású munkahelyének engedélyével.

Kedvezményes taxicekk

Újdonság az is, hogy — a támadásokat elkerülendő — 1973 második felétől magánszemélyek is fizethetnek majd *taxicekekkel*, amelyet az OTP-ben, a dohányboltokban, a forgalmi telepeken lehet majd megvásárolni. Az a cél, hogy a 400—500 forintot magukkal hordó gépkocsivezetőknek minél kevesebb készpénzzel legyen dolguk. Ugyancsak újdonság, hogy a vállalat szeptember körül — az SZTK-val együttműködve, recept alapján — 5—8 százalékos *kedvezmény* ad taxicekkeit a rendszeres orvosi vizsgálatra, kórházba, fürdőbe járó idősök, betegek, mozgásszervi sérültek számára. Ugyancsak 6—8 százalékos kedvezményt kaphatnak a közületek (illetve 2,10 helyett 2 forintot fizetnek kilométerenként), ha egész évre igénybe veszik a közületi taxit.

A IV. ötéves tervben a vállalat célja — a kultúraltabb, kényelmesebb, gyorsabb és biztonságosabb utazási körülmények megteremtése mellett — az új lakótelepek ellátása. A műszaki fejlesztés, illetve rekonstrukció keretében az idén már 2200 gépkocsi karbantartására nyílik mód. Folytatódik a műszaki és a forgalmi apparátus képzése és továbbképzése, az ipari tanműhelyek fejlesztése, és korszerű oktatóközpontot hoznak létre. Fontos belső feladat a *közlekedés biztonságának növelése*, a taxisok hibájából bekövetkező közlekedési balesetek számának csökkentése. Ezen talán az egyéni ösztönzési rendszer finomításával is lehetne segíteni, hogy a gépkocsivezetők jobban kíméljék kocsijukat, s így a maguk és az utasok életét is.

A tervek szerint 1973-ban 1035, 1974-ben 1250, 1975-ben 1300 gépkocsit vásárolnak, s így a gépkocsipark 1975-re eléri a 2200 darabot. A taxi-közlekedést a *főváros közlekedésfejlesztési terve* is a tömegközlekedés szerves kiegészítőjének tekint. Az előzetes becslések szerint — figyelembe véve, hogy az igényeket mennyiben befolyásolja a magángépkocsik számának növekedése — 1985-ig a taxi-közlekedés erőteljes fejlődésére lehet számítani, utána gyors fejlődés nem várható. A Fővárosi Autótaxi utasainak száma 1980-ig 50 százalékkal nő, a kocsipark 2500-ra, az állomások száma 340-re bővül. Hasonló ütemben — 1985-ig mintegy 500-ra — emelkedik a Volán-taxik száma. Mindez várhatóan hozzájárul ahhoz, hogy a taxi nemcsak hogy luxus ne legyen, hanem fehér holló sem a zsúfolt belvárosi utcákon és a távoli lakótelepeken.

S. G.

Figyelő GAZDASÁGPOLITIKAI HETILAP

FŐSZERKESZTŐ:
FŐSZERKESZTŐHELYETTES:
OLVASÓSZERKESZTŐ:
MUNKATÁRSÁK:

dr. Garam József
dr. Follinus János és dr. Varga György
Faklen Pál

Bonyhádi Péter, dr. Breitner Miklós, Forgács Katalin,
Garamvölgyi István, Sóvári Gizella, Steiger Ödön,
Szöke András, Vértes Csaba, dr. Wiesel Iván
Budapest V., Alkotmány u. 10.
Telefon: 312-553, 311-564, 117-064, 311-302
Lelvélcím: 1355 Budapest 18.
Távirati cím: Hungecon, Budapest

SZERKESZTŐSÉG:

Kiadja a Hírlapkiadó Vállalat
1959 Budapest VIII., Blaha Lujza tér 1-3. Telefon: 343-100, 142-220
Felolós kiadó: Csollány „erenc igazgató.
Hirdetések felvétele: a Hírlapkiadó Vállalat reklámszolgálatánál. Telefon: 142-654
Előfizetési díj egy évre 96 forint.
Belföldön terjeszti a Magyar Posta. Előfizethető bármely postahivatalban,
a kézbesítőknel, a Posta hírlapüzletében és a Posta Központi Hírlapirodájánál
(1900 Budapest V., József nádor tér 1.)
Külföldre a Kultura Könyv és Hírlap Külföldkereskedelmi Vállalat terjeszti.
(1389 Budapest, 149)
Készül: a Szikra Lapnyomdában.

INDEX: 25 283