

„60-ról 70-re lépni”

Beszélgetés Bucskok Lajossal

Bucskok Lajos a Nógrád Volán Zrt. vezérigazgatója. Vezetői tevékenysége eredményeként nemcsak Nógrád megye közlekedésének feltételei változtak rendkívül pozitívan, hanem számos kulturális és sportrendezvény megvalósulását is elősegítette, elősegíti. Bucskok Lajost a 60 éves Nógrád Volán Zrt-ről, eddigi pályájáról, az irodalomhoz, a kultúrához való viszonyáról kérdeztük.

– Egy közlekedési cég vezérigazgatójától meglehetősen szokatlan a kultúra iránti elkötelezettség.

– Eléggé humán beállítottságú vagyok, mindig is az voltam. Ez nagymértékben köszönhető Pál Jóskának, a Palócföld egykori főszerkesztőjének, jelenlegi főmunkatársának. Cereden éltem, ahogy ő is, szomszédok voltunk. Nagyon sokat beszélgettünk, azt mondhatom, sokat tanultam tőle, olyan értelemben, hogy Jóska sokat olvasott, és a tudását tulajdonképpen megosztotta velem. Már akkor is nagyon művelt volt, és ezt megtapasztalni számomra megerősítés volt. Én is szerettem olvasni, de valljuk meg őszintén, falun nem nagyon volt dicséretes, ha valaki, például, nyáron, félrevonult egy hűvös helyre egy könyvvel. Azt mondták, hogy az a gyerek lusta. Jóska megmutatta, hogy az olvasás, a művelődés is érték. Eleinte tanárnak készültem, földrajz és a történelem voltak a kedvenc tantárgyaim, akkoriban ilyen témájú olvasmányaim voltak, bár nem voltam rossz fizikából, matematikából sem, de nem fordítottam rá annyi energiát. Később persze, a pályaválasztás után felismertem, hogy milyen fontos lett volna a reál tárgyakkal is foglalkozni, de szerencsére (és ez a tanárainknak köszönhető) az akkor megszerzett ismeretek nagyon jó alapokat adtak a későbbi tanulmányaimhoz. Ugyanis nem humán irányban tanultam tovább, bár a nagyapám, aki nagyon okos, tájékozott ember volt, a hetvenes évek közepén azt tanácsolta nekem, hogy vagy mérnök, vagy tanár legyek, mert lehet bármilyen világ, erre a két szakmára mindenképp szükség lesz. Úgy hozta a sors, hogy a jármű kezdett el érdekelni, édesapám buszvezető volt a Volánnál, így a kötődés nagyon könnyen kialakult. Abban az időszakban indult be a fejlődés a közlekedésben, szakirányú középiskolába jelentkeztem, ahová könnyen bejutottam, mert végig jó tanuló voltam általános iskolában. Később Pécsen, a Janus Pannonius Tudományegyetemen főiskolai diplomát szereztem személyügyi szervező szakon, majd egyetemi kiegészítő humán szervező szakot végeztem, valamint a Corvinus Egyetemen mérnök-közgazdász diplomát vettem át.

– Mikor került jelenlegi munkahelyére?

– 1972-ben kerültem a Nógrád Volán jogelődjéhez, tanulóként, ez az első munkahelyem. Emlékszem, amikor először beléptem ide, ugyanott volt a bejárati ajtó, de akkor még lengőajtó volt. Harminchét éve dolgozom itt, teljes időszakom alatt az autóbusz-közlekedéssel foglalkoztam, a műszak és a személyforgalom terén,

mind fizikai, mind pedig szellemi munkával. Kezdként, 1975-től autószerelő voltam, közben iskolába jártam, tovább tanultam. Amikor friss szakmunkásként kikerültem az iskolából, az az időszak egybeesett a szakma fejlődésével, és a fejlesztések, a műszerezettség, diagnosztikai feladatok alkalmazásáról szólt. Mindezt már tanultam elméletben, és az ismereteket tudtam alkalmazni a gyakorlatban a munkahelyemen, és volt is pénz a fejlesztésekre. Egyre több műszer volt, fiatal szakemberként naponta ilyenekkel dolgoztam, a fogyasztást is műszerrel mértük. Akkor is nagyon jól kellett gazdálkodni, tulajdonképpen ezzel foglalkoztam akkor, amikor javítottam és diagnosztizáltam az autóbuszokat. '79-ben fizikai munkakörből szellemibe kerültem, energetikus lettem, majd a nyolcvanas évek közepén a forgalmi irányítás területén dolgoztam. Annyiból nehezebb volt akkor ez a munka, hogy még nem volt számítógépes infrastruktúra, és például menetrendváltás esetén kézzel kellett megírni azokat az indulásjegyzékeket, amik kint vannak a megállókban, a tartókban. Ha végiggondoljuk, hogy Salgótarján és Balassagyarmat autóbusz-állomás között mennyi megálló van, ráadásul két oldalon... És tussal kellett megírni, hogy a nap ne szívja ki könnyen, valamint többször újraírni, ha letépték. Ma két kattintással ki lehet nyomtatni. De azt mondhatom, fontos volt ez, szakemberként nagyon nagy tudásszomja van az embernek, lépésről lépésre tanultam meg az elméletet, amit aztán hasonlítani tudtam a gyakorlathoz, és a kettő között a különbséget is megtanultam felmérni, így tudtam, hogy mit kell változtatni, javítani. Ilyen szempontból nagyon hasznos volt ez az időszak.

– *Vezetői beosztásba mikor került először?*

– 1988-ban a helyközi salgótarjáni közlekedésnél kineveztek forgalomvezetőnek, vagyis a személyszállítás területén kezdtem dolgozni, egészen 2007 januárjáig. Üzletágvezető is voltam, Salgótarján helyi és helyközi közlekedése tartozott hozzám. Az üzletágvezető feladata a napi közlekedés operatív lebonyolítása, valamint a munkáltatói jogkörgyakorlás, amelybe beletartozik az emberek irányítása, a napi szervezés, az önkormányzatokkal való kapcsolattartás is, a menetrend-egyeztetések, menetrendi tájékoztatások miatt. A Nógrád Volánon belül a salgótarjáni üzletág a legnagyobb. A helyi járat közlekedés 44 autóbusszal működött, a helyköziben 100 körül volt az autóbuszok száma, a kollégáké pedig meghaladta a 300 főt.

– *2007-ben vállalta a vezérigazgatói megbízást. Vezérigazgatóként milyen alapvető tartalommal szembesült?*

– A csapatmunkában hiszek. Nyilván a vezérigazgató személyes felelősségét nem lehet megosztani, de az, hogy a Nógrád Volánnál csapatként tudunk működni, nagy előny. Akik mögöttem vannak, azokkal nagyon jól tudunk együtt dolgozni, ha megnézzük a vezetői kört, azt mondhatom, a gazdasági igazgatónk első munkahelyes Nógrád Volános, mint én, a forgalmi igazgató szintén, a műszaki igazgató is több mint 20 éve itt dolgozik, ez tulajdonképpen a menedzsment. Nagyon sok olyan, '55-56-os születésű kolléga van, akik kötődnek a céghez vagy a jogelődjéhez. Akit a busz füstje így megcsap, az elválaszthatatlan ettől a munkahelytől, ezért tudunk csapatként együtt dolgozni, és a kihívásoknak megfelelni. A másik fontos dolog, hogy nyitott ajtó mellett dolgozom, a kollégáimnak nem kell bejelentkezni, és ez igaz nemcsak a vezetőkre, hanem a többiekre is. Mivel nagyon sokukat régóta ismerem, emberileg is közvetlen viszonyban vagyok a legtöbb munkatárssal. Mellettük nőttem fel, együtt dolgoztunk, és a személyes nexus nem

változik annak függvényében, hogy kinek mi a titulusa. Azt szeretném, hogy ezek a kapcsolatok valódi kohéziót jelentsenek, ami a cég számára fontos. Foglalkozni kell a fiatalokkal is, segíteni kell őket, mind a műszaki, mind a forgalmi területen, folyamatosan figyelemmel kell kísérni, hogy ki hogyan fejlődik, hogyan találja meg az adott munkakörben a helyét. A fiatal szakemberek a későbbi vezetők lesznek, nagyon fontos, hogy átadjuk nekik a megfelelő tapasztalatot.

– *Ezek szerint elkerülhetőek a konfliktusok?*

– Konfliktusok, nehézségek természetesen vannak, a munkatársakkal, az utazóközönséggel is. A munkáltatói jogkörgyakorlással kapcsolatos feladatokban ez megkerülhetetlen. Persze amikor az embert kinevezik vezetőnek, akkor tudomásul veszi, hogy ezzel a pozícióval járnak jogok és kötelezettségek is, és ennek része az is, hogy ha valaki valamit nem megfelelően csinál, akkor azzal szemben el kell járni. Nem kevés olyan helyzet adódott eddigi pályám során, hogy egy-egy kollégától el kellett köszönni, vagy figyelmeztetni kellett, ezek az ügyek a konfliktus lehetőségét is hordozzák. De arra ügyeltem, hogy mindig őszinte és nyílt legyek a kollegákkal szemben, egyrészt, mert így fogalmaztam meg az elvárásaimat is, másrészt, mert ha hozzám jönnek valamilyen problémával, azt segítek megoldani, de azt nem szerettem sosem, ha meg akartak kerülni, és úgy próbáltak elérni dolgokat. Annak felelősségre vonás volt mindig az eredménye.

Más jellegű nézeteltérések lehetősége állt fenn például a salgótarjáni helyi közlekedés átszervezésénél, sok vívódás, sok szakmai egyeztetés eredménye volt az átalakítás, de szakmai kihívás is volt erre felkészülni, ennek eleget tenni. Ahogy a menetrendváltásokat is utasszámlálások, nehéz döntések előzik meg. Azonban ezek a feladatok olyan értelemben hasznosak, hogy mindenből tanul az ember.

– *Eljutnak Önhöz az utasok visszajelzései?*

– A pozitív és a negatív visszajelzés is eljut hozzám, ha nem is személyesen hozzám, de eljut, mert én erre figyelek. Különösen nagy hangsúlyt tulajdonítok ennek, mert, ahogy említettem, több mint 20 évet forgalomszervezéssel, operatív irányítással foglalkoztam. Megtapasztaltam a közvetlenséget: ha azt akarjuk, hogy előre lépjünk, minden ügyet meg kell vizsgálni, le kell vonni a konzekvenciát, hogy milyen módosításokat kell tenni, mert egyetlen cél van, hogy az utas elégedett legyen. Az utaselégedettségi vizsgálatok célja nem az, hogy magunkról kiállítsunk egy bizonyítványt, hanem hogy felmérjük az igényeket. A közszolgáltatási szerződésünkben is szerepel, hogy minden problémás ügyet kivizsgálunk, és erről adunk tájékoztatást a minisztériumnak is. Az, hogy a Volánnak most olyan vezérigazgatója van, aki a személyi forgalom terén dolgozott, nyilván nagyobb érzékenységet jelent, ez előny. Nem hagyom, hogy ezt perifériás tevékenységként kezeljék, hiszen ez az alaptevékenységünk. Fejlesztésre is sokat költöttünk, regionális operatív program keretében pályáztunk, nyertünk, egyéb forrásokból három autóbuszállomástadtunk át 2007-ben, az utasok és a kollégák meglegedésére. Az Észak-Magyarországi Operatív Program támogatási rendszeréhez benyújtott pályázatunkkal, ha nyernénk, jelentősen javítani tudnánk az utastájékoztatás rendszerét, az operatív irányítás lehetőségeit. Nagyon fontos, hogy az önkormányzatok együttműködnek ebben, együttműködési szerződéseink vannak a városokkal. Az épp alakuló pályázattal is azt szeretnénk elérni, hogy mind a hat kistérségben történjen valami pozitív változás.

– Az elmúlt 37 évben, pályája során több szerkezeti átalakításon esett át a Nógrád Volán. Jelenleg terveznek valamilyen strukturális változtatást?

– Az autóbusz-közlekedés rendszerének mindig követnie kell az igényeket, és igazodnia kell a lehetőségekhez. Az első jelentős szerkezeti változás a rendszerváltást követően történt. Nógrád megyében a recesszió nagyon jelentős volt, az ipari termelés csökkenése, a bányá bezárása miatt. Akkor áruszállításból és személyszállításból állt a Nógrád Volán feladata, személyi állománya és eszközparkja is sokkal jelentősebb volt. 1992-ben azonban csak az autóbusz-hálózat maradhatott meg, át kellett szervezni a struktúrát, és ez a felülvezérelt átalakítás nagyon nagy munkát jelentett az elődöm és a cég számára is. Közben átalakultunk, a tulajdonosok is változtak, most a többségi tulajdonosi jogokat a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. gyakorolja. Úgy kellett a tevékenységünket racionalizálni, hogy a korábbi veszteséges évek után legalább minimális nyereséget érjen el a Nógrád Volán. Ez 2005-ig eltartott, de úgy gondolom, az a legnagyobb eredmény, hogy az elmúlt két évben a Nógrád Volán pozitív mérleget teljesített, véghez tudtuk vinni a nagy fejlesztéseket saját erőből, új számítógépes rendszereket tudtunk bevezetni, amik segítik a munkánkat, és színvonalasabb utaskiszolgálást biztosítunk. Sok új autóbust állítottunk forgalomba, az utasok meglegedésére, Budapesten is dolgozunk a BKV-nál, megrendelésre, ezt sikerül a megrendelő igényei szerint ellátni. Erre egyébként pályázni kellett: javasoltam az akkori vezérigazgatónak, hogy nyújtsuk be a pályázatot, mert ehhez értünk, csak a feltételrendszert kell összerakni (hiszen eszközök, irányító személyzet, humán erőforrás, operatív terv kell hozzá). A pályázaton nyertünk, és jelenleg negyven busszal dolgozunk Budapesten.

Azonban, sajnos, mindig azzal küzdünk, hogy mennyi pénz áll rendelkezésre a tevékenység finanszírozásához. A közút és vasút most is elvonásokat szenved el, amely nyilván a Nógrád Volán működését is befolyásolni fogja, és meg kell találnunk a válaszokat ezekre a változásokra. Azt tapasztalom, hogy évről évre kevesebbet költünk a tömegközlekedésre, pedig nyugaton tendencia a közösségi közlekedés fejlesztése, mivel az egyéni közlekedés részaránya annyira előtérbe került, hogy az már a városok élhetőségét veszélyezteti. Sajnos, Nógrád közlekedési adottságai nem túl kedvezőek. A második legkisebb megye az országban, ahol nagyon sok zsáktelepülés van, ezeket az autóbusz kétszeres költséggel tudja kiszolgálni, és az utas ezt nem fizeti meg. Nagyon sok mellékvölgy van, ahol nem tudjuk jobban megszervezni a közlekedést, mert csak bizonyos települések megkerülésével érhetőek el az egyes völgyek. Van, ahol egy út mellé felfűzhetőek a települések, de van, ahol nem, és ez kevésbé szerencsés. A topográfiai viszonyok is hátrányt jelentenek, hiszen dimbes-dombos Nógrád megye, ami az üzemanyag-fogyasztást tekintve kedvezőtlen. Felülről vezérelt változások jelenleg is folyamatban vannak, régiósítani kell a közlekedést, és – míg eddig a közlekedési minisztérium és a városok voltak a megrendelők – regionális szinten fogják decentralizálva megrendelni a járatokat. Bár a közlekedés lehetőségei szempontjából vannak problémák, ugyanakkor Nógrád nagyon szép, és aki itt lakik, aki magának érzi, az nagyon ragaszkodik hozzá.

– Ön is így érez? Említette, hogy Cereden töltötte gyermekkorát.

– Igen, én nagyon ragaszkodom Nógrádhoz, hiszen Salgótarjánban születtem, itt végeztem a középiskolát, és a családommal születésem óta fogva Cereden élek. Abszolút nógrádi vagyok, a beszédemen is lehet érezni, de én szeretem, ha hallani a

tájszólást. Azt mondhatom, hogy a szülőhazám ez a vidék, itthon vagyok Nógrád megyében, nagy öröm, ha látom, hogy szépül, fejlődik.

– Ennek köszönhető, hogy a Nógrád Volán elkötelezte magát a kulturális és társadalmi ügyek támogatásának?

– Úgy gondolom, hogy mivel a Nógrád Volán egy megyei cég, kötelessége segíteni, ha tud. Támogatunk dolgokat, amennyire az anyagi lehetőségeink engedik. Például, a Közlekedik a család közlekedésbiztonsági verseny hagyományosnak mondható, minden évben ott vagyunk, és díjat ajánlunk fel. Nemrég egy szívátültetéses bátonyterenyei beteg kisgyerek és szülei utazási lehetőségének javítására kerestünk megoldást. De a tarjáni körszínpad finanszírozását is fontosnak tartottuk, hiszen Nógrádnak nincs színháza, és így nagyobb választékkal tudnak ide előadásokat hozni, nem kell Budapestre utazniuk az embereknek. Ugyanígy szem előtt tartjuk a versenysport segítését, most a kosarasokét és a futballistákét. Számos kulturális célú támogatást is nyújtottunk, nyújtunk, hiszen a kultúrának is kell a mecénás. Persze mindent mi sem tudunk ebben a széles palettában felkarolni, de igyekszünk minél többet tenni, viszont nagyobb anyagi lehetőségekkel többre lennénk képesek.

– Végezetül megkérdezném, milyen tervei vannak az elkövetkező évekre a 60 éves Nógrád Volánnak?

– A közvetlen cél, hogy a társaság közszolgáltatási szerződése kerüljön meghosszabbításra 2016-ig, hogy ha megnyílik a szabad versenypiac, akkor a cég megnyerje a lehetőséget, és végezhesse a személyszállítást, hogy 60-ról 70-re tudjunk lépni. Mindehhez persze csapatmunka és családi támogatás kell, akkor lehet kitűzni és megvalósítani célokat, úgy tudunk küzdeni az előttünk álló feladatokkal, hogyha van mögöttünk egy stabil bázis. A munkahelyem megadta a lehetőséget a tanulásra, és a családom is, szerencsére mindenhol biztosították a nyugodt hátteret. Azt gondolom, így lehet odáig eljutni, hogy az ember a felső szakvezető székében ülhessen, és felelősséggel, elhivatottsággal tudja végezni a munkáját.

A 60 éves Nógrád Volán kellemes karácsonyi ünnepeket és boldog újévet kíván a Palócföld olvasóinak!

