



Prva taksi vozila pojavila su se početkom XVII veka u Prizu i Londonu. Bili su to fijakeri koje su vukli upregnuti dvojci rasnih konja. Prvi taksista bio je izvesni Parižanin Nikolas Solaž (Nikolas Sauvage). On je državnim organima prijavio da se bavi taksiranjem davne 1640.

godine. Taksimetar je u upotrebi od 1891. godine, a dvosmerni radio koji omogućava komunikaciju dispečera sa vozačem primenjuje se od 1940. godine. Prva taksi stanica osnovana je u Torontu 1837. godine i zvala se „The city“. Prvo taksi vozilo na benzinski pogon pojavilo se 1889. godine u Parizu, 1903. godine u Londonu i 1907. u Njujorku, a četiri godine i u Beogradu.

Danas u Novi Sad ima dvadesetak taxi službi od kojih je na prvom mestu po broju poziva i po broju ostvarenih vožnji „Naš taxi“, preduzeće koje je za svega četiri godine uspelo da pridobije poverenje novosadske klijentele.

Na tu temu razgovarali smo sa Teodorom Bogdanić, komercijalnim direktorom u preduzeću „Naš taxi“ Novi Sad, koje posluje sa 40 vozila, marke Golf 6, 38 belih i dva crna vozila, a možete ih pozvati na broj 6300-300.

Od Teodore Bogdanić smo saznali da su prva vozila „Našeg taxia“ bile Opel Astre žute boje. Žuta boja je najčešća boja taxi vozila u svetu zbog toga što je ona najuočljivija. Međutim, vrlo brzo preduzeće se operedelilo za Golf 6 bele boje, a u nekim narednom periodu to će biti Golf 7. Osim toga svako vozilo je brendirano, sa oznakom „Naš taxi“ i tablom na krovu.

Kako se stiče reputacija broja jedan u ne maloj konkurenciji, Teodora objašnjava:

-To znači, pod jedan, imati dobra i pouzdana vozila, a pod dva, fine, kulturne i pouzdane, vozače. Mi strogo vodimo računa pri izboru vozača. Kod nas ne možete doći sa ulice i reći „Ja bih vozio taxi“. Pravi se izbor, selekcija, ko je za, a ko nije kvalifikovan za taj posao. Ako se putnici požale na neljubaznost vozača, mi odmah reagujemo na te stvari. Ukoliko primimo dve do tri žalbe od različitih ljudi na istog vozača, tog trenutka dajemo opomenu, a ako se i posle druge opomene nastave pritužbe na istog vozača, onda to više ne tolerišemo, pa je bilo i otpuštanja. Svi naši putnici su osigurani. O tome se često, ne razmišlja kada se seda u neko taksi vozilo, što zbog neke brzine ili zbog nešto jeftinijeg prevoza. Međutim, za svoje dobro, putnika moraju da shvate da ne smeju da gledaju na kratkotrajne uštede, zato što nije isto uštedeti deset dinara ili dvadeset vozeći se vozilom koje nema nove zimske gume, koje nema osiguranje putnika, koje nema dovoljan broj air begova (vazdušnih jastuka) ili ih nema uopšte, pogotovo u ovakvim uslovima vožnje kakvi su danas. Najvažnije je ostati zdrav, živ i čitav.

Naša sagovornica, dalje, iziriče generalan zaključak da u letnjem periodu, kada je drastično smanjen broj studenata u gradu i kada je vreme godišnjih odmora, dolazi do blage oseke u poslu. Ali, sa pogoršanjem vremenskih prilika, čim krenu kiše, ili visoki sneg i kretanje po

neraščišćenim ulicama, malo ljudi se odvaži na sopstveni prevoz, onda ne samo oni, već sve taxi službe su vrlo tražene.

-Mladi ljudi su naviknutiji na korišćenje naših usluga – nastavlja Teodora. - Stariji pak, preferiraju gradski prevoz jer uglavnom nigde ne žure, penzioneri imaju povlašćene kartice i pošto su se ranije najčešće vozili gradskim autobusima, navikli su na taj vid prevoza. Osim toga, ne možemo da zanemarimo ni naš standard, koji je takav kakav jeste, i ne može baš svako priuštiti taxi prevoz.

„Naš taxi“ pokriva celu teritoriju Novog Sada, ali ima i vožnje van grada i prevoz putnika do aerodroma, sačekivanje na aerodromu, po zahtevu i u dogovoru sa klijentima omogućavamo vožnje i do Budimpešte i Zagreba, i drugih destinacija van teritorije Srbije. Dispečerska služba preduzeća nikada ne spava, radi 24 časa dnevno. Iz dispečerskog centra se usmeravaju pozivi vozačima, određuje se koje vozilo najbrže stiže i klijentu se javlja koje vozilo dolazi na njegovu adresu. Pošto su moderna vremena, planira se da se napravi tzv. android program za savremenije telefone, uz mogućnost da se putem poruke rezerviše vozilo, što bi bilo jeftinije za pošiljaoca.

Teodora Bogdanić napominje da je veoma značajna stavka u troškovima i održavanje vozila, pošto su za razliku od konkurenata, njihovi troškovi najskuplji i najveći jer su i vozila „Našeg taxia“ novija i skuplja. Teže je održavati Golf 6 nego Daciju ili neka vozila koja nisu u ovakviom sistemu rada već voze sopstvena vozila i taksisti ih sami popravljaju. Eksploatacija vozila je 25% na godišnjem nivou i ona se menjaju posle 3 do 4 godine, u zavisnosti od stanja u kojima se nalaze. Generalno, kaže, zadovoljni su sa Volkswagenovim vozilima, i nastaviće saradnju sa njima.

Želja ove mlade poslovne žene, vezane za ovo preduzeće, jeste uspešan rad koji se zasniva na tome da i dalje ostanu broj jedan u gradu, i da možda jednog dana prošire vozni park na 80 vozila, ali to je neka ne skora budućnost.