

PILÓTÁK VÉLEMÉNYE SZEMÉLYTELEN „SZAKMA”

Miért kevés a kamionsofőr?

TEHERAUTÓ-VEZETŐK A KRÓNIKUS SOFŐRHIÁNYRÓL

Kevés a gépkocsivezető, konkrétan kevés a kamionsofőr. Hogy miért? Az okokról beszélgettünk nehézteherautó-sofőrökkel, akik részben a Waberer's International Zrt.-nél, részben pedig más cégeknél dolgoznak.

DANYI ISTVÁN

Nyitottabb az út Európa felé

Danyi István Szerbiából érkezett. Előtte sem ismeretlen a probléma.

– Szerbiában talán több a gépkocsivezető, mint Magyarországon, viszont a munkalehetőség más. Európai viszonylatban nehezebben lehet közlekedni, túlságosan sok a megkötés, papírok, engedélyek, vízumok. Itt a cég nekünk segített elintézni a vízumok beszerzését. Így könnyebben tudtunk munkát vállalni.

Azért jött Magyarországra dolgozni, mert itt könnyebben tud kamionsofőrként elhelyezkedni, és nyitottabb Európa felé az út. – Munkalehetőség Szerbiában is van, a bérek is hasonlóak ebben a szakmában, talán kicsit nehezkesebb és bizonytalanabb a megélhetés, a gazdasági helyzet. Nagyon sokan ezért jöttünk ide dolgozni. Ez itt egy komoly, nagy cég, az

ember egy ilyen háttérben képes megbízni.

Hogy ennek ellenére miért kevés a kamionsofőr? Ez egy olyan munka volt valamikor, hogy irigyeltek bennünket. Mostanra viszont nagyon felhígult az egész szakma, és a munkának a szervezése is. Szerintem több gépkocsivezetőt igényel a munka a szigorúbb szabályok miatt. Az utóbbi időben rendkívül szigorú vezetési és pihenőidők léptek életbe. Ilyen helyzetben digitális tachográfal nem lehet „mellébeszélni”. Ha valaki ennek ellenére csalni próbál, biztos, hogy lebukik, ez már nem éri meg a rendkívül magas büntetések miatt. A másik oldala a dolognak pedig nézetem szerint az, hogy maximálisan személytelenné vált a „szakma”. Vagyis gyorsan igyekezik mindenki megoldani a szervezést, pörgetni a fuvarokat, tulajdonképpen az ember már nem is számít. Az ember egy pont, egy gép, egy leltári szám. Az embernek mindenkor rendelke-

zésre kell állnia, folyamatosan dolgozni kell, távol a családtól. Óriási a felelősség, nagy géppel, nagy értékeket, nagy árukat, nagy távolságokra kell szállítanunk – ehhez képest a fizetések jóval kevesebbek, mint régen voltak.

Danyi István kereken negyvenesztendő. Közel húsz éve kamionozik. Dolgozott útépitő cégnél, más autókön, gépeken is kipróbálta magát. Itt a Waberer's cégnél két éve dolgozik. Annak idején közlekedési szak-középisikolát végzett Szerbiában, ott szakmaként fogadták el a kamion vezetését. Tulajdonképpen a mai napig is annak tartják Szerbiában, de azért ott is halványodott ennek a végzettségnek a fénye.

– Úgy tudom, valamikor a kamionsofőrség Magyarországon is szakmaként létezett. Manapság viszont ez már lényegtelen. A sofőrködéshez ez mind nem szükséges. Elég csak egy vezetői engedély, meg a külföldre szóló nemzetközi jogosítvány.

JUHÁSZ MIHÁLY

Nehezen viselhető a távollét a családtól

Juhász Mihály szerint a fejlett nyugat-európai országokban is kevés a gépkocsivezető. Szerinte azért, mert sok az úgymond tervezetlen szabadnap, nagyon sok a távollét az otthonától, a családtól. Ezek a tényezők a legfontosabbak a nyugati polgároknak. A volt keleti blokk országaiiban pedig a legfőbb ok a kis kereset. Juhász Mihály arca szomorú, mert nagyon ritkán látja gyermekeit, szeretteit.

– Ha több lenne a fizetés, több lenne a kamionsofőr is. Akkor sokkal több ember rászánná magát mindennek ellenére erre a munkára. Feláldoznák a családi életet és egyebeket a nagyobb kereset reményében. Nagy pénzért többet visel el az ember. Magyarországi szinten 1000-1500, európai szinten 2000-2500 eurót keres a kamionos, de Spanyolországban megkeresik a kollégák a 3 ezret is. Legalábbis így halljuk útközben a kollégáktól. Nem beszél-

ve a skandináv országokról, ahol még nagyobbak a fizetések. Nézze meg Finnországot, Norvégiát, meg hát Svédországot is. Ugyanannyit vagy inkább még kevesebbet dolgoznak, mint mi, de jóval többért. De hát ez van, ezt kell szeretni. Valamikor egyfajta vonzerő volt, hogy járjuk a világot, de abban az időben még zárva voltak a határok. Ez a helyzet már – szerencsére – régen megszűnt. Hozzászoktunk a nyitott kapukhoz, mert a jóhoz könnyű hozzászokni. Arról nem is beszélve, hogy egy legényembernek vonzó lehet a világjárás, de egy családostól apának mégiscsak nehéz a távollét a hozzátartozóitól. Mindent meg lehet szokni, de azt, hogy a gyerekei nélkül éljen az ember, hetekig, hónapokig, az a legnehezebb.

Én mindössze egy éve kamionozom. Van egy tizenhét éves fiam, meg egy tizenhárom éves leányom, nagyon nehezen bírom nélkülük, ritkán látom őket. Még az a szerencse, hogy van mobiltelefon, lehet SMS-ezni, ez kicsit segít. Tavaly, 2007-ben már voltam egyszer szabadságon is – egy hétig. Juhász Mihály tűzoltó volt 20 évig. Ő is Szerbiából jött, a régi Torontál megyéből, az egykori Nagybecskerekéből. De hogyan lesz egy tűzoltóból kamionos? – Mindennek a nyitja az otthoni kis fizetés. Itt, Magyarországon vendégmunkásként, kamionosként dolgozom. De jóval többért, mintha Szerbiában dolgoznék tűzoltóként.

MOLNÁR GYÖRGY

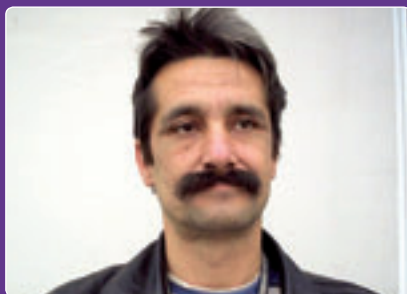
Ki szereti a lemondással teli életet?

Készségesen válaszol, de megkér, ne készítsek fényképet róla.

– Szerintem azért vannak kevesen a pályán, mert kevés a pénz, csekély a bérezés ehhez a munkához képest, amit egy kamionosnak el kell látni. Ezen túlmenően a fiatalok, akik belekóstolnak ebbe a munkába, talán igen hamar rájönnek, ez nem az a fajta munka, amit elképzelték maguknak. A mi



Danyi István: Óriási a felelősség, nagy géppel, nagy értékeket, nagy árukat, nagy távolságokra kell szállítanunk



Juhász Mihály: Nézze meg Finnországot, Norvégiát, meg hát Svédországot is. Ugyanannyit vagy inkább még kevesebbet dolgoznak, mint mi, de jóval többért

munkánk elég sok lemondással jár, és ki szereti a lemondással teli életet? Senki!

Közel harminc éve kamionozom. Most ötvenhét éves vagyok, huszonkilenc évesen kezdtem ezt a munkát. A fiatalok szeretnének családot alapítani, de ha örökké úton vannak, akkor még lehetőségük sincsen ismerkedésre, még a hétvégén sem. Ugyanis közlekedési tilalom lévén bent alszik a sofőr-fülkében, a kamionparkolóban. A bérezés sem olyan, amely miatt megérné öt-hat évig ilyen lemondó életet élni. És utána mi lesz? Lehet ebből annyit félretenni, hogy megalapozza a jövőjét? Nemigen.

A kérdés ezek után önmagától adódik: akkor ön miért végzi ezt a munkát immáron már közel harminc esztendeje?

– Annak idején a mainál jóval komfortosabban meg lehetett élni ebből a munkából. Most már nem tudok másba belefogni. A koromnál fogva ez a feladat, mást már nem tudnék újratekenni, meg nem is akarok. Van még néhány évem a nyugdíjig. Addig meg csak kibírom valahogy...

Valamikor óriási vonzóerő volt az, hogy járhattuk a világot, amikor nehéz volt még három évenként is útlevelelhez jutni, akár 70 dollárral Nyugat-Európába kimenni. Az anyagi megbecsülésen kívül erkölcsi megbecsültsége is volt ennek a munkának. Amióta tagjai lettünk az Európai Uniónak, aki aktív természetű, bárhová elmehet dolgozni külföldre. Azóta a szakmának, pardon, nem is szakmának, csak foglalkozásnak, jóval kisebb a vonzereje. Az idősebb korosztály is már csak azért végzi ezt a munkát, mert muszáj, valamiből élni kell. Sokan nyugdíjazásuk után is rákényszerülnek arra, hogy dolgozzanak. Van, aki „kapzsiságból”, vagyis még többet akar, van, aki meg valóban a megélhetése miatt.

Van két fiam az első házasságból, harmincegy és huszonhét évesek. Ők sem akarnak kamionosok lenni. Elég az, ha az apjuk kamionos. Látták, tudják, mit jelent ez a munka. Most

meg a rendszerváltás után már elég nagy lehetőségük van a fiataloknak. Láthatnak világot, utazhatnak. A fiaimnak kizárólag csak személyautóra szóló jogosítványuk van.

Egyelőre Molnár György még nem tudja, mivel tölti majd el a napjait, ha nyugdíjba vonul. Mostanában nyaranta legalább két hónapot szabadságon tölt, július-augusztusban.

– Ezelőtt 7-8 évvel a szabadságom vége felé már vártam, mikor mehetek újra fuvarba. Úgy két éve megszűnt ez az érzés, nem sok kedvem van ismét útra kelni. Gondolom, a későbbiekben sem hiányzik majd. Ha majd nyugdíjba megyek, remélem, valamivel mindig hasznossá tudom tenni magam.

A Nyugat-Európában dolgozó kamionsofőrök jóval többet keresnek nálunk, pedig valószínűleg nem dolgoznak sokkal többet, mint mi. Mi, magyar kamionosok konzerveken, szalonnán, általában hideg ételeken élünk. A nyugat-európai kamionosok viszont megtehetik azt, hogy egy nap egyszer egy étteremben megesznek egy meleg ételt. Mi régebben sem engedhettük ezt meg magunknak, és most sem. Szerintem akkor lesz megfelelő a bérezés, ha ugyanazt megtehetjük mi is, mint a nyugat-európai kollégák.

Hogy ebben a szakmában valaki jól érezze magát, először is kell egy jó, stabil autót, egy jó főnök, meg egy jó fizetés. Ez a három egyszerre ritkán szokott összejönni. Valamelyik mindig hiányzik belőle. Nálunk a kocsipark tökéletes, sokkal jobb, mint a Hungarocamion idejében volt, ennek ellenére nem jönnek sofőrnek.

Nézem a mai fiatalokat, akik ilyeneket mondanak: nem elég magas a fülke, nem tudok nyújtzkodni benne. Annak idején nem azt néztük. Nem is volt lehetőségünk ilyesmivel foglalkozni. Arról már nem is beszélve, milyen fantasztikusak ezek a mai, szupermodern kamionok. Úgy veszem észre, a mai fiataloknak túl nagyok az igényeik.

TOVÁBBI VÉLEMÉNYEK

● Az örkényi pihenő kamionparkolójában tartózkodó gépkocsivezetők nem igazán akartak nyilatkozni, de végül is kötélnék álltak. Amit viszont maximálisan elutasítottak, az a „fényképezkedés”.

– Gépkocsivezető-hiány nemcsak Magyarországon van, hanem másutt is – mondja egy húszas éveinek végét taposó fiatalember. – Véleményem szerint itthon azért nem vonzó a pálya, mert nem fizetik meg. Ha úgy vesszük, hogy egy ember napokig, hetekig távol van a családjától, akkor a bére ezzel nincs arányban. Ma egy minden kategóriára kiterjedő gépkocsi-vezetői jogosítvány közel egymillió forint. Kérdem én, egy 20-21 éves fiatalembernek honnan van ennyi pénze? 5-6 évvel ezelőtt ezt a pénzt a családok még valahogy kigazdálkodták. Ma már nem megy. Le kell tenni a belföldi, a nemzetközi, az áruforgalmi, az ADR, a tartányos, autóbuszoknál a hegyi vizsgát. Ez utóbbi nélkül Ausztriába például be sem teheti a lábát. Ezek mind költségesek, és 5 évenként kötelező az ismeretfelújító vizsga. A digitális tachográfkártya is 7 ezer forint. Személyre szól, 365 nap munkája van rajta. Ma már nem csak a gépkocsivezetőt, a munkaadót is megbüntetjük a túlvezetésért. A törvény kimondja, ha komoly a dolog, vizsgálni kell a fuvaroztatót, a fuvar megrendelőjét is. Szóval hosszú és bonyolult a történet...

– A gépkocsivezető csak akkor keres, ha gurul a kocs, a munkaadónak is az a jó – mondja egy másik kamionsofőr, aki kérdéssem hallatán egy gyors mozdulattal leugrik autója lépcsőjéről a talajra. – Sok oka van annak, hogy ma már nem vonzó a mi pályánk sem. Például 1994-ben eltörölték a szakmástitást. Ebben az évben már az autóbusz-vezetők, jövőre pedig már az árufuvarozók is letehetik a szakmástitó vizsgát. Nem lesz kötelező, de lehetőség lesz rá. Ez szakmai előjogokat jelent, vagyis magasabb fize-

tést biztosít. Hiszen nem betanított munkásként, hanem szakmunkásként kezelik a gépkocsivezetőket.

A másik probléma a röghöz kötöttség. Akinek van jogosítványa például Kelet-Magyarországon, az nem szívesen megy el soproni székhelyű munkahelyre dolgozni. A magyar munkavállaló ott szeretne dolgozni, ahol lakik.

A rendszerváltozással a kamionsofőrök egyfajta veszteséget szenvedtek, mert a régi időkben a kamionozás jóval több pénzt jelentett. Annak idején az útleveleket, a szolgálati útleveleket sem osztogatták mindenkinek. 8 általánossal alig vették fel az embereket gépkocsivezetőnek, például az akkori Hungarocamionhoz. Volt a cégnél olyan kolléga is, aki diplomás volt, több nyelvet beszélt. Igen magas mércéje volt az akkori felvételnek. Tolongtak a világlátás, a kereset miatt is. A kamionozás azokban az években egyfajta szintet jelentett. Nos, ez a rendszerváltozással megszűnt. Ma már az egyetlen kihívás, csábítás a nagy autót. Ha egy fiatal imádja a nagy autót, akkor elmegy kamionosnak. Mert jó érzés az, ha 40 tonnát ural az ember. Persze fontos, hogy valóban uralja is. Sajnos az is igaz, hogy felhígult a szakma. Komolytalanok egyes munkaadók. Ez utóbbi is közrejátszik abban, hogy megkeseredettek az emberek. Egy-más túllicitálva csábítják a gépkocsivezetőket, azután amikor már ott van, akkor egyedül hagyják. Ez annak idején elképzelhetetlen lett volna. Mondok egy példát, baleset éri a gépkocsivezetőt. Egy hete kórházban van, a munkaadója nem is tud a dolgról semmit. Sőt mi több, észre sem veszi, hogy eltűnt a sofőrje. Ebből egyenesen az következik, hogy nem követi az áruját, nem követi a kocsit, felelőtlenek. Azelőtt ilyesmi nem történhetett volna meg, pedig akkor még nem volt CB-rádió, nem létezett GPS sem. Viszont a vezénylő tudta, hogy ez az ember négy vagy öt nap múlva hol lesz.

B. Lengyel Anna