

EXKLUZÍV KAMAZTÓL A VÁLLALKOZÁSIG

**Sofőrből sok van,
gépkocsivezetőből kellene több****„NEM PESSZIMISTA, REALISTA VAGYOK”**

A társadalom egyik fokmérője a közlekedés. Úgy tartják, Magyarországon három dologhoz mindenki ért: a politikához, a focihoz és a közlekedéshez. Hát ezen azért el kellene gondolkodni. Az MKFE budapesti régióvezetője, a Pest Megyei Kereskedelmi és Iparkamara Közlekedési Szakosztályának elnöke, illetve elnökségi tagja, Bánkeszi Lajos a beszélgetőpartnerem.

Az ipari középiskolát szerzőszámkészítő lakatosként végezte el, majd leérettségizett. A családjában volt egy hungarocamionos. E rokoni kapcsolat határozta meg gyakorlatilag az egész életét.

– Állandóan ő lebegett a szemem előtt, pontosabban az, hogy én is kamionos legyek, de ahhoz előbb megfelelő jogosítványt és végzettséget kellett szerezni. A kamionozás akkoriban óriási dolognak számított, hiszen zárt országban éltünk. Jelentkeztem az ÉPFU-hoz. A cég vállalta a B kategóriás jogosítvánnyal rendelkezők továbbképzését, hogy finanszírozza a nehéz-teherautóra szóló jogosítvány megszerzését, a vizsgát. Gyakorlatilag azért léptem be a céghez, hogy kamionos legyek. Miután megszerztem a jogosítványt, 1976-ban elkezdtem dolgozni az ÉPFU-nál mint gépkocsivezető, és mindig azt éreztem, otthon vagyok.

● Konkrétan mit jelent ez a mondat?

– Hogy jó volt a munkahely, a légkör, a kollégák. Magyarországon akkor még nagyon jól lehetett közlekedni. Nemcsak kevés volt az autó, hanem tila-

lom is alig volt, mehettünk. A rendszerváltással az építkezések kiszolgálása, a családi házak építése, leginkább pedig a lakótelepek építése lassan, fokozatosan abbamaradt. Ekkor az ÉPFU a Volánnal közösen 1988-ban beindította a nemzeti közúti fuvarozást, hiszen a belföldi fuvarozás mélypontra süllyedt.

1988-tól jöttek a könnyebbnek tűnő évek. Megszereztem a kilépéshez szükséges nemzetközi igazolványt, és elindultunk a Kamazokkal.

Az addig sok évet legyűrt kamionos kollégák nyíltan meg burkoltan is mindenfélét mondtak rólunk, aminek az volt a lényege, hogy ilyen autóval nem illik külföldre járni. 120-140 ezer kilométert évente egy Kamazsal legyűrni embert próbáló tevékenység.

Abban az időben az MAN kooperációra lépett az ÉPFU-val. Az MAN Magyarországra először az ÉPFU-nak szállított tűz tehergépjárművet, és megnyitotta az első magyarországi márkaszervizét is az ÉPFU-nál. Mi, gépkocsivezetők pedig átültünk az MAN-re. Amikor hazajöttem a Kamazsal egy francia útról,

olyan voltam, mint akit kifacsartak, mikor meg az MAN-nel érkeztem meg, úgy néztem ki, mintha pihentem volna útközben. Így látott minket, kamionosokat a külső szemlélő. Vagyis ezt jelentette a két jármű technikai különbsége.

Időközben a vállalatvezetéssel megbeszélve elvégeztem a veszélyesáru-tanácsadói tanfolyamot, és 2003 decemberében leszálltam a járműről. 2004-től mint szellemi foglalkozású kezdetem el tevékenykedni. Az utolsó kamionos éveim alatt autodidakta módon is képeztem magam, mintegy készülve a jármű nélküli időkre.

Büszkén merem mondani, hogy 76-tól 2003-ig közel 4 millió kilométert vezettem, gyakorlatilag balesetmentesen. Azt nem mondom, hogy nem volt baleset, mert ez így nem igaz, de személyi sérüléssel vagy totálkárral járó balesetem nem volt. És azt a 4 millió kilométert érzem. Nem fizikailag, hanem a gyakorlatban. Ez nagyon sokat segít a mai napig nekem abban, hogy amikor a gépjárművezetőket oktatjuk, amikor a szakmáról beszélünk – ismerik a múltamat – nehezen tudnak átverni. Én benne éltem a szakmában.

● Mikor lett vállalkozó?

– 2003-ban, mikor leszálltam a járműről, az ÉPFU-nál veszélyesáru-tanácsadóként kezdtem dolgozni, és emellett sok egyéb feladatot bíztak rám. Két különböző vállalkozói tanfolyamot végeztem el, a belföldit és az európai nemzetközi fuvarozói vállalkozóit is. Természetesen ezenkívül még sok iskolát elvégeztem, megszerzve az elméleti tudást is a gyakorlati mellé. Mivel akkoriban a HVESZ-nél dolgoztam oktatóként, a vállalkozásomat egyéni vállalkozóként kezdtem el. Egyéni vállalkozóként üzőm – a mai napig is az ADR-tanácsadói tevékenységet, a gépjármű-vezetői továbbképző szakoktatásokat és sok más egyéb, ami még belefér ebbe a kategóriába.

A Beta-Trans Plusz Kft.-nél, ahol műszaki igazgatóként dolgozom, a járművek központi felügyelete a feladatom. Saját

autóm ugyan nincs, de több mint 70 jármű felett diszponálok. Rajtam múlik, hogy mindig időben, jó műszaki állapotban és megfelelően felkészült járművezetőkkel álljanak az autók munkába. Ez napról napra nehezebb.

Néha-néha teherautót nosztalgiaiból azért vezetek, vagyis elviszem a szervizbe meg vissza, de 2003 óta nem fuvarozok teherautóval.

● Ezek szerint nosztalgiázik a teherautók után?

– Amikor leszálltam az autóról, akkor azt hittem, hogy álmaimban megjelenik majd a teherautó, hogy ülök a volán mögött és vezetek. És érdekes módon egyetlenegyszer sem történt ez meg velem, amitől tartottam, hogy a hiánya fájdalmas lesz.

● En még olyan vállalkozóval nem beszéltem, akinek nincs teherautója. Egyáltalán szeretné, hogy legyen?

– Igen, tervbe vettem. A Beta-Trans Plusz Kft.-vel közösen képeznék el, én lennék az üzemben tartó, tehát az irányító. Ez a közeli jövő. Egy-két hónap múlva talán megvalósul.

● És ki vezetné az autót?

– Természetesen alkalmaznék járművezetőt.

● Van-e olyan helye a világnak, amelyről valamilyen konkrét emléket őriz?

– Amíg Kamazokkal jártunk, nagyon sok probléma volt. Előfordult például, hogy a határon a német ellenőrző hatóság csodálkozva állta körül a járműveket, mert ilyet még nem láttak. Miután meglátták, hogy mit tud ez a technika, elszörnyülködtek, hogy ezekkel a járművekkel be szeretnénk lépni Németországba. De indok nem volt, hogy megtiltsák, kénytelenek voltak beengedni.

Más német határon pedig előfordult, hogy – a szállítmánytól függően – 4-5 autóval indultunk el egyszerre. Amikor megjelenünk a Kamazokkal, kétségbeesetek: hogy megindult az orosz invázió!

Egyszer Franciaországba fuvaroztam, ahol egy olyan vállalatnál rakodtam, ahol az egyik alkalmazott magyarul beszélt. Egy az 56-os időkben kiszakadt



*Bánkeszi Lajos,
az MKFE
budapesti
régiovezetője,
a Pest Megyei
Kereskedelmi
és Iparkamara
Közlekedési
Szakosztályának
elnöke, illetve
elnökségi tagja*

valaki volt. Több órát beszélgetünk, majd meghívtak magukhoz. Később néha-néha össze is találkoztunk. A sok találkozás következtében kiderült, hogy szegről-végről még rokonok is vagyunk. Ezek után természetesen a kapcsolatot tovább erősítettük, és a mai napig nagyon jó viszonyban vagyunk. Addig, amíg kamionnal dolgoztam, jártam hozzájuk, mostanában nehéz kijutni, mert nagyon messze vannak. De hát most van internet és webkamera, így látjuk is egymást.

● Voltak kellemetlen élményei?

– Igen, de ennyi idő után még a kellemetlen is kellemessé válik. Például amikor térdig érő hóban evickéltünk Csehszlovákiában, az NDK-ban. Nem szabad elfelejteni, hogy ezelőtt 15-20 évvel még voltak telek. Az egyik legszomorúbb élményem az volt, amikor egy teljes szilvesztert egy szál magamban töltöttem egy NDK parkolóban a cseh-német határon. Tény és való, a vállalat figyelt arra, hogy karácsonykor az emberek otthon legyenek a családjukkal. Ezért hazahozták a sofőröket, ha kellett személykocsival, az viszont senkit nem érdekelt soha, hogy szilveszterkor ki, hol, merre van.

● Egy egykori kamionossal beszélgetek, aki ma vállalkozó, de pillanatnyilag még nincs kocsija.

– Pontosan látom, ha kocsim lenne, mit kellene tennem, hogyan kellene irányítani egy járművet. A tévedés persze benne van, hisz mindentudó és mindenható nem vagyok. Valamennyi vállalkozás, ahol én szerepet játszom, kikéri a véleményem, és mindig el is mondom. Nagyon sok mindent nem lehet megtenni, mert anyagi keretek közé



vagyunk szorítva. Van, amit azért nem lehet megtenni, mert a járművezetők tudása kevés hozzá, és arról sem szabad megfeledkezni, hogy Magyarországon a fuvarozói piac mestersegesen „leültetett”. Csökkentek a fuvardíjak. Én az MKFE-ben, magáncégnél, magánvállalkozóként is nagyon sokat harcoltam azért, hogy ne lehessen olyan fuvardíjakon fuvarokat vállalni, ami nem képes önmagát kitermelni. Sajnos, a mai napig nem lehetett ebben az ügyben előrelépni. Megértem azokat, akik jóhiszeműen, önszántukból, kényszerből vállalnak alacsonyabb díjért munkát, hogy legalább az üzemanyag „visszajöjjön”. Mindig mindenki abban bízik, hogy hát ha holnap! De ez a holnap nem jön el soha! Ezt nem értik meg. Minden európai országban lejebb ment a fuvardíj. Lengyelországban például, ahol szintén rengeteg felesleges kapacitás van, ezt kihelyezték Európába. Országok között ünióznak, ingáznak hetekig, hónapokig. Sok magyar vállalkozás is végzi ezt a tevékenységet. De szembe kerülnek olyan problémával például, mint a digitálischatográf-kártyák 28 naponta kötelező adatmentése. Aki nem tudja megoldani, hogy egy kinti járművezető önmaga letöltse a tachográfáról az adatokat, illetve a kártyájáról, az ha 4-5 hét

múlva jön haza, hová tűnnek az adatai? Ezt is meg kell szervezni. Ez sem könnyű dolog.

● Mint egyéni vállalkozó milyen munkát lát el?

– Több cégnél látok el veszélyesáru-tanácsadást, de én ezt úgy értelmeztem, amikor egy ilyen feladatot az ember elvállal, nemcsak szigorúan ADR-rel kell foglalkozni egy vállalkozásnál, hanem mindennel, a közlekedés egészével. A közlekedési törvények változásaival, módoszataival, azok értelmezésével. Akár tachográf, akár budapesti behajtási rendelet, akár országos közlekedési vagy nemzetközi jogszabályok értelmezése, alkalmazása. A másik fő tevékenység az oktatás. Jelenleg a Fuvaros Tanodánál alkalmaznak oktatóként. Oktatok ADR-t, belföldi és nemzetközi oktatást tartok vám-, KRESZ, műszaki ismeretekből gépkocsivezetőknek, vállalkozóvá képezünk embereket és vállalkozókat képezünk tovább.

● Ön egyrészt dolgozik a Beta-Trans Vállalkozó Kft.-nél, másrészt egyéni vállalkozóként. Hogyan osztja be az idejét?

– Úgy vagyok ezzel, mint annak idején a honvédségnél, ahol arra tanítottak, hogy a nap 24 órából áll, meg az éjszakából. A szombatok és a vasárnapok munkanapokká váltak. Természetesen nem mindig, de gyakran.

● Az imént azt mondta, hogy a holnap nem jön el soha. Mindegy ilyen pesszimista?

– Nem, én nem pesszimista, hanem realista vagyok. Fel kell tudni fogni, dolgozni a világpiaci trendeket, a világ gazdasági felépítését és működését. Az üzemanyag kitermelése, átalakítása, forgalmazása soha nem lesz a fuvarozók kezében. Nem működik az „élni és élni hagyni” elv. Harácsolás folyik a világ-

ban. Minden a pénz körül forog. Mindenki keresztültapos a másikon azért, hogy előrejusson.

● Ön is?

– Én próbálok nem így tenni. Hiszen miért ne lehetne dolgokat megbeszélni, egyeztetni? Az egész társadalmi struktúránk, ahogy felépül, erre próbálja az embereket rávinni, erre készíti őket, hogy minden a pénz. Pedig ez nem feltétlenül igaz. Emberi hangon kellene beszélni az emberekkel, lehet, hogy többet érne, mint néha az a pár forint.

Tény, hogy nagyon nagy élmény Angliában, Németországban, Franciaországban közlekedni – tér vissza Bánkeszi Lajos konkrétan a közlekedésre. Az élményt az nyújtotta, hogy mindenki tudja, hogy a másik is szeretne haladni, ezért nem gátolják akkor, amikor nem kell, ott megengedik a sávváltást, a kifordulást, az előzést. Sok problémát jelent, hogy a magyar közlekedésben nem ismerjük el a másik ember jogát és lehetőségét, hogy az úton van, és neki is van egy felülete, amit használnia kell. Régóta mondom, de ez ma már mindenki előtt köztudott, hogy a magyar közlekedési viszonyok, a közlekedési morál nem felel meg az intelligens, kulturált társadalomban meglévő elvárásnak.

● Úgy érzem, ön megmaradt gépkocsivezetőnek.

– Igen. Valóban így van, de ez érthető is, hiszen sokat vezettem olyan országokban, ahol ezt a műfajt logikusan, toleránsan művelik. Elnézem a hazai utakon közlekedőket, és tudom, ezt jobban is lehetne, sőt kellene csinálni. Sofőrökből nagyon sok van, gépkocsivezetőből kellene több!

B. Lengyel A.



NEMZETKÖZI GÉPKOCSIVEZETŐK!

Érdekképviseletet akartok?

Keressétek a NeHGOSZ-t, az U.I.C.R. magyar képviselőjét!

Címünk: 2220 Vecsés, Új Ecséri út 2.

Tel./fax: (06-29) 357-985 • e-mail: elnok@nehgosz.hu

Nemzetközi útjaitokon az U.I.C.R.-t,

a Hivatásos Gépkocsivezetők Nemzetközi Szövetségét hívjátok!

