

Уколико Србија заиста оствари привредни раст од 3,5 одсто, колико наши званичници предвиђају и желе, због недостатка возача произведену робу неће имати ко да превезе до купаца.

Несташица овог кадра више година уназад већ блокира рад многих домаћих превозника, међу којима, било да је у питању домаћи било међународни транспорт, не постоји фирма где камиони не стоје јер нема ко да их вози. Проблем је све израженији и у превозу путника. Само у Градском саобраћајном предузећу Београд, уместо садашњих око 1.600 возача, од септембра ће аутобусе возити 350 мање, јер их је платежна моћ велике компаније из Немачке већ преузела и они током овог лета одрађују свој отказни рок.



Можда је у тој причи највећи проблем то што држава ништа не чини да превозницима помогне како би решили недостатак, па возачи масовно одлазе у иностранство где земље западне и средње Европе могу да понуде и веће зараде и знатно боље услове. Они при том немају тешкоће око радних дозвола, јер државе у које одлазе уважавају потребе своје привреде и без речи обезбеђују папире посебно када то од њих траже велике транспортне компаније. Тако је Србија дошла у ситуацију да само у овом тренутку, према најгрубљим проценама, недостаје најмање 7.000 возача.

– Не постоји начин, ни статистиком ни анкетом, да се утврди ни приближан број који би показао размере ове несташице кадрава. Посебно јер се стање на тржишту стално

мења, па један превозник може овог месеца да нађе и запосли два возача, али му и три оду, или у другу фирму или пре у иностранство. У проблему су чак и они који раде само на домаћем тржишту, где су услови бољи, туре су краће и људи не одсуствују пуно од куће. Слично је и у превозу путника, али су у најтежој позицији предузећа која се не баве искључиво транспортом, трговинске и производне фирме, у њима возачи раде и утовар, истовар, папирологију и још чешће одлазе тамо где су услови бољи – каже за Данас Неђо Мандић, председник Пословног удружења Међународни транспорт које окупља око хиљаду превозничких компанија.

Он истиче да су у удружењу пре више година уочили да ће доћи до недостатка возача, јер стално присутни на западним друмовима, регистровани су да се транспорт увећава и да страни превозници преузимају кадрове из источне и јужне Европе.

Они су тражили помоћ државе како би из 50 средњих саобраћајних школа ђаци излазили као готови возачи за све категорије, а не само за „Ц“ како је сада случај. Одговорено им је да нема пара за те додатне обуке, а иницијатива Удружења да они школама обезбеде адекватне камионе и приколице потребне за обуку ђака, није прихваћена. Уз то, наш закон дозвољава да за возача аутобуса или камиона са приколицом, односно „Д“ и „Е“ категорију може да се полаже само са навршеном 21 годином. Средњошколци који из клупа излазе са „Ц“ дозволом, морају наредне три године да чекају на то праве и они у међувремену одлазе на друге послове.

– У читавој западној Европи, па и код наших суседа у Хрватској, из средње саобраћајне се излази са дозволом за све категорије и свршени ученик са 18 година може одмах да уђе у шлепер. Иницијатива да се закон измени није прихваћена. Ми смо као удружење покушали сами да обезбедимо потребне кадрове, сами смо организовали школу која будуће возаче едукује о томе како се пакује терет, како се обезбеђује возило, попуњавају међународни папири, како се понаша са клијентима или пред државним органима. Али, та обука се врши након што полазници у ауто школи добију потребне категорије дозвола. Да бисмо та два процеса објединили била нам је потребна подршка Министарства просвете, али је нисмо добили – каже Мандић.

Најзад, није само зарада предност коју користе европске компаније да би привукле возаче, него и услови рада. Када возе за домаће фирме, суочавају се са дугим задржавањима на границама, посебно са Мађарском и Хрватском. Чекања од по некад и више дана, одузимају им слободно време а како се у већини фирми, осим уговореног паушала плаћају према пређеним километрима, време проведено на царинским пунктовима спречава их да зарађују више. До сада је одржано више састанака са

суседима, али решење још није на видiku.

Да држава игнорише потребе фирми потврђује и Небојша Алексић, председник синдиката Слога у ГСП-у. Он каже да је пред београдске изборе, знајући да Европа отвара тржиште за радну снагу из источних земаља, предлагао да се возачима подигну плате на 1.200 евра а мајсторима, који такође одлазе, на 1.000, а да се смањи број запослених у администрацији, где ради, што под уговором што за стално скоро 5.000 људи.

Тај предлог да се одвоји производни од чиновничког рада је игнорисан, а ја сам, као реметилачки фактор, пребачен 40 километара од седишта фирме, на окретницу у Липовици. Сада смо ту где смо. ГСП покушава да преко две агенције плати обуку нових радника, да заинтересовани возачи „Ц“ категорије стекну „Д“ дозволу уз обавезу да у наредне две године раде у нашој фирми. Они то лако прихвате, кад добију дозволу обучавају се на нашим већ распаднутим аутобусима, а чим им истекне уговорна обавеза, као готови возачи са искуством одлазе за Немачку – каже Алексић и наглашава да се недостатак возача увелико осећа, али да ће још теже бити са мајсторима, јер они са искуством одлазе, а нове нема ко да обучава.

Лиценца само преко посредника

До краја ове године, према новом Закону о друмском превозу, возачи би морали да обезбеде лиценце и картице. Та документа без којих неће моћи у кабину возила, издаје им Агенција за безбедност саобраћаја, а обнављају их на сваких пет година. Према утврђеном ценовнику, то ће их коштати 5.000 динара, али пошто није дозвољено да се документа захтеви предају директно Агенцији, већ ће морати да приложе још 1.080 динара за услуге посредника. На 34 локације широм Србије, могућност да као посредници остваре приход дата је углавном пословницама Ауто мото савеза Србије, али се на списку налазе и поједине приватне агенције, предузетници и транспортне фирме.

Нема за аутобусе, има за рекламу

Да би „помогао“ Градском саобраћајном предузећу, Град Београд је одлучио да плати 90

милиона динара за медијску кампања како би се повећало поверење грађана и променила слика о јавном превозу. Кампања подразумева спотове, инсертације у штампаним медијима и на билбордима и интернету, а циљна група су мушкарци, жене и деца, од седам до 70 година. Предвиђено је се инсертација и оглас нађу у Српском телеграфу, Информеру, САТ-у, Блицу, Алоу, Куриру и у 24 сата, а закуп секунди за спотове предвиђен је за телевизије О2, Прва и Пинк, при чему је Град детаљно навео у којим емисијама и колико емитовања би желео. Уколико акција и успе, питање да ли ће грађане који поверују у предности јавног превоза и сврсисходности наплате карте, имати ко да вози, јер возачи чија је плата сада око 45.00 динара одлазе у иностранство где зарађују од 1.500 до 1.700 евра месечно.

(Данас)