

„Нема ко да вози аутобусе“, „Возачи јавног превоза у Хрватској прете штрајком“, „Мањак запослених у београдском ГСП-у“, само су неки од новинских наслова који илуструју проблем недостатка професионалних возача у Србији и земљама региона.

Без обзира на то да ли је реч о возачима који управљају возилима градског превоза или камионима, чиненица је да је то занимање последњих година, па и деценија, постало дефицитарно, а да они који су се одлучили за ту професију у све већем броју одлазе у иностранство у потрази за већим платама и бољим условима рада.



Недовољан број професионалних возача глобални проблем

Међутим, како за Спутњик објашњава **Неђо Мандић, председник Пословног удружења превозника робе у међународном друмском саобраћају Србије „Међународни транспорт“**, недовољан број професионалних возача није проблем само

Србије или других земаља бивше СФРЈ, већ представља светски проблем.

Ово занимање, нажалост, данас више није тако атрактивно као некада, а није лако добити ни потребне квалификације

„Све земље света су и те како погођене, почевши од Америке и Канаде, па до Западне Европе, где не недостају хиљаде, већ десетине, па и стотине хиљада возача. До сада су сви некако успевали да преброде ту кризу, али постаје све теже. Рецимо, у току само једне године 40.000 возача из Украјине је дошло у Пољску. Ово дакле није проблем само Србије, већ и Хрватске, БиХ, Македоније, одакле возачи иду према Западу, јер тамо нема довољно радне снаге, нема возача“, објашњава Мандић.

Како каже, ово занимање, нажалост, данас више није тако атрактивно као некада, а није лако добити ни потребне квалификације.

„Код нас нема школа које врше обуку, а приватне школе су скупе. Нема школског система који школује возаче и настаће заиста велики проблем када и оно мало пензионера који су још у снази дефинитивно престане да ради. Наиме, за сада нас још 'ваде' пензионери који и након испуњеног услова за пензију настављају да раде још десетак и више година и по Европи, и код нас“, упозорава Мандић.

Проблем је школовање возача

Према његовим речима, у оквиру Пословног удружења чији је председник још ради школа за возаче.

„Свакоме ко има Б категорију и ко положи наше тестове, а узели смо чувени 'Виена тест' који користе војске читавог света и све озбиљне фирме, спремни смо да финансирамо комплетну обуку у ауто-школама, да му обезбедимо нашу обуку за међународни транспорт и да му гарантујемо моментално запослење у нашим предузећима, уз обавезу

да на радном месту, где ће наравно бити плаћен као и сваки други возач, остане две до три године“, наводи Мандић.

Број заинтересованих полазника школе за возаче мани од потребог

Људи се јављају, али тај број је и даље далеко од потребног, истиче наш саговорник.

„Око 500 њих је прошло тестове, а обуке је до сада прошло 60 до 70 возача. Искуства, дакле, нису лоша, али резултати јесу лоши у односу на време и труд који је уложен, јер бисмо морали више. Морали бисмо да 'произведемо' хиљаду возача сваке године како бисмо могли да одржавамо овај број возила. Међутим, ми на овај начин годишње можемо да 'направимо' 30, 50 или 80 возача, и тешко је да их буде више, без обзира на то колико се трудимо“, објашњава Мандић.

Кад се неко школује три године за возача и школовање заврши са 18 година, у Европи може одмах да седне за волан шлепера, а код нас не може

Некада су, додаје наш саговорник, школски систем и војска „избацивали“ пуно возача. Данас пак војска нема довољно возача ни за себе.

„Проблем је и што наш школски систем не производи возаче виших категорија, већ максимално до Ц категорије, а и неке ствари радимо наопако. Примера ради, када се неко школује три године за возача и школовање заврши са 18 година, у Европи може одмах да седне за волан шлепера, а код нас не може, док не напуни 21 годину, чак ни да полаже за Е категорију. За те три године тај млади човек, међутим, заборави на то занимање, престане да буде возач и Ц категорије, постане магационер или пронађе неки други посао. Зато практично немамо решење“, наглашава Мандић.

"Недостаје нам неколико хиљада професионалних возача"

Према неким проценама, Србији недостаје 5.000 професионалних возача, али Мандић тврди да је тај број далеко већи.

„Возачи недостају како аутобуским, тако и домаћим и међународним превозницима. Када возачи недостају, на пример, великим нафтним компанијама које могу добро да их плате и чији возачи раде ту, у локалу, и увече дођу својој кући, шта да кажемо ми који возаче шаљемо у иностранство, који често нису са породицом, јер одсуствују по три, пет или петнаест дана. Како да их задржимо?“, пита Мандић.

Шта нуде у Европи

Тим људима се, како каже, више исплати да оду у Европу и да тамо раде, а кући да се врате са већом зарадом.

„Треба имати на уму да ни у иностранству возаче не плаћају више ако гледамо пређене километре и цену рада. Међутим, наши возачи остварују већу зараду тако што у Европи нема граница и могу да искористе све своје радно време у возњи. Код нас не могу, јер товаре робу, иду на царину где изгубе цео дан и не могу да возе. Затим на граници изгубе по десет и више сати и практично почину да возе тек када пређу границу. Исто се дешава када се враћају, тако да наши возачи пређу седам до девет хиљада километара, у зависности од релације коју раде, а возачи у Западној Европи прелазе 12, 15 или 18 хиљада километара, па је и зарада већа“, оцелује Мандић.

Тако су зараде у Србији, наводи наш саговорник, од 1.000 до 1.800 евра, зависно од фирме у којој возачи раде и релација које прелазе, а у иностранству зарађују од 1.800 до 2.500 евра.

„Та разлика дакле није толико велика с обзиром на пређене километре“, примећује Мандић.

Нико нема решење за овај проблем

Проблем дефицита професионалних возача је често истицан на састанцима са колегама из других земаља, али за сада нико не види начин да се он превазиђе, додаје наш саговорник.

„Једини начин да земље Западне Европе овај проблем реше јесте да нам 'отму' возаче нудећи им веће плате и боље услове рада“, закључује Неђо Мандић за Спутњик.

(Спутњик)