

Kutató és Blogger a Prévost-tól

Kutató és Blogger – ez a két tábla van a Prevost Hungária Kft. egyik Renault Trucks T vontató szélvédője mögött. Ki az, akinek nem kelti fel ez a figyelmét?

Beszélgetni a cég különleges lakófélpótkocsijában ültünk le. Az összkomfortos lakókocsiban „nappali” van tévével, számítógépekkel, háló- és fürdőszoba, természetesen légkondicionált (és fűthető) is. (A Camion Truck & Bus magazinban részletesen bemutattuk ezt a nem mindennapi „lakóautót”.)

A kutató

– Előbb voltam kamionos, aztán lettem szociológus, jelenleg mindkettőt egyszerre művelem – mondja Szabó Nelli.

– A kamionozás édesapám révén került képbe. Ő gépjárművezetőként dogozott, kislány koromban ott ültem mellette az IFA-ban, ahogy fejlődött a technika, az egyre jobb autókban. Tanultam én mást is, de vonzottak a nagy járművek, a nemzetközi áruszállítás, hogy sok országba eljussak, sok kultúrát megismerjek.

Egyre több nő ül a kamionok volánja mögött. Pontosán tudják, mit akarnak, milyen feltételek vannak, mit jelent a kamionozás. Alaposan meggondolják, valóban ezt szeretnék-e nap, mint nap végezni, szívvel-lélekkel csinálják! Meggyőződés, elhivatottabbak, mint a férfi kollégák.

A kamionozást 17 éve kezdtem, 3 éve pedig újrakezdttem. Közben dolgoztam Angliában, itthon gépjárművezető-szakoktatóként, elvégeztem az egyetemet, szociológus lettem. Nyilván anyagi okai is vannak, hogy visszaültem a kamionra, de ez nem esett nehezemre, szeretem ezt a munkát, és még a szociológiával is össze tudom kapcsolni, mert létrehoztam a kamionos szociológiát.

Ha a parkolóban meglátnak a férfi kollégák, kétféleképpen reagálnak. Van, aki a kamionozást kifejezetten férfimunkának tartja, ezért valamiféle presztízsvesztésként éli meg, hogy egyre több nő van a szakmában. És akadnak kollégák, akik valóban kollégának tekintenek, még talán némi csodálattal is néznek ránk.

A kutatást már másképp fogadják, amúgy gyakran keverik a szociológust a pszichológussal, el kell magyaráznom, mi is az én szerepem. Aki nem pozitívan fogad, ott nyilván nincs keresnivalóm.

A szociológiai kutatásokat online kérdőívek segítségével végzem, azt terjesztjük kamionos körökben. A válaszokat kielemezem. Ez az egyik módszer. Tapasztalataim szerint – jóllehet a kérdőív anonim – a kamionosok mégis szívesebben válaszolnak a parkolóban. Aki megérti milyen célja van a szociológiának, az szívesen segíti a munkámat.

A kamionos társadalomnak komoly problémái vannak, nemcsak anyagi, hanem morális problémák is – én erre szándékozom felhívni a figyelmet. A munkáltatói és a munkavállalói oldalt egyaránt megkérdezem – elég durva dolgokat lehet hallani mindkét részről, meg az adok-kapok, a mutogatás ide-oda. A problémák ugyanazok, csak éppen a megegyezés hiányzik. Döntéshozó nem vagyok, a társadalmi kutatás célja a figyelemfelkeltés a társadalmi problémákra. Ha valami már le van írva, számokkal alátámasztva, az már ettől kezdve kézzelfogható. A megoldás nem az én feladatomban, azt már a feleknek kell intézni.

Az utóbbi 2,5-3 évben van ez a lehetőség az életemben, meddig még, azt most nem tudom megmondani. A nehézségeket tekintve persze leszálnék a kamionról, de – bár van létjogosultsága a társadalomkutatásnak – a kutatókat nem igazán fizetik meg. Nincs az az anyagi megbecsülés, mint kamionosként.

A Prévost-nál jól érzem magam, jóllehet elég feszes a munkatempó, de a cég az 561/2006/EK rendelet szerinti munkavégzés előírásait maximálisan betartja. A légi fuvarozáshoz kell igazodnunk, de össze lehet egyeztetni a vezetési és pihenőidőket, a feladatok maximálisan teljesíthetők. Ehhez azonban szükséges, hogy a csapat – a diszpécserek és a járművezetők – jól össze tudjanak dolgozni.

A munka mellett mi rengeteget kirándulunk, egyre több cikk kerül fel az oldalunkra, amelyekben arra buzdítjuk a kamionosokat, hogy szabadidejükben kiránduljanak, ismerkedjenek az adott országgal. Mindenkinek azt javasoljuk, ne töltsön 24-45 órát egy parkolóban, a kamionjában, használja ki, hogy szép helyekre is eljuthat!

A blogíró

– A Prévost-nál ugyan még csak 3 hónapja dolgozom, „még mozog a kalapom”, a bogírást azonban 3 éve kezdtem, a 45-ös pihenőidőket próbáltam hasznosan eltölteni – mondja Kis András.

– Azt tapasztaltam – a parkolóokban a kollégákkal beszélgetve –, hogy a munka- és pihenőidőkkel kapcsolatosan félreinformáltak vagy rosszak az ismereteik. Elkezdtem mélyebben foglalkozni ezzel, és egy idő után úgy éreztem, át kell adni a megszerzett „tudásomat”. Az írásokból blog kerekedett, már 180 szakmai írás gyűlt benne össze. Mivel a blog nem mindenki számára kezelhető könnyen, ezért honlappá alakítottuk www.kisaetr.hu címen olvashatók az információk. A honlap sokkal inkább felhasználóbarát, mint a blog, reményeim szerint még több lesz a visszatérő olvasó.

Nellivel közösen közlünk írásokat a honlapon, még olyan hasznos információ is felkerül, mi mindent kell csomagolni, ha valaki hosszabb ideig tartó munkára indul. Ez sem kimosolyognivaló, a kezdőknek ugyanis nagy segítség. Olyan esetekről is van tudomásunk, valaki a blog, a honlap írásai alapján kezdett el kamionozni.

Örökzöld témának tűnik a képzés. Nem a vezetéstechnikai részével van gondom, azt megfelelőnek találom. Mindenki nullkilométeresen jön világra, senki nem kamionkormányal születik, ezt meg kell tanulni. Amikor valaki megszerzi a C és E kategóriás jogosítványt, akkor biztos tud annyit, hogy kiengedhető az utakra a többi közlekedő közé.

A kamionozásban az utóbbi időben viszont nem is a vezetés a fő tevékenység, az már szinte csak a jutalom. Tíz éve, amikor teherjárom volánja mögé ültem, egészen más volt a képzés, minden szempontból színvonalasabb. Például külön oktatták a belföldi, külön a nemzetközi járművezetőket. Ma már arra a minimális elvárásra sem helyeznek hangsúlyt, hogy a megjelenés fontosságát kiemeljék, pedig igencsak sok múlik a járművezető öltözetén, fellépésén. Tudatosítani lenne szükséges, ők egy céget képviselnek, rajtuk keresztül ítélik meg a vállalkozást, lehet, hogy egy következő megbízás bukik el egy rosszul öltözöttség, ápolatlanság miatt.

Egy másik fontos dolog (lenne) a nyelvismeret. Nem azt mondom, hogy középfokú nyelvvizsgálóhoz kellene kötni a kamionozást. Azért néhány mondatot több nyelven is meg lehetne, meg kellene tanulni! Olyan szakmai információ, amire nap, mint nap szüksége van a nemzetközi gépkocsivezetőknek alig szerepel a tananyagban. Ezeket a hiányosságokat próbáljuk kompenzálni, az évek alatt megszerzett tudásunkat átadni a honlap rendszeres olvasóinak. Foglalkozunk szaktanácsadással, 561-es továbbképzéssel, oktatással cégek és gépkocsivezető kollégák részére is.

Nellivel is a blog kapcsán ismerkedtem meg. Olvasta a szakmai írásaimat, személyesen felkeresett. Aztán úgy döntöttünk, megpróbálunk együtt dolgozni. „Négykézben” járjuk az országokat, míg az egyikünk vezet, a másik ír. Jó ötletnek tartom Nelli részéről, hogy a kollégákat igyekszik rábeszélni a kirándulásokra, városnézésre. A honlapon található olyan írás, amelyben szinte lépésről lépésre leírjuk, miként lehet Párizs külvárosából eljutni a

nevezetességeig, vagy Monte-Carlóba menni az autópályán lévő benzinkúttól. Valljuk, a kamion fülkéjéből nem lehet egy országot megismerni, emberekkel kell találkozni, beszélgetni. Ezért is fontos lenne az említett nyelvismeret.

A szegedi kamionos találkozón nemcsak a honlapunkat, a kamionos szociológiát népszerűsítjük, hanem a Prévost Hungária Kft.-t is képviseljük. A Prévost Hungária Kft. kiváló munkahely azoknak, akik akarnak és tudnak szabályosan dolgozni. Itt a pontosság nagyon fontos, a repülő nem vár – ez rendkívüli figyelmet követel. Aki ezt vállalja, biztos lehet abban, időben megkapja a fizetését!

Ma már ez sem kevés, de ezen felül a cégvezetés igyekszik olyan munkafeltételeket, a szabadidő eltöltéséhez olyan körülményeket teremteni, amely példamutató ebben a szakmában!

Képek alatt:

1629, 1630, 1729 A kutató Szabó Nelli és a blogíró Kis András

1661, 1728 A Renault Trucks T vontató, amelyet a pihenőidőben „hátrahagyva” sokszor indulnak felfedező útra Nelli és András, hogy ne csak fülkéből lássák a világot

2015.09.14.