

PILÓTÁK VÉLEMÉNYE A JÖVŐNKRŐL VAN SZÓ

Magas üzemanyagárak**KÍNÁBAN A BICIKLIKET GÉPKOCSIKRA CSERÉLIK
– A BIOÜZEMANYAGBA BELEPUSZTUL A VILÁG**

Jelenleg talán az egyik legaktuálisabb világproblémáról, a magas üzemanyagárakról beszélgetek sofőrökkel, amelyet – legalábbis egyelőre – a gépkocsivezetők konkrétan a munkájuk során még nemigen éreznek meg. De a munkáltató igencsak kemény helyzetbe került, hiszen gyakorlatilag szinte folyamatosan emelik az üzemanyagárakat.

Molnár Tamás 28 éve járja a nemzetközi utakat, azóta dolgozik a Hungarocamionnál, illetőleg a Waberer's International Zrt.-nél.

Szinte sztrájkol az egész világ. Spanyolországban, Portugáliában, Olaszországban, Franciaországban, Németországban, Belgiumban sztrájkoltak, utakat zártak el a kamionosok és nemcsak kamionosok a magas üzemanyagárak miatt.

– A rádióban szóvá tették, hogy három hétig nem emelték az üzemanyagárakat, tehát most már éppen aktuális, ideje volt. Cégen belül mi, gépkocsivezetők ebből nem érzünk gyakorlatilag semmit. De azok a munkatársak, akik ezzel foglalkoznak, kemény helyzetbe kerültek. Sok mindent ki kell majd gazdálkodni. Kérdés az is, mennyit tudnak majd rátenni a fuvardíjakra. De a fuvardíjakat sem lehet a végtelenségig emelni.

Hallani, hogy a latin-amerikai országokban, ezenkívül Spanyolországban, Franciaországban 50 ezer kamionos lassított-állt le, így tiltakoztak a magas üzemanyagárak ellen, illetve akadályozzák a forgalmat. A spanyolokon is és a franciákon is nagyon csodálkozom, hiszen most van a legnagyobb gyümölcsszezon, a legnagyobb gyümölcsexportálás ezekben az országokban. Lehet, hogy eredményt akarnak ezzel elérni, de ugyanakkor hermetikusan is elzárják az országukat a külvilágtól. Óriási kárt okoznak ezzel. Ezt képtelenségnek is tartom, már csak azért is, mert elég hosszú ideig le voltak zárva a határok. Nem hiszem,

hogy egy ilyenfajta sztrájk vagy tüntetés hatásos lenne, hiszen ez a probléma nem országon belüli. Tehát nem tudom elképzelni, hogy egy ilyen francia, spanyol határzártnál bármilyen eredményt el tudnak érni. Inkább nagyobb a kár Spanyolországban, amit okoztak, hiszen közel egy hétig nem mentek a kocsik. Én ezekben a napokban Angliában jártam, teljesen simán ment minden, viszont elmondhatom, hogy amikor a belga Shell kútnál tankoltam, határozottan emelkedett az üzemanyag az eddigiekhez képest.

● **Egyes vélemények szerint a „fekete arany öl”, az üzemanyag „tűszai” vagyunk mindannyian.**

– Attól függ, hogyan értelmezzük. Olyan szinten, hogy országok folyamatosan háborúznak a nyersolajért, az egyértelmű. A baj viszont az, hogy nem látszik a folyamat vége.

Magánemberként viszont valóban érzékelhető a dolog, mert egyre rosszabb a helyzet. A mi cégünk a növekvő költségeket a fuvardíjak növelésével igyekszik csökkenteni, kigazdálkodni. De meddig tudja emelni a fuvardíjakat? Nem tudom, nem értek hozzá, hogy a fuvarozócégek ki tudják-e gazdálkodni a magas üzemanyagárakat, hiszen napról napra emelkednek a számok. Erre nagyon nehéz felkészülni.

● **Egy ilyen régi „motoros”, aki ilyen régen van a pályán, az még emlékszik a régi üzemanyagárakra is. Nem?**

– Annak idején gázolajjegyek voltak. Megkaptuk indításkor a

magyar jegyeket, de voltak NDK meg cseh jegyek is, ez utóbbi papírból volt, olyan nyomtatványyszerű. Voltak 10, 50, 100 literes jegyek, amelyekkel amikor hazaértünk el kellett számolnunk. Emlékszem az NDK jegyre, hogyan tépkedtük le tankolás-kor a cédulákat attól függően, mennyit akartunk tankolni. Akkor még nem léteztek a fizető kártyák. Hatalmas táblákban voltak a jegyek. Amelyik országba értünk, az éppen aktuális jegyekkel tankoltunk az üzemanyagkutatónál. A Shell-kártya teljesen új dolog. Viszont a DKV-kártya már létezett a Hungarocamion idejében is, persze nem ilyen szinten, mint most.

● **Mi a véleménye az üzemanyagárak jövőjéről?**

– Ugy érzem, nincs kiút. Ezek az árak már nem esnek vissza, sőt. Felmennek akár 350, sőt lehet, hogy ennek az évnek végére a 400 forintos árra is. Ezek nem jóslatok, hozzáértő szakemberektől hallani a médián keresztül. Fel kell készülni az ilyen magas üzemanyagárakra. Ámbár a magyar kormány kivételes engedményt kért Brüsszeltől a gázolaj jövedéki adójának csökkentésére. Egyes vélemények szerint csökkenhet is a jövedéki adó, de az áfához nem lehet nyúlni.

● **Az Európai Unió tagállamai októberre halasztották a döntést arról, csökkenthető-e az üzemanyagok jövedéki adója.**

– Igen. Eddig az történt, hogy felment tíz forinttal, aztán visszasett. Év végén is mások voltak az árak, és megint mások voltak a nyári szezon üzemanyagárai. Most semmire nem lehet számítani. Felmennek az árak, és ott maradnak tartósan.

● **Véleménye szerint mi okozta ezt a robbanást?**

– Hogy hirtelen óriásira nőtt az üzemanyagok iránti kereslet. Kínában például a bicikliket gépkocsikra cserélik folyamatosan, az autókba pedig üzemanyag kell. Ázsia hirtelen olyan igénnyel lépett föl, amit eddig nem tapasztalt a világ. És miután már eleve mutatkozott a hiány, ez a tény azonnal mutatkozott a magas üzemanyagárban is. Több autógyár van jelen Kíná-

ban, Indiában is, és olyan mértékben igénylik az üzemanyagot, hogy nem bírják kielégíteni. Természetesen egyre többen gondolkoznak úgy, hogy a bicikli helyett kényelmesebb, komfortosabb az autózás. Szerintem a következő évek történéseibe nem szabad belegondolni. Ez persze csak az én egyéni, szubjektív véleményem. Látható, hogy kézzel-lábbal kapálódzik az egész világ, mindenki a megoldást keresi. És biztos hogy megtalálják, mert kell kiútnak lennie, de ezt a kiutat nem az olcsó üzemanyagárak jelentik majd.

● **Akkor mi lesz a kiút?**

– Amikor én elkezdtem kamionozni, akkor 46 liter volt a 100 kilométerenkénti fogyasztás. Ma már a 29 literes fogyasztás az átlag, de van olyan nehéz-tehergépkocsi, amely csak 24 liter üzemanyagot „eszik” 100 kilométerenként. Attól függ, rakott vagy üres a kocsi. Ha továbbgondoljuk a dolgokat, akkor ez lenne az egyik kiút, hogy alacsony fogyasztású, illetve még alacsonyabb fogyasztású kocsikat gyártanak. Amikor 1980-ban beléptem a céghez, elképzelhetetlen volt, hogy egy kamion elmenjen rakottan 28 literes átlagfogyasztással. Azóta eltelt közel 30 év, és el lehet mondani, a felére csökkentették a fogyasztást. Ha így haladnak a dolgok, akkor talán a következő húsz esztendőben le tudunk menni még alacsonyabb szintre. Fantázia kérdés, hogy egy többmeghajtású szerkezetet, robbanómotor-elektromotor keveréket egy járművön belül akár személyautóra, akár teherautóra mikor gyártanak, mikor egyesítenek.

● **Tegnap mutattak be egy kis autót Magyarországon.**

– Igen, és abszolút energiatakarékos. Ez a jövő, és nem a visszafutás, azaz az újra csökkenő üzemanyagárak. Véleményem szerint nem az lesz, hogy felmennek az árak 350 forintig, aztán majd szép lassan növeljük a termelést, ezt kizártnak tartom. Nem járható útnak tekintem a bioüzemanyagot is. Ez most kiderült, hiszen olyan mennyiségű területeket vesz el az élelmész-

től, hogy abba belepusztul a világnak jó része. Az mégsem elképzelhető, még ha az üzlet úgy is kívánja, hogy csak azért gyártsanak bioüzemanyagot, hogy a világ bizonyos részén egyeseknek olcsóbban lehessen autózni, mások viszont ennek következtében a világ másik részén éhen halnak, mert elvetették az élelmiszer-termeléstől a földet. Nincs sem gabonaföld, sem rizsföld, sem kukoricaföld. Csak az éhezés és a nyomor marad.

Spanyolországban az üzemanyag-állomásokon a kűtfejek már ott ékeskedik a felirat, bioüzemanyag. Gyakorlatilag már lehetne tankolni, de hát ezek a motorok, amelyekkel mi járunk, természetesen nem alkalmasak erre. Más motor, más autó kellene hozzá. De tény, hogy ez már létezik, ott már működik is. Van a gázolaj, a blue kűtfej, és van a bio, melyhez még azt is odaírták, hogy maximum 30 százalékot tankolj belőle. De természetesen ehhez megfelelő motor is kell. De ez – véleményem szerint – egyáltalán nem járható út, mert az emberi élelmiszertől veszi el a megművelhető földterületet. Minél kevesebb terület marad az élelmiszerre, például arra a kukoricára, amit az élelmiszerben használunk, annál éhesebb lesz a világ.

Véleményem szerint nincs már huszonöt éve a nyersolaj-kitermelésnek. Óriási mennyiséget igényel ma már Ázsia. A repülőgépeken pedig jócskán megemelték a kerozindíjat. Mindenki igyekszik úgy beépíteni a díjat, ahogy tudja. Már a fapadosok is beépítették a kerozindíjat.

*

Az országutakat vándorait meglehetősen komolyan érintik az emelkedő üzemanyagárak. Erről beszélgettünk az ország egyik kamionos parkolójában...

Az egyik gépkocsivezető arról számol be, hogy a közelmúltban járt Oroszországban, ahol a folyamatosan emelkedő üzemanyagárak miatt egy sor orosz nagyvárosban autós tüntetést tartottak. Arról is „szónokolnak” az oroszok, hogy Oroszország Száúd-Arábia után a világ második legnagyobb benzin- és gázolaj-

kitermelője, akkor miért e rendkívül magas ár? Csak az idén már legalább tíz százalékkal emelkedett a benzin, illetőleg a gázolaj ára.

Szentpéterváron nemcsak felvonultak a kamionosok, hanem még rendbontás is volt. Egy csomó tüntetőt letartóztattak a rendőrök.

Moszkvában sincs nyugalom, ott legalább száz autós tartott megmozdulást, és tüntetett a Kreml környékén. Nemcsak a rendkívül magas üzemanyagárakkal kapcsolatosan elégedetlenkedtek, hanem az oroszországi úthálózati sűrűségi állapotára is panaszkodtak. Szóltak arról is, hogy egy olajexportőr országnak nem lenne szabad ilyen magas üzemanyagárakat szednie „belföldön”.

– Éppen Spanyolországban jártam, amikor egyszer csak hirtelen a sztrájk kellős közepén találtam magam – kapcsolódik a beszélgetésbe egy másik, közepkorúnak mondható gépkocsivezető. A spanyoloknál nemcsak a sofőrök állították le a munkát, hanem a halászkocsi is. Eddig felvonultak, most azonban úgy tűnik, megpróbálják megbénítani, megzavarni az egész ország életét.

Katalóniában például úgynevezett forgalomlassító sztrájkba kezdtek a kamionosok. A munkabeszüntetés következtében pedig a Katalán Motoros Nagydíj helyszínén, a montmelói versenyszakaszkörnyékén több kilométeres sor alakult ki. Ezenkívül bekapcsolódtak a munkabeszüntetésbe a halászkocsi, valamint a hozzájuk csatlakozó 120 ezer kamionsofőr, ez pedig óriási szám, mert egész Spanyolországban mindösszesen 380 ezer kamionsofőr van.

A kamionsofőrök azt is közölték, hogy akadályozzák majd a spanyolországi, illetőleg a franciaországi határátkelőket. Ugyanezt tették a franciaországi oldal résztvevői, a traktoros gazdák is. A kamionsofőrök is fenyegetőznek.

A tiltakozásnak összecsapás lett a vége a sztrájkolók és a sztrájk-törők között. Betört szélvédőket és összezúzott lámpákat lehetett látni a helyszínen – magyarázta

a gépkocsivezető. – Arról is beszámoltak a hírek, hogy a spanyol kormány szolidáris a kamionosokkal, és igyekszik megoldást találni a gondjaikra. Sztrájk helyett párbeszédre kéri a kamionosokat, ami hasznosabb is – magyarázza a közepkorú gépkocsivezető.

Aztán következtek a halászkocsi. Tengerparton viitt az utam, és láttam, hogy egy egész halászkocsi-pánia nem vette fel a munkát. Vagyis a spanyol halászflootta nagy többsége sztrájkol. Hogy ennek mi lesz a vége, lesz-e egyáltalán eredménye? Ki tudja? Az tény, hogy Spanyolországban az egyik fő étel a tengeri hal. Tehát a halászkocsi munkabeszüntetését és a kamionosok tüntetését az egész társadalom érezni fogja. Az élelmiszer-üzletek gyakorlatilag kiürülnek, hiszen a munkabeszüntetés következtében meglehetősen megcsappannak a készletek.

– Én már nyugdíjas vagyok – újságolja egy éppen Franciaországból hazafelé tartó gépkocsivezető, akinek volt szerencséje megtapasztalni a francia teher-

autó-sofőrök, valamint a taxisok tüntetését. – Óriási demonstrációnak voltam a szemtanúja. Közel száz kamion és feleannyi taxi is demonstrált a rendkívül magas benzin- és gázolajárak miatt országszerte, ahogy jöttem hazafelé végig az úton. Azt azonban nem tudom, hogy mit érnek el ezzel, hiszen nincsenek egyedül a tiltakozásokban. Marseille tengerpartján is tiltakoztak a teherautó-sofőrök, mégpedig úgy, hogy üzemanyagraktárakat torlasztottak el, és nemcsak a fuvarozók, hanem a földművesek is. Ki tudja, kinek jó ez, és mit segít a mára már igen éles helyzeten.

Egyik kollégám Metz városán próbált áthaladni, ami nem volt egyszerű, ugyanis a parasztok biciklikkel és görkorcsolyán is tüntettek, valamint lovas kocsikkal is tiltakoztak. Hogy mindez mennyit ér? Ki tudja? Hallom, még Bulgáriában is tüntettek nemcsak a fuvarozók, hanem a halászkocsi is.

Valamennyiünk jövőjéről van szó, ezért olyan hangos a világ!

B. Lengyel Anna

Új ALCOA „PEHELYSÚLYÚ” supersingle keréktárcsa

Az Alcoa tovább folytatja küzdelmét a felesleges kilók ellen, melynek eredményeként bemutatja új, pehelysúlyú supersingle keréktárcsáját.

Méretek:	22,5 x 11,75	Az új termékszámok:		
		Felfogató furatátmérő	Csiszolt	Polírozott
Sikfaleltolás:	0 mm	26 mm	810520	810522
Korábbi tömeg:	23,4 kg	32 mm	810510	810512
Új tömeg:	22,1 kg			

Alcoa kovácsolt alumínium keréktárcsák
A LEGKÖNNYEBB, A LEGERŐSEBB
www.alcoawheels.com

Az új keréktárcsát, amely a legkisebb tömegű ebben a méretben a ma kapható abroncsok közül, az Alcoa magyarországi gyárában fogják előállítani 2008 augusztusától.



Magyarországi viszonteladó: **Gumiflex Kft., Székesfehérvár**
 Tel.: +36-22/321-321 | info@gumiflex.hu | www.gumiflex.hu