

EXKLUZÍV TANULSÁGOK HAZAI ÖSSZEHASONLÍTÁSRA

Görögországi fuvarozás

INTERJÚ EMMANUEL AGRIMANAKISSZAL

Görögországban gátat szabnak a nemzetközi és belföldi fuvarvállalás eszköztárának korlátlan bővülésének. Bevezették, pontosabban felújították, minden eddiginél szigorúbban veszik a nálunk lassan feledésbe merülő, járműre szóló fuvarozási engedélyt. Erről, illetve más aktuális érdekességekről, a görög haszongépjármű-piac alakulásáról küldött beszámolót Emmanuel Agrimanakis, görög ITOY (International Truck of the Year) laptársunk, a „TPOXOI KAI TIR” (Trokyoi Kai TIR) tulajdonos főszerkesztője. Az érdekes számok, adatok, információk a magyarországi viszonyokkal is összehasonlíthatók, azt gondolom, számos esetben igen tanulságosak.



Emmanuel Agrimanakis,
a görög Trokyoi Kai TIR című lap
tulajdonos főszerkesztője

Járműkategória-megoszlás

A fuvarozási engedélyeket 3 kategóriában adták ki, mégpe-

dig a következő megosztásban. Nemzetközi szállításra felhatalmazó: 4700 darab (40 tonna megengedett össztömegű vontatásra alkalmas vontató, azaz tehergépkocsi-alkalmazás vagy nyerges vontató). Belföldi engedély: országosan 28 ezer darab 10–40 tonna megengedett össztömegű és 17 ezer darab 4–10 tonnás, úgynevezett körzeti, prefektúras tehergépkocsi prefektúránként. A nemzetközi engedélyek megosztása úgy néz ki, hogy azok mintegy 80%-át 2–10 járművel rendelkező kisvállalkozások birtokolják, míg a maradék 20% a 10 járműnél

nagyobb flottával rendelkező vállalkozásoké. Az átlagéletkor ebben a szektorban 10 év. A belföldi szállítás 28 ezer járműve, 70%-a a kisebb vállalkozásoké, itt így nagyobb szerepet játszik a „nagyoknak”, az átlagéletkor 14,5 év.

Görögország 52 területi egységre, prefektúrára van felosztva, ezen megyeszerű területek mindegyikén 17 ezer ilyen kvázi kistehergépkocsit lehet regisztrálni. Ezek működési útvonala meglehetősen korlátozott, a szabály az, hogy a nyilvántartás szerinti helyhez képest a szomszédos prefektúrába még átléphetnek, oda és vissza is szállíthatnak árut. A távolabbi helyekre ugyan még szintén elmehetnek rakottan – de már csak saját tulajdonú árut szállítva, azaz nem kereskedelmi fuvarozás jelleggel –, ekkor azonban onnan már csak üresen térhetnek vissza. Ebben a körben a járművek átlagéletkora 14 év.

A legnagyobb gond így most az engedélyhez, licenchez jutás, kiemelten a nemzetközi kategóriában, hiszen a teljes kvótát kiosztották. A felügyelő hatóságtól nem lehet ilyenhez hozzájutni, hát marad a fekete-piac. A magyarázat a rendszer újbóli bevezetésére a hatóságoktól úgy szól, hogy a teljes

kvóta bőven fedezi a görög piac által „megmozgatott” teljes árumennyiséget. Tehát ha valaki szeretne egy ilyen engedélyhez hozzájutni, nem marad más megoldás, mint egy másik fuvarozócégtől egy ilyen jogosultságot jelentő papírt „átjuttatni”. Már kialakult ára is van a dolognak, 80 ezer euró...

Ez ugye nagy valószínűséggel ellentétben áll az európai jogokkal, közösségi elvekkel, legalábbis sokan így gondolják, ezért néhány fuvarozóvállalkozás kísérletet is tett magas szintű jogorvoslatra, az EU beavatkozását remélve.

Tehergépjárművek típusmegosztása

A görög utakon legnépszerűbb fuvarozóeszközöket is érdemes kategóriánként áttekinteni. Az építőipari tehergépkocsik, jellemzően billencsek esetében a Mercedes-Benz a piacvezető, az MAN a második. A nemzetközi porondon a svédek viszik a pálmát, az első a Volvo, de szinte azonos tétellel második a Scania, kiemelkedve a többi versenytárs közül. A belföldi fuvarozásnál a svédekhez társul még a Mercedes-Benz. Az áruterítő körben a 3,5–16 tonna kategóriában a Mercedes-Benz a nyerő, több mint 80% részesedéssel. A 3,5 tonna alatti körben nagy a versengés, a következő az aktuális sorrend a 2006-os eladások alapján: Toyota 20,1%, Nissan 18%, Ford 14%, Fiat 9,8%, Isuzu 7,2%, Mitsubishi 6,7%, Volkswagen 5,2%.

Az autópályadíj a legnagyobb kategóriában 0,08 eurocent kilométerenként, azaz 80 euró (körülbelül 20 000 Ft) ezer kilométerenként.

Útirányok, üzemanyagárak és szabályozások

A görög fuvarosok előtt két választás van, amikor a közép-európai régióba kell jutniuk. Két hatalmas kikötőből, Patrától és Igoumenistából indulnak a kompok Olaszországba, ahol három kikötő várja a kamionokat, Bari, Printezi és Ancona. A szárazföldi irány is egyre népszerűbb, főleg Bulgária és Románia uniós belépésével.



Autópálya görög módra. A kikötő fontos szereplője a közúti áruszállításnak is



A görög szállítványozók legnagyobb volumenű területe elsősorban Németország, de jelentős a fuvarszám Franciaországba, az Egyesült Királyságba, Spanyolországba, Hollandiába. A belföldi fuvarozás fő útvonala a Patra–Athén–Thessaloniki tengely, a „ráhordás” már sok esetben további költségekkel jár, hiszen a rengeteg sziget között a kompozást is fizetni kell.

Az üzemanyagár az uniós átlagnak is megfelelő, egy liter gázolaj ára körülbelül 1 euró. Ez 0,35 euró/kilométer fuvarköltséget jelent, a görög átlag a teljes fuvarköltséget tekintve 2006-ban 1,9 euró volt kilométerenként és járműegységenként.

Bonyolítja a görög fuvaros életét, hogy a nyerges vontató forgalmi engedélyébe az is be van jegyezve, milyen pótkocsit vontathat, így egy „hűtős” regisztráció mellett nem fordulhat elő, hogy ponyvás pótkocsi kerüljön a vontató mögé. Ez csökkenti versenyképességüket, rugalmasságukat a fuvarszervezés terén. Az is hátrányosan befolyásolja a cégek életét, hogy nemzetközi engedéllyel csak nemzetközi forgalomban, belföldi jogosítvánnyal csak belföldön szabad tevékenységet folytatni, a két kategória között van ugyan „átjárás”, de



Görögország kedvenc kamionjai



legalább 5 évig kell egy-egy körben dolgozni, és nincs olyan engedély, ami egyszerre lefedné a két kört.

Kamionos fesztiválok

Görögországban a kamionosok egy igen nagy része úgynevezett tulajdonos gépkocsivezető,

azaz a jármű a kincse, büszksége, az élete... Ezért hát igen népszerűek a kamionos találkozók, fesztiválok, melyek közül kettőt is szervez a Trokoy Kai TIR, tavasszal Thessaloniki ad otthont a „Truck Show North” rendezvénynek, míg ősszel Athén várja a Truck Festival

résztevőit. Az események mindig egy „hosszú” hétvégét jelentenek, koncertekkel, vetélkedőkkel, kamion-szépségversennyel, ahol a megfeszített munkában megfáradt kamionosok kiereszthetik a gőzt, feltölthetnek az újabb feladatokra.

Boncsér S.



Kamion-fesztiváli pillanatképek

