

2017. SZEPTEMBER 23. SZOMBAT 06:45

DRÁGULÁST HOZHAT ITTHON A FUVAROZÓHÁBORÚ

A NYUGATIAK KISZORÍTÓSDIJA MIATT NINCS ELÉG JÁRMŰ ÉS
SOFŐR EURÓPÁBAN

Jámbor Gyula

Jelentős, az inflációt többszörösen meghaladó fuvardíjemeléstről döntöttek a legnagyobb német közúti fuvarozók, és az áremelés meg fog jelenni mind a magyar díjakban, mind a kiskereskedelmi árakban – tudtuk meg a hazai fuvarozói érdekvédelmi szervezettől. A háttérben a kelet–nyugati kamionos háború hatásai húzódnak meg.

Miközben az európai gazdaság magára talált, és minden feltétel adott ahhoz, hogy a fellendülés bekövetkezzen, addig a németországi logisztikai szektorban a szállítókapaacitások már-már szűkösnek bizonyulnak, és elkerülhetetlen a díjnövekedés – mondta el lapunk kérdésére Áchim Mihály Miklós. A német piacon is aktív magyar cég vezetője, aki egyben a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületének (MKFE) társelnöke, tényként közölte, hogy a legnagyobb német fuvarozócégek október 1-jétől átlagosan hat százalékkal emelik áraikat a közúti forgalomban mind a darabáruk, mind a rakományok területén.

A szakember elmondta, hogy a díjemelés következtében az egész európai - piacon, így Magyarországon is emelkedni fognak a fuvardíjak, ami meg fog jelenni a kiskereskedelmi árakban is. Vagyis a nyugat-európai fuvarozócégek díjemelését végül a fogyasztók fizetik meg. A hatszázalékos emelés ráadásul jelentős mértékűnek számít, hiszen a német inflációs ráta csak 1,7 százalék. Az érintett szereplők mégis jó eséllyel keresztülviszik a kívánt felárat ügyfeleik körében.

Jogos a kérdés, hogy mi okozza a drágulást – ami egyébként a versenyképesség és összességében a gazdasági növekedés ellen hat –, miközben az európai piacokon bőven van munka, szerződéssel alátámasztott igény. Áchim Mihály Miklós szerint nyilvánvaló, hogy nem elégséges a szállítási kapacitás. Ennek több összetevője van, ilyen a

sofőrhiány, amelynek mértéke csak Németországban 40-45 ezer fő. Másfelől a szállítási kínálat bővítése ellen hat az a lassan kereskedelmi háborúvá terebélyesedő küzdelem, amelyet a nyugat-európai országok kormányai folytatnak az úgynevezett „szociális dömping”, avagy az új tagállamok fuvarozói ellen.



Fotó: Havran Zoltán

A V4-ek már áprilisban sürgették az egységes szabályozást

Mint emlékeztetés, 2015-ben Németország volt az, amely a német minimálbér megfizetésére kötelezte a külföldi fuvarozóvállalkozásokat a német területen dolgozó munkavállalói részére. Azóta számos nyugati országban vezettek be különféle adminisztratív előírásokat. Ezek közül a leginkább hátrányos, hogy a sofőrök nem tölthetik a kamion fülkéjében –

amely egyébként minden kényelemmel felszerelt – heti pihenőidejüket, hanem a járművüktől távol, szállodában kell pihenniük. Az intézkedések következtében a kelet-európai – köztük magyar – fuvarozók egy része már csökkentette aktivitását Németországban – mondta Áchim Mihály Miklós. A hazai érdekképviselőt évek óta tiltakozik a nyugat-európai országok diszkriminatív joggyakorlata miatt az uniós fórumokon. Mint emlékeztet, a visegrádi országok fuvarozói érdekképviselői áprilisban közös nyilatkozatot fogadtak el, amelyben arra kérték az Európai Bizottságot, hogy minden tagállamra egységes szabályozást, irányelveket fogadjon el a piacon, mert véleményük szerint a nyugati országok nemzeti szabályozása versenykorlátozó, és ellehetetleníti az európai ellátási láncot. Emellett javasolták, hogy az új, egységes uniós szabályozás elfogadásáig a német, francia, osztrák hatóságok vezessenek be azonnali moratóriumot a nemzetközi közúti fuvarozásra vonatkozó kiküldetési szabályozásukra. Somogyi Gábor, az MKFE főtitkára a nyilatkozat aláírása után azt mondta, hogy a deklarációt elfogadó országok egyesületei 172 ezer kamionszerelvényt és tízezer vállalkozást képviselnek, ami a teljes uniós fuvarozási piac 29 százalékát teszi ki.