

Áchim Mihály Miklós társelnöknél jártunk

Szabadon, mégsem magányosan

Amikor ezt a cikket írom, augusztus 19. van, Huba napja. Az a Huba, akit nemrégiben megismertem (igaz, csak tisztos távolból, mert az illető nagyon komolyan veszi a hivatását), az Áchim+Áchim Kft. munkatársa, egyetlen beosztottjával őrzi a vállalkozás telephelyét. A beosztott élénk és mozgékony, ahogy egy pulihoz illik. Huba ugyanis hatalmas, méltóságteljes komondor. Becsületes és megvesztegethetetlen. Azt mondják, az ember nem véletlenül választ magának kutyát.



Hubával, aki itt még kezdő volt

Hány arca van egy embernek? Milyen is az az Áchim Mihály Miklós békéscsabai vállalkozó, az Áchim+Áchim Kft. tulajdonosa, akit legutóbbi Országos Küldöttközgyűlésén társelnökké választott az MKFE? Komoly, középkorú úr, megfontolt üzletember, jó gyermek, férj és édesapa, de előttem megjelenik a fekete bőrszerkós, fejkendős „rocker” is, aki úgy, de úgy tudott bulizni a szegedi kamionos találkozókön, s édesapjával együtt világbajnok pörköltet főztek... S aztán látom a sokat csalódott, már-már elkeseredett embert, akit csúnyán átvertek üzleti partnerei. Olvasom a vele készült korábbi interjúkat, van belőlük bőven, hiszen régi motoros ő már a szakmában. Hat évvel ezelőtt, amikor a céget a legnagyobb csapás érte, *Hobót idézte kolléganőmnek, B. Lengyel Annának: „Vesztes lettem, hiába győztem. Senki előttem, senki mögöttem. Járom az utat, rád gondolok. Tudom, a szabadság magányos dolog.”* De akkor sem adta föl. S mint látni fogják, Áchim Mihály Miklós megtalálta a maga útját, s úgy építi, viszi a vállalkozását, hogy azzal a magáé mellett a kollégái boldogulását is segíti.

Az udvaron kezdjük a beszélgetést Áchim Mihály Miklóssal, az MKFE árufuvarozási társelnökével. Velünk szemben az Áchim+Áchim Kft. székhelyének legrégibb épülete: még 1922-ben építették a dédszülők, magtárnak, 1996-ban alakították át jármű-alkatrész raktárrá. Itt most meg kell állnunk. Békéscsabán mindenki számára ismerősen cseng az Áchim név, de aki valaha odafigyelt az általános iskolai történelem órákon, az is tudja, hogy Áchim L. András országgyűlési képviselő volt, a Magyarországi Parasztpárt elnöke, akit negyven éves korában, 1911-ben a Bajcsy-Zsilinszky fivérek meggyilkoltak. Ő volt Áchim Mihály Miklós legismertebb felmenője, akinek emlékét a mai napig híven őrzi a család, s ezt a hagyományt és az

Talán a bevezetőből is kitűnik, hogy kicsit rendhagyó riport készült Békéscsabán az Áchim+Áchim Kft.-nél. Szó esett sok mindenről, emberi kapcsolatokról, mindennapi munkáról, kollegialitásról, családról, hagyományokról, az érdekképviseleti munkáról.

Áchim nevet tovább őrzi a jelenleg legifjabb Áchim fiú, Bence Ákos gépészmérnök bsc, járműmérnök msc. Mert hát Boglárka, a nagylányuk, aki pszichológus msc-hallgató, lehet, hogy egyszer majd felveszi valakinek a nevét...

Szóval, hogy visszatérjünk a cég történetére, a kilencvenes években az volt az elképzelés, hogy jármű javítással, alkatrész árusítással is foglalkoznak majd. 2008-ig Békéscsabán négy ingatlanon is működtek, aztán visszatértek a családi portára. Volt, hogy négy generáció élt itt a békéscsabai Vozárik utcai portán, három most is együtt van. S többszörös változtatás után egy ideje megint itt, egy helyen van a család és a munkahely. Az egyik ajtóból ránk köszön a nagypapa, s ahogy tovább megyünk, az irányító központban találjuk magunkat. A monitorokon jól látszik a saját és az együttműködő partnerek kamionjainak mozgása, állandó a kapcsolat a gépkocsivezetőkkel. Hogy mi is ez az együttműködő partnerség, arról kicsit később még szó lesz. Reggelente mindenki beköszön – ez az a hely, ahol mindenkinek vissza is köszönnek –, jelzi, ha kérdése vagy gondja van, s az irányító rögtön intézkedik. A rendszer úgy működik, hogy itt a központban valamennyi jármű útvonalát látja az irányító, a partnereknél pedig mindenki a saját kamionja útvonalát tudja nyomon követni. A németországi központban egyébként 160 autót követnek nyomon, s szó szerint 3 percen belül megoldják, ha üres az autó. A tárgyaló olyan, mint egy régi udvarház ebédlője: ott a dédnagymama szépséges tálalója, az asztal is elmúlt száz éves, a



Az egykori magtár, amit a dédszülők építettek



A monitoron nyomon követhető a 23 jármű mozgása

sarokban meg gyönyörű cserépkályha, padkával a pihenni vágyóknak. Itt látták vendégül némi kolbással és pálinkával Gerhard Klaus urat, a neves pótkocsi gyártó cég, a Krone Közép-Kelet Európai régió vezetőjét, aki az eredeti program szerint 45 percre érkezett Áchimékhoz egy hivatalos tárgyalásra, majd a harmadik óra után került sor a búcsú kézfogásra. Az Áchim+Áchim Kft. 1998 óta dolgozik Krone pótkocsikkal, Magyarországon ők voltak az elsők, akik a 120 köbméter befogadó képességű járműszerelvény pótkocsiját és tkg felépítményét vásárolták. Az idősebb, már évekkal ezelőtt visszavonult dr. Bernad Krone úrnak a legutóbbi félpótkocsi vásárláskor magyar finomságokat küldtek, egy kis kóstolót – kell-e mondani, hogy csabai kolbász és pálinka volt a csomagban? Hamarosan megérkezett a köszönő levél, amelynek az a lényege, hogy egészen szokatlan dolog történt, hiszen általában az ajándékoz, aki el akarja adni az áruját, és most a vevő kedveskedett régi partnerének.

Az Áchim+Áchim Kft.-nél rendkívül fontosnak tartják az emberi kapcsolatokat. Így jöhetett létre az a konstrukció is, amelyben most már 6 éve dolgoznak. Ez az együttműködő partnerségi rendszer, amely az ő tudásukra és tapasztalataikra épül, munkát és segítséget adva 7 további kisvállalkozásnak, amelyek egyébként tönkre mentek volna, vagy önmagukban nem tudnának fuvart szerezni, illetve megfelelni, a kőkemény piaci követelményeknek.

Ami a tapasztalatot illeti, abból bőven kijutott Áchim Mihálynak. Attól kezdve, hogy 1990-ben kiváltotta városa egyes számú egyéni vállalkozói igazolványát és áru fuvarozó vállalkozó lett (amúgy korábban a személyszállítással próbálkozott kollégáival közösen, de kivált a neki egyre kevésbé tetszően működő csapatból,

leányvállalata, a Transhungaria GmbH volt az első külföldi megbízójuk. Az ő közvetítésükkel talált rájuk 1991-ben a Delacher + CO osztrák cég (van-e, aki a szakmában ezt a nevet nem ismeri?) magyar leányvállalata, amely egy tisztességes, kis vállalkozást keresett, s oly annyira egymásra találtak, hogy 1998-ig végeztek számukra gyűjtő fuvarozást, de továbbra is munkakapcsolatban maradtak, egészen 2011-ig. Eközben – 1996-ban – alakult meg családi vállalkozásként a száz százalékban magyar tulajdonú Áchim+Áchim Kft. Családi vállalkozásként működnek most is, Mihály az ügyvezető, felesége viszi a gazdasági ügyeket. Delacher úrral is megvolt a személyes ismeretség, neki nagyon tetszett, hogy 5 autóval dolgoznak: mint a kéz ujjai, mondta, ezeket fejben lehet tartani, könnyen áttekinthető és vezérelhető a mozgásuk.

Volt aztán persze több járművük, többféle típussal is kísérleteztek, végül a DAF lett a nyerő, s 1998 óta hűségese a márkához. Bár szám szerint most is csak 5 vontatójuk van, most várnak két új, Euro6-os DAF vontatót.

Sajnos a tapasztalatok között jóval több a negatív, mint a pozitív végkimenetelű, tulajdonképpen csoda, hogy nem adták fel, hogy újra és újra talpra álltak. Kezdetben kisautókkal is dolgoztak, ezeket aztán 1998-ban értékesítették, mert a gondosan bevezetett fuvarozási mód után mindig megjelent a megbízóknál egy rokon, barát, aki a helyükbe lépett. De a legnehezebb időszak az ország

viszont nem akart konkurensük lenni). Szóval, ifjú gépészmérnökként – persze hitelből – vásárolt egy Liazt, és egy ideig maga vezette. Aztán már felvett egy gépkocsivezetőt, hogy ő maga a fuvarszervezéssel, a lassan bővülő járműpark irányításával foglalkozhasson.

A Kühne Nagel

uniós csatlakozása után következett be. Amikor 10 ezer helyett hirtelen 36 ezer lett a tevékenységi engedély, az 5800 járművel szemben pedig 36 ezer vontatóval akartak fuvarozni a magyar vállalkozók. Boldog, boldogtalan vásárolhatott kamiont hitelre, akár előleg nélkül is. Az Áchim+Áchim Kft.-nek is profilt kellett váltania, 2005-ben hozták létre euroliner flottájukat nyerges ponyvás és dobozos szerelvényekből. Honlapjukon Áchim Mihály kesernyős humorral állapítja meg, hogy megbízóikkal tartós együttműködést alakítottak ki, és megelégedésükre szolgáltak. Csakhogy ezek a fuvarozási módok az éhen halásnál többet, a tisztességes megélhetéshez szükséges árbevételnél kevesebbet hoztak. Ezért próbálkoztak 2007-ben az önkihordós járműflottával, a legkorszerűbb, legigényesebb félpótkocsiból álló flottájukat azonban 7 hónap után értékesítették. Feladták a harcot a tisztességtelen, dupla sofőrjárával, jelentős túlsúllyal közlekedő konkurensekkel szemben. S akkor még hátra volt a 2008-as válság, ami őket nem csak úgy általánosságban sújtotta. A COMPACT C.I.P. Expeditions GmbH 42 ezer euró fuvardíjjal maradt adósuk, egy „ügyes” csődeljárással bújtak ki a fizetés alól. A Berger Logistik AT együttműködésével vészelték át azt az évet, de Áchim Mihály Miklós gondolkodás módjára nagyon jellemző, hogy a sok-sok nehézség ellenére kiment a 2008-as müncheni Transport Logistik kiállításra, s ez jó döntésnek bizo-



1998 óta csak DAF-fal fuvaroz

nyult. Itt kötötték meg ugyanis azt a szakmai megállapodást a Heinloth GmbH-val, és kezdték meg a munkát leányvállalatukkal, a Kozljanic GmbH-val, ami a mai napig is meghatározza a tevékenységüket. Az itt bemutatott több mint két évtized feltehetően olvasóink számára is bizonyít-

Folytatás a 6. oldalon

Folytatás az 5. oldalról

ja, bőséges tapasztalattal a háta mögött vállalta az Áchim cég vagy család, hogy segítő kezét nyújt azoknak a kollégáknak, akik a válság következtében sehogy vagy csak nagyon nehezen boldogulnak a vállalkozásukkal. Így együtt – jelenleg 8 cég, 23 autó – jól működik a konstrukció. Egy az egyben a német anyavállalat forgatókönyve szerint dolgoznak. Ha valaki társulni szeretne a csapathoz, annak első lépcsőfoka, hogy a tulajdonossal beszél-



A kézikönyvet minden együttműködő partnernek el kellett olvasnia

get el Áchim Mihály, odaadja a magyarra fordított kézikönyvet, s ha megállapodnak, akkor jönnek a gépkocsivezetők, akikkel szintén megismerkedik. S minden egyes gépkocsivezetőt kiképeznek, hiszen itt nem akármilyen elvárások vannak, 12 ezer 800 – 14 ezer 500 kilométer a havi futás teljesítmény, ehhez fel kell venni a ritmust. Aki partner lesz, annak biztosítva van a munkája, az irányításról az Áchim+Áchim Kft. gondoskodik.

Az ő cégénél fiatal és idősebb pilóták is dolgoznak, ami azért jó, mert az idősebbek általában nem szívesen mennek túl hosszú időre külföldre, ők általában kétszer egy hetet vagy 10 napot töltenek kint, a fiatalok viszont, akik most szeretnének egzisztenciát teremteni maguknak, járatgazdaként 3-4 hétig vannak folyamatosan távol. A német elvárással együtt jár az is, hogy időben érzékelik a fuvardíj, ebből még soha nem volt probléma.

Megbízójuk szívesen venné, ha a flotta 30-40 járműre bővülne, várják tehát a lehetséges új partnereket is. Ennek egyébként az egyik gátja a gépkocsivezető-hiány. Beszélgetésünket a Pekárik cégnél folytatjuk, Pekárik Lászlót januári lapszámunkban mutattuk be, ő a legfiatalabb tagja az MKFE-nek, a László Pekárik Internationale Transport Kft. tulajdonosa, az együttműködő partnerek közül a legújabb. A két

családot baráti szálak is fűzik egymáshoz, Áchim Mihály Miklós szívesen vállalta a mentor szerepét a gazdasági főiskolán diplomázott László mellett. Édesapjának, a Pekárik gumiszerviz tulajdonosának egyik épületében kapott helyet a fiatalember irodája is. (Ez a szerényen szerviznek nevezett vállalkozás is megér majd egy külön cikket, nemcsak azért, mert szemmel láthatóan sikeres, óriási a választék, hanem azért a környezetbarát, gyönyörű és tiszta telephelyért, üzemsarnokokért, raktárakért, ami ebben a szakmában igazán

különleges.) Ő és Áchim Bence hozták haza tesztelésre a harmadik kamionját. De egyelőre nem tudja beállítani, nincs rá megfelelő embere. Keresi a megfelelő gépkocsivezetőket, de egyelőre eredménytelenül.

S ezzel elérkeztünk a következő kérdéskörünkhöz. Az MKFE újonnan megválasz-

tott társelnöke szerint az egyesület egyik kiemelkedő feladata a gépkocsivezetői utánpótlás megoldása. Három modulból kellene összerakni a gépkocsivezető-képzést – véli Áchim Mihály Miklós. – Erről is szó lesz az Árufuvarozási Tanács legközelebbi ülésén. Nagy gond, hogy a 21. életéve betöltése előtt tanulóként sem ülhet kamion volánja mögé az a fiatalember, aki egyébként hivatásul választaná a szakmát. Szerinte a tantermi képzés lehetne az első lépés, melynek keretében mindazokat az ismereteket meg kell tanítani, amelyekre a napi munka során szükség lehet. Ezután következne a műszaki képzés. A telephelyen kellene megtanulni a kerékcserét, a hálánc felrakását, a pótkocsival való gyakorlást, hogy csak néhányat említsünk a legfontosabbak közül. A harmadik szakaszban a tanuló beülne a gépkocsivezető mellé, és egy ideig a jobb egyesből figyelné, mit, hogyan kell csinálni. A vállalkozók is hozzájárulnak a képzés költségeihez, de feltétlenül szükséges az állami szerepvállalás. A fuvarozók is fizetik a szakképzési hozzájárulást, el kellene érni, hogy ezt a pénzt a saját szakterületükön hasznosíthassák. A másik nagy témakör, amelyről az MKFE Országos Küldöttközgyűlésén, bemutatkozó előadásában is szólt, az az Autohof rendszerhez való kapcsolódás. Az Autohof központokban nemcsak parkolásra van

– lenne – lehetősége a gépkocsivezetőknek, hanem például ingyenes internet használatra, nyomtatásra, fax elküldésére, fénymásolásra, de átrakásra, rakomány-igazításra, a tengelytúlsúly megszüntetésére is. Az őrzött, kamerával megfigyelt területen műszaki szolgáltató állomás működne, és árusítanák az MKFE Shop termékeit is. Az Új Széchenyi Terv Közlekedésfejlesztési Programjának keretén belül kellene pályáznia az egyesületnek a kedvezményes földterületekre, s a még nagyon sok ellátatlan területen kialakítani a teherjárművek számára megfelelő parkolási lehetőséget, s nyújtani számukra a felsorolt szolgáltatásokat.

Tervei szerint havonta tart ülést az Árufuvarozási Tanács, s konkrét, szakmai javaslatokkal látják el az Elnökséget. Ezek közé tartoznak természetesen a folyamatosan napirenden szereplő ügyek, így a piacvédelem vagy az elektronikus útdíjjal kapcsolatos, még mindig meglévő problémák is. Megújult a csapat, az Elnökség és a Tanács tagjai is tele vannak ambícióval, valóban tenni akarnak a fuvarozó szakmáért, meg akarnak felelni a tagság bizalmának. Áchim Mihály Miklós azért vállalta el – hosszas tételődés után – a társelnöki megbízást, mert hisz benne, hogy az MKFE választott tisztségviselői és munkatársai szaktudásával, közös akaratával és szorgalmas, szívós munkájával valóban van esély az eredményes érdekképviseletre.

Rojkó Júlia

Fotó: Varga Tamás és Áchim archív

Áchim Mihály Miklós

1991 óta tagja az MKFE-nek. Kezdeményezője volt az 1997-es rendkívüli közgyűlés összehívásának, amikor a napidíj és az üzemanyag megtakarítás adómentessége volt a tét, s az MKFE sikerrel járt.

Ő hozta létre az első kontaktpontot 1999-ben, s bár ez az intézmény megszűnt, megalapozta a rendszeres regionális találkozókat.

Két cikluson át vett részt az Árufuvarozói Tagozat vezetésében munkájában.

Három cikluson keresztül vezette a Jelölő és Mandátumvizsgáló Bizottságot, egy alkalommal levezető elnöke volt az Országos Küldöttközgyűlésnek.