

EXKLUZÍV „A SÖTÉT OLDALRA SOHA NEM ÁLLTAM”

Egy árufuvarozó vállalkozó története

INTERJÚ ÁCHIM MIHÁLY MIKLÓSSAL

Nyolc évvel ezelőtt ültünk így, egymással szemben, Áchim Mihály Miklós árufuvarozó meg én. Beszélgettünk, ahogy most is. Interjú készült az életéről, ahogy most is. Csak közben eltelt nyolc kemény esztendő...

Minha annak idején abba sem hagytuk volna ezt a párbeszédet. A dolgok közepébe vág, azt mondja: beült az autójába, és látta, hogy 5 „nem fogadott” hívása van. Az egyik gépkocsivezető jelentkezett. Megállították az egyik 1 éves és 1 hónapos gépkocsiját Németországban az úgynevezett BAG kontrollon, majd megbüntettek 520 euróra, mert elavultnak ítélték a tachográfkészülékét. Felfoghatatlan, hogy az egyéves autóban hogyan lehet elavult a digitális tachográf, illetve hogyan létezhet, hogy nem teljes körű az érvényesítő címke. Euro 5-ös autót vett, akkor a piacon az volt a létező legmodernebb.

A gépkocsivezetőnek azt mondták, ha az összeg felét kifizeti a helyszínen, akkor továbbengedik. De nem volt nála ennyi

készpénz, odamutatta a Visa kártyát, és az egész pénzt, amit követeltek leszedték a kártyáról.

A cég pótolta a számlára az összeget, és most kezdődik a hercehurca... Próbáljuk az igazunkat érvényesíteni. Úgy érzem, újból eljött az idő, újból lehet értelmes dolgokat tenni. Késztetést érzek arra, hogy változtassak ezen a helyzeten, amiben most vagyunk. Már az MKFE küldöttközgyűlésén kezdeményeztem, hozzunk létre egy olyan fórumot, ahol hozzászólhatnak a tagok, és folyamatosan elmondhatják újító szándékukat. Az új szerepvállalás azt is jelenti, hogy az MKFE-tag-ságért össze lehet fogni.

Emlékképek.

Három-, legfeljebb négyéves lehettem, amikor édesapám hazajött a piros Pan-

nónia motorkerékpárral, felültetett a tankra és az udvaron mentünk egy kört. Minden bizonnyal ez adta az első lökést. Utána jött a következő, amikor a csőrös Csepel teherautóval édesapám megállt a házunk előtt. Beülhettem az ölébe és forgathattam a kormányt, és így mehetünk el egészen az utcasarokig. Hihetetlenül nagy élmény volt. A mai napig látom magam előtt azt a barna színű csőrös teherautót, amivel mentünk. Ő akkor sofőrként a MÁVAUT Darabárúnál dolgozott. A kami-onos találkozókön az öreg Csepel teherautót a mai napig is az édesapám vezeti. Ez meghatározó élmény volt az életemben. Megérintett a sofőrvilág. Remélem, a fiamnak is hasonló élményei lesznek (vannak) velem kapcsolatban. Nem véletlen, hogy a győri Széchenyi István Egyetem gépészmérnöki karának hallgatója.

Áchim Mihály Miklós közlekedésgépészeti szakközépiskolába járt, gépjármű-technikai ágazatra. Autószerelő képesítést és hivatásos gépkocsi-vezetői jogosítványt kapott.

Leérettségiztem 1979-ben, és elmentem egy mezőgazdasági termelészövetkezetbe gépkocsivezetőnek. Akkoriban a TIT-nél voltak felkészítő tanfolyamok. Beiratkoztam matematikára, fizikára. Felkészültem és jelentkeztem a Debreceni Agrártudományi Egyetem Mezőgazdasági gépészeti főiskolai karára. Elvégeztem a főiskolát, gépjavítás szakon szereztem diplomát, majd elmentem a helyi tsz-be, ahol gyakornoki státusban voltam, de betettek a létező legrosszabb helyre, helyekre. Az első munkanapomon az volt a feladatom, hogy a munkavédelmi szemle előtt az olajos műhelypadlóról a koszt vakarjam fel, hogy le tudják festeni. Tettem mindezt érettségivel, autószerelő, valamint hivatásos gépkocsivezetői szakmával és friss gépészmérnök diplomával. Utólag mindenképpen köszönettel tartozom ezért, mert olyan tudással és olyan tapasztalattal vértettek föl, amit nagyon jól tudtam hasznosítani az életben. Utána megkaptam a tsz leg-

rosszabb IFA-ját, azzal kezdtem el dolgozni. Fél év eltelté után a szállítási osztályra helyeztek. Majd jött a honvédség 1984-ben.

A katonaság után megnősültem, és visszakerültem oda, ahonnan bevonultam. Ekkor kaptam életem első nagy lehetőségét. Egy szervizműhelynek lettem a vezetője. Ott az akkori korszerű technológiákat honosítottuk meg. Nemcsak a korszerű mezőgazdasági gépeket javítottuk, hanem az akkor induló magánfuvarozói vállalkozások haszongépjárműveit is szervizeltük. Kapcsolatba kerültem az akkori vállalkozókkal. Kinyílt a tekintetem. 1983-ban szereztem meg a diplomát, 1984-ben vonultam be katonának, 1985 augusztusában szereltem le, októberben nősültem meg és akkortól dolgoztam ott.

Feladtam egy álláshirdetést: fiatal, ambiciózus gépészmérnök állást keres. Jelentkezett egy üdítőital gyártó cég, hogy a szállítási feladatait át kellene világitani, javaslatot kellene erre adnom. Elvállaltam. Sikeres lett a munka. 1990-ben Békéscsabán kiváltottam az első számú vállalkozói igazolványt, és megpályáztam egy világbanki hitelt. Ebből megvettem az első kamionomat, egy Liazt. Felültem rá, hazavittem. Hajnali 2-kor megálltam a kocsival a házunk előtt, a feleségem a karján kihozta a gyermekünket, a Bencét, és megmutattam nekik: itt a jövőnk, mondtam... És elindultam a pályán...

Magam vezettem a kamiont, tapasztalatot szereztem a szakmáról. Aztán úgy gondoltam, helyesebb lenne, ha irányítanám a vállalkozást, és szakképzett gépkocsivezető vezetné az autót. Nem utolsósorban 1991-re vártuk a kislányunk születését. A fiam úgy töltötte be a 3. életévét, hogy a nagyapám többet volt vele, mint én, a gyermek apja. Ezt a hibát nem szerettem volna folytatni a következő gyermeknél is. Akkor Bence két éves volt. Ma 20 éves a fiam. A lányom, Boglárka 17 éves, 11-ikes gimnazista.

Most, 2008-ban hét kamionom van, a hét autón 10 gépkocsive-

Az első számú vállalkozói igazolvány

Városi Tanács V. Társulási Bizottság
SZAKMAI IGAZGATÁSI SZERETŐKÉNT
1990. évi V. tv. 4. §-ának (1) bekezdésében meghatározott feladatok ellátására

VÁLLALKOZÓI IGAZOLVÁNY

Száma: F. 8-1 n. 90.

NEV: ÁCHIM MIHÁLY MIKLÓS
Személyi száma: 16102AF 243P

Leánykori név: ÁCHIM MIHÁLY MIKLÓS
Szálláshely címe: 5600 BÉKÉSCSABA, I. VOZÁRKA U. 6.

Alkalmi lakcím: 5600 BÉKÉSCSABA, I. VOZÁRKA U. 6.

Vállalkozási tevékenység tevékenységi kód: Készei személyszállítás, közlekedési áruforgalmazás, szállítóműködés

Telephelyek, fióktelephelyek címe: 5600 BÉKÉSCSABA, I. Vozárka u. 6.

Telephelyek, fióktelephelyek névleges tevékenysége: Szállítás - szállítóműködés, szervizelés

Adószám: 44592518-2-09

Békéscsaba, 1990. év. Áchim Mihály Miklós

Zárólag: Áchim Mihály Miklós

1990. évi V. tv. 4. §-ának (1) bekezdésében meghatározott feladatok ellátására

Áchim Mihály Miklós

dr. Kovács Koltán

A vállalkozási ügy vezetője

zető dolgozik. A legrégebben nálam dolgozó kolléga 1991 szeptembere óta van a cégnél. A központi irányításban van egy diplomás, nyelvvizsgával rendelkező kontrolling menedzserem, van egy gazdasági vezetőm, aki külgazdaság szakos közgazdász, három nyelven beszél, és van egy fuvarozási vezetőm, aki szintén jól kvalifikált és több nyelven beszél. A családnak van egy másik vállalkozása is, egy gyermekcipőüzletünk, ahol a feleségem dolgozik, és ott is van egy alkalmazott, illetve ingatlan adunk bérbe. Ebből áll most az Áchim + Áchim Kft., korábban sokkal szerteágazóbb volt a tevékenységi körünk.

Büszke voltam arra, hogy a kezdeti időszakban gyűjtőáru-fuvarozást végeztünk, majd ezt követte a speciális nagyköbös áruszállítás. A csúcs a diplomáciai testület költöztetése volt. Budapesten egy nemzetközi cégnek fióktelephelye volt, amely diplomátákat, valamint multinacionális cégek igazgatóit, munkatársait költöztette. Ehhez adtuk mi a professzionális szolgáltatást. Hozzáteszem, nem mindennapi díjjal. Sajnos, ez már mind a múlté. Mindenhol kiszorultunk. Amikor már valahol jók voltunk, akkor előbukkant az ismeretlenségből valaki, aki kitűrt minket. Ez a tény az egész szakmai pályafutásunk során megjelent. Amikor ruhás kocsink volt és „törtük” az utat, és már jól ment, akkor megjelent valaki a porondon, egy másik ruhás kocsival, és ő került be helyettünk. Amikor elkezdtek a gyűjtőáru-fuvarozást egy osztárrá cégnél, a feltétel az volt, hogy két alkalmazottal dolgozzunk. Ám a régiiek közül az egyik saját vállalkozást kezdett, ő lépett a helyünkbe.

1998-ban haszongépjármű-rekonstrukciós folyamatot hajtottam végre. Egységesítettem a felépítményeket, majd 2003-ra teljesen megszűnt a nagyköbös áruszállítási piacunk is. Az EU közelgő nyitása miatt a toll, a nád, a gyógynövény szállítása befejeződött, akkor el kellett adni ezeket a különleges nagyköbös autókat, és egy úgyneve-

zett eurotrailer flottára álltunk át. Nekem már akkor volt egy olyan érzésem, hogy ezzel mi bekerülünk egy olyan árba, amivel csak úszni tudunk, mert ebből tényleg nagyon sok van és ebben semmi különlegesség nincsen. Ezt az élet is igazolta. Tavaly műszaki innovációt valósítottunk meg, egy úgynevezett mozgó padlós, önkihordós flottát állítottunk üzembe. Ez azt jelenti, hogy szemes terményt, ömlesztett árut lehet betenni a félpótkocsiba, majd a nyerges vontató hidraulikájával ezt üríteni lehet, és utána palettás árut lehet beletenni. Ez egy műszaki megmérettetés volt számomra, melynek a lényege, hogy műszaki gondolkodással értéket tudok teremteni. Életem végéig büszke leszek erre a flottára. Sajnos, decemberben el kellett adni ezt a három autót, mert a piacon az üzleti magatartás nem nekem kedvezett. Ezekkel az autókkal terményt lehet szállítani Magyarországról különböző helyekre. Elsősorban Olaszországba, Németországba, Ausztriába. Ha én betartom azokat a szabályokat, amik a megengedett tömegnormákat előírják, akkor 0,78 eurocentért fut ez az autó kilométerenként, ami kevés ahhoz, hogy fenntartsion egy ilyen viszonylag drága technikát. Egy normál pótkocsi 25 ezer euróba, ez a pótkocsi 58 ezer euróba került. Ennek nyilván többet kellett volna termelnie. Tudott is volna többet hozni, ha nem 24 tonnát rakok a pótkocsiba, hanem 35-öt. De én ezt nem tettem. A sötét oldalra soha nem álltam. Volt egy nagyon jó ajánlat, a három pótkocsi eladtam, és a három nyerges vontató mögé ponyvás pótkocsit tettünk. Most már hat szerelvényünk nyerges, és van még egy dobozos autónk. Európában végzünk uniós fuvarozást, nem jönnek haza a járművek, folyamatosan kint dolgoznak. Azt szállítunk, ami van. Nem válogatunk.

Az egész karriertörténetünk egy osztrák céghez kötődik, amely 1991-ben keresett partnert, és ennek a cégnek voltunk nagyon sokáig a kizárólagos házi fuvarozói. Majd ennek egy női fehér-

Áchim Mihály Miklós: Úgy érzem, újból eljött az idő, újból lehet értelmes dolgokat tenni. Késztetést érzek arra, hogy változtassak ezen a helyzeten, amiben most vagyunk. Már az MKFE küldöttközgyűlésén kezdeményeztem, hozunk létre egy olyan fórumot, ahol hozzászólhatnak a tagok, és folyamatosan elmondhatják újító szándékukat. Az új szerepvállalás azt is jelenti, hogy az MKFE-tagságért össze lehet fogni



neműtranszport projektjét vittük 16 éven keresztül. De amikor megvilágítottuk, hogy havi 8 ezer kilométerből nem lehet egy autót fenntartani, szó nélkül elengedtek minket, nem volt már többé szükség ránk. Tulajdonképpen ezért van meg a dobozos autónk, amivel a mai napig is vergődünk Európa fuvarpiacán, mert akinek nincs fix munkája, elég nehezen talál erre a járműszerelvényre feladatot, de azért büszkén mondhatom, hogy az eddigi 8500 kilométeres havi futásteljesítményt fel tudtuk emelni 12 ezer 500 kilométerre a dobozosnál. Úgy, hogy nem ennek a külföldi, 16 éves közös múltra visszatekintő cégnek szállítunk, hanem mi keressük meg rá a munkát.

Áchim Mihály Miklós, az Áchim + Áchim Kft. ügyvezetője 47 éves lesz. Édesapja 1931-es, édesanyja 1937-es születésű. Úgy értékeli, szülei életének az értelme a szoros család, az unokák. Az unokákkal való törődés életük kiteljesedése.

Áchim Mihály Miklósnak se barátai, se ellenfelei nincsenek. Békéscsaba térségében olyan fuvarozók vannak, akik külföldi tulajdonban lévő cégek magyarországi képviselői, illetve – ahogy mondja – van még egy-két magányos harcos.

Van viszont egy Hobo Blues Band-szám, melynek az egyik része így szól: „Vesztes lettem, hiába győztem. Senki előttem, senki mögöttem. Járom az utat, rád gondolok. Tudom, a szabadság magányos dolog.”

● **A szabadságról jut eszembe, jár még kirándulni a Harley-Davidson motorkerékpárjával?**

A motorkerékpárt másfél éve folyamatosan hirdetik. El akarom adni. Ha csődhelyzetbe kerülök, ebből kívánom az alkalmazottaimat kifizetni. Úgy gondolom, hogy ma, aki felelősen gondolkodik és a tisztességes oldalon áll, annak erre fel kell készülnie. Ez nem új keletű dolog. Németországban a mai napig is évente több ezer vállalkozás megy tönkre és több ezer vállalkozás lép a helyükre. Nálunk is kinyitották a piacot az európai uniós csatlakozás után, és megháromszorozódott az állomány. De az embernek egy élete van.

Viszont a békéscsabai városvédő, városépítő egyesület elnökségi tagja vagyok. Békéscsabán van egy I. és II. világháborús katonai hősi temető. A temető gondozására a külföldi partnereinket – haszongépjármű-gyártókat és fuvarozókat – megkerestem. Ők támogatják a temető fenntartását, mivel az ő országukból származó katonák nyugszanak ott.

Nagyon fontos szerepe van Békéscsabán a Területi Integrált Szakképző Központnak, melynek szakmai tanácsadó testületében vagyok. Megpróbáljuk egy fedél alá hozni a térségben a képzést. Hogy például a hegesztést ne hét, hanem csak egy iskolában oktassák, de ott professzionális szinten. Megkérdeznék, milyen szakembereket képezzenek. Fontosnak tartom, hogy a tapasztalataimat átadjam. Tehát végzek egyfajta közösségi munkát, hiszen úgy gondolom, Áchim L. András leszármazottjának – többek között – ez is a feladata.

B. Lengyel