

Áchim Mihály Miklós, az Áchim + Áchim Kft. ügyvezető igazgatója Nyugat-Európa kettős mércét alkalmaz

Békéscsaba 1/1990. sz. egyéni vállalkozói igazolványával rendelkezik, így a város „első számú” vállalkozója Áchim Mihály Miklós, aki 25 éve lépett a fuvarozói piacra, és 20 éve lett egyéni vállalkozóból a százszázalékos magyar tulajdonú családi vállalkozás ügyvezető igazgatója.

- **Megünnepezték a kerek évfordulót?**
- A klasszikus fehérasztalos multság most elmaradt, talán az 50. évfordulón bepótoljuk. Viszont sikeresen végrehajtottunk egy jubileumi járműrekonstrukciós folyamatot az 5 szerelvényes flottánkon, és a központi irányításunkat is egy teljesen új környezetbe helyeztük át. Valamennyi haszongépjárművünk viseli a 25. év ünnepi logóját.
- **Korábban úgy fogalmazott, hogy a 2008-as válságot a nemzetközi szakmai kapcsolataikra támaszkodva élték túl, a német Heinloth-cégcsoporthoz tartozó Kozljanic GmbH-nak kezdtek dolgozni. Ma is tart az együttműködés?**
- Egy nagyon jó szakmai-üzleti kapcsolatot sikerült kiépíteni a német vállalkozással. A Kozljanic GmbH magyarországi partnerirodája kitüntető címmel büszkélkedhet a cégünk. A piacon maradást segítette emellett a 2008-ban indított együttműködő partnerségi rendszerünk: a szakmai tudásbázisunkra és tapasztalatainkra építve együttműködést ajánlottunk a válság következtében megbízóikat elvesztő kollégáknak, akik a saját járműveikkel, de a mi irányításunk alatt fuvaroznak a német partnerünknek. Természetesen csatlakozhattak „kezdő” fuvarozók is.
- **Mekkora flotta tartozik a rendszerhez?**
- Jelenleg pontosan 30 haszongépjármű dolgozik a rendszerünkben. Ez a szám korábban elérte a 40-et is, de a folyamatos munkával történő fuvarrellátás biztosítása miatt 30 járműben határozták meg a keretünket. A skandináv piaci fuvarozási keretünket korlátozták, viszont más területekre még van fejlesztési lehetőségünk. Az együttműködő partnereinkkel nagyon szoros közösségben dolgozunk, működési modelleket egyeztetünk. Járműbeszerzési és üzemeltetési téren erős egységet alkotunk. A finanszírozókat is közösen választjuk meg, és ez elmondható a biztosítások kötésére is.
- **Ön hosszú ideje szerepet vállal a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete munkájában, jelenleg társelnökként. Az utóbbi évek felpörgéséhez az Ön aktivitása is hozzájárult. Hol van ma leginkább szükség lobbizásra?**

– Idén tavasszal volt 25 éve, hogy beléptem az MKFE-be. Az egyesület fennállásának 50. évében történelmet írt: az MKFE elnöke megbízást kapott a miniszterelnöki megbízotti tisztség betöltésére. A kormány figyelembe vette javaslatainkat, és az 1560/2015. (VIII. 7) Korm. határozatban rögzítette a legfontosabb tennivalókat. Ezek nagy része már megvalósult. Továbbra is kiemelt figyelmet és intézkedési tervet igényel a jogosulatlan külföldi fuvarozók kiszűrése és ezáltal a hazai fuvarozók piacvédelme, illetve a nyugat-európai protekcionista szociális dömping elleni fellépés. A közúti szolgáltató állomások kiépítésének előkészítésébe személyesen is nagy energiákat fektettek, hiszen megválasztásomkor a meghatározó programom az MKFE – Autohof rendszer létrehozása volt.

– **Mennyire vonzó a fiatalok körében a közúti fuvarozás?**

– Van sikertörténetünk ezen a területen is. *Pekárik Pál* szakmai jó barátom kért meg, hogy a fiának segítsék felépíteni egy nemzetközi közúti áru fuvarozó vállalkozást. *Laci* fiatalok ellenére alázattal és igen nagy érdeklődéssel sajátította el a szakmai fortélyokat. A László Pekárik Int Transporte Kft. ma már teljesen önálló utat járva, fiatal munkatársakból álló kollektívával csiszolja tovább az ékkövet, amit tőlünk kapott belépőként a fuvarozás világába.

– **Vannak olyan sikerek a szakmában, amikre a mai fiatalabb fuvarozók majd büszkén tekinthetnek vissza?**



– Húsz év múlva jó, ha még lesz működőképes vállalkozásunk! A nyugat-európai kormányok minimálbér-intézkedésekkel egyértelműen próbálják kiszorítani a kelet-európai fuvarozókat a működési területükről. A gépkocsivezetőknek az adott ország minimálbérét kell fizetnünk, de az elvégzett munka után csak az ottani fuvarozóknak fizetett fuvardíj egy részét kapjuk. Nem is beszélve arról, hogy a fuvardíj részének követelnek olyan munkákat is, amiket külön meg kellene fizetni – például az áru ki- és berakása elektromos vagy kézi targoncával –, s ez több előírás megszegését is magával vonja. Ugyanakkor a hazai gépkocsivezetői állomány elszívása sohasem látott méreteket ölt. Kétségtelenül kettős mércét alkalmaznak. A brüsszeli előzetes elképzelésekből körvonalazódik a hazatérési kötelezettség intézményrendszerének bevezetése. A kérdés csak az, hogy a gépkocsivezető egy, két vagy három hét munkavégzés után térjen vissza a hazájába. Ezek ismeretében sok sikert és eredményes érdeklépviseletet kívánok minden fuvarozótársamnak!

