



Dr. Kovács
Alíz

● **Kevés emberrel történik meg az, ami önnel: élete során kétszer tölti be ugyanazt a tisztséget. Hogyan élte meg először és hogyan mostanság?**

– Amikor első ízben lettem az egyesület főtitkára, egészen más volt a közúti fuvarozás helyzete Magyarországon, mint ma. A szakértőként dolgoztam 15 évig, tehát ismertem a szakmát. Tisztában voltam vele, hogy az a nagyon kellemes és nyugodt állapot, amit elődömtől, Szentkláray Ferencről örököltem, hónapokon belül véget ér. Hiszen a néhány nagyvállalat – a Hungarocamion, a Volánok, a SZÓVAUT – után sorra megjelentek a magánfuvarozók. Kihívás volt abban a meglehetősen kaotikus, ugyanakkor szakmai szempontból kifejezetten izgalmas állapotban a főtitkári megbízás.

● **Első ízben 1989 és 1998 között volt az egyesület főtitkára. Milyen főbb események történtek abban a kilenc évben a fuvarozókkal?**

– Viharos elnökségi ülések, tagi találkozók, kigyózó sorok a Mecset utcában az engedélyekért és nálunk a TIR Carnet-ért. Megéltam két költözést is az egyesületnél. Előbb a csöppnyi Haris közti irodánkból mentünk át a Városház utcába, az ottani irodát előbb tovább bővítettük, azután amikor az is kicsinek bizonyult, átköltöztünk az Egresy útra. Így sikerült megoldanunk tagjaink parkolását is, ami a Belvárosban már lehetetlen volt. Egyesületünknek helyet kapott az egyre fontosabbá váló Szolgáltató Kft. is.

● **Szinte abban a pillanatban, ahogy főtitkár lett, bekövetkezett a rendszerváltás. Hogyan emlékezik vissza erre az időre?**

– Addigra a néhány tagból – 40 taggal indult az MKFE – több száz, majd kétezer lett. Jelenleg 2200 tagja van az egyesület-

nek, ez 30 ezer járművet jelent. Magyarország a legnagyobb TIR-felhasználók közé tartozott, és az IRU-ban is egyre inkább nőtt a tekintélyünk, amit az is bizonyít, hogy ránk bízta az 1996-os világkongresszus megrendezését. (Ritkán fordul elő, hogy egy egyesület többször is rendezhessen kongresszust, Budapesten pedig már a 60-as években is rendeztek egyet.)

● **A rendszerváltás, ez a történelmi fordulat, hogyan változtatta meg a fuvarozók életét, és milyen eseményt jelentett az egyesület életében?**

– Komoly gondot jelentett, hogy az első vállalkozók közül kevesen értettek igazán a fuvarozáshoz, és senkinek sem volt gyakorlata. A nagyvállalatok gépkocsivezetői közül többen is vállalkozásba kezdtek, ehhez eladták vagy elzálogosították mindennüket. Voltak, akik elég hamar becsődöltek. Az első főtitkárságom idejére tehát a magánvállalkozások megalakulása, első lépéseik, a rendszerváltás, majd szinte azonnal az uniós csatlakozásra való felkészülés volt a jellemző. A magyar hatóságok rendkívül szigorú szabályokat hoztak. Sehol Európában nem voltak olyan kemény műszaki előírások, mint nálunk. A vállalkozások számának korlátozását, amit később oly sokan sérelmeztek, maga a szakma követelte ki. Amikor 1998-ban búcsút vettem az MKFE-től, már sokat változott a helyzet. Stabílan működött az egyesület, és nagyjából stabilnak tűnt a szakma is. Azzal együtt persze, hogy a közúti közlekedési szolgáltatásokat mindig mindenütt fejőstehének tartja az állam, és ezt a szakma képviselői mindig sérelmezik is – jogosan.

● **Valamikor a TIR jelentette az MKFE „létbiztonságát”. Ma milyen feladatokat lát el a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete, milyen kft.-k, milyen teendőkkel dolgoznak az egyesületben, és hol tart manapság a TIR? Vagyis milyen szolgáltatások nyújtására képesek?**

– Valóban, ahogy említettem, a TIR rendkívül fontos szerepet játszott nemcsak az egyesület, hanem általában a nemzetközi

MKFE HÍREK FOLYAMATOS VÁLTOZÁSBAN

Múlt, jelen, jövő

INTERJÚ DR. KOVÁCS ALÍZZAL, AZ MKFE FŐTITKÁRÁVAL

Dr. Kovács Alíz másodízben neveztek ki a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete főtitkárának. A két kinevezés között kilenc esztendő telt el. A közúti fuvarozás múltjáról, jelenéről, jövőjéről kérdeztük a főtitkár asszonyt.

árufuvarozás életében is. A kezdetek kezdetén éppen a TIR-forgalmazás volt az MKFE első számú feladata, és persze bevételi forrása is. A TIR fénykora az 1990-es évek első felére tehető. Ekkor 305 ezer TIR Carnet-t forgalmaztunk, jelenleg évente 20-22 ezer az eladások száma. Már az Európai Unió megalakulása, majd különösen Magyarország csatlakozása következtében sokat veszített ez az okmány a jelentőségéből, hiszen Európa kevés kivétellel átjárhatóvá vált. Ezzel egyébként sokat változott, úgy is mondhatjuk, ellentétessé fordult a fuvarozók problémája: emlékszünk, milyen bonyolult és hosszadalmas volt a határátkelés, néha napokig kellett várakozniuk a kamionoknak. Hát ez megszűnt. (Leszámítva a schengeni csatlakozást követő néhány napot.) A felgyorsult fuvarozási tempó és a kibővült fuvarozói létszám – hiszen megszűnt a korlátozás – viszont még jobban kiélezte a versenyhelyzetet. Visszatérve a TIR-re, az MKFE-t nem érte váratlanul a forgalomcsökkenés, ezért is kezdte el szolgáltatásainak bővítését. Három kft.-nk van: a Szolgáltató, a Biztosítási Alkusz és a Közúti Közlekedési Akadémia. Mindegyik sikeresen működik. A Szolgáltató Kft. forgalmazza a fuvarozáshoz szükséges eszközöket, okmányokat, kompjegyeket, útdíjfizetési kártyákat, felszereléseket. Az Alkusz Kft.-nél éppen csúcsgazdaság van, tagjaink közül mind többen veszik igénybe az általuk kínált kedvező biztosítási lehetőségeket. Az akadémia pedig – ma már nyugodtan mondhatom – sikertörténet az egyesület életében. Rendszeresen oktatják a digitális tachográf használatát,

tisztességes és hasznos tanfolyamokat szerveznek.

● **Egyes vélemények szerint, aki „túlélte” az Európai Unióhoz való csatlakozásunkat, az mára már nem fenyegetett. Vagyis továbbra is dolgozhat közúti személyszállítóként vagy közúti árufuvarozóként. Hogyan látja ezt ön, mint az egyesület főtitkára?**

– Az MKFE évről-évről rendezvényén Wáberer György, az egyesület elnöke mondta azt, hogy szerinte az a vállalkozás, amelyik túlélte az elmúlt néhány évet, az már megmarad a pályán. Valóban komoly megpróbáltatásokon estek át a személy- és árufuvarozók. Soha olyan éles konkurenciaharcra nem kellett megküzdeniük, mint a Magyarország csatlakozása utáni első időszakban. Sorra adták vissza a lízingelt járműveket, de soha annyi vállalkozó nem vágott bele ebbe a szakmába, mint abban az időben.

● **Érkeznek-e visszajelzések, és e jelekből vajon meg tudja-e állapítani, hogy manapság elégedettek-e a vállalkozók vagy sem?**

– A magyar fuvarozóvállalkozók évek óta panaszkodtak, hogy a hatóságok csak őket ellenőrzik, külföldieket alig állítanak meg. Egyenlő elbánást, elbírálást követeltek, és az utóbbi egy évben valóban jelentősen megnőtt a külföldi járművek ellenőrzésének aránya. Szigorodtak az előírások is, mégpedig a szociális szabályozásra vonatkozóan. A gépkocsi-vezetői vezetési és pihenőidőt április óta egész Európában ellenőrzik, az uniós tagok számára egységesek az előírások. Csakhogy most már azért panaszkodnak a tagjaink, ha a külföldiekkel túl szigorú- ▶

► ak a magyar vámósok vagy rendőrök, akkor ezt ők visszakapják például Romániában vagy Lengyelországban. Hogy elégedettek-e tagjaink? Egy érdekképviselő tagsága természetesen sohasem elégedett. Igazság szerint sokan el is felejtik, hogy bizonyos kedvezményeket az MKFE ért el. Ilyen a napidíj vagy az üzemanyag-megtakarítás adómentessége, hogy csak a két legfontosabbat emelem ki. De a listát hosszasan lehetne sorolni, és úgy gondolom, társ-érdekképviselőinkkel együttműködve számos olyan

eredményt is elértünk, amely a szélesebb szakmai közvélemény számára talán nem is ismert. Működik a forródrót, amit bárhol hívhatnak, tagi jogon juthatnak a legfrissebb információkhoz. Vagy hogy a legutóbbi eredményeinkről szóljak: Miskolcon éppen most változtatta meg a város – az MKFE felhívására – fuvarozóellenes rendszabályát, így a kötelező pihenőjüket töltő kamionosoknak nem kell fizetniük a parkolásért.

● **A jelenben mit tart a legfontosabb eseménynek a fuvarozóvállalkozók életében?**

– Nagy horderejű kérdés az objektív felelősség. Azonnal tiltakoztunk – tárgyaltunk az illetékes kormánybiztossal is – a ketős büntetés ellen, mert lehetetlenek tartjuk, hogy egy vállalkozót azért megbüntessenek, mert a gépkocsivezetője, akinek adatai rendelkezésre állnak, közlekedési vétséget követett el.

● **Most, amikor éppen jubilál, negyedszázados a magánfuvarozás, hogyan képzeled el a fuvarozás jövőjét?**

– A jövőt illetően a legnagyobb próbatétel a fuvarozóvállalkozók számára a teljesítményará-

nyos útdíj bevezetése lesz. Nehéz elképzelni, hogy a várhatóan magas összeget beépítsék a fuvarvállalási díjakra. Meg kellene tanulnia ennek a szakmának is, hogy bár tagtársaik egyben konkurenseik is, muszáj összefogni. Ez nem közhely: két, három, négy kamionnal lehetetlen lesz boldogulni, létre kell hozni a klasztereket vagy alvállalkozóként működni tovább.

B. Lengyel A.

MKFE

1149 Budapest, Egressy út 77.

Tel.: 252-0688, 252-0928

Fax: 363-5226

NeHGOSZ HÍREK U.I.C.R.-KÉPVISELET

NEGOSZ-ból NeHGOSZ

A HUNGAROCAMIONTÓL AZ ORSZÁGOS SZAKSZERVEZETIG

1991 októberében negyvenöt taggal megalakult a Nemzetközi Gépkocsivezetők Országos Szakszervezete NEGOSZ néven. Jelenleg 12 megyében, 450 cégnél vannak jelen, és 235 vállalattal létesítettek az ágazatban kötött több munkáltatóra kiterjedő kollektív szerződést. 9 nagyvállalatnál van szakszervezetük, ahol a helyi kollektív szerződések is érvényben vannak. A 450 cég között van nagy, közepes, kis és családi vállalkozás. Van, ahol egyetlen ember van, van, ahol több száz. Így oszlik meg országosan a tagság.



Eisen Sándor

Eisen Sándor 26 évig kamiont, előtte teherautót vezetett. Jó ideje már a NeHGOSZ elnöke, mégis úgy beszél, mint ha a mai napig is gépkocsivezető lenne. Talán azért, mert manapság is a gépkocsivezető szemével nézi, éli a világot.

● **Annak idején milyen állal alakultak meg?**

– Az akkori Hungarocamionnál lévő szakszervezet úgynevezett gyűjtő szakszervezet volt, amely külön a gépkocsivezetők érdekeit nem képviselte. Együtt képviselte az alkalmazottak, a raktári dolgozók, a szerelők, a gépkoc-

csivezetők, egyszerűen a Hungarocamion valamennyi munkatársának az érdekét. A gépkocsivezetők viszont szerettek volna egy önálló szakszervezetet, amely kizárólag és csakis az ő érdekeiket szolgálja.

A privatizáció kezdetekor ajánlottuk a szakszervezet akkori vezetésének, alakítsunk egy országos szakszervezetet, és „menjünk ki az utcára”. Akkor lemondott az akkori szakszervezeti elnök, nem volt vezetője a NEGOSZ-nak. Én abban az időben, 1996-ban a Hungarocamion Liga szakszervezetnek voltam az elnöke, és felkértek, ideiglenesen vezessem a NEGOSZ-t. Addig, amíg eldől, marad a NEGOSZ bent a Hungarocamionnál vagy kimegy az utcára. Egy évig helyettesítettem az ottani vezetőt, 1998-ban úgy döntött az akkori elnökség, hogy a Hungarocamion Liga szakszervezetet beolvasztják a

NEGOSZ-ba, ezáltal „kijöttünk az utcára”. Azt mondtuk akkor, ha a NEGOSZ országos szakszervezet, akkor ne egy vállalat berkeiben legyen, hanem kint az utcán. Ez 1998-ban meg is történt.

● **Gondolom, nagy meglepetést okoztak.**

– Különösen a föderációban. Akkor még a Liga föderációhoz tartozott a NEGOSZ. Először tartottunk attól, nem fogadnak el bennünket, mint önálló szakszervezetet, de aztán elindult a taglétszám emelkedése.

● **A közelmúltban ismét megválasztották a NeHGOSZ elnökének.**

– Ezen a választáson most alapszabály-módosítás is történt. Eddig négyévente volt elnökválasztás, most ötévente lesz. Annak idején, amikor elvállaltam a NEGOSZ vezetését, egyetlen dolgot kértem a küldöttgyűléstől és az elnökségtől: maximális bizalmat. Akkor azt mondtam, ha ezt megkapom mind a tagságtól, mind az elnökségtől, akkor vállalom. Mai napig a bizalmukat élvezem.

● **Mivel foglalkozott régen, az alakulás időszakában a NEGOSZ?**

– Először is el kellett ismertetnünk szervezetünket a szakszervezetekben, a szakmai szférában, a szakminisztériumban. Ma már a szakszervezetünk olyan súllyal képviselteti magát, hogy gyakorlatilag mi vagyunk a közúti fuvarozás egyetlen szakszervezete.

A 2000-es küldöttgyűlésünkön még csak a nemzetközi gépkoc-

csivezetőket képviseltük. De – természetesen – már tudtuk, hogy az Európai Unióhoz közelünk, ezáltal megszűnik a nemzetköziségünk, hiszen Európa egy nagy belföld lesz, azaz az egész Európai Unió belföldnek számít majd. Szerettünk volna az akkori belföldön dolgozó gépkocsivezetőknek is egy szakszervezetet, de nem találtuk meg azt a karizmatikus embert, akire ezt a feladatot fel lehet építeni. Ekkor a küldöttgyűlés úgy határozott, ne keressünk tovább, inkább vállaljuk fel mi. Egy kollégánk ötletére szakszervezetünk nevébe betettük a „H” betűt, vagyis Nemzetközi és Hivatásos Gépkocsivezetők Országos Szakszervezete lettünk. A „H” betű tehát a „Hivatásos” jelzőt jelenti. Így gyakorlatilag minden gépkocsivezető, függetlenül attól, hogy belföldi vagy nemzetközi forgalomba járt, a tagjaink sorába lépett, léphetett. Meg is „dagadt” a létszámunk.

● **Kik csatlakoztak abban az időben a NeHGOSZ-hoz?**

– A taglétszámunk növekedésével együtt növekedett az ismertségünk, illetve az elismertségünk is. Ahogy közeledtünk az Európai Unióhoz, attól az időtől kezdve tagjaink sorába léptek a taxisofőrök, az autóbusz-vezetők, a Volán buszvezetők, sőt az akkori alapszabály-módosítás eredményeként nemcsak a gépkocsivezetők, hanem alkalmazottak is lehetnek szakszervezetünk tagjai. Alapszabályunk egyetlen dolgot tilt: munkaadó nem lehet tag. Ha munkaadó az illető, akkor csak pártoló tag