

Rengeteg az autó és kevés a szakmunkás

Kalotaszegi autószervez-tulajdonos tapasztalatai a vállalkozásra nehezedő gondokról

FOTÓ: MAKKAY JÓZSEF

Az átlagos erdélyi autószervez boldogulása nem jobb és nem rosszabb, mint a gazdaság más területén dolgozó cégeké. Habár egyre több a külföldről behozott és javításra szoruló személygépkocsi, az autószervezeket egyre nehezebb fenntartani. A Kolozsvár közelében dolgozó Kun Árpád Ferenc vállalkozó példája bizonyítja, hogy a legjobb szakember is falakba ütközik.

A környék legjobban felkapott autószervezében, a DavidCar udvarán tucatnyi kocsi vár sorára. A javítóműhely vezető Kun Árpád Ferenc jó szakember hírében áll, és mindig vigyáz arra, hogy ez így is maradjon. A vállalkozó egy egész vidéket kiszolgál: szervize a kolozsváriak kedvenc hegyvidéki üdülőhelye, a Kisbánya felé vezető út mentén fekszik, Magyarfenes határában, így nemcsak a környékiek térnek be hozzá, hanem kolozsváriak is. Sok minden adott tehát ahhoz, hogy vállalkozói sikertörténetről beszélhessünk, a Kun-portán tett látogatás alkalmából azonban kiderül, mennyi kerékkötője lehet még egy jól működő cégnek is.

Bővíteni kell!

Lakatosként Kun Árpád édesapja mindenhez értő ezermesterként dolgozott a faluban: gyakorlati kőműves és sárkőkészítő tudását is igénybe vették, kővágó gáttere volt, de a fiát mégsem ezek foglalkoztatták. Későbbi mestere, a jeles kolozsvári operaénekes, Szilágyi Ferenc fia, Szilágyi Csaba családi barátként ajánlotta fel számára nyolcadikos korában, hogy az autószerelő szakmát válassza. Így került a hároméves szakképzést nyújtó kolozsvári szakiskolába, ahol mindenki szakmát tanulhatott, aki akart. A szakoktatás megközelítőleg fele-fele arányban tartalmazott elméleti és szakmai képzést, és amikor 1998-ban végzett, rögtön munkakönyves állást ajánlottak neki Kolozsvár legnagyobb akkori szervizében, a monostoriban. „Ez a kilencvenes évek végén még nem volt magától értetődő, nehezen lehetett főállásban elhelyezkedni, de nekem kedvezett a szerencse” – magyarázza a vállalkozó, aki egy idő után tovább állt a piac gyors változásaihoz nehezen alkalmazkodó szervizből, és átment a Volkswagen márkaszervizébe dolgozni. Hét-nyolc év alkalmazotti előélete érlelte meg benne vállalkozói igényét arról, hogy már önállóan is boldogulna. 2005-ben a szülői házba jegyezte be ma is működő cégét, édesapjával alakították ki az egyetlen kocsi befogadására alkalmas műhelyt, ami tavasztól őszig elfogadható feltételeket teremtett, télen azonban ráfagyott az ember keze a kulcsra, mert mikrobusz nem fért be a fészerbe. Árpád tudta, hogyha vállalkozóként akar megélni, fejlődnie kell. Ehhez azonban befektetésre volt szüksége. Mivel akkoriban futott fel a Nyugat-Európából behozott használt gépkocsik piaca, fantáziált látott benne. A németországi, belgiumi és franciaországi kiruccanások annyira jól mentek, hogy pár év alatt ösz-

szejött a tőke, amely lehetővé tette a korszerű szervizműhely megépítését.

A bürokrácia útvesztőjében

Az időzítés nem volt a legszerencsésebb, mert a kétezres évek végi gazdasági válság előestéjén vásárolták a nagyszülőktől örökölt föld mellé a többi, hogy kétezer négyzetméteren indulasson a szerviz. A közeli rokon az akkori piaci árak számító négyzetméterenkénti 40 helyett 25 euróért adta el a szükséges földdarabot, de így is 37 500 euróba került. Nem volt más választás, mint önerőből, családi összefogással építkezni, és két emelővel indítani a műhelyt, amely két-három évnyi intenzív működés után termelt ki annyi pénzt, hogy megvásárolhatták a szerviz több tízezer eurót igénylő berendezéseit. Noha minden engedélyt sikerült megszerezni, a terület és a rajta levő épületet máig nem tudták telekkönyvezni a mellettük elhaladó erdélyi autópálya miatt, amelynek földmérési nem egyeznek Tordaszentlászló község nyilvántartásával. A megyei kataszteri hivatal nem hajlandó a környékről senkinek földterületet táblázni, amíg topográfusok nem mérik újra az autópálya körüli több száz parcellát. Ördögi kör ez, amelynek orvoslása hosszú évek óta várat magára. Ez a műhely működése szempontjából ma már nem



Kun Árpád Ferenc magyarfenesi vállalkozó vállaltva javítja a kocsikat cégének többi alkalmazottjával

magának kell betanítania: olyan embereket tudnak időnként alkalmazni, akiknek van ugyan autószerelői diplomájuk, de az autószereléshez nem értenek. Egy kezdő munkahelyi képzése legalább egy-két évig tart: ennyi idő után lehet önállóan rábízni egy kocsit, és ez a cég szempontjából nagyon hosszú idő. „A hét szerelőből négy olyan szakmunkásunk van, akik jól értik a mesterséget, bármit rájuk lehet bízni. Ha valamilyen okból az egyik hiányzik, akkor baj van. Ilyenkor nekem kell kétszer annyit dolgoznom, mert az ügyféllel nem tehe-

Nyugat-Európában. Az emberek nem veszik figyelembe, hogy Nyugat- vagy Észak-Európában sok szakmában a vendégmunkások a hét minden napján, reggeltől késő estig robotolnak a plusz pénzért, miközben idehaza nem tudnám rávenni az alkalmazottakat, hogy szombaton dupla bérért bejöjjenek” – magyarázza Kun Árpád.

Feketemunka minden mennyiségben

Egy erdélyi vállalkozó boldogulását nemcsak a krónikus munkaerőhiány befolyásolja, hanem az illojális konkurencia is. Nagyon sok az illegálisan működő, kis szerviz, ahol engedélyek nélkül dolgoznak kisebb áron. „A minap összeszámoltam, hogy térségünkben – Magyarlónán, Magyarfenesen és Tordaszentlászlón – 15 „kisvállalkozó” javít kocsit hivatalos engedély nélkül. Az emberek hozzájuk fordulnak, mert olcsóbban dolgoznak. Mivel felszerelésük nincs, sem a futóművet, sem a fékeket nem tudják tesztelni, ami eleve nagy kockázat egy kocsijavítás után. De sok embert ez sem érdekel, csak a kisebb ár” – panaszkodik a magyarfenesi vállalkozó. Gyakran előfordul, hogy a kocsműhelyekben elrontanak valamit, és a kocsitulajdonos az ő szervizükben köt ki.

Kun nem érti, hogyan működhet így az ország, hogy miközben a hivatalosan bejegyzett vállalkozókat ezer módon ellenőrzik, és tucatnyi adóval sújtják, addig a feketézőket senki nem zavarja. Kun szerint „ez a Gépkocsi-nyilvántartási Hivatal (RAR), a rendőrség és a pénzügyi hatóságok közös felelőssége. Amíg egy hivatalosan működő kocsijavító műhelynek metrológiai és egyéb biztonsági előírásoknak kell megfelelnie – amit az állami hatóságok rendszeresen ellenőriznek –, az illegálisan működő műhelyek min-

den előírás alól kibújnak, hiszen ők semmiféle nyilvántartásban nem szerepelnek. Van rá törvény, meg lehetne ezt akadályozni, csak akarat nincs hozzá a rendőrség és az RAR részéről”.

Mint a legtöbb mesterségben, az autószerelésben is trend, hogy aki a szakmát megtanulja, előbb-utóbb önállósodni akar. A ma feketén dolgozó környékbeli munkások közül többen a magyarfenesi vállalkozótól tanultak, az alkalmazottai voltak, és amikor úgy gondolták, értenek eleget az autószereléshez, önállósodtak. „Habár rosszul esik, ha elveszíték egy általam felkészített szakembert, elfogadom, hogy önállósodni szeretne. Nem is volna ezzel baj, ha hivatalosan céggel, vállalkozóként tenné, adót fizetve, hogy egyforma feltételek mellett dolgozzunk. Rengeteg a javításra váró kocsi, a törvényeket betartó cégeket a piac el tudná tartani. A baj az, hogy szolgáltatásaikkal a feketézők mélyen a piaci ár alá mennek, mert adófizetés híján megtehetik, így a hivatalosan működő vállalkozókat hozzák nehéz helyzetbe, mi nem tudunk árat emelni” – foglalja össze az egyik legnagyobb kihívást a cégvezető.

Szükségés a váltás?

Kun Árpád Ferenc jó ideje a váltás lehetőségén gondolkodik, hiszen a megkerülhetetlen munkaerőhiány és az illojális konkurencia miatt cége nincs könnyű helyzetben, ahogyan a többi vállalkozás is hasonló gondokkal szembesül. Arra is gondolt, hogy valamelyik távol-keleti országból próbáljon pár munkást toborozni, vagy mostani szakterületével felhagyva mással próbáljon szerencsét. Mindez egyre több romániai vállalkozót foglalkoztat.

MAKKAY JÓZSEF

Jó szakmunkásokat alkalmazni illúzió. Legutóbb három héten át hirdettek betöltésre váró autószerelői állásokat a környék magyar kereskedelmi adóján, a Paprika Rádióban, de senki nem jelentkezett.

aggasztó. Vannak ennél sokkal nagyobb bajok, ami miatt az is megfordult Kun Árpád Ferenc fejében, hogy a környék egyik legjobb autószervezét bezárja.

Krónikus munkaerőhiány

A DavidCar családi vállalkozás. A cégvezető felesége, Kun Edit is a cég ügyeit rendezi főállásban, sőt ilyenkor nyáridőben nyolcadikos fiúk, Dávid is rendszeresen bejár apjának segíteni, amiben tud. Elsősorban az informatika érdekli, de nem lehet tudni, mit hoz a jövő: ő, vagy a kisebbik fiú, Tamás lép majd apja nyomdokaiba.

A cégvezető nemcsak összehangolja a munkát, és vezeti vállalkozását, hanem legtöbbször vállaltva dolgozik saját alkalmazottai-val. Azt mondja, másként nehezen képzelhető el a szerviz működése, hiszen a legtöbb autószerelőt

tem meg, hogy megszegjem az ígéretet” – magyarázza a cégvezető. Jó szakmunkásokat alkalmazni illúzió. Legutóbb három héten át hirdettek betöltésre váró autószerelői állásokat a környék magyar kereskedelmi adóján, a Paprika Rádióban, de senki nem jelentkezett. Kun Árpád Ferenc szerint nem csak ők mozognak ebben az ördögi körben: minden környékbeli vállalkozó arra panaszkodik, hogy nem talál munkaerőt. Amikor rákérdezek a bérekre, Kun azt mondja, egy jó autószerelő legalább ezer euró nettófizetést kap. Persze, nem a kezdő, aki még betanításra szorul, de aki szeret dolgozni és tanulni, annak folyamatosan nő a fizetése. Ennek ellenére sincs jelentkező, mert a legtöbb külföldön dolgoznak.

„Aki jó szakember, és hajlandó akár hétvégeken is dolgozni, állítom, hogy ma már ugyanannyit meg tud keresni Erdélyben, mint