

**Jerzy JANCZEWSKI**

**Wyższa Szkoła Techniki i Przedsiębiorczości we Wrocławu**

**Mirosław WŁODARCZYK**

**Spółeczna Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Zarządzania w Łodzi**

## **UWARUNKOWANIA ROZWOJU MAŁYCH WARSZTATÓW SAMOCHODOWYCH W PROCESIE INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ**

Rozwój i funkcjonowanie mikro- i małych przedsiębiorstw stało się przedmiotem zainteresowania w ostatnich latach, zwłaszcza w okresie po akcesji Polski do Unii Europejskiej. Zjawiska towarzyszące funkcjonowaniu tych organizacji są niedostatecznie rozpoznane i nie są rozpoznane procesy wpływające na zmiany w nich zachodzące.

W ostatnich latach dużego znaczenia nabiera identyfikacja i analiza czynników wpływających na rozwój przedsiębiorstw mikro-i małych, oraz wyodrębnienie tych, które najsilniej determinują wzrost ich konkurencyjności. Nieliczne analizy sektorowe, w których dominują mikro-i małe przedsiębiorstwa wskazują na duże zapotrzebowanie tego typu badań, które pomagają wyjaśnić procesy przemian zachodzące w sektorze mikro- i małych podmiotów.

W polskich warunkach interesującym przykładem funkcjonowania mikro- i małych organizacji gospodarczych ze sfery usług są warsztaty samochodowe. Występują w nich wszystkie cechy małych i mikro podmiotów - szczególnie podatnych na zmiany zachodzące w otoczeniu przedsiębiorstwa, zwłaszcza w okresie akcesji do UE.

### **1. WPROWADZENIE**

Rozwój i funkcjonowanie mikro- i małych przedsiębiorstw stało się przedmiotem zainteresowania w ostatnich latach, zwłaszcza w okresie po akcesji Polski do Unii Europejskiej. Zjawiska towarzyszące funkcjonowaniu tych organizacji są niedostatecznie rozpoznane i nie są rozpoznane procesy wpływające na zmiany w nich zachodzące.

W ostatnich latach dużego znaczenia nabiera identyfikacja i analiza czynników wpływających na rozwój przedsiębiorstw mikro-i małych, oraz wyodrębnienie tych, które najsilniej determinują wzrost ich konkurencyjności. Nieliczne analizy sektorowe, w których dominują mikro-i małe przedsiębiorstwa wskazują na duże zapotrzebowanie tego typu badań, które pomagają wyjaśnić procesy przemian zachodzące w sektorze mikro- i małych podmiotów.

W polskich warunkach interesującym przykładem funkcjonowania mikro- i małych organizacji gospodarczych ze sfery usług są warsztaty samochodowe. Występują w nich wszystkie cechy małych i mikro podmiotów - szczególnie podatnych na zmiany zachodzące w otoczeniu przedsiębiorstwa.

### **2. WARSZTATY SAMOCHODOWE W POLSCE**

Dla określenia przedsiębiorstwa usługowego obsługującego pojazdy, stosowane są terminy: warsztat, stacja lub serwis samochodowy. Z warsztatem samochodowym

najczęściej kojarzy się niewielka firma (mały garaż) z jednym stanowiskiem – wyposażona w narzędzia i niewiele prostych urządzeń, a z serwisem duża wielostanowiskowa stacja obsługi z rozbudowaną infrastrukturą i wykwalifikowanym personelem. Ze względu na zakres wykonywanych prac obsługowo-naprawczych stacje obsługi samochodów dzielą się na stacje o szerokim zakresie usług i stacje o wąskim zakresie<sup>1</sup>. (Uzdowski, Abramek, Garczyński, 2003, s. 108).

Stacje o ograniczonym zakresie, najczęściej prowadzone są przez małe podmioty gospodarcze i stanowią najliczniejszą grupę wśród przedsiębiorstw świadczących usługi motoryzacyjne. Wśród nich można wyróżnić:

- warsztaty specjalistyczne,
- stacje kontroli pojazdów,
- stacje szybkiej obsługi.

Warsztaty najczęściej specjalizują się w usługach tradycyjnych, jak: mechanika pojazdowa (szacunkowo około 77% wszystkich warsztatów), blacharstwo i lakiernictwo (30%), elektrotechnika i elektronika samochodowa (8 %), diagnostyka, serwis ogumienia, obsługa klimatyzacji, mycie i konserwacja, etc. W zależności od wielkości i wyposażenia mogą one posiadać jedno lub więcej stanowisk. Postęp w dziedzinie konstrukcji pojazdów samochodowych i nowe potrzeby klientów ciągle wymuszają na warsztatach rozwój i nowe specjalizacje, na przykład w dziedzinie elektroniki, tuningu, klimatyzacji, przekładni automatycznych i urządzeń bezpieczeństwa czynnego.

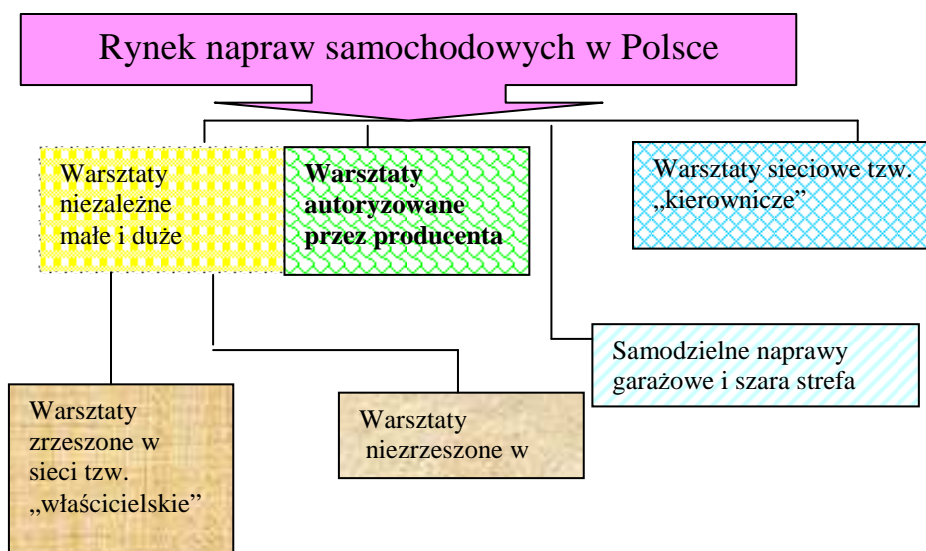
Analitycy rynku napraw samochodowych w Polsce najczęściej dzielą go na warsztaty niezależne, warsztaty (typu dealerskiego) autoryzowane przez producentów samochodów i warsztaty sieciowe (rys. 1). Do tych ostatnich należą warsztaty szybkiej obsługi, warsztaty firm ubezpieczeniowych i dużych hurtowni typu „kierowniczego” lub warsztaty niezależne zrzeszone w sieci dystrybutorów i producentów części tzw. „właścicielskie”. Ponadto na rynku napraw działają warsztaty garażowe będące konsekwencją występowania szarej strefy oraz zamiłowania do samodzielnych napraw typu „zrób to sam”.

Podział rynku napraw w Polsce jest podobny jak w pozostałych państwach Unii Europejskiej, można jednak wskazać na pewne różnice wynikające z indywidualnych doświadczeń w zakresie usług naprawczych w poszczególnych krajach. Np. na polskim rynku funkcjonują sklepy motoryzacyjne sprzedające części samochodowe, które oprócz warsztatów obsługują samodzielne naprawy garażowe i szarą strefę. W krajach Unii (przed 1 maja 2004r) znajdowały się również sklepy motoryzacyjne, ale ich oferta dotyczyła głównie materiałów eksploatacyjnych – płynów, olejów, akumulatorów oraz akcesoriów – żarówek, dywaników, akcesoriów dla dzieci itp. Istotna różnica dotyczy sposobu sprzedaży samochodów używanych, przy czym polską specjalnością są giełdy lub autokomisy. W krajach Unii (przed 1 maja 2004r) najczęstszym miejscem sprzedaży samochodu używanego jest dealer danej marki lub warsztat, w którym samochód był obsługiwany i naprawiany

---

<sup>1</sup> M. Uzdowski, K.,F. Abramek, K. Garczyński, *Pojazdy samochodowe. Eksploatacja techniczna i naprawa*, WKiŁ Warszawa 2003, s. 108.

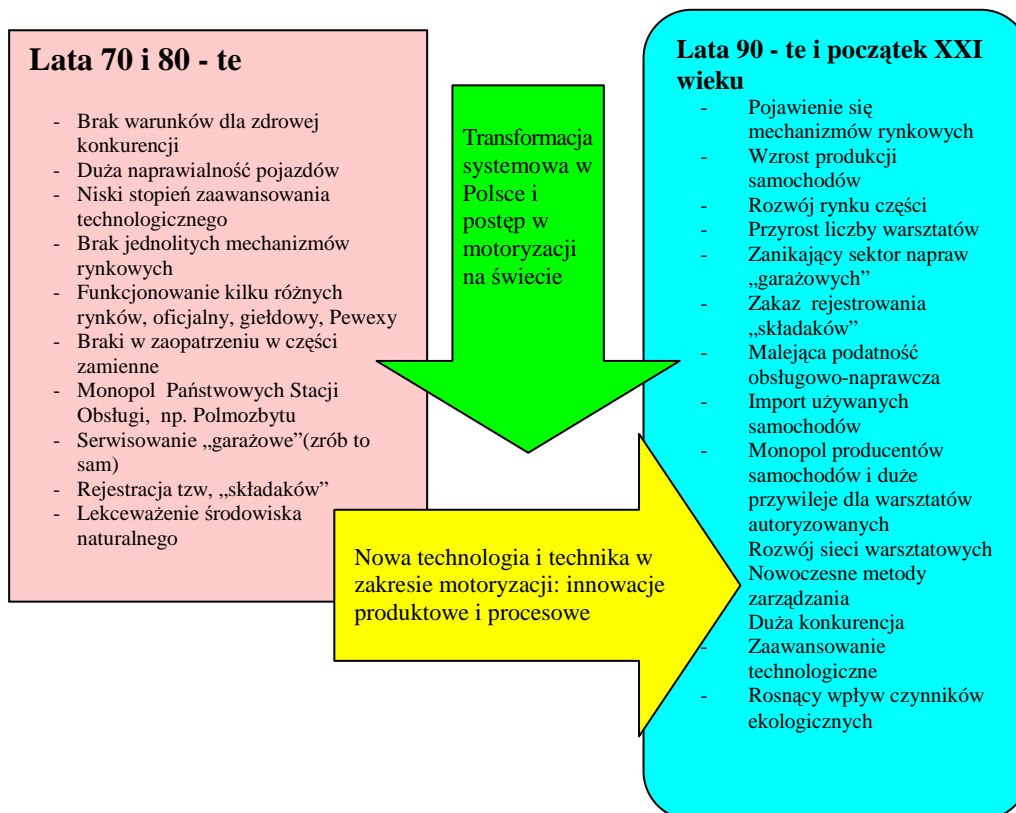
**Rys. 1. Rynek napraw w Polsce.** Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Inter Cars o sobie i o polskim rynku*, Autoexpert nr 12, 2004, s. 36.



### 3. ZMIANY NA RYNKU NAPRAW W POLSCE W UJĘCIU PROCESOWYM

- Na przestrzeni ostatnich 40 lat w procesie zmian na polskim rynku usług motoryzacyjnych można wyróżnić trzy charakterystyczne etapy :
- Etap pierwszy to lata 1970 - 1989 zapoczątkowane erą Fiata 125, 126 i Poloneza. Okres ten cechował się rozwojem motoryzacji i zapotrzebowaniem na usługi naprawcze przy jednoczesnym braku warunków dla zdrowej konkurencji. Dostępne samochody charakteryzowały się dużą podatnością obsługowo – naprawczą (naprawialnością).
- Etap drugi to lata 1990 do 2004 roku, lata transformacji systemowej i przygotowań do akcesji z Unia Europejską. W tym okresie nastąpiły duże zmiany na rynku spowodowane transformacją polskiej gospodarki, odejście od gospodarki centralnie sterowanej, postęp w motoryzacji na świecie i konieczność ochrony środowiska naturalnego.
- Etap trzeci rozpoczął się po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Do Polski zaczęły szerzej napływać inwestycje zagraniczne oraz nowe technologie i techniki w zakresie motoryzacji. W każdym z tych wyróżnionych etapów wystąpiły przełomowe zmiany rynku usług motoryzacyjnych, co zostało pokazane na rysunkach 2 i 3.

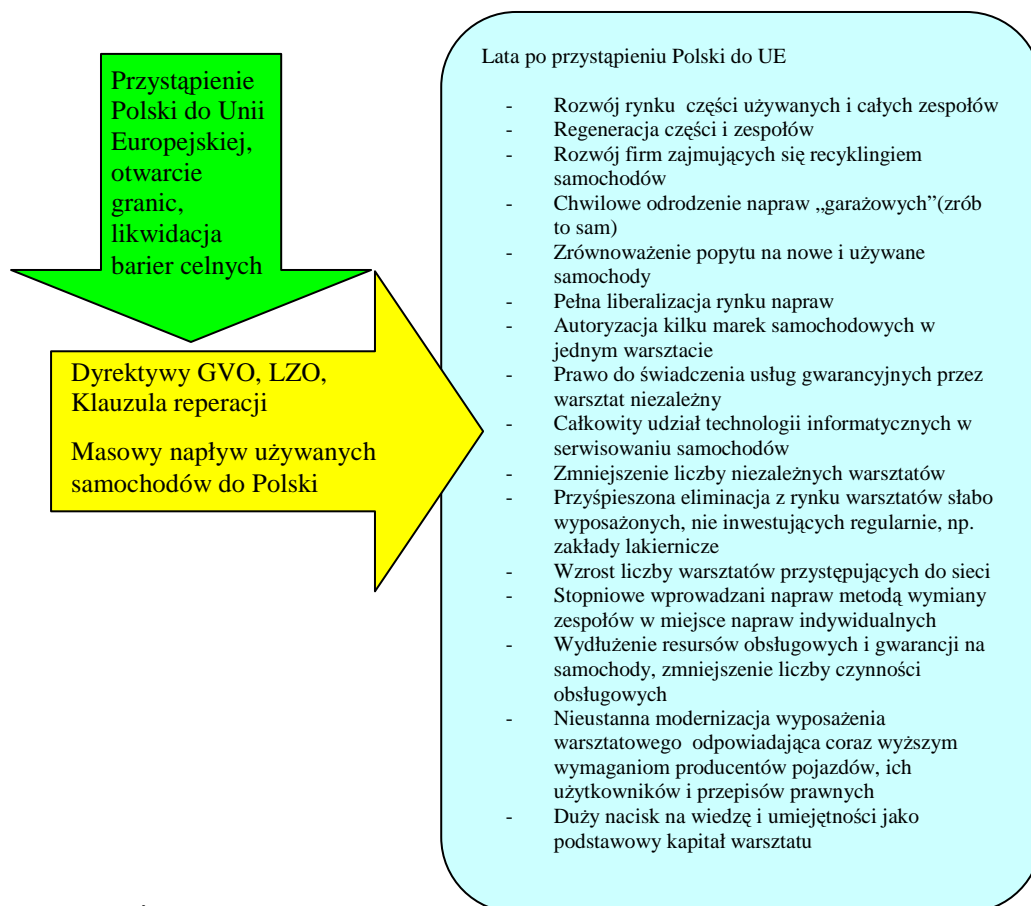
Rys. 2. Proces zmian w rynku napraw samochodów w Polsce w latach 90 – tych pod wpływem transformacji systemowej i postępu w motoryzacji na świecie.



Źródło: opracowanie własne.

Pojawienie się na początku lat 90-tych mechanizmów rynkowych i ich ugruntowanie spowodowały większy rozwój produkcji samochodów w Polsce i rozwój rynku części zamiennych. Początek lat 90-tych to eksplozja przedsiębiorczości przejawiająca się w zakładaniu małych przedsiębiorstw, w tym i w sektorze napraw i obsługi samochodów. Z rynku napraw samochodów zaczął znikać sektor napraw „garażowych” i napraw typu „zrób to sam”. Przyczyniły się do tego sprzyjające warunki dla przedsiębiorczości i malejąca podatność obsługowo – naprawcza samochodów, coraz większy udział w nich elektroniki i duża różnorodność marek. Wysoka sprzedaż nowych samochodów i prywatny import samochodów używanych z krajów zachodnich skutecznie zaczęły wypierać z rynku popularne marki lat osiemdziesiątych i systematycznie urozmaicały park samochodów w Polsce. Jednocześnie zakazano rejestrowania samochodów składanych.

**Rys. 3. Przewidywany proces zmian w rynku napraw samochodów w Polsce pod wpływem przystąpienia Polski do Unii Europejskiej.**



Źródło: opracowanie własne.

W latach dziewięćdziesiątych dzięki inwestycjom w dziedzinie motoryzacji ( w tym głównie inwestycjom zagranicznym ) i dużemu zaawansowaniu technicznemu nowych pojazdów zaczęły licznie powstawać warsztaty autoryzowane. Warsztaty te za sprawą producentów samochodów wprowadzały nowoczesne technologie obsługowo – naprawcze i nowoczesne metody zarządzania niedostępne dla warsztatów niezależnych. Pojawiły się też pierwsze stacje szybkiej obsługi. Konkurujące z nimi liczne niezależne warsztaty, szczególnie te bardziej rozwinięte przystępowały do sieci warsztatowych. Pozostałym warsztatom, zwłaszcza tym słabiej wyposażonym, zagrażało bankructwo, choć doraźnie mogły liczyć na prywatny import używanych samochodów, które po sprowadzeniu do Polski wymagały wielu napraw blacharskich i mechanicznych. W latach 90 i na początku XXI wieku prywatny import używanych samochodów podlegał wielu różnym ograniczeniom. Kolejne rządy zmieniały przepisy utrudniające lub ograniczające import. Wraz z rosnącą liczbą samochodów i przybliżającą się akcesją do Unii

Europejskiej coraz większą uwagę przykładano do zagadnień ekologicznych starając się niwelować niekorzystne dla środowiska naturalnego skutki obsługi i napraw przestarzałych pojazdów.

Początek XXI wieku stał się kolejnym impulsem do zmian w motoryzacji w Polsce. Polska przystąpiła do Unii Europejskiej, nastąpiło otwarcie granic, swobodny przepływ towarów i zwiększenie kontaktów biznesowych. W motoryzacji zaczęła obowiązywać unijna dyrektywa zapewniająca wszystkim warsztatom swobodę działania na rynku – GVO<sup>2</sup>(Konieczny, 2004) Coraz większy nacisk kładzie się na ochronę środowiska naturalnego - dyrektywa LZO<sup>3</sup>( Kellar, Świat Motoryzacji nr 3, 2005, s. 34).

Całkowite otwarcie granic stworzyło warunki do masowego napływu do Polski tanich, używanych samochodów, najczęściej 10 letnich i starszych, co miało bezpośredni wpływ na ponowne, zapewne tylko chwilowe, odrodzenie się sektora napraw garażowych typu „zrób to sam”. Obecnie systematycznie rozwija się rynek nowych i używanych części zamiennych oraz kompletnych zespołów. Wzrasta też zainteresowanie złomowaniem samochodów i regeneracją części samochodowych.

W każdej dziedzinie, a więc i w serwisie samochodów stają się niezbędne technologie informatyczne, które w przyszłości powinny całkowicie zastąpić dotychczas stosowane prymitywne narzędzia diagnostyczne. W ślad za tym może zmniejszyć się liczba gorzej wyposażonych warsztatów, które nie zakupią nowoczesnych urządzeń. Warsztaty o kilku stanowiskach, lepiej wyposażone, powinny masowo przystępować do sieci. Słabsze, które nie zdążą wprowadzić stosownych zmian, będą musiały zmienić rodzaj usług lub nawet zlikwidować działalność. Przyczyni się także do tego stopniowe wydłużanie w samochodach resursów obsługowo-naprawczych i tym samym zmniejszenie częstotliwości czynności obsługowych. Ponadto już dzisiaj niektórzy producenci oferują gwarancję na cały okres użytkowania samochodu.

Sektor napraw czeka specjalizacja i stopniowe odchodzenie od tradycyjnych metod indywidualnej naprawy na korzyść metody wymiany w samochodzie całych zespołów. Warsztaty muszą nieustannie modernizować wyposażenie odpowiadające coraz wyższym wymaganiom producentów pojazdów, ich użytkowników i przepisów o ochronie naturalnego środowiska. Jednocześnie podstawowym kapitałem każdego warsztatu stanie się wiedza i umiejętności pracowników i osób zarządzających.

#### 4. UWARUNKOWANIA ROZWOJU MAŁYCH WARSZTATÓW

Literatura zawiera dużo przykładów analiz i badań czynników stymulujących lub hamujących rozwój małych firm. Wyniki tych badań nie zawsze są ze sobą porównywalne, zwłaszcza gdy postrzega się je przez pryzmat czasu, branży lub sektora. Wiele przytaczanych w literaturze czynników jest już niższej rangi i ma znikome znaczenie, choć niektóre wydają się uniwersalne i ponadczasowe. Nadal mały popyt na usługi, brak środków finansowych i koszty prowadzenia działalności postrzegane są w pierwszej kolejności. Są to czynniki, które zapewne jeszcze długo lub wcale nie znikną.

<sup>2</sup> Regulacja GVO między innymi wprowadziła zasadę równej konkurencji warsztatów niezależnych i autoryzowanych wobec koncernów samochodowych.

<sup>3</sup> Rozwój motoryzacyjnych technologii lakierniczych podporządkowany jest dążeniu do zmniejszenia emisji lotnych związków organicznych(LZO). Dyrektywa LZO zobowiązuje warsztaty do stosowania lakierów wodorozcieńczalnych, popularnie zwanych „wodnymi”. Więcej w *Rynek blacharski w Polsce*, Nowoczesny Warsztat nr 3, 2007, s. 22.

Istotny jest też fakt, że małe warsztaty samochodowe są w znacznym stopniu zakorzenione w warunkach gospodarki rynkowej. Działalność niektórych z nich sięga czasów gospodarki nakazowo – rozdzielczej i posiadają one długoletnie doświadczenie w branży napraw.

O ile na początku lat dziewięćdziesiątych prawie każda działalność rozpoczynała się od powodzenia, to obecnie rynek jest o wiele trudniejszy, a konkurencja silniejsza. Również na firmy lokalne, a takimi są małe warsztaty samochodowe, coraz silniej oddziałuje otoczenie międzynarodowe. Jak wynika z tabeli 1 do małych warsztatów dociera z otoczenia dużo bodźców mogących mieć pozytywny wpływ na ich rozwój. Wiele szans dla rozwoju małych warsztatów dostarczyło przystąpienie Polski do Unii Europejskiej. Do najważniejszych stymulatorów rozwoju należą: napływ do Polski używanych samochodów spowodowany likwidacją barier celnych, wprowadzenie dyrektywy GVO, przyjęcie klauzuli reperacji<sup>4</sup>, przyjęcie dyrektywy o lotnych związkach organicznych i ustawy<sup>5</sup> o recyklingu samochodów wycofanych z eksploatacji, korzystne zmiany w prawie ubezpieczeniowym, działania konkurencji oraz dystrybutorów części samochodowych i organizacji przedsiębiorców.

Do pierwszoplanowych barier hamujących rozwój małych warsztatów samochodowych należy zaliczyć: niestabilną politykę podatkową, trudności w pozyskaniu środków finansowych, duże koszty pracy, niewielki kapitał materialny i intelektualny niektórych warsztatów przejawiający się w przestarzałym wyposażeniu i niskim poziomie wykształcenia personelu i braki w zarządzaniu.

W przypadku małych warsztatów hamulcem ich rozwoju jest dyktat dużych koncernów samochodowych i firm ubezpieczeniowych. W pierwszym przypadku odnosi się on przede wszystkim do gwarancji na produkty, dotyczy danych technicznych o pojazdach i cen części zamiennych, natomiast w drugim do sposobów rozliczeń powypadkowych napraw samochodów<sup>6</sup>. Szara strefa, potęgująca nieuczciwą konkurencją, często zmusza inne małe warsztaty do podobnych zachowań, szczególnie gdy w grę wchodzi konieczność utrzymania niskiej ceny usług.

Dostępność wykwalifikowanej kadry mogąca zwiększyć niematerialny kapitał małej firmy to kolejny stymulator rozwoju, gdyż firmy z profesjonalną kadrą mają większe szanse na rynku. Istnieje powszechna tendencja do poszukiwania pracy w dużych i ustabilizowanych firmach, małe firmy nie stanowią dla potencjalnych pracowników atrakcyjnego źródła pracy.

<sup>4</sup> Sejm przyjął klauzulę napraw, <http://www.sdcm.pl/aktualnosci.php?spid=89>, 2008 02 25.

<sup>5</sup> Ustawa z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

<sup>6</sup> Na styku warsztat naprawczy – towarzystwo ubezpieczeniowe stosuje się komputerowy system rozliczeń powypadkowych napraw Audatex i Eurotax. Sama metoda jest jednolita i obiektywna, ale przy kwalifikacji i szacowaniu szkód, o których decyduje przedstawiciel towarzystwa ubezpieczeniowego jest dużo dobrowolności i uznaniowości na korzyść ubezpieczyciela. Traci warsztat naprawczy i właściciel naprawianego auta. Więcej o zasadach likwidacji szkód komunikacyjnych w: A. Makowski, *Likwidacja szkód*, Rynek Motoryzacyjny nr 8 (49) 2001, s. 14-15.

Tabela 1. Czynniki wpływające na rozwój małych warsztatów samochodowych i ich ocena.

Czynniki wpływające na rozwój małych warsztatów	Ocena wpływu czynnika						
	ujemny			dodatni			
	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3
Rosnąca liczba używanych samochodów osobowych							✗
Konkurencja - ekspansja sieci warsztatowych		✗					
Wprowadzanie uregulowań GVO							✗
Klauzula reperacji							✗
Postęp techniczny w motoryzacji							✗
Oddziaływanie organizacji przedsiębiorców						✗	
Dyrektywa o lotnych związkach organicznych LZO						✗	
Możliwości recyklingu produktowego						✗	
Fundusze unijne, leasing, inne możliwości pozyskania finansów					✗		
Wsparcie dla małych przedsiębiorstw					✗		
Zmiany w prawie ubezpieczeniowym					✗		
Ustawa o samochodach wycofanych z eksploatacji					✗		
Rozwój sieci recyklingu samochodów					✗		
Szara strefa na rynku napraw			✗				
Koszty prowadzenia działalności			✗				
Brak wykwalifikowanego personelu		✗					
Trudności w pozyskaniu środków na rozbudowę i wyposażenie warsztatów, wysoki koszt kredytu .		✗					
Niekorzystna polityka podatkowa		✗					
Niski kapitał materialny – wyposażenie warsztatu		✗					
Niski kapitał niematerialny - ludzki, strukturalny i relacyjny - wykształcenie, procedury, systemy jakości, patenty	✗						
Trudności w dostępie do placówek badawczych, szkoleniowych, targów motoryzacyjnych		✗					
Silne lobby producentów samochodów	✗						
Niski poziom siły nabywczej ludności	✗						
Niedostatki” zarządzania – mała skłonność do tworzenie sieci i aliansów,	✗						
Brak wykorzystania kreatywności pracowników	✗						
Brak stałego rozwoju własnych umiejętności i zdobywanie wiedzy,	✗						
Niedostateczne wykorzystanie informacji z otoczenia	✗						

Źródło: Opracowanie własne.



Wiele działań warsztatów warunkują nakłady finansowe, a ich brak jest poważnym hamulcem rozwoju. Postęp w motoryzacji stale wymaga od warsztatów nowych inwestycji. Nie wystarczają tutaj skromne środki przedsiębiorcy lub jego rodziny, niezbędne stają się zewnętrzne źródła finansowania, pochodzące z banków komercyjnych lub innych funduszy pożyczkowych. W przypadku banków komercyjnych poważnym hamulcem rozwoju małego warsztatu są skomplikowane procedury i zabezpieczenia towarzyszące udzielanemu kredytowi, wysokie prowizje i opłaty, a także konieczność jego szybkiej spłaty. Zwykle małe warsztaty nie posiadają odpowiedniego zabezpieczenia kredytu satysfakcjonującego banki komercyjne i stąd wynikają trudności w jego uzyskaniu. Bardziej dogodne warunki poręczeń oferują różnego rodzaju fundusze pożyczkowe lub inne formy finansowania ukierunkowane na MSP.

Wiele działań w tym obszarze stymuluje Unia Europejska. Teoretycznie małe warsztaty mogą korzystać z unijnych funduszy pomocowych zapewniających im dostęp do taniego kapitału przeznaczonego na rozwój i spłacanego na korzystnych warunkach. Istnieje też możliwość częściowego bądź całościowego umorzenia długu. Jednak skomplikowane procedury uzyskania unijnych funduszy czynią je dla małych warsztatów prawie niedostępnymi. Zwykle drobny przedsiębiorca, niewłaściwie poinformowany, rezygnuje ze starań o te fundusze. Większość sposobów pozyskania środków finansowych wymaga od małego warsztatu zdolności kredytowej. Jeśli warsztat jej nie ma, co w praktyce zdarza się często, pozostaje leasing, gdzie przedmiot leasingu jest równocześnie jego zabezpieczeniem. W warunkach polskich leasing dla małej firmy jest drogim sposobem finansowania, istotnie zmniejszającym rentowność przedsięwzięcia. Często kończy się to zajęciem przedmiotu leasingu przez leasingodawcę chociaż przedmiot został spłacony w stopniu znacznie przekraczającym normatywną amortyzację<sup>7</sup>.

## **5. PODSUMOWANIE**

W okresie po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej wszystkie warsztaty samochodowe stanęły wobec nowych wyzwań związanych ze zmianami w otoczeniu, nowych standardów środowiskowych i finansowych oraz rosnącej konkurencji. Dla potrzeb analizy sektora napraw samochodowych można wskazać na dwie grupy czynników: wpływających na przyspieszenie rozwoju mikro- i małych przedsiębiorstw świadczących usługi oraz grupę czynników ograniczających ich rozwój.

Do kluczowych czynników stymulujących rozwój małych warsztatów samochodowych należą: napływ do Polski używanych samochodów osobowych, uregulowania GVO, klauzula reperacji, ustawa ograniczająca emisję lotnych związków organicznych z używanych rozpuszczalników - LZO, oddziaływanie konkurencji, postęp techniczny w motoryzacji i możliwości recyklingu produktowego.

Czynniki hamujące rozwój małych warsztatów samochodowych to brak dostępu do źródeł finansowania rozwoju oraz niski kapitał materialny i niematerialny mikro- i małych przedsiębiorstw. Do grupy tych czynników należy przestarzałe wyposażenie, niski poziom wykształcenia personelu, rosnące koszty prowadzenia działalności, niedostateczne wykorzystanie możliwości wynikających ze zdobywania wiedzy technicznej i organizacyjnej oraz bariery wynikające z mentalności niektórych przedsiębiorców takie jak: brak akceptacji nowoczesnych metod organizacji i zarządzania, stosunek do

---

<sup>7</sup> J. Jagoda, *Sytuacja małych firm w „przededniu” wejścia do Unii Europejskiej* w: Bieniok, s. 168.

współpracy z konkurencją, stosunek do innowacji, postawy roszczeniowe, duża skłonność do działalności w tzw. szarej strefie.

Na podstawie analizy SWOT dla sektora małych warsztatów samochodowych można zaobserwować występowanie pozornej równowagi pomiędzy mocnymi i słabymi stronami. Stan pozornej równowagi będzie się utrzymywał, dopóki będą eksploatowane używane samochody z zachodu, a co za tym idzie dopóki będzie zapotrzebowanie na ich naprawy i konserwację. Jednak należy stwierdzić, że te małe warsztaty, które nie będą unowocześniały swojej oferty usług – stracą możliwość funkcjonowania po spadku zainteresowania klientów używanymi samochodami. Jest to zarazem właściwy moment na dokonanie zmian w sposobie świadczenia usług naprawczych, organizacji, podnoszeniu poziomu wiedzy, które zaowocują w przyszłości utrzymaniem się na rynku.

Małe warsztaty stoją przed koniecznością ciągłych szkoleń i inwestycji w urządzenia do badania stanu technicznego samochodu. Skomplikowana budowa oraz powszechne stosowanie komputeryzacji we współczesnych samochodach wymaga stosowania specjalistycznych urządzeń diagnostycznych i naprawczych.

Sektor napraw samochodów w Polsce wykazuje tendencje zbliżania się do standardów obowiązujących w Unii Europejskiej, co między innymi oznacza koncentrację przedsiębiorstw. Warsztaty współpracują z organizacjami sieciowymi, a warsztatom, które zdecydują się na indywidualną działalność będzie coraz trudniej się rozwijać i konkurować z innymi. Korzyści wynikające z uczestnictwa w sieci są dla warsztatów znaczące, gdyż obniżają koszty marketingu, ułatwiają dostęp do szkoleń, zapewniają wyposażanie warsztatów w nowoczesne narzędzia i zespoły diagnostyczne.

## LITERATURA

- [1] Bieniok H., red., *Przedsiębiorczość, konkurencyjność oraz kondycja małych i średnich przedsiębiorstw w obliczu integracji z Unią Europejską*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2003.
- [2] Kelar Ł., *W lakiernictwie czas ciągłych zmian*, Świat Motoryzacji nr 3, 2005, s. 34
- [3] Konieczny M., *100 pytań o GVO*, PIM Consulting, Warszawa 2004.
- [4] Uzdowski M., Abramek K. F., Garczyński K., *Pojazdy samochodowe. Eksploatacja techniczna i naprawa*, WKiŁ Warszawa 2003.

### THE CONDITIONS OF DEVELOPMENT OF SMALL REPAIRING BUSINESSES IN INTEGRATION PROCESS WITH EU

The phenomena of development and production process in micro- and small bussiness was the interesting object in Poland in last years, especially after connection with EU. Additional process in this sektor are not enough konowing , and there is no knowledge about influencing process – on changing inside the small bussiness.

The important things there are the identification and analysis of factors, which make the development of SMEs and their competetiveness. There are a small quantity of sectoral analysis, and the reason is that this kind of analysis should be prepared to explain all process and changing in sektor of SMEs. In Polish conditions the interesting example of situation in sectos of SMEs there is the car-repairing sektor, where are the all specify problem of SMEs, and changes in it.

The goal of our presentation is to show in what metod should be explain the development of car-repairing sektor in Poland, and main barriers in growth.