

Problemy ekorozwoju przedsiębiorstw motoryzacyjnych w województwie zachodniopomorskim

Tomasz Stoek

Słowa kluczowe: przedsiębiorstwa motoryzacyjne, zrównoważony rozwój, działania proekologiczne.

Streszczenie

W artykule przedstawiono problematykę ekorozwoju w odniesieniu do funkcjonowania firm usługowo-naprawczych. Wnioski i spostrzeżenia oparto o wyniki badań własnych, prowadzonych w 2015 roku w województwie zachodniopomorskim. Zwrócono uwagę na przyczyny i skutki działań podejmowanych w kwestii ochrony środowiska naturalnego, przy uwzględnieniu barier wpływających na ich efektywność oraz konkurencyjność na rynku motoryzacyjnym.

Wstęp

W ciągu ostatnich lat małe i średnie przedsiębiorstwa stały się katalizatorem wzrostu gospodarczego, będąc zasadniczym źródłem dochodów oraz zatrudnienia. Stanowią one idealny grunt pod wprowadzanie zmian, głównie ze względu na zdolności adaptacyjne i dużą elastyczność, a innowacyjność produktów czy usług może przynieść większe korzyści niż w przypadku dużych zakładów [3]. Wdrażanie zaawansowanych technologii ma sprostać oczekiwaniom klientów, którzy oczekują niższych cen i realizacji zamówienia w możliwie krótkim czasie, gwarantując przy tym redukcję kosztów operacyjnych oraz poprawę efektywności [1]. Jednak duża liczebność istniejących firm wpływać może na niekorzystny efekt kumulacji zagrożeń ekologicznych, których jednoznaczna identyfikacja i skala stanowi pewne utrudnienie. Wynika to przede wszystkim ze struktury podmiotów działających w sektorze motoryzacyjnym, pozostających w znacznym rozproszeniu i mających różny stopień złożoności.

W województwie zachodniopomorskim zdecydowana większość potencjału gospodarczego skupia się w obrębie aglomeracji szczecińskiej, koszalińskim obszarze węzłowym, strefie przygranicznej i paśmie nadmorskim. Wobec likwidacji większości państwowych przedsiębiorstw przemysłowych, w tym niejednokrotnie decydujących o specjalizacji całego regionu, kluczowego znaczenia nabiera działalność podmiotów prywatnych. W przypadku branży motoryzacyjnej dotyczy to przede wszystkim firm zajmujących się szeroko rozumianą obsługą i naprawą pojazdów. Ze względu na utrzymujące się preferencje użytkowników, którzy mając na uwadze względy ekonomiczne chętniej wybierają samochody używane, dominującą rolę odgrywają niewielkie warsztaty niezależne i niezrzeszone [7]. W porównaniu z serwisami autoryzowanymi lub sieciowymi pozwalają one na znaczne obniżenie kosztów eksploatacji. Zwykle znajdują się one w niewielkiej odległości od miejsca zamieszkania potencjalnych klientów, oferując tańsze części zamienne i robociznę, jak również ścisłą specjalizację

w wykonywaniu określonego rodzaju usług. Przykładem mogą być firmy zajmujące się regeneracją części silnika lub określonych zespołów i podzespołów. Odrębną grupę stanowią punkty zbiorcze i stacje demontażu, zajmujące się kasacją pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Rozwój przedsiębiorstw w dużej mierze uwarunkowany jest podejmowaniem działań, w których zachodzi konieczność wdrażania strategii proekologicznych. W większości krajów unijnych ograniczenia prawne z tym związane nie są traktowane w kontekście restrykcji państwa wobec przejawów działalności gospodarczej, ale jako obszar konkurencyjności i wzmocnienia ich pozycji na rynku. Niestety wiele polskich firm nie realizuje inwestycji mających na celu ochronę środowiska naturalnego, albo wprowadza wymagane standardy dopiero wskutek przeprowadzonych kontroli. Niektórzy przedsiębiorcy realizują takie działania wyłącznie wtedy, jeśli przełożą się one na wymiar ekonomiczny [8]. Warto jednak podkreślić, iż w gospodarce rynkowej sektor prywatny nie jest w stanie samodzielnie i w sposób zadowalający rozwiązywać problemów ochrony środowiska naturalnego. Dochodzi bowiem do sprzeczności interesów między osiąganymi korzyściami krótkookresowymi, a troską o społeczeństwo i jego otoczenie w znacznie dłuższej perspektywie [2]. Stąd celem artykułu była analiza problemów ekorozwoju małych i średnich przedsiębiorstw województwa zachodniopomorskiego, ze szczególnym uwzględnieniem czynników wpływających na efektywność tego procesu.

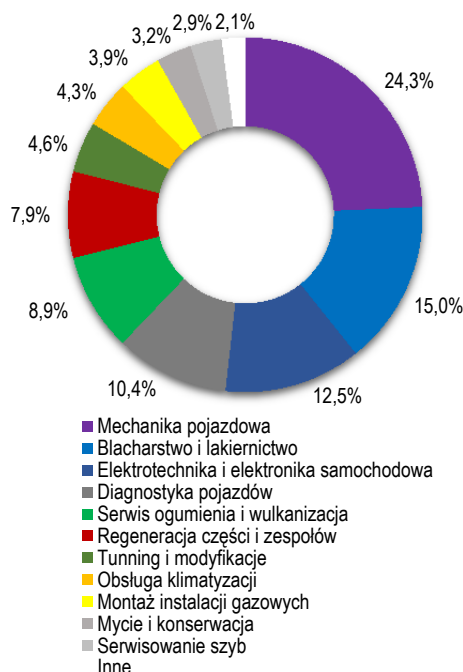
1. Zakres i metodyka

Podstawowym narzędziem badań był kwestionariusz ankietowy, który zawierał uporządkowaną liczbę pytań o charakterze zamkniętym. Został on skierowany do losowo wybranych właścicieli firm usługowo-naprawczych z branży motoryzacyjnej. W procesie wykorzystano bezpośrednią technikę pozyskiwania danych przy czynnym udziale studentów kierunku transport Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego (ZUT) w Szczecinie. W ten sposób w okresie czterech miesięcy 2015 roku zebrano 280 prawidłowo wypełnionych formularzy. W przypadku części pytań respondenci mieli możliwość zaznaczenia maksymalnie trzech wariantów odpowiedzi, co zawężyło wybór do najbardziej istotnych zagadnień problemowych.

2. Wyniki badań i dyskusja

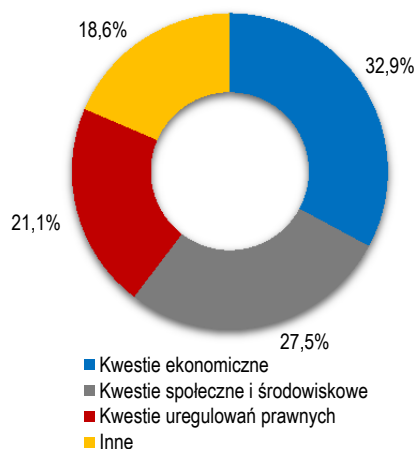
Na rysunku 1 przedstawiono procentowy udział badanych firm w zależności od wybranej specjalizacji. Z danych wynika, iż większość z nich stanowią usługi tradycyjne, na które istnieje

największe zapotrzebowanie wśród klientów. Analogiczne wnioski prezentowane były w publikacjach [6, 7]. Należy jednak podkreślić, iż nieustanny postęp w dziedzinie konstrukcji pojazdów samochodowych wymusza wprowadzenie nowych profesji. Obok firm zajmujących się regeneracją części silnika lub innych, klasycznych zespołów (przekładni kierowniczych, skrzyń biegów, turbosprężarek, alternatorów, rozruszników, itp.), pojawiły się warsztaty zajmujące się naprawą nowoczesnych układów, np. systemów wtryskowych typu Common Rail. Ich działalność jest korzystna z punktu widzenia ekologii, gdyż generują niewielką ilość odpadów, które w większości poddać można recyklingowi. Właściciele zmuszeni są jednak do kosztownych inwestycji, często finansowanych ze środków zewnętrznych, a pozwalających na zakup specjalistycznej aparatury testowej i ściśle dedykowanego osprzętu [4]. Udział głosów na ten rodzaj usług wyniósł 7,9%.



Rys. 1. Procentowy udział firm w zależności od specjalizacji

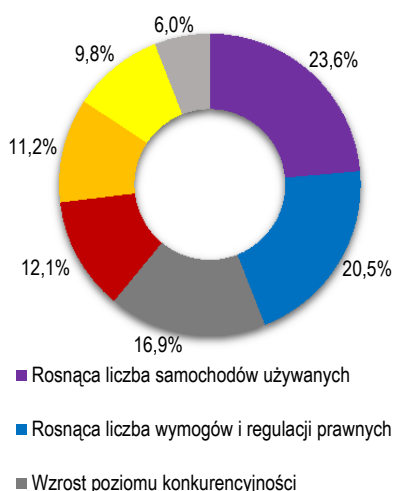
Blisko 2/3 badanych respondentów zadeklarowało, że w ciągu ostatnich trzech lat podjęło w swojej firmie działania na rzecz ochrony środowiska naturalnego. Najlichnieszą grupę stanowiły przedsiębiorstwa, które jako przyczyny wskazywały czynniki o podłożu ekonomicznym (rysunek 2). Wśród nich wymieniano m.in.: chęć obniżenia kosztów funkcjonowania, efektywniejsze wykorzystanie energii i surowców, pozyskanie środków finansowych (dotacje unijne i ekologiczne, kredyty i pożyczki bankowe, przychody z budżetu, itp.). Respondenci podkreślali jednak, że większość prowadzonych inwestycji realizowano z wykorzystaniem kapitału własnego. Wynika to z faktu, iż mikro- i małe przedsiębiorstwa zazwyczaj nie posiadają wymaganej historii kredytowej lub majątku, który wystarczyłby do zabezpieczenia przyznanych funduszy.



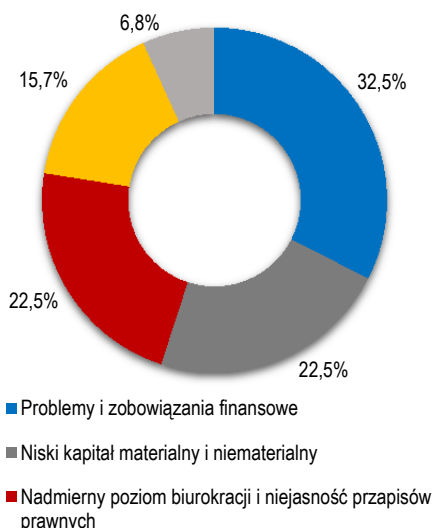
Rys. 2. Przyczyny podejmowanych działań proekologicznych

Niemal równie ważne okazały się dla respondentów kwestie społeczne i środowiskowe, na które oddano łącznie 27,5%. Dla wielu z nich funkcjonowanie firmy w sposób jak najmniej uciążliwy dla mieszkańców, przy maksymalnym ograniczeniu jej negatywnego wpływu na otoczenie, staje się wartością autoteliczną, na stałe wpisaną w metodykę postępowania i strategię planowanych działań. Podobne motywy wyodrębniono w badaniach, które przeprowadzono na przełomie 2013/14 roku w województwie małopolskim [8]. Dodatkowo położenie geograficzne województwa zachodniopomorskiego sprawia, że część przedsiębiorstw stara się zaistnieć na rynkach zachodnich. Z tego względu propagują bezpieczne produkty lub usługi, co pozostaje w zgodzie i oczekiwaniach zagranicznych odbiorców oraz kontrahentów. Z dodatkowych przyczyn wskazywano konieczność dostosowania do wymogów i uregulowań prawnych, jak również inne, w tym m.in.: rozwój inwestycyjny i kadrowy, spełnienie norm branżowych i standardów jakościowych, wzrost konkurencyjności, poprawa rynkowego wizerunku.

Za najważniejszy czynnik stymulujący ekorozwój firm motoryzacyjnych uznano rosnącą liczbę samochodów używanych (rysunek 3). Wynika to z niezmiennych preferencji użytkowników, dla których aspekt ekonomiczny przy kupnie pojazdu ma znaczenie decydujące. W sposób bezpośredni przekłada się to na potrzebę częstszego serwisowania, przeglądów oraz naprawy. W drugiej kolejności respondenci wymieniali wymogi i uregulowania prawne, wymuszające zmianę polityki funkcjonowania przedsiębiorstwa. Przykładem mogą być warsztaty blacharsko-lakiernicze, które wskutek nałożonych sankcji musiały wystąpić o pozwolenie na emisję gazów i pyłów do atmosfery. Wskazywano również na szereg korzyści wynikających z uniijnej dyrektywy GVO (niem. *Gruppen FreistellungsVerordnung*), wprowadzającej zasady wolnej konkurencji pomiędzy warsztatami niezależnymi a serwisowymi, ograniczającej nadmierny wzrost kosztu eksploatacji pojazdów czy umożliwiającej dostęp do danych technicznych i technologii napraw producentów. Z kolei większy dostęp do finansowania zewnętrznego (12,1%) wymusił zatrudnienie dodatkowego pracownika w celu prowadzenia dokumentacji środowiskowej lub zlecenie doradztwa odrębnym podmiotom na zasadach outsourcingu.



Rys. 3. Czynniki stymulujące ekorozwój przedsiębiorstw



Rys. 4. Czynniki hamujące ekorozwój przedsiębiorstw

Zdaniem respondentów do najistotniejszych barier wpływających na rozwój przedsiębiorstw należy zaliczyć problemy o podłożu ekonomicznym (rysunek 4). Na kondycję finansową wpływają m.in.: niewielkie marże, stosunkowo niska dochodowość, obciążenia podatkowe, koszty ubezpieczeń, opóźnienia w odzyskaniu należnych płatności, itp. Do istotnych czynników zewnętrznych zaliczono również zbiurokratyzowany system formalno-prawny, pełen niejasnych i często zmieniających się przepisów (22,5%). Ponadto działalność szarej strefy i nieewidencjonowany obrót częściami samochodowymi dotyka warsztaty usługowo-naprawcze oraz stacje demontażu pojazdów. Problem ten jest szczególnie istotny w województwach zachodnich naszego kraju, do którego napływa tak wiele samochodów używanych, w tym również w celu ich nielegalnego demontażu, tzw. transgraniczne przemieszczanie odpadów z państw ościennych.

Podsumowanie

W ciągu ostatnich kilku lat rozwój przedsiębiorczości rozpatrywany jest w co najmniej trzech, współzależnych obszarach: ekonomicznym, ekologicznym i społecznym. Coraz częściej wysuwane są jednak postulaty o ograniczenie wpływu

zagrożeń wynikających z dużej ekspansywności gospodarki, a tym samym przesunięcia bilansu na rzecz ochrony środowiska naturalnego. Potrzeby ekologiczne wymuszają zaistnienie sprzężenia zwrotnego pomiędzy nadmiernym tempem produkcji i oferowanych usług, a stopniem rozwiązywania narastających problemów. Jest to szczególnie istotne z punktu widzenia ogólnoświatowej produkcji motoryzacyjnej, która w latach 2010-2015 ma wzrosnąć o blisko 25% [5]. Z tego względu koniecznym staje się właściwy dobór instrumentów i środków polityki publicznej, które w głównej mierze powinny służyć poprawie funkcjonowania oraz bezpieczeństwa małych i średnich przedsiębiorstw.

Bibliografia

1. Dangayach G S., Deshmukh S G.: *Advanced manufacturing technology implementation: Evidence from Indian small and medium enterprises (SMEs)*. Journal of Manufacturing Technology Management 16, 2005.
2. Fura B.: *Nakłady inwestycyjne w ochronie środowiska a realizacja założeń rozwoju zrównoważonego*. Nierówności Społeczne a Wzrost Gospodarczy, Zeszyt 17, 2010.
3. Halme M., Korpela M.: *Responsible Innovation Toward Sustainable Development in Small and Medium-Sized Enterprises: a Resource Perspective*. Business Strategy and the Environment 23, 2014.
4. Osipowicz T., Abramek K F., Stoeck T.: *Testing of modern common rail fuel injectors*. Combustion Engines 162 (3), 2015.
5. Wells P.: *Sustainable business models and the automotive industry: A commentary*. IIMB Management Review 25, 2013.
6. Włodarczyk M., Janczewski J.: *Uwarunkowania rozwoju przedsiębiorczości w Polsce w branży motoryzacyjnej*. Przedsiębiorczość - Edukacja / Entrepreneurship - Education, Vol. 10, 2014.
7. Włodarczyk M., Janczewski J.: *Warsztaty samochodowe w warunkach globalizacji*. Przedsiębiorczość - Edukacja / Entrepreneurship - Education, Vol. 7, 2011.
8. Zuzek K D., Mickiewicz B.: *Aktywność przedsiębiorstw w kontekście wdrażania zasad zrównoważonego rozwoju w województwie małopolskim*. Stowarzyszenie Ekonomistów Rolnictwa i Agrobiznesu, Roczniki Naukowe, Tom XVI, Zeszyt 6, 2014.

Autor:

Dr inż. **Tomasz Stoeck** – Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie.

Issues of sustainability automotive companies in West Pomeranian Province

The paper presents the problems of sustainability with reference to the operation of service and repair companies. Conclusions and observations were based on the results of own research being conducted in the West Pomeranian Province in 2015. Attention was drawn to the causes and effects of measures being taken with respect to natural environment, allowing for the barriers influencing their efficiency and competitiveness on the automotive market.

Key words: automotive companies, sustainability, pro-ecological activities.