

[Marcin Samsel](#)

1 Grudzień 2009 19:41

## ***Andrzej Szyjkowski – “Musiałem wygrywać, by klienci akceptowali ceny”***



***1 czerwca 2009 roku General Motors, firma ze stuletnią historią, ogłosiła upadłość, na granicy upadku jest Opel, Volvo, gdyby nie pomoc rządu włoskiego, upadłby Fiat. Co pan uważa o kryzysie w branży motoryzacyjnej? Czy wpływa on również na Pana przedsiębiorstwo?***

*Bankructwo tak dużej światowej firmy ma wpływ na firmy kooperujące, w tym przypadku dealerów samochodowych, jako franczyzobiorców koncernu GM. Mało kto wie, że zdecydowana większość sieci dealerskich producentów samochodów działa na zasadzie franszyzy. O ile bankructwo części motoryzacyjnej koncernu Daewoo pogrążyło sieć dealerską, o tyle z GM sytuacja jest inna. Już działa „Nowy GM”, po restrukturyzacji poprzez bankructwo według prawa amerykańskiego (to zupełnie coś innego niż bankructwo w naszym kraju), błyskawicznie staje „na nogi” i przystępuje do walki o należną mu pozycję. Redukcja zadłużenia, zatrudnienia, reorganizacja koncernu już przynosi rezultaty. Całe to „bankructwo” trwało raptem czterdzieści dni, ale w tym czasie koncern został faktycznie znacjonalizowany. Pełna normalność rynkowa powróci, gdy główny udziałowiec, posiadający ponad 60% akcji, czyli rząd USA, sprzeda posiadane akcje GM.*

*Wiemy, jakie były przyczyny światowego kryzysu. Jeśli chodzi o kłopoty tzw. „Wielkiej Trójki” czyli GM, Forda i Chryslera, to przyczyn było kilka. Pierwszą, była ich arogancja, zarozumialstwo i buta. Przez wiele lat lekceważyli konkurencję najpierw japońskich producentów samochodów, a następnie koreańskich. Mam nadzieję, że nie dadzą się zaskoczyć Chińczykom. Kolejną przyczyną był „socjalistyczny” system zatrudnienia, system emerytalny i oczywiście związki zawodowe. Pracownicy amerykańskich koncernów samochodowych byli przez dziesiątki lat najlepiej opłacanymi robotnikami w USA! Potężny*

związek zawodowy *United Auto Workers* bardzo skutecznie przyczynił się do upadku Wielkiej Trójki.

Kolejną przyczyną upadku to tzw. banki koncernowe. Każdy z Wielkiej Trójki posiadał swój „bank koncernowy”, który finansował sprzedaż ratalną samochodów koncernu i finansował działalność sieci dealerskich. Nie można być dealerem koncernu i nie korzystać z drogich usług „własnego banku”. Banki były dla koncernów samochodowych „kurami znoszącymi złote jaja”. Zamiast skupiać się na działalności podstawowej, czyli produkcji coraz lepszych i bardziej konkurencyjnych samochodów, lekcewały rosnącą konkurencję zagraniczną i konsekwentnie doły swoich dealerów a poprzez nich klientów. W efekcie doszło do tego, że w zamian za pomoc rządu USA, koncerny samochodowe otrzymały zakaz zajmowania się jakkolwiek działalnością bankową. Rząd amerykański posunął się tak daleko, że wprowadził zakaz używania nazwy GMAC Bank w USA! Teraz dawny GMAC Bank (większość udziałów obecnie posiada rząd USA) działa pod nazwą Ally Bank. Pod koniec sierpnia GMAC Bank ogłosił decyzje o zakończeniu działalności w naszym kraju.



Jaki jest wpływ sytuacji GM na moją firmę? Przede wszystkim banki drastycznie zaostrzyły politykę kredytową wobec dealerów. Mojej firmie w październiku ubiegłego roku w ciągu tygodnia dwa banki (GMAC Bank i Santander Consumer Bank) zamknęły linie kredytowe na ponad 3 mln zł.!! Cios był bardzo mocny, ale nie śmiertelny. GMAC Bank mocno „umoczył” na amerykańskim rynku kredytów hipotecznych, a Santander stracił 2,7 mld euro swoich klientów na funduszach Madoffa, finansowego oszusta wszechczasów. Kontynentalne Centrale dostały biegunki i padło hasło: ciąć! Kolejny raz „stanąłem na nogi”, podziękowałem za współpracę wszystkim zagranicznym bankom (baaaardzo długo nie zobaczę moich pieniędzy). Znalazłem pomoc i pełne zrozumienie w lokalnym Gospodarczym Banku Spółdzielczym w Barlinku i wielkie zagraniczne banki mam w nosie, żeby nie powiedzieć dosadniej. Jeśli chodzi o Opla, to Opel Insygnia zdobył tytuł Samochodu Roku 2009. Zapowiada się rewelacyjna premiera Astry IV. Chevrolet Cruze robi furorę, w przyszłym roku będzie nowy świetny Chevrolet Spark. Zapowiadana jest seryjna produkcja samochodów elektrycznych: Chevroleta Volta i Opla Ampera. Już oficjalnie ogłoszono, że Chevrolet Volt będzie spalał tylko 1,2 litra paliwa na sto kilometrów!!! Przygotowany jest naprawdę dobry program produkcyjny, ale o przyszłości Opla, czyli europejskiej części GM zadecydują politycy, a nie czysta ekonomia, chyba że kolejny raz GM wywinie jakiś numer.

**Kiedy rozpoczął pan swoją przygodę z biznesem? Od czego Pan zaczął? Z jakimi problemami musiał pan się zmierzyć?**

Moja przygoda z biznesem zaczęła się od .....kłamstwa. Aby otworzyć legalnie warsztat samochodowy w 1980 roku, musiałem najpierw zdać egzamin czeladniczy w rzemiośle Mechanik Samochodowy. Podstawowe wymogi kwalifikujące do egzaminu czeladniczego były dwa: ukończona Zasadnicza Szkoła Zawodowa oraz zaświadczenie o trzyletniej praktyce zawodowej w rzemieślniczym warsztacie samochodowym. Mój problem polegał na tym, że

*miałem tytuł mgr. inż. elektryka, bo jestem absolwentem Politechniki Poznańskiej. Wobec tego w moim życiorysie dostarczonym do Cechu Rzemiosł Różnych, „zapomniałem” o fakcie ukończenia studiów wyższych. Praktykę zawodową załatwiło zaświadczenie z Automobilklubu Gorzowskiego, potwierdzające fakt własnoręcznej budowy samochodów rajdowych w okresie poprzednich czterech lat.*



*Ukończenie „zawodówki” załatwiło zaświadczenie o ukończeniu kursu w Zakładzie Doskonalenia Zawodowego, wystawione przez mojego kolegę inżyniera, który sobie dorabiał, jako wykładowca-egzaminator na tych kursach. Możecie sobie wyobrazić jego minę, jak mu wyjaśniłem mój problem. Byłem pierwszym inżynierem w Gorzowie, który z premedytacją „schował” dyplom wyższej uczelni i „poszedł się brudzić”, jak to określiła jedna urzędniczka z Urzędu Miejskiego. Po dwóch latach prowadzenia warsztatu samochodowego eksternistycznie zdobyłem tytuł Mistrza Mechaniki Pojazdowej (taki rzemieślniczy odpowiednik technikum, czyli średniego wykształcenia) i mogłem szkolić uczniów. A czasy wtedy były takie: najzdolniejsi uczniowie po szkole podstawowej szli do ogólniaka i potem na studia. Trochę mniej zdolni szli do technikum. Całkiem słabi szli do „zawodówki”. Najślabi szli do nauki zawodu „u prywaciarza” czyli rzemieślnika. Po kilku, kilkunastu latach często tacy ludzie zarabiali kilkakrotnie więcej niż ludzie po wyższych studiach z wieloletnią praktyką zawodową. Pierwszy samochód „za pieniądze” naprawiłem w 1977 roku. Pracowałem wtedy w Zakładach Mechanicznych „Ursus” w Gorzowie Wielkopolskim w ramach obowiązkowego trzyletniego „Nakazu Pracy”, który dotyczył absolwentów szkół wyższych. Jak tylko minęły trzy lata, to wiałem z „Ursusa” aż dym szedł z cholewek.*

*Przez te trzy lata do godz. 15 „pracowałem” na etacie w Ursusie, a po powrocie do domu, gdzie miałem wynajęty garaż, brałem się „za robotę” i często pracowałem do północy, budując kolejne samochody rajdowe i „na czarno” naprawiałem samochody znajomych. W maju 1980 roku oficjalnie otworzyłem trzystanowiskowy warsztat samochodowy*

***Co skłoniło pana do założenia własnego biznesu? Czy brał pan pod uwagę inne możliwości?***

*Moja pensja inżyniera na etacie w gorzowskim „Ursusie” nie starczała na paliwo do mojego rajdowego samochodu. Jak sobie uzmysłowilem, jaka jest różnica pomiędzy moją pensją „młodszy konstruktor” oraz ile będę zarabiał po 10 – 15 latach wiernej pracy „na etacie”, to ogarnęła mnie zgroza. Dotarła do mnie beznadzieja egzystencji w socjalistycznym molochu. To uczucie zniewolenia, beznadziei, stagnacji, było dla mnie straszne. W tamtych czasach nie było innego wyjścia, tylko przenieść się do sektora prywatnego, czyli zostać pogardzanym „prywaciarzem”. Trzeba było ostro zasuwać. Ja po prostu wielką pasję*

zamieniłem w wykonywany zawód. Ale musiałem pokonać bardzo wiele przeszkód i rozwiązać dużo problemów. Łatwo nie było. Moi rodzice przeżyli szok, jak się dowiedzieli, że „wywalam” dyplom ukończenia politechniki i „idę do kanału”. Pochodzę z tzw. inteligenckiej rodziny, mama była nauczycielką, ojciec lekarzem, a syn został pogardzanym powszechnie, w tamtych czasach, „prywaciarzem”. Mama często ze łzami w oczach oglądała moje ręce mechanika samochodowego, całe pokaleczone, czarne bruzdy, odciski, oparzenia, itd. Wtedy ręce można było umyć tylko zwykłym (piekącym!) proszkiem do prania, lub taką pastą z trocinami, bo nic innego nie było, dlatego dłonie miałem chronicznie niedomyte. A pracowałem często od 7 rano do północy i trwało to tygodniami.



Miałem w warsztacie dwa kanały. O podnośnikach samochodowych mogłem tylko pomarzyć. Pracowałem po kilkanaście godzin dziennie stojąc w kanale z rękoma uniesionymi do góry. Niezliczoną ilość razy wchodziłem i wychodziłem z kanału. Jak były mroźne zimy (a bywało że temperatura często spadała poniżej minus 20 stopni) to musiałem jeździć o 2 w nocy i rozpalać kocioł centralnego ogrzewania w warsztacie, żeby mi grzejników nie rozsadzilo. Przez wiele lat nie miałem urlopu, pracowałem „na okrągło”, łącznie ze wszystkimi sobotami. Ale się nie poddałem. Miałem w sobie takiego wewnętrznego „powera”, który mnie napędzał. Moja rodzina nie miała ze mną lekkiego życia. Ale jednocześnie z wielką mocą muszę podkreślić rolę i wagę Rodziny w moim życiu. Bez wsparcia mojej wspaniałej żony nic by nie wyszło. W latach intensywnych startów i oczywiście wypadków, czyli mówiąc językiem rajdowym tzw. dzwonów, moje córki były niemowlakami. Różnica wieku pomiędzy córami wynosi 1,5 roku. Moja żona wykazała się wielkim hartem ducha i dzielnością. Teraz z perspektywy lat oceniam tą sytuację jako czyste szaleństwo. A bywało, że na moich oczach ginęli moi koledzy. Dużą rolę w moim życiu odgrywał sport. W szkole podstawowej w Walczu (ojciec przez 10 lat był ordynatorem oddziału ginekologiczno-położniczego) był Ośrodek Przygotowań Olimpijskich, gdzie trenowałem kajakarstwo przez ponad dwa lata do momentu, jak na wiosennym treningu utonęło dwóch moich kolegów. Być może pomagał mi fakt, że na trzech pierwszych latach studiów wyczynowo uprawiałem judo w poznańskim AZS, do momentu jak wyeliminowały mnie kontuzje. Ale judo nauczyło mnie sztuki koncentracji, dało odporność na ból oraz bardzo wzmocniło mnie psychicznie. Do dzisiaj trudno jest mnie przestraszyć.

Wszystkie ważne decyzje staram się omawiać z moimi dziewczynami. Nigdy z żoną nie mieliśmy tajemnic przed naszymi córami. Gdy było ciężko (co było stanem wręcz chronicznym), one wiedziały o tym doskonale. Z sukcesów cieszymy się wspólnie. Od siedmiu lat codziennie o godz. 6 rano jestem na basenie i na tempo przepływam kilometr ostrym kraulem. Zajmuje mi to 30 minut. Potem ląduję na 15 minut w saunie i o godz. 7 jestem w domu ze świeżym pieczywem dla moich dziewczyn. Ale te 30 minut intensywnego wysiłku fizycznego, to jest czas tylko dla mnie. Tylko wtedy mogę „usłyszeć” siebie. Nikt nie dzwoni,

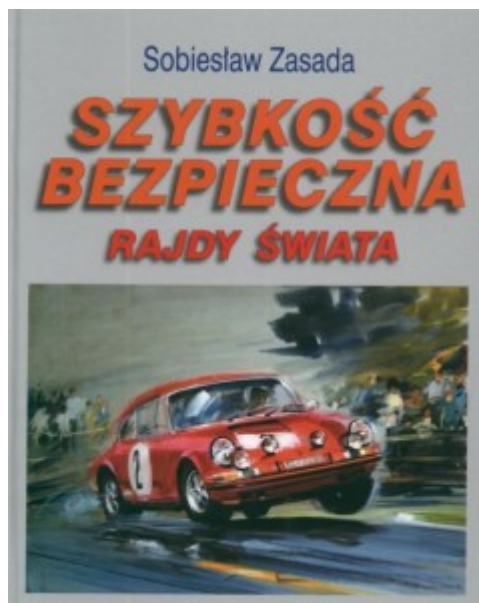
*nikt mi dupy nie truje, jestem sam z moimi myślami. Rozwiązałem w ten sposób wiele trudnych problemów. Ale jednocześnie to codzienne (w soboty i niedziele też!!) wstawanie o 5.30 rano, pływanie „na czas” kilometra, jest moją codzienną „próbą charakteru” i zawsze mam satysfakcję, że nie odpuściłem. To uczucie daje mi codziennego „kopa” do pracy. Taka samodyscyplina bardzo w życiu pomaga, nie wspominając o wpływie na zdrowie i higienę osobistą.*

***Wśród czytelników naszego czasopisma jest wielu początkujących biznesmenów, którym brakuje kapitału na własne przedsięwzięcie. W jaki sposób pan zarobił swoje pierwsze większe pieniądze?***

*Pierwsze pieniądze zarobiłem po pierwszym roku studiów pracując przez miesiąc przy sadzeniu i pielęgnacji roślin na skwerach miejskich. Poszło o zakład z moimi rodzicami. Rodzice wybierali się na samolotową wycieczkę do Bułgarii. A ja sobie zamarzyłem, że do Bułgarii pojadę ...autostopem. Ojciec postawił sprawę po męsku: lecisz z nami, płacimy za wszystko, jedziesz sam, nie dostaniesz ani grosza. No to poszedłem na miesiąc do pracy sadzić kwiatki. Zakład polegał na tym, że rodzice lecieli na dwa tygodnie. Ja miałem do nich dojechać przed końcem ich pobytu, aby wygrać zakład. Ruszyliśmy z Warszawy w ten sam dzień, oni samolotem a ja autostopem. Dotarłem do Złotych Piasków po sześciu dniach.*

*Łącznie zaliczyłem 44 pojazdy, w tym kilka kilometrów przejechałem na ....ośle. Forsując Karpaty trafiłem na jakieś totalne zadupie i spotkałem jadącego na osle lokalnego wieśniaka, który prowadził na sznurku drugiego osła, no to się zabrałem. Przez całą socjalistyczną Europę przejechałem autostopem w dżinsowej kurtce, gdzie na ramieniu miałem wyhaftowane hasło: Free Man, a granice przekraczałem na piechotę. Tylko mojej naiwnej indolencji – ignorując panujący system polityczny – zawdzięczam fakt, że nie wylądowałem w jakimś więzieniu! W Bułgarii poznałem grupę sympatycznych ratowników i zaproponowali mi, abyśmy razem nurkowali po muszle (tzw. rapana) na handel dla hurtowego odbiorcy. Płacił nam 10 stotinek za jedną oczyszczoną muszlę. Trudność polegała na tym, że te muszle trzeba było zbierać z głębokości ok. 10 – 12 metrów i trzeba było nurkować na tzw. bezdechu, czyli bez akwalungu, bo takich nie mieliśmy. Zakładałem pas z ołowianymi obciążnikami, maskę, fajkę do nurkowania, płetwy, robiłem mocne wentylowanie płuc i jazda na dno. Pracowałem tak ponad dwa miesiące, aż mi popękały błony bębenkowe z uszach. Za zarobione bułgarskie lewa kupiłem marki niemieckie, które przemyciłem do kraju, zaszywając je w bardzo modne lamy na dżinsach. To było kilkaset marek, ale dla studenta wtedy to fortuna. Te pieniądze wpłaciłem na książeczkę mieszkaniową, którą w 1974 roku zamieniłem na tzw. przedpłaty na Fiata 126. To była forma książeczki oszczędnościowej, które brały udział w losowaniach premiowanych właśnie Fiatem 126. W 1975 roku wylosowałem mój pierwszy samochód, jeszcze jako student. Pierwsze większe pieniądze zarobiłem jako „fach-schwarz-arbeiter” podczas trzymiesięcznego pobytu w Niemczech Zachodnich w 1978 roku. Szef niemieckiej firmy budowlanej stwierdził, że jako polski inżynier elektryk będę świetny do kopania rowów pod kable elektryczne. Miał rację, zasuwalem tak, że mi pot kapal na trzonek od łopaty i robiły się odciski na rękach, które potem pękały i powstawały rany. Ta zabawa trwała trzy pełne miesiące. A wieczorami grałem w knajpie na perkusji z niemiecko-jugosłowiańską kapelą i pokazywałem gościom, jak się pije 100 gram wódki „na jeden raz”. Na Niemcach robiło to piorunujące wrażenie. Żaden się nie odważył pójść w moje ślady. Zarabiałem 350 marek niemieckich na tydzień, (to było nieporównywalnie więcej niż pensja inżyniera w Ursusie), wikt i opierunek miałem gratis, bo mieszkalem u przyjaciela mego ojca, filatelisty niemieckiego. Wykorzystałem tą sytuację na maksa. Prawie nic nie kupiłem, tylko całą kwotę 5000 marek przemyciłem do kraju ( w latach na dzinsach) i to był mój „Start Up Capital”.*

**W latach 1975–1989 był pan uczestnikiem rajdów i wyścigów samochodowych. Od 30 lat pracuje pan w branży motoryzacyjnej. Skąd to zainteresowanie motoryzacją? Kiedy się ono zaczęło?**



*Podkreślam rzecz najważniejszą: na początku była PASJA! Zawsze wszelkie moje działania zaczynały się od pasji, fascynacji, zauroczeniem nowym tematem. Tak było z modelarstwem lotniczym, byłem najmłodszym modelarzem w Gorzowie, zacząłem w wieku 7 lat. Jako modelarz lotniczy doszedłem do etapu modeli sterowanych radiem, stąd zauroczenie elektroniką, dlatego studiowałem na wydziale elektrycznym i podobnie było z samochodami. To były czasy początkowych zagranicznych sukcesów Sobiesława Zasady, lata 60-te ubiegłego wieku. Samochody rajdowe zafascynowały mnie totalnie. Na trzecim roku studiów chciałem studiować drugi fakultet, budowę samochodów, ale Rektor nie wyraził zgody ze względu na ówczesne, absurdalne przepisy. A tak na marginesie, jeśli chodzi o absurdalność przepisów, to do dzisiaj niewiele się zmieniło. Gen „homo sovieticus” zaraził i nadal zaraża kolejne rządy i kolejne tabuny niedouczonej parlamentarzystów. A gen głupoty jest gorszy niż AIDS.*

*Sobiesław Zasada wydał książkę „Szybkość bezpieczna”, która stała się moją „biblią”. Czytałem ją niezliczona ilość razy, była cała pokreślona, luźne kartki, bardzo wyraźne ślady intensywnego używania. Do tej pory jest to jedna z najlepszych książek o sportowej technice jazdy samochodem. Była wielokrotnie wznawiana, można ją kupić przez Internet, gorąca polecam każdemu kierowcy.*

**Zaczynał pan od warsztatu, obecnie jest pan właścicielem rozbudowanej stacji dealerskiej. Jakie cechy powinien posiadać przedsiębiorca, aby osiągać zamierzone cele? Jaka jest recepta na sukces według Andrzeja Szykowskiego?**

*Moja recepta na sukces jest banalnie prosta: musi być PASJA, poparta ciężką pracą umysłową czyli cały czas trzeba się uczyć, uczyć i jeszcze raz uczyć! Henry Ford przeszedł do historii jako autor powiedzenia: „najtrudniejszy rodzaj pracy, jaki znam, to jest efektywne myślenie. Dlatego tak niewielu ludzi się nim zajmuje.” Oczywiście do tego dochodzi ciężka praca fizyczna. No i jeszcze jedna bardzo ważna cecha: upór. Znany jestem z tego, że ja się nigdy nie poddaję. Jeżeli wierzę w sens jakiegoś przedsięwzięcia, to nie ma siły, która będzie w stanie mnie zatrzymać. Zaczynałem od pracy „na czarno”. Potem założyłem warsztat samochodowy, który padł ofiarą hiperinflacji Rakowskiego w 1988 roku. Po miesiącu*

przekształciłem warsztat samochodowy w wytwórnię grzejników centralnego ogrzewania, tzw. blaszaków, zmieniłem formę opodatkowania na tzw. ryczałt spółdzielczy i skorzystałem z wprowadzonych wtedy 10-cio letnich „wakacji podatkowych” dla producentów materiałów budowlanych. Zatrudniłem „na akord” najlepszego spawacza, sam zasuwałem jako jego fizyczny pomocnik. Dziennie musiałem przewozić i własnoręcznie przynosić tony wyprasek (bo spawacz musi mieć wypoczęte ręce aby precyzyjnie spawać). Gdy prof. Balcerowicz w 1990 roku „wysadził w kosmos” Gminne Spółdzielnie Samopomocy Chłopskiej (wprowadził 40% odsetek na miesiąc!), które były moim głównym odbiorcą, to po kilku miesiącach założyłem z żoną.....sklep spożywczy. Żona stała za ladą, a ja zajmowałem się zaopatrzeniem. Np. po wędliny jeździłem codziennie o 3 rano do Człopy (ok. 80 kilometrów od Gorzowa), aby na 6 rano świeże kielbaski, szynki, parówki, salceson, itd., wisały na hakach. Byłem niezłym specem od oceny „na oko” kaszanki, pasztetowej, wątrobianki i innych wędlin. Do samochodów powróciłem w marcu 1991 roku. Otrzymałem ofertę od zagranicznych rajdowych znajomych i uruchomiłem taki „skład celny” w ogródku mojej babci. Jako pierwszy „dealer” w tamtym czasie odważyłem się zaoferować do sprzedaży zachodnie, fabrycznie nowe samochody osobowe różnych marek z Europy i USA. Pamiętam, jak „życzliwi” prognozowali: „Szyja” zwariował, to mu nie wyjdzie. Pierwsze transporty samochodów o wartości ok. 500 000 marek niemieckich dostałem „na słowo honoru”, bez żadnych zabezpieczeń!!! Od marca do końca 1991 roku sprzedałem w Gorzowie 107 nowych samochodów, zatrudniając tylko jednego pracownika do...mycia samochodów!!!

### **Sportowiec czy biznesmen – która kariera jest trudniejsza? Przed kim stoją większe wyzwania?**

Po pierwsze, żadna nie jest łatwa. Ale to są różne światy. W moim przypadku to była nietypowa sytuacja. Zaczynałem karierę kierowcy w barwach Automobilklubu Wielkopolskiego będąc na czwartym roku studiów. W dzień zaliczałem zajęcia na uczelni, wieczorami jeździłem jako taksówkarz „na czarno” – odwoziłem podróżnych z dworca kolejowego i jak zarobiłem na paliwo, to jechałem na nocny trening na taki duży plac targowy. Z butelek po oleju ustawiałem różne slalomy i jazda! To była po prostu obsesja. Godzinami rozmawiałem z znanymi zawodnikami, studiowałem książkę Sobiesława Zasady i polowałem na jakąkolwiek literaturę o twz. „rasowaniu silników”, czyli usprawnieniach samochodów do sportu. Jak wyjechałem do Niemiec Zachodnich, to za pierwsze zarobione pieniądze kupiłem książkę „Autos Scheller machen” za równowartość mojej miesięcznej ursusowskiej pensji! W 1996 roku ukończyłem studia i powróciłem do Gorzowa do nowo założonego Automobilklubu Gorzowskiego, jednocześnie zatrudniłem się w Ursusie, który był podporą klubu żużlowego Stal Gorzów. Dyrektor Techniczny, Witek Głowania, mądry człowiek, jednocześnie prezes klubu żużlowego, potraktował mnie jak „zawodnika żużlowego”. Pamiętam, jak przed moim pierwszym startem w barwach Automobilklubu Gorzowskiego zapytałem się go, czy mam brać urlop, a on wezwał mojego kierownika i wydał mu polecenie: Andrzej pisze podanie o urlop bezpłatny i ty je chowasz do szuflady. Jak się rozwali, to automobilklub będzie miał problem, a podanie idzie do kadr. Jak wróci cały, to podanie idzie do kosza. W Ursusie miałem status „żużlowca” jeżdżącego na czterech kołach. W żartach czasami mówiłem, że moja przewaga nad zawodnikami żużłowymi polega na tym, że ja potrafię skręcać w obie. Pracując jako konstruktor w Stacji Badań tylko kilka godzin poświęcałem dstrony na prace zawodową, resztę czasu spędzając w warsztacie żużlowym, który był na terenie zakładu i uczyłem się fachu „tunera” od najlepszego wówczas mechanika żużlowego, Edwarda Pilarczyka, ksywka „Majster”. Trzeba wiedzieć, że silnik żużlowy to jest tak, jakby z silnika Formuły 1 odciąć jeden cylinder. Tłoki, sworznie tłokowe, zawory, itd. są identyczne. Dla mnie to był raj. Podczas praktyki w Ursusie poznałem wspaniałych

fachowców. Mieli wykształcenie zasadnicze zawodowe, ale mieli też fantastyczną praktykę zawodową. Dzięki nim mogłem wykonywać bardzo zaawansowane przeróbki i modyfikacje silników, skrzyń biegów, zawieszek, oraz dalszych elementów samochodów rajdowych. Nabrałem bardzo głębokiej pokory w stosunku do tak wspaniałych fachowców. Do dzisiaj wspominam moich kolegów (bo zostaliśmy kolegami, pomimo dużych „nominalnych” różnic w wykształceniu i wieku), jako fantastycznych profesjonalistów. To dzięki nim byłem w stanie pokonać zespół fabryczny FSM na ich własnym torze! Równolegle w Automobilklubie byłem pierwszym „poważnym” zawodnikiem licencjonowanym i nikt mi się do niczego nie wtrącał. Nie miałem żadnego trenera, wszystko było robione na zasadzie „pierwszy raz”. Zdobyłem pierwszy tytuł Rajdowego Mistrza Okręgu i byłem pierwszym kandydatem do „dofinansowania”. Automobilklub finansował mi ubezpieczenie Auto Casco samochodu rajdowego (300% składki podstawowej!) i zwracał koszty delegacji – paliwo, hotele, diety itp. Jak na tamte czasy bo było super. Pierwszy raz rozbiłem samochód na rajdzie okręgowym w Zielonej Górze. Podczas oględzin rozbitej rajdówki biegły spytał się, gdzie jest pochowany kierowca. A ja stałem obok!! Za otrzymane odszkodowanie kupiłem „poreklamacyjne” nadwozie, silnik, zawieszenie, skrzynie biegów itd. Wtedy części „poreklamacyjne” kupowało się za 25% ceny nowej. Zbudowałem nową wersję samochodu rajdowego, z rozbitego po naprawie zrobiłem fajny samochód treningowy i w ten sposób z jednego wypadku miałem dwa fajne auta. Po kolejnym „dzwonie” sytuacja się powtórzyła, czyli mogłem sprzedać pierwszy samochód treningowy innemu zawodnikowi, sam przesiadając się w najnowsza wersje rajdówki. Tą metodą budowałem też samochody dla innych zawodników i interes się kręcił. Jednocześnie brałem udział w kilkunastu rajdach i wyścigach rocznie.

Zawsze bardzo poważnie podchodziłem do treningów. Trenowałem na rajdach jak katorżnik. W tydzień przed rajdem potrafiłem przejechać ok. 3000 kilometrów. W 1980 roku pojechałem jako debiutant na rajd Elmot, eliminację Rajdowych Mistrzostw Polski i go....wygrałem. Po prostu wskutek panujących warunków atmosferycznych, cała czołówka porozbijala samochody, a ja byłem pierwszy, który cały dojechał do mety. „Środowisko” oceniło ten wynik, jako tzw. fuks. Nie pozostało mi nic innego, tylko jechać „na całość”. No kolejnym rajdzie wywalczyłem drugie miejsce i już przestałem być „fuksem” Powstała sytuacja, że warsztat (Andrzej mechanik) musiał zrobić jak najlepsze auto rajdowe, a Andrzej kierowca musiał osiągnąć jak najlepszy wynik. Wtedy klienci akceptowali moje ceny. Dla mnie wzorem zawodnika był mój dobry kolega, Marian Bublewicz, który zginął na rajdzie. Przez kilka lat moim pilotem w rajdach był świetny dziennikarz sportowy redaktor Andrzej Martynkin. Zdobyliśmy dwukrotnie tytuły Rajdowych V-ce Mistrzów Polski. Z Andrzejem zaliczyłem kilka rajdów zagranicznych, między innymi w Skandynawii. Pamiętam, jak przed jednym z rajdów w Danii, po dniu treningów, ale w dniu startu rajdu ukazał się w duńskiej prasie artykuł pod dużym tytułem: Polski kamikaze startuje w Danii!. Bardzo lubiłem takie historie.

**Przedsiębiorczości można się nauczyć. Przedsiębiorczość trzeba mieć w genach. Z którym stwierdzeniem pan się zgadza? I dlaczego?**

W moim przypadku to wystąpiło łącznie. To jest jak z talentem. Sam talent nic nie znaczy, jak nie jest poparty ciężką, efektywną pracą, aby go rozwijać. Teraz z perspektywy czasu widzę, że lata siedemdziesiąte i osiemdziesiąte były dla mnie jak najlepsze studia MBA. Skrzyżowanie kariery zawodniczej z prowadzeniem warsztatu samochodowego w warunkach Realnego Socjalizmu zmusiło mnie do maksymalnego wysiłku i szukania niekonwencjonalnych rozwiązań. Jednocześnie cały czas zdobywałem doświadczenie, kształtował się mój charakter, rozwiązywałem kolejne problemy itd. Nie za bardzo miałem z kogo brać przykład. Byłem pierwszym, który w tamtych latach stworzył całkowicie prywatny,



*niezależny od struktur oficjalnych, prywatny zespół rajdowo-wyścigowy i odnosił sukcesy sportowe i finansowe. Przeżyłem przypadki sabotażu na moim samochodzie sportowym: poluzowane przed biegami kwalifikacyjnymi przednie koła, zniszczony (śrubki w gaźniku) najlepszy silnik wyścigowy, itd. A wiadomo po czym poznaje się w naszym kraju pioniera – po strzałach w plecy. A zebrala się piękna kolekcja tych strzał. Mogę śmiało powiedzieć, że tylek mam jak skorupa żółwia, tyle razy po nim oberwałem.*

***Jeżeli miałby pan dać tylko jedną radę początkującemu ambitnemu przedsiębiorcy, to jak by ona by brzmiała?***

*Drogi kolego, przed Tobą w naszym pokręconym kraju są (trawersując słynne powiedzenie Churchilla), „krew, pot i łzy”. Przeczytałem kiedyś bardzo trafną opinię: „biznes jest najtrudniejszą formą sztuki”. Powiem więc: to prawdziwa sztuka być efektywnym biznesmenem. Jeżeli chcesz zdobyć finansową wolność – nie masz wyjścia, pozostaje tylko własny biznes. Jaką masz alternatywę? Beznadzieję pracy „na etacie”, tak samo ryzykowną w obecnych realiach gospodarczych jak działalność indywidualna. Jeszcze jedna bardzo ważna kwestia: nie wierzę w sprawiedliwość, szczęście i przypadek. Sprawiedliwość jako taka w przyrodzie nie istnieje. Istnieje za to równowaga. Wolę powtarzać za Robertem Kiyosaki: „Ja nie miałem szczęścia, wszystko zawdzięczam swojej dotychczasowej pracy oraz nauce”.*



***Co było dla pana największym wyzwaniem w biznesie, a co największym sukcesem?***

*Po tylu latach, z perspektywy czasu mogę powiedzieć, że największym wyzwaniem i jednocześnie największym sukcesem jest fakt, że przetrwałem. Za komuny sprawa była jasna, znane były reguły gry i trzeba było się do nich stosować. Ostatnie dwadzieścia lat wolności pokazało, że nie wszystko jest takie piękne, jak się wydaje. Największym zagrożeniem jest PAŃSTWO, a konkretnie jego aparat represji w postaci służb skarbowych, prokuratury i całej zgrai rozmaitych „ważnych” służb kontrolnych. Jeżeli urzędnik państwowy poprzez swoje decyzje ograbi przedsiębiorcę z jego majątku, to jest bezkarny i jeszcze dostanie ekstra premię!! Fama głosi, że najwięcej niezwyfikowanych funkcjonariuszy byłego aparatu represji wylądowało na ciepłych posadach w Urzędach Skarbowych. Sprawa bezzasadnego aresztowania Romana Kluski, sprawa drastycznego morderstwa Krzysztofa Olewnika jest dowodem na słabość państwa i jego służb. W naszym kraju jest powszechną praktyką trzymanie latami ludzi w tzw. aresztach wydobywczych, bez wyroku, często bez postawionych konkretnych zarzutów. Największe śledztwa kończą się kompromitacją: zabójstwo gen. Papyły, zabójstwo małżeństwa Jaroszewiczów i wiele innych. Jednocześnie to państwo bezwzględnie wykończyło tysiące przedsiębiorców poprzez swój aparat represji skarbowej. W 1989 roku mieliśmy najlepszą w Europie ustawę o swobodzie działalności gospodarczej, tzw.*

ustawę Wilczka. Co z nią zrobiły kolejne tabuny polityków, to widać na co dzień. Obecnie, jeśli chodzi o „swobodę prowadzenia biznesu” zajmujemy jedno z ostatnich miejsc w cywilizowanym świecie! Połowa państw afrykańskich jest przed nami! Komisja „przyjazne państwo” okazała się kolejnym „picem” polityków. System sądownictwa gospodarczego praktycznie nie działa. Tylko u nas jest możliwa kariera „od menela do premiera” (wide – opalony „mulat”) lub „sterowanie” krajem z drugiego siedzenia: tandem Krzaklewski – Buzek i Kaczyński – Marcinkiewicz. W naszym kraju uczciwy przedsiębiorca nie zna dnia ani godziny, ale za wszystko musi płacić, bo jak się spóźni to państwo pokazuje mu swoje Wielkie Kły!! W 1994 roku przeżyłem napaść służb skarbowych na moją firmę, bo odważyłem się poprzez list protestacyjny zamieszczony w lutowym numerze „Gazety Wyborczej”, wezwać na pojedynek zgodnie z przedwojennym „Kodeksem Honorowym Boziewicza”, ówczesnego ministra finansów Marka Borowskiego. Poszło o wprowadzoną przez Borowskiego obniżkę progu wartości celnej samochodu do wymiaru podatku akcyzowego, co zostało wprowadzone zniechcąco w trakcie trwania sprzedaży samochodów w ramach tzw. kontyngentu bezcłowego. Spowodowało to znaczne podniesienie ceny samochodów i zadziałało „do tyłu”, bo zaliczki na „bzcłowe” samochody przyjmowaliśmy od września poprzedniego roku. Dziennikarze zrobili raban i Ministerstwo Finansów „doprecyzowało” rozporządzenie w ten sposób, że dotyczy ono samochodów zamówionych po dacie wprowadzenia zmiany przepisów. Parę tysięcy klientów dzięki temu kupiło tańsze samochody. Efektem rabanu była wyjątkowo złośliwa kontrola skarbowa, zakończona wymierzeniem prawie milionowej kary, która miała mnie wykończyć. Przetrwiałem tylko dzięki tytanicznej pracy mojego prawnika. Zabawa w „ wykańczanie” mnie trwała ponad pięć lat i zakończyła się w sumie trzema wyrokami wydanymi przez NSA, całkowicie oczyszczającymi mnie z jakichkolwiek zarzutów. Po latach dowiedziałem się, że skarbowka dostała faks z Ministerstwa Finansów z poleceniem, aby mnie zniszczyć, ale się to łobuzom nie udało. Za każdym razem, jak czytam kolejną listę „100 najbogatszych Polaków” według tygodnika „Wprost”, to mam niezły ubaw, licząc tych, którzy faktycznie płacą wszystkie podatki w kraju. Jest ich góra 10 – 15 procent. Cała reszta korzysta ze skutecznych systemów „optymalizacji podatkowej” opartych na tzw. „off shore”, czyli przyjaznych jurysdykcjach podatkowych. Za swój duży sukces uważam moją rolę w utworzeniu pierwszej prywatnej szkoły podstawowej w 1989 roku. Baliśmy się z żoną państwowych szkół – molochów. Przyłączyliśmy się do grupy rodziców myślących podobnie. Powstało stowarzyszenie rodziców, zostałem wybrany na Prezesa Stowarzyszenia i tą funkcję pełniłem przez cztery lata. Zdawałem sobie sprawę z fundamentalnej zasady: o jakości szkoły zadecydują nauczyciele „przedmiotowcy”, oraz jakość nauczania języków obcych. Jako doświadczony przedsiębiorca zastosowałem regułę prostszą niż budowa młotka. Ogłosiłem, że dobrym „przedmiotowcom” płacę wg. Karty Nauczyciela plus dodatkowo 30%. W ten sposób zwerbowałem najlepszych. Jednocześnie przeforsowałem zasadę, że angielski jest codziennie, a religia raz w tygodniu. Byli tacy rodzice, co chcieli odwrotnie! W efekcie działa szkoła podstawowa tzw. „dwuciągowa” (dwie klasy pierwsze, dwie drugie, itd.) i nieprzerwanie od 20 lat jest to najlepsza szkoła w całym województwie. Mam tę satysfakcję, że co rok ok. 200 dzieciaków zdobywa podstawy wykształcenia wraz ze znajomością języka obcego.

### **Jakie są pańskie plany na przyszłość związane z biznesem?**

Marzę o bezpieczeństwie osobistym (nie biznesowym, bo takie bez ryzyka nie istnieje!) oraz o normalności w prowadzeniu biznesu. Bezpieczeństwo osobiste rozumiem jako możliwość normalnego działania gospodarczego bez realnego zagrożenia ze strony kasty urzędniczej i jej uznaniowości. Dopóki nie zapadną pierwsze wyroki więzienia dla urzędników za ograbianie przedsiębiorców z majątków, to lepiej nie będzie. W naszym kraju na dzień dzisiejszy jest to raczej trudno osiągalne i nie widzę żadnych szans na rychłą poprawę.

*Franszyzy, jako formy prowadzenia biznesu, mam powyżej „dziurek w nosie”. Przyjeżdża do mnie przedstawiciel francyzodawcy, młody gówniarz (District Area Manager), bierze mój portfel i mówi: to wydasz na to, to na tamto, itd. A jak się pytam, co zostanie dla mnie, to słyszę – resztki. Mam pomysł na dalsze całkowicie własne życie biznesowe, ale niech to pozostanie moją słodką tajemnicą. Oczywiście, jak ten pomysł zrealizuję, to przestanie być tajemnicą.*



Artykuł pochodzi z:

**Millionaire Magazine #11**  
Sprawdź co jeszcze możesz w nim znaleźć

**Komentarzy: 6** → **“Andrzej Szykowski – “Musiałem wygrywać, by klienci akceptowali ceny””**

1.

[Millionaire Magazine #11](#)

2 tygodnieś ago

[...] Andrzej Szykowski – “Musiałem wygrywać, by klienci akceptowali ceny” [...]

[Odpowiedz](#)



2.

*Andrzej Podlaski*

2 tygodnieś ago

*Gratuluje sukcesów. Naprawdę wspaniała historia człowieka który do czegoś doszedł ciężką pracą. Takich ludzi jak Pan Andrzej jest w Polsce tysiące, szkoda że media na nich się nie skupiają tylko i nie promują takiej postawy wobec życia tylko uganiają się na aferami.*

[Odpowiedz](#)



3.

*Roman Engel*

*1 tydzień ago*

*Nic tylko brać przykład. Życzę dalszych sukcesów.*

[Odpowiedz](#)



4.

*Łukasz Strąk*

*1 tydzień ago*

*Pouczająca historia, podziwiam i gratuluję panu Andrzejowi sukcesów. Jedno co mnie przeraża to przytaczana w artykule kasta urzędnicza, sam stykam się z arogancją i niekompetencją urzędników i to mnie przeraża. Myślę że problemem jest system, no bo jeśli urzędnicy rozwiązywali by nasze problemy to z czasem nie mieli by co robić i straciliby pracę, natomiast jeśli tworzą problemy i biurokrację to stwarzają dla siebie miejsca pracy. Dodatkowo za urzędnikami przemawia zwykła zazdrość i zawiść. Jest taka partia (nazwy nie przytoczę bo to nie miejsce na politykę), która jako jeden z głównych celów w swoim statucie ma totalnie zredukować aparat urzędniczy i oddać gospodarkę rynkowi, niestety póki co wyborcy wychowani w socjalizmie nie dają jej szans.*

*Pozdrawiam i życzę sukcesów*

*Łukasz Strąk*

[Odpowiedz](#)

5.

[Andrzej Szykowski czyli polska historia sukcesu | Rentier](#)

*3 dzieńs ago*

*[...] Wywiad z Andrzejem Szykowskim [...]*

[Odpowiedz](#)



6.

*Krzysztof Pulkowski*

*3 dzieńs ago*

*Gratuluje czasopismu odwagi, która skutkowała zamieszczeniem tego wywiadu na łamach. Przywraca mi to wiarę w niezależność mediów, choć pewnie tylko tak wyjątkowych, jak Wasze pismo.*

*Greatuluję też Andrzejowi, który swoimi wieloletnimi działaniami i energią doprowadzał do jasnej sytuacji: ujawniał głupich, wskazywał mądrych. Oczywiście ci pierwsi stawali się jego licznymi wrogami, ci drudzy przyjaciółmi. Wiem, że nie jest łatwo ludziom z pasją i konsekwencją w działaniu, stąd jeszcze raz gratuję Tobie Andrzej i Wam droga redakcjo.  
Z poważaniem: Krzysztof Pulkowski*

---

## *Najnowszy numer*

