

Kwartalnik

Nr 1 (12) Rok 2011 ISSN 1898-4401

CELNY



Cło



Logistyka



Podatki



Transport

Biała Podlaska 2011

www.studiumcelne.pl

STUDIUM CELNE

w Białej Podlaskiej

NAJLEPSZA SZKOŁA

W WOJEWÓDZTWIE LUBELSKIM

- SPEDYCJA
- LOGISTYKA

NOWY KIERUNEK

- ADMINISTRACJA

Specjalność:

**BEZPIECZEŃSTWO
WEWNĘTRZNE**

Dla kandydatów do służb mundurowych



**e-learning
ZA DARMO**

PRZYJDŹ DO NAS PO DOBRY ZAWÓD

**STUDIUM
CELNE**

Organ prowadzący:

Podlaska Agencja Consultingowa RECTUS-WOC Sp. z o.o.

ul. Warszawska 14, p.6

tel./fax (083) 343 14 60

21-500 Biała Podlaska

e-mail: biuro@rectus.edu.pl

DYSKUSJA WOKÓŁ SZANS ROZWOJOWYCH REGIONU



Jacek Brdulak
Przewodniczący
Rady Programowej

Trudna sytuacja społeczno-gospodarcza kraju, napięcia w systemie finansowym Unii Europejskiej, kłopoty największych graczy globalizującej się światowej gospodarki ze Stanami Zjednoczonymi na czele, to wszystko skłoniło nas do wydania swoistego numeru specjalnego, który został poświęcony szansom rozwojowym regionu Podlasia Południowego lub jak chcą inni – północnej Lubelszczyzny. Stąd też niewiele w nim miejsca przeznaczono na sprawy celne. Dominuje natomiast tematyka transportowa. Głównym, zbiorowym pracodawcą w regionie są przedsiębiorstwa transportu samochodowego. Nie można również zapominać o problemach odsądzanej medialnie od czci kolei, która chronicznie niedoinwestowana próbuje usprawniać we współpracy międzynarodowej swoje procedury funkcjonowania. Jeżeli nawet zostanie ona poddana bolesnej społecznie restrukturyzacji, to pozostanie jedną z podstawowych gałęzi transportu w międzynarodowych korytarzach komunikacyjnych Unii Europejskiej, a szlak Berlin-Warszawa-Mińsk-Moskwa do nich bezsprzecznie należy. Rozwija się na szczęście wzajemnie korzystny handel z naszymi wschodnimi sąsiadami. Politycznie cały czas zgłaszamy pod swoim adresem istotne zastrzeżenia, ale jednocześnie tysiące polskich Wokulskich buduje w swojej skali zręby współpracy handlowej. Wykazujemy się przy tym kreatywnością, odwagą w podejmowaniu ryzyka, zrozumieniem uwarunkowań kulturowych, szacunkiem dla innych. Nasi przedsiębiorcy są widoczni na Ukrainie, w Kazachstanie, Rosji. Tysiące młodych Białorusinów, Ukraińców i Rosjan studiuje w Polsce. Powstają w naszym kraju setki przedsiębiorstw zakładanych przez wschodnich partnerów.

Stąd też należy robić wszystko aby wykorzystywać atuty społeczności lokalnych w regionie. Podlasie Południowe ma określony, wcale niebagatelny kapitał ludzki oraz niewykorzystane należycie zasoby naturalne. Urokliwa dolina granicznego Bugu aż się prosi o pełniejsze, turystyczne zagospodarowanie. W porozumieniu z sąsiadami można uczynić z niej prawdziwy produkt turystyczny z ważnymi, międzynarodowymi miejscami kultu. Nieskażone środowisko może stać się bazą ekologicznego rolnictwa, do czego zachęcają nas producenci zchemizowanego i genetycznie zmienionego rolnictwa Holandii, Danii, Niemiec, Belgii. Jednak, by wykorzystywać szanse rozwojowe regionu potrzebna jest przede wszystkim kadra młodych, wykształconych i posiadających zawodowe umiejętności ludzi. Tymczasem jesteśmy świadkami społecznego dramatu. Prawie wszyscy młodzi ludzie zdobywają dyplomy ukończenia studiów, a nie posiadają umiejętności zawodowych pozwalających im na odjęcie pracy w ważnych regionalnie służbach mundurowych, przedsiębiorstwach transportowo-logistycznych, u organizatorów procesów przewozowych. Rozpoczyna się niezwykle kosztowny proces uzupełniania kwalifikacji lub zupełnej ich zmiany. To nie jest normalna sytuacja, gdy certyfikowany kierownik firmy międzynarodowej zarabia co najmniej pięć razy więcej niż magister humanistycznego kierunku.

Zdajemy sobie sprawę, że byliśmy jedynie w stanie zasygnalizować Szanownemu Czytelnikowi najistotniejsze naszym zdaniem problemy. Uczynienie z nich wyznaczników strategii rozwojowej regionu wydaje się pilną koniecznością.

W Numerze:

| | | |
|---|------|----|
| Jacek Brdulak | | |
| Cechy rozwoju lokalnego | str. | 3 |
| Mikołaj Oniszcuk | | |
| Perspektywa gospodarcza Ukrainy – to inwestycje i eksport | str. | 4 |
| Piotr Pawlak | | |
| Założenia rozwoju infrastruktury drogowej Polski Wschodniej | str. | 6 |
| Waldemar Czernicki | | |
| Kontrola przestrzegania czasu jazdy i czasu postoju pojazdu, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowców | str. | 12 |
| Grzegorz Gołąbek | | |
| Rzeka Bug w rozwoju regionalnym | str. | 14 |
| Agnieszka Suchecka | | |
| Systemy i narzędzia informatyczne dla optymalizacji planowania międzynarodowych przewozów towarowych w Europie | str. | 12 |
| Mikołaj Oniszcuk | | |
| Polska wśród liderów eksportu zdrowej żywności | str. | 17 |
| Tadeusz Kucharuk | | |
| Kapitał ludzki – inwestycja czy marnotrawstwo? | str. | 18 |

Rada programowa:

prof. dr hab. Jacek Brdulak - przewodniczący
 prof. dr hab. Wiesław Czyżowicz
 mgr Waldemar Czernicki

mgr Andrzej Halicki
 mgr Sławomir Kostjan

ks. dr Tomasz Zadrozny
 dr inż. Jerzy Małkowski

Redaguje zespół:

Magdalena Winogradow
 Andrzej Halicki - sekretarz naukowy redakcji
 Tadeusz Kucharuk
 Andrzej Sprycha
 Jerzy Trudzik - redaktor naczelny

Skład:

Waldemar Pepa 600 854 515, pepaw@wp.pl

Teksty recenzowane

Materiałów nie zamówionych redakcja nie zwraca. Redakcja zastrzega sobie prawo do adiestacji, zmiany tytułów, dokonywania skrótów i dodawania śródtytułów.

Wydawca:

Podlaska Agencja Consultingowa Rectus-WOC Sp. z o.o.
 ul. Warszawska 14,
 21-500 Biała Podlaska,
 tel./fax 83-343-14-60
 www.rectus.edu.pl;
 kwartalnik@rectus.edu.pl



Kwartalnik dostępny jest w głównych bibliotekach uniwersyteckich oraz na stronie internetowej www.studiumcelne.pl/kwartalnik.html. Pojedyncze egzemplarze kwartalnika można uzyskać w siedzibie wydawcy.

Cechy rozwoju lokalnego

| Jacek Brdulak

Uplynie niestety prawdopodobnie wiele czasu zanim termin „rozwój lokalny” przestanie być synonimem marginalizacji, peryferyjności, problemów rozwojowych regionów słabszych ekonomicznie lub zaprzeczeniem modnej ostatnio metropolizacji. Tymczasem rozwój lokalny jest niezbywalnym elementem rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, regionu, społeczności lokalnej. Dzięki niemu realizacja interesów indywidualnych i ogólnospołecznych dokonuje się przy wykorzystaniu lokalnych zasobów i czynników rozwoju. Oznacza to, że proces ten powinien być programowany, sterowany, wdrażany i modyfikowany przez struktury samorządowe, współpracujące z nimi instytucje właściwego szczebla oraz reprezentantów społeczeństwa lokalnego.

Specjaliści zwracają uwagę, że rozwój lokalny „...jest procesem społecznym, polega bowiem na aktywności społeczności lokalnych, na uaktywnianiu lokalnych postaw pro-rozwojowych, na tworzeniu instytucji społecznych w rozwój ten zaangażowanych. Jest to proces poprzedzony niekiedy długotrwałym przygotowaniem, zarówno zasobów do ich gospodarczego wykorzystania, jak i ludzi do współuczestniczenia w rozwoju. Jest to wreszcie proces pracochłonny i nowatorski, niekiedy wręcz innowacyjny...”¹. Cechą charakterystyczną rozwoju lokalnego powinno być wykorzystanie atutów i sił wewnętrznych rozwoju (tzw. czynników endogenicznych). Szereg koncepcji rozwojowych akcentowało do tej pory konieczność wykorzystywania zewnętrznych czynników rozwoju lokalnego (egzogenicznych), takich jak na przykład: bezpośrednie inwestycje zagraniczne, środki pieniężne przekazywane w ramach polityki społeczno-gospodarczej państwa lub ugrupowania ponadnarodowego (tu: Unii Europejskiej). Są to bezsprzecznie ważne czynniki rozwoju, jednak nie przeciwdziałają one ostatecznie efektowi narastania już nie tylko poważnych różnic w poziomie rozwoju, ale wprost – dysproporcji rozwojowych. Polaryzacja (wymywanie) prowadzi najczęściej do ogoławania słabszych regionów, peryferii ze środków materialnych i najbardziej prężnych jednostek ludzkich na rzecz rozwijających się centrów, najczęściej w postaci miast metropolitalnych. Dlatego też zewnętrzne czynniki rozwoju muszą być uzupełnione uruchomieniem wewnętrznych sił rozwojowych. Zadaniem władz państwowych i samorządowych jest stworzenie ładu przestrzennego, w którym z ośrodków wyżej rozwiniętych przenikać będą do społeczeństw lokalnych innowacje oraz zachęty (także ekonomiczne) do ich praktycznego, sprawnego wdrażania. Trudno sobie bowiem wyobrazić cywilizacyjnie zaawansowany kraj, gdzie nie istniałyby prężne ośrodki miejskie będące centrami promieniowania postępu technicznego, nauki i kultury.

Główną przesłanką rozwoju oddolnego (endogenicznego) jest pełne i harmonijne wykorzystanie naturalnych zasobów danego regionu i kwalifikacji jego mieszkańców w celu zaspokojenia podstawowych potrzeb wszystkich warstw mieszkającej tam ludności, a następnie wyjście poza te podstawowe potrzeby. Należy oczywiście zdawać sobie sprawę z umowności terminu „podstawowe potrzeby”. Jedni rozumieją przezeń to, co jest niezbędne do godnego życia człowieka. Inni ograniczają się tu tylko do wymienienia tych potrzeb, które zapewnią

społeczeństwu przetrwanie na danym obszarze. Wydaje się, że w naszych warunkach należy odnieść się przy określaniu podstawowych potrzeb do średniego poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego w Polsce oraz do wytycznych rozwojowych formułowanych przez Unię Europejską w interesie społeczności lokalnych, szczególnie dla regionów słabiej rozwiniętych (np. w zakresie likwidacji opóźnień infrastrukturalnych). Pojęcie podstawowych potrzeb ma oczywiście swój wymiar psychologiczny i społeczny. W procesie rozwoju coraz wyższe potrzeby uznawane są za podstawowe, a sposób ich zaspokajania coraz bardziej indywidualizuje się. Mimo trudności ze zidentyfikowaniem potrzeb lokalnych społeczności można je intuicyjnie określić w najbardziej bazowym, infrastrukturalnym zakresie jako: zapewnienie energii i czystej wody, żywności, utylizację odpadów i oczyszczanie ścieków, sieciowość zapewniająca dobre skomunikowanie i dostęp do informacji, dobrą opiekę zdrowotną, oświatę zapewniającą zawodowe kwalifikacje, dostęp do tzw. wysokiej kultury. Ustalenie podstawowych potrzeb społeczności lokalnych pozwala sprecyzować podstawowe czynniki rozwoju lokalnego.

Cechą charakterystyczną rozwoju lokalnego jest niewielka mobilność podstawowych czynników rozwojowych, do których należą: stan infrastruktury, kwalifikacje siły roboczej, struktura społeczna regionu w podziale na klasy i warstwy oraz gałęziowa struktura gospodarki lokalnej czy też wiedza ogólna i techniczna społeczeństwa. Dlatego też zasadniczym celem polityki rozwoju społeczności lokalnych powinno być jak najlepsze wykorzystanie tych nieprzenaszalnych zasobów. W naszych warunkach jest to na przykład poprawa stanu zatrudnienia i zapewnienie możliwie najwyższej produktywności pozostałych czynników wytwórczych². Stąd też szczególnego znaczenia nabiera problem usuwania wewnętrznych barier wzrostu w rozwoju lokalnym. Przykładowo, priorytetowa sprawa tworzenia nowych miejsc pracy w regionie będzie możliwa do przeprowadzenia tylko wtedy, gdy powszechne obecnie w Polsce kształcenie pomaturalne i wyższe będzie skorelowane z potrzebami lokalnych rynków pracy. Nie zapewnią rozwoju produkcji materialnej i zróżnicowanych usług rzesze kształconych najniższym kosztem socjologów, politologów, historyków, pedagogów, psychologów, niewyspecjalizowanych ekonomistów lub specjalistów wychowania fizycznego. Bez usunięcia tej palącej bariery edukacyjnej rozwoju lokalnego naszym magistratom pozostanie zmywak lub zbieranie szparagów w Europie Zachodniej. A to oznacza prawdziwy „upust krwi” rodzimego kapitału ludzkiego.

Próby uporządkowania cech rozwoju lokalnego doprowadziły ostatecznie do wyodrębnienia tzw. „twardych” i „miękkich” czynników rozwoju społeczności lokalnych. „Twarde” czynniki rozwoju mają być rzeczywiste i są możliwe do sprecyzowania oraz zmierzenia.

1. J. J. Parysek, *Podstawy gospodarki lokalnej*, Wyd. Nauk. UAM, Poznań 2001, s. 49.

J. Chmiel, *Małe i średnie przedsiębiorstwa a rozwój regionów*, GUS, Warszawa 1997, z. 243, s. 80. Potwierdzenie tych tez można odnaleźć także w: Z. Olesiński, A. Predygiel, M. Leśniewski, A. Rzepka, *Rola gmin w kreowaniu innowacyjności regionu*, WSEiP, Kielce 2009.

Obejmują one:

- położenie geograficzne regionu i jego cechy topograficzne,
- dostęp do infrastruktury z dziedziny badań naukowych, informacyjnej, edukacyjnej, kultury, ochrony zdrowia, prawnej, administracyjnej i in. oraz wydajność i jakość funkcjonowania tej infrastruktury,
- usytuowanie regionu w krajowej i międzynarodowej sieci transportowej, a także sieci nowoczesnej łączności,
- umiejscowienie i powiązanie z zewnętrznymi sieciami usług infrastruktury energetycznej i ciepłowniczej (energetyka, gazownictwo, ciepłownictwo, energetyka odnawialna),
- wielkość, jakość i różnorodność kapitału ludzkiego w kontekście struktury i potrzeb rynku pracy,
- struktura branżowa, wielkość i typ własności istniejących podmiotów gospodarczych.

Natomiast do „miękkich”, trudno mierzalnych czynników rozwojowych możemy zaliczyć następujące:

- kreatywność i innowacyjność kapitału ludzkiego danej społeczności lokalnej,
- intensywność, różnorodność i jakość działań w dziedzinie kultury,
- oferta usług rekreacyjno-wypoczynkowych,
- jakość środowiska stworzonego przez człowieka i środowiska naturalnego,

- klimat przedsiębiorczy i twórczy połączone z angażowaniem się obywateli w działalność publiczną,
- poczucie identyfikacji społeczeństw lokalnych z miastem lub regionem, w którym mieszkają, oparte na przesłankach kulturowych i tradycji historycznej oraz aspiracjach rozwojowych obywateli.

Zróżnicowanie podmiotów rozwoju lokalnego, wieloaspektowość dziedzin życia społecznego objętych rozwojem, umiejscowienie rozwoju lokalnego w zadaniach samorządów terytorialnych wymagają mądrej, dojrzałej integracji i koordynacji rozwoju lokalnego. Bez tego będą marnotrawione zasoby i potwierdzi się ważna cecha rozwoju, nie tylko lokalnego, jaką jest ryzyko omawianych procesów zarządczych. Stąd też konieczność stałej kontroli i oceny realizacji rozwoju lokalnego.



prof. dr hab. Jacek Brdulak

Jest pracownikiem Katedry Geografii w Szkole Głównej Handlowej. Specjalizuje się w problematyce transportu międzynarodowego i systemu transportowego Polski.

Perspektywa gospodarcza Ukrainy – to inwestycje i eksport

| Mikołaj Oniszczyk

Zainteresowanie rynkiem ukraińskim ze strony polskich producentów, eksporterów i inwestorów – nie maleje, co przejawia się m.in. w czasie organizowanych przez Stowarzyszenie Eksporterów Polskich spotkań z nimi oraz z przedstawicielami resortów gospodarczych. Pytania dotyczą zarówno obecnych realiów, jak i perspektyw współpracy, tych bliższych i dalszych. Odpowiedzi ze strony analityków i znawców rynku ukraińskiego oraz szczególnie administracyjno – decyzyjnych są zachęcające, acz nie zawsze jednoznacznie przekonujące. Bo choć zmiany na Ukrainie są widoczne, ale, jak na razie, mało efektywne.

Widoki, mówiąc językiem nieco poetyckim, są spowite mgłą nieprzewidywalności. Ale życie, to nie poezja, popatrzmy na konkretną rzeczywistość, po której chodzi biznes...

TRUDNO SIĘ ODBIĆ OD DNA

Żeby wiedzieć jak będzie, trzeba wiedzieć, jak jest teraz. A w tej materii jest jeszcze tyle słabości, co przejawów rewitalizacji. Informują o tym aktualnie dostępne dane Państwowego Komitetu Statystyki Ukrainy (PKSU) za rok 2010. W ujęciu makroekonomicznym – PKB Ukrainy wzrósł o 4,2%, ale po spadku o 15,1% w roku 2009.

Produkcja przemysłowa wzrosła o 11%, ale po spadku o

21,9% rok wcześniej. Produkcja rolna zmniejszyła się o 1%, ale już roślinna o 4,6%. Wartość prac budowlanych spadła, po raz kolejny, tym razem o 5,4%. W transporcie – globalne przewozy ładunków wzrosły o 8,5%. Obroty handlu detalicznego wzrosły o 7,6%, ale handlu hurtowego tylko o 0,4%.

Ceny artykułów konsumpcyjnych wzrosły w skali roku o 9,1%, wobec 12,3% w roku 2009.

Dochody nominalne społeczeństwa wzrosły o 19,6%, ale realne tylko o 11%. Tu – dla ciekawości, średnia miesięczna płaca robocza brutto ukształtowała się na poziomie 2205 UAH (około 315 USD), wzrastając nominalnie w stosunku do poprzedniego roku o 20%, a realnie o 10,2%. Liczba ludności zmniejszyła się o 167 tys. osób i na 1 grudnia 2010 r. wynosiła 45,8 mln osób. Deficyt budżetu, według różnych danych szacunkowych wynosił 5 – 6% PKB, a łączne zadłużenie publiczne (w tym gwarantowane) wynosiło 54,3 mld USD.

To, co w krajobrazie gospodarczym ma istotne znaczenie, a zwłaszcza w interesującej nas perspektywie, to sytuacja w handlu zagranicznym i w inwestycjach, tak krajowych, jak i zagranicznych. Nie od dziś wiadomo bowiem, że eksport i inwestycje, to dwie siły rozwojowe gospodarki, poza popytem wewnętrznym. Po zapaści w roku 2009 – eksport ukraińskich towarów w roku 2010 wzrósł o 29,6%, do poziomu 51,4 mld USD, a import – o 33,7%, do poziomu 60,7 mld USD. W efekcie – ujemne saldo obrotów handlowych wynosiło 9,3 mld USD i było wyższe o

3,6 mld niż w roku 2009. W inwestycjach krajowych przełomu nie było, bo ich poziom w okresie 9 miesięcy ub. roku (dane za cały rok będą dostępne w kwietniu br.) wyniosły 103,3 mld UAH wobec 106,3 mld UAH w tym samym okresie 2009 roku. Skumulowana wartość bezpośrednich inwestycji zagranicznych na Ukrainie osiągnęła poziom (według stanu na 1 stycznia br.) 44,7 mld USD. W okresie roku nastąpił ich przyrost o 4,66 mld USD. Taki jest obraz statystyczny.

ISTOTA SIŁY EKSPORTU I INWESTYCJI DLA UKRAINY

Nie trzeba być żadnym strategiem, żeby dostrzegać wydatną rolę tych dwóch dziedzin w rozwoju współczesnej gospodarki. Wystarczy spojrzeć na Niemcy, Francję, USA czy Chiny, a bliżej – na Polskę czy Czechy, by stwierdzić, że tak jest w istocie. A Ukraina patrzy nań i jakby tego nie widzi. Przytoczone dane ilustrują stan zapóźnienia tego kraju – i w inwestycjach, i w eksporcie. Z tego stanu powinna się wyrwać jak najszybciej, choć warunki są i będą jeszcze trudne. Trudne, to nie znaczy, że niemożliwe do przewyższenia, zwłaszcza że ludzie są pracowici i ambitni w dążeniu do celu. Ukraina nie chce być atrakcyjna tylko dlatego, że jest dużym rynkiem zbytu dla krajów wysoko rozwiniętych czy dostawcą taniej siły roboczej. Chce być pełnowartościowym partnerem dla krajów europejskich i pozaeuropejskich. A o tym, że tego chce, świadczą zapowiedzi kolejnych ekip rządzących, z obecną włącznie. Jeżeli, jak głosi stare porzekadło „chcieć – to móc”, to dlaczego dotychczas nie udaje się wyjść z tego „zaklętego” kręgu niemocy? Najogólniej ujmując – trzeba programowego i konsekwentnego działania, a tego jak dotąd nie ma. Nie ma strategii proeksportowego rozwoju gospodarki, stąd bazuje na eksporcie surowców mineralnych, wyrobów hutniczych i trochę na dostawach pszenicy, jak się urodzi. Nie ma restrukturyzacji w przemyśle, z myślą o modernizacji i innowacyjności produktowej. Nie ma, poza Bożą wolą, polityki rozwoju rolnictwa i przemysłu rolno-spożywczego, a możliwości są tu przeogromne. Programy reform są na papierze, a chętnych do ich realizacji też nie ma. Jest polityka zapowiedzi i obietnic, ciągle te same kadry „nieprofesjonalów”. O korupcji wszechobecnej nie ma co mówić, bo ta jest na każdym kroku. No i zakazy i ograniczenia importu, bez sensu ekonomicznego. W tej sytuacji, postawę typu „nie możemy”, trzeba i można zmienić na „możemy”. I to przez podjęcie kontradzykałów na wymienionych tu polach rzekomej „niemocy”.

CZAS NA INWESTYCJE

Ukraina jest krajem niedoinwestowanym, a bez inwestycji nie ma postępu i nowoczesnego rozwoju. Obecny poziom inwestycji zagranicznych w wartości skumulowanej od roku 1992

w granicach 45 mld USD - znaczących przeobrażeń na rzecz postępu i nowoczesności nie gwarantuje. Czas więc na zwielokrotnienie napływu kapitału zagranicznego, a obecne tempo przyrostu w granicach 4,4 – 4,7 mld USD rocznie w latach 2009 – 2010 oznaczałoby, że podwojenie obecnego poziomu nastąpiłoby po ponad 10 latach czyli najwcześniej po roku 2020. A i to nie jest takie pewne. Zdecydują o tym oferowane warunki dla inwestorów, na razie wciąż niedostatecznie korzystne i legislacyjnie zachęcające, a także struktura i sposób ich wykorzystywania. O ile struktura geograficzna napływu kapitału inwestycyjnego z zagranicy nie ulega zmianie, to już struktura

branżowo – sektorowa wskazuje na potrzebę co najmniej korekt, z uwzględnieniem potrzeb rozwoju strategicznych sektorów gospodarki ukraińskiej. A tych, jak na dzień dzisiejszy, nie udało się określić. Prace trwają, ale utknęły one w sporze kompetencyjnym między rządem a Radą Najwyższą. Chodzi o to, kto ma i na jakiej podstawie prawnej te sektory określić. Prawdopodobnie potrzebna jest ustawa parlamentu w tej sprawie, a nie decyzja administracji rządowej. A czas płynie...

Według stanu na 1 stycznia br. – blisko 2/3 inwestycji skumulowanych ulokowano w sektorze finansowym (dokładnie – 33,7%) i w przemyśle (31,4%). Taki układ makro nie budzi większych zastrzeżeń. Ale... diabeł leży w szczegółach. W przemyśle metalurgiczny zainwestowano dotychczas 5,9 mld USD, w przemyśle spożywczym tylko 1,9 mld USD, w sektorze chemicznym – petrochemicznym 1,3 mld USD, a w przemyśle maszynowym 1,2 mld USD. To mało, zwłaszcza w stosunku do inwestycji w sektorze handlu i usług remontowych (10,7%) czy obrotu nieruchomościami i usług dla przedsiębiorstw (10,6%). A już tylko dla pełności obrazu – inwestycje w budownictwie stanowią 5,2%, a w transporcie i usługach 3,8%. A gdzie lokowane są inwestycje? I tu też jest wyraźna asymetria terytorialna, bo prawie 50% w Kijowie i 16,7% w obwodzie dniepropietrowskim. W pewnym odstępnie za liderami są obwody – charkowski, doniecki i kijowski. Obwody zachodniej Ukrainy są daleko w tyle za najbogatszymi.

A kto najwięcej inwestuje na Ukrainie? Oczywiście – Cypr, ale to jest głównie „przechowywany” tam kapitał... ukraiński. A po nim – Rosja, Holandia, Francja, Niemcy i Szwecja. Polska na tej liście, z inwestycjami na poziomie 937,1 mln USD, zajmuje 12 miejsce z udziałem 2,2%. Trochę szokuje niski poziom inwestycji z USA, a już na pewno fakt największego ich odpływu (116,7 mln USD) w roku 2010.

KILKA KONKLUZJI PERSPEKTYWICZNYCH

Na tle powyższego zarysu tematycznego, można by sformułować kilka co najmniej opinii i sugestii ogólnej natury, odnoszących się do działań długofalowych czy perspektywicznych. Nie można całej uwagi poświęcać „lataniu” dolegliwości bieżącej rzeczywistości, a określić cele i sposoby ich osiągania w dłuższym okresie czasu. Potrzebna jest zatem strategia rozwoju gospodarczego na 10 – 20 lat naprzód. A przy tym, co dzisiaj dominuje, nie mnożyć pustosłownych bytów w obszarze pytań „co zrobić?”, a skoncentrować uwagę i działania na konstruktywnym podejściu, „jak” to zrobić? Dwa zatem konkretne przykłady. Że trzeba zwiększyć ukraiński eksport, to oczywistość, ale jak to zrobić, to już inna, trudniejsza sprawa. Znajac realia dnia dzisiejszego, gdzie w eksporcie tym około 34% stanowią wyroby metalurgiczne, ponad 13% produkty mineralne, a produkty rolno-spozywne około 20%, w tym głównie zboże i inne plody rolne, trudno byłoby o istotne zwiększenie globalnego poziomu, opierając się na tych tylko surowcowych w istocie branżach i asortymentach. Więc perspektywa, to dywersyfikacja profilu dostaw eksportowych, wyższy stopień przetworzenia, a w ślad za tym – modernizacja bazy produkcyjnej, wysoka, konkurencyjna jakość, innowacyjność produktowa. A to już wymaga restrukturyzacji i głębokich reform systemowo – ekonomicznych w skali całej gospodarki. Załączki takich poczynań są m.in. w prezydenckim programie reform ekonomicznych na lata 2010 – 2014 z 2 czerwca ub. roku, ale do realizacji jeszcze droga daleka. Bo samo hasło tego programu „zamożne społeczeństwo, konkuren-

cyjna gospodarka, efektywne państwo” jest zasadne, ale nie ma jeszcze odpowiedzi na pytanie, jak to osiągnąć czy zrobić. Wierzyć trzeba, że Ukrainie się powiedzie w jego realizacji, choć obiecywał to już ongiś rzecznik „czasu przeszłego” b. prezydent Leonid Kuczma. I druga konkluzja, jeszcze bardziej ogólna, acz strategiczna. To kwestia też ekonomiczna, choć postrzega się ją głównie w wymiarze geopolitycznym.

Popada się przy tym w przesadną jednostronność czyli „przepolityzowanie”. A chodzi o to, czy Ukraina ma pójść bardziej na Wschód czy na Zachód? Myślę, że Ukraina będzie współpracować i z Rosją, i z Unią Europejską, bo to partnerzy naturalni. Rzecz w tym – na jakich zasadach? Zasady unijne są jasne i przejrzyste, sprawdzone przez nas z dobrym skutkiem, zresztą. A z Rosją jest na razie trudniej, choć i ta podlega stopniowej „eu-

ropeizacji”. Ten proces potrwa, ale miejmy nadzieję, że nie powtórzy się ukraińsko-rosyjska transakcja „gaz za stacjonowanie rosyjskiej floty na Krymie”. Nasze stosunki z Ukrainą i z Rosją są potwierdzeniem, że jesteśmy na dobrej drodze.

Warszawa, 20 marca 2011 r.



Mikołaj Oniszczyk

Ekonomista, publicysta, dyplomata z blisko 20 letnim stażem w służbach ekonomiczno-handlowych polskich placówek dyplomatycznych za granicą

Założenia rozwoju infrastruktury drogowej Polski Wschodniej

| Piotr Pawlak

1.1 Teren Polski Wschodniej – ogólne założenia rozwoju

Obszar Polski Wschodniej jest jednym z najbiedniejszych regionów całej Unii Europejskiej, a zgodnie z zasadą konwergencji (zbieżności) regiony takie powinny być wspierane, aby zrównać się z innymi bardziej rozwiniętymi. Działanie to wiąże się ze wspieraniem wzrostu gospodarczego i tworzeniem nowych miejsc pracy na terenach najmniej rozwiniętych. Każde z pięciu województw regionu Polski Wschodniej: Lubelskie, Podkarpackie, Podlaskie, Świętokrzyskie oraz Warmińsko-Mazurskie ma swoje strategię rozwoju, zakładającą rozwój każdego z tych województw. Ma to na celu m.in. poprawienie ich konkurencyjności. Dodatkowo powstał specjalny Program Operacyjny noszący nazwę: Rozwój Polski Wschodniej i jest przeznaczony na pomoc tylko i wyłącznie pięciu wyżej wymienionym województwom.

Województwo Lubelskie jest trzecim co do wielkości w Polsce, jednak jest najslabiej zaludnione i zurbanizowane. Region ten charakteryzują się słabą dynamiką rozwoju i wysokim udziałem rolnictwa, a co za tym idzie również niskim tempem wzrostu. Strategia rozwoju województwa lubelskiego na lata 2007-2020 zakłada „osiąganie trwałego i zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego Lubelszczyzny poprzez zwiększenie konkurencyjności województwa oraz optymalne wykorzystanie jego wewnętrznych potencjałów rozwojowych”. Uzyskanie wysokiego tempa rozwoju gospodarczego jest niezbędne do zmniejszenia różnic rozwojowych (konwergencji) w stosunku do innych regionów Polski i Unii Europejskiej, a także umocnienia konkurencyjności regionu i zapewnienia wyższego poziomu spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej Lubelszczyzny.

Województwo Podkarpackie należy do regionów słabo

rozwiniętych o niskim poziomie życia mieszkańców. PKB na mieszkańca i poziom wynagrodzeń są jednymi z najniższych w kraju. Oprócz tego region ma braki w zakresie infrastrukturalnym, społecznym i ekonomicznym przez co jest mało atrakcyjny dla inwestorów. Mocną stroną tego województwa jest istniejący tam przemysł. Celem strategicznym na lata 2007-2020 jest „podniesienie krajowej i międzynarodowej konkurencyjności gospodarki regionu poprzez wzrost jej innowacyjności, a tym samym efektywności, która stworzy warunki do zrównoważenia rynku pracy oraz wzrostu dochodów i poziomu życia ludności”. Cel ten ma być osiągnięty m.in. dzięki działaniom takim jak zwiększanie powiązań gospodarczych, społecznych i kulturowych z różnymi otoczeniami (światowe, europejskie, krajowe).

Województwo Podlaskie jest to region typowo rolniczy. Natomiast w gospodarce tego województwa największe znaczenie odgrywają małe i średnie przedsiębiorstwa. Region jest mało atrakcyjny dla inwestorów ze względu na niski poziom PKB, mały stopień urbanizacji, słabą kadrą pracowniczą czy niski rozwój infrastruktury. Walorem regionu jest środowisko naturalne i wiele atrakcji turystycznych. Niestety baza turystyczna i połączenia transportowe nie są zbyt rozwinięte przez co nie pozwalają szybko się przemieszczać. Strategia rozwoju województwa podlaskiego do roku 2020 opiera się na osiągnięciu celu wyrażonego w haśle: „województwo podlaskie regionem aktywnego i zrównoważonego rozwoju z wykorzystaniem walorów środowiska naturalnego, wielokulturowej tradycji i położenia przygranicznego”.

Województwo Świętokrzyskie jest bardzo małym i słabo zurbanizowanym województwem. W gospodarce tego regionu dominują tradycyjne działy przemysłu, mało jest przedsiębiorstw stosujących innowacyjne rozwiązania. Rolnictwo charakteryzują się dużym rozdrobnieniem, a na wsi panuje wysokie bezrobocie. Walorami tego regionu jest środowisko naturalne oraz złoża surowców mineralnych, wykorzystywanych przede wszystkim w produkcji materiałów budowlanych. Celem województwa jest

polepszenie warunków inwestowania na jego terenie, zwłaszcza zwiększenie liczby inwestycji zagranicznych.

Województwo Warmińsko-Mazurskie w ostatnim okresie traci znaczącą pozycję związaną z walorami przyrodniczymi w stosunku do innych regionów kraju. Cały czas Warmia i Mazury są jednym z najgorzej dostępnych komunikacyjnie regionów całej Unii Europejskiej. Kiepski stan istniejącej infrastruktury komunikacyjnej negatywnie wpływa na dostępność regionu dla przedsiębiorców i turystów a także na bezpieczeństwo podróży. Gospodarka regionu jest mało konkurencyjna, a region sam w sobie nie jest atrakcyjny dla inwestorów. Rolnictwo ma duży udział w gospodarce regionu. Pozytywnym zjawiskiem jest stosunkowo niewielkie, jak na polskie warunki, rozdrobnienie gospodarstw rolnych. Bardzo dużym walorem regionu jest środowisko naturalne. Podstawowym celem strategii województwa do 2020 roku jest spójność ekonomiczna, społeczna i przestrzenna Warmii i Mazur z regionami Europy.

Wszystkie powyższe strategię zakładają zmniejszenie różnic rozwojowych tych regionów (zasada konwergencji) w stosunku do innych regionów kraju oraz Unii Europejskiej. Podniesienie konkurencyjności gospodarki tych województw, zwiększenie ich atrakcyjności inwestycyjnej czy odpowiednie wykorzystanie walorów turystycznych. Wszystkie te cele można w dużej mierze osiągnąć przez zwiększenie spójności regionalnej i rozwój systemu transportowego tych województw.

1.2 Polska Wschodnia – spójność regionalna i infrastruktura drogowa

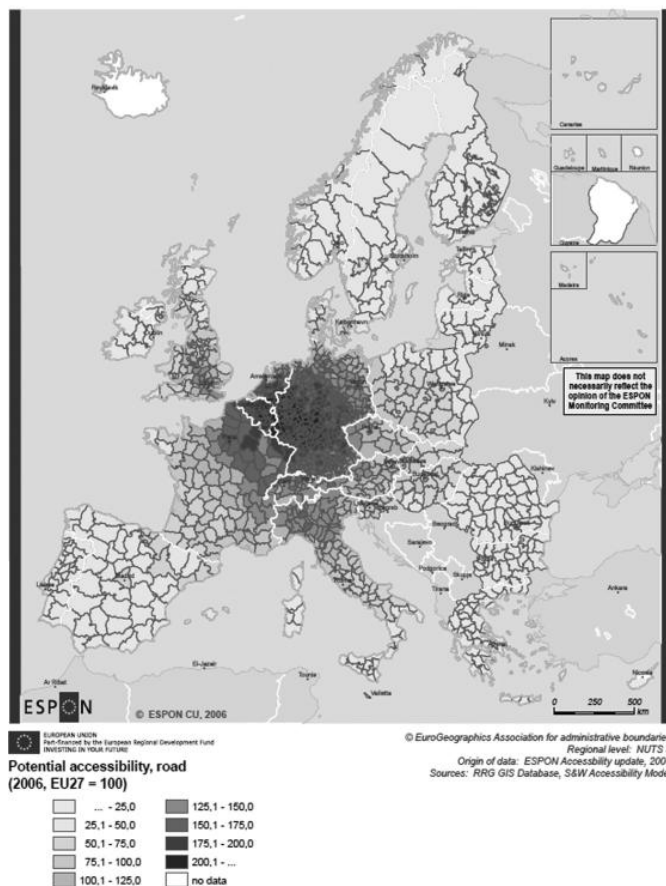
W obecnej chwili region Polski Wschodniej jest pod szczególnym nadzorem. Podejmowanych jest wiele działań mających na celu przezwyciężenie cech peryferyjności komunikacyjnej tego obszaru. Rozwój infrastruktury drogowej w tym regionie pozwala stać się mu bardziej atrakcyjnym dla inwestorów, ma również wpływ na migrację wykwalifikowanych kadr, poprzez co Polska Wschodnia zwiększa swoją konkurencyjność w stosunku do innych regionów europejskich. Dlatego aby mówić o rozwoju, tworzeniu nowych miejsc pracy i o innych pozytywnych zjawiskach gospodarczych trzeba zadbać o odpowiednie skomunikowanie tego regionu i poprawić jego powiązanie z krajowym i międzynarodowym układem transportowym.

Jednym z kluczowych czynników wpływających na potrzebę rozwoju infrastruktury drogowej jest spójność terytorialna. Niestety jej poziom na tym obszarze, a co za tym idzie poziom dostępności komunikacji, jest jednym z najniższych w kontynentalnej części Unii Europejskiej. Poziom spójności terytorialnej jest mierzony wskaźnikami wypracowanymi przez Unię Europejską w ramach prac ESPON. Dostępność każdego regionu ocenia się za pomocą komunikacji szynowej, drogowej i lotniczej (ESPON - European Spatial Planning Observation Network – zdjęcie powyżej przedstawia dostępność komunikacji drogowej w danych regionach UE, źródło: <http://www.espon.pl/>). Jak widać region Polski Wschodniej źle wypada w tym zestawieniu. Niestety niski poziom dostępności komunikacyjnej stanowi poważną barierę rozwoju społeczno-gospodarczego. Stan sieci drogowej decyduje o wewnętrznej spójności i atrakcyjności inwestycyjnej województw, a poprawa dostępności komunikacyjnej może stanowić jeden z najistotniejszych czynników wykorzystania potencjałów rozwojowych regionów. Dopóki nie będzie w tym regionie odpowiednio rozwiniętej sieci transportowej, brakować będzie bezpośrednich inwestycji zagranicznych, a stan ten może negatywnie wpły-

wać na już działające w tym regionie przedsiębiorstwa. W związku z tymi niekorzystnymi zjawiskami zachodzi potrzeba skomunikowania tego regionu poprzez transeuropejskie sieci transportowe wiążące go z resztą kraju i z Unią Europejską. Oprócz rozwoju portów lotniczych i transportu szynowego, należy również zadbać o rozwój dróg. Wymiernym rezultatem realizacji przedsięwzięć drogowych będzie pobudzenie rozwoju ekonomicznego województw Polski Wschodniej i przeciwdziałanie zapóźnieniom o charakterze inwestycyjnym.

Podstawowym problemem Polski Wschodniej jest oddalenie od centrów życia gospodarczego i społecznego oraz oddalenie od rynków zbytu produktów i usług generowanych w tym regionie. Dla poprawy dostępności tego obszaru z innymi częściami kraju najważniejsze znaczenie ma dostęp do sieci autostradowej i dróg ekspresowych przez sieć dróg krajowych. Rozwój sieci transportowej powinien wpłynąć na poprawę dostępności wewnątrz regionów i pomiędzy nimi. Najważniejszymi szlakami komunikacyjnymi są drogi krajowe nr 8, nr 2 i nr 4, które są elementem transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Droga krajowa nr 8, tak zwana „Via Baltica” ma duże znaczenie, ponieważ łączy Polskę z Krajami Bałtyckimi, a w ramach połączeń krajowych komunikuje Białystok z Warszawą. Droga krajowa nr 4, której podstawowe funkcję wkrótce przejmie autostrada A4, ma duże znaczenie w komunikacji z Ukrainą, a odcinek autostrady A4 między Krakowem a Rzeszowem wpłynie pozytywnie na skomunikowanie Rzeszowa z innymi ośrodkami gospodarczymi kraju. Kierunek komunikacji Rzeszów-Tarnów-Kraków-Śląsk wykazują obecnie bardzo duże zapotrzebowanie na transport. Z kolei droga krajowa nr 2 w regionie Polski Wschodniej ma stosunkowo nieduże natężenie ruchu jednak jest również istotna ze względu na połączenie województwa podlaskiego z Warszawą. Oprócz wyżej wymie-

Map 5 Potential accessibility by road, 2006

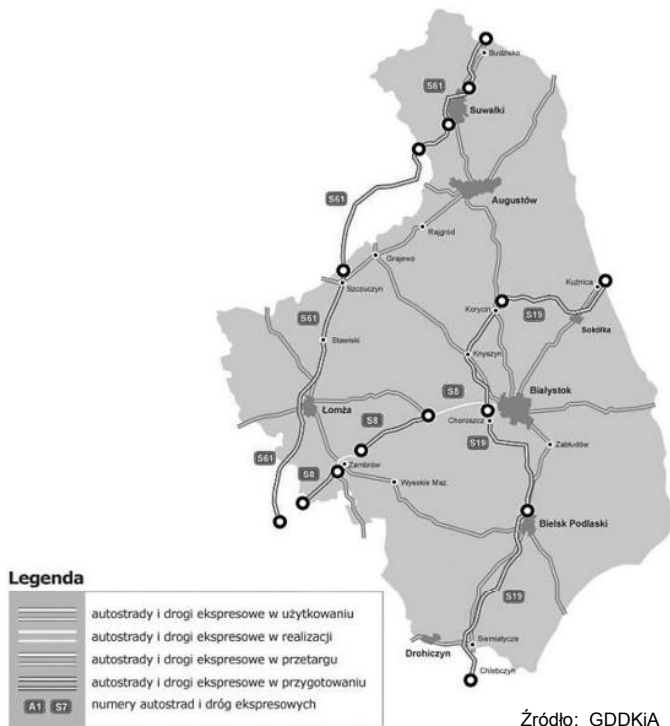


Mapa nr 2 Województwo Podkarpackie



W województwie Podkarpackie w obecnej chwili trwają prace nad doprowadzeniem autostrady A4 do granicy z Ukrainą dzięki czemu region ten będzie dobrze skomunikowany w orientacji geograficznej wschód – zachód. Niestety wszelkie prace nad drogami orientacji geograficznej północ – południe są w przygotowaniu.

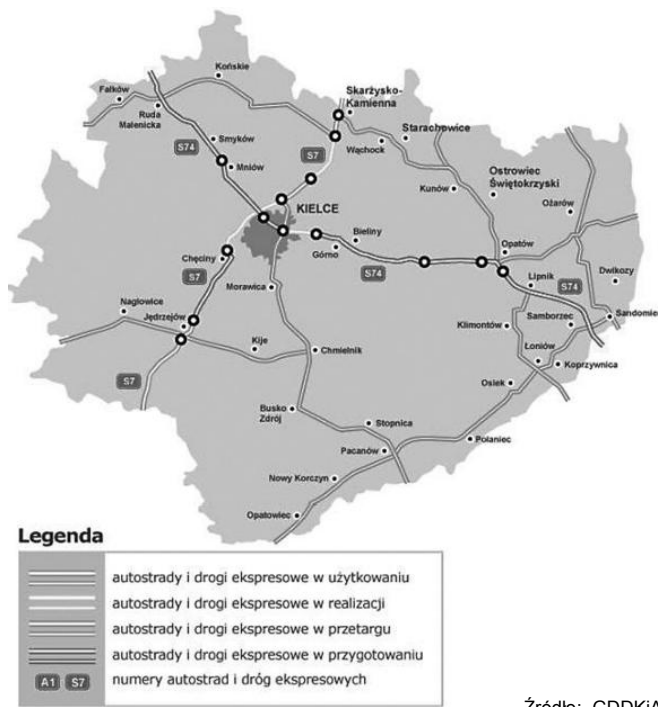
Mapa nr 3 Województwo Podlaskie



Województwo Podlaskie w obecnej chwili dysponuje zaledwie dwoma niewielkimi odcinkami drogi ekspresowej S8 w

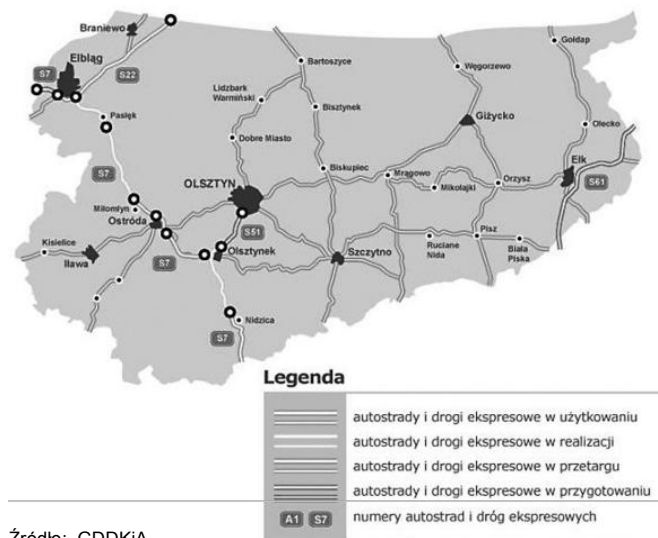
realizacji. Modernizacja i budowa pozostałych, ważnych dla tego regionu dróg, jest na etapie przygotowania.

Mapa nr 4 Województwo Świętokrzyskie



W województwie Świętokrzyskim najintensywniejsze prace prowadzone są na trasie drogi ekspresowej S7 łączącej m.in. Warszawę, Kielce i Kraków. Druga droga ekspresowa istotna dla tego regionu S74 łącząca granicę Polsko-Ukraińską (przejście w Zosinie) z węzłem autostradowym pod Piotrkowem Trybunalskim (autostrada A1) oprócz małego odcinka na wschód od Kielc jest w obecnej chwili na etapie przygotowania.

Mapa nr 5 Województwo Warmińsko-Mazurskie



W zachodniej części województwo Warmińsko-Mazurskiego na odcinkach drogi ekspresowej S7 toczą się prace, dla części odcinków trwa procedura przetargowa. Głównym powodem prac jest fakt, iż jest to droga łącząca m.in. Trójmiasto z Warszawą. Pozostała część województwa jest słabo skomunikowana w przygotowaniu są jedynie dwa niedługie odcinki dróg (droga ekspresowa S51 na odcinku Olsztyn – Olsztynek) oraz część drogi ekspresowej S61 (Via Baltica) przechodząca przez wschodnią część tego województwa.

Rozbudowa systemu transportowego pięciu wyżej opisanych województw będzie się spotykać z licznymi problemami związanymi z ochroną środowiska naturalnego, ponieważ są to regiony, które mają bardzo dużo walorów przyrodniczych. Ze względu na

układ sieci drogowej i obszary chronione problem ten uwydatnia się szczególnie w województwie Podlaskim. Wiąże się to z przebiegiem przez ten region drogi ekspresowej S8 (Via Baltica) oraz dróg krajowych nr 8 i 19.

BIBLIOGRAFIA:

- Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, „Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Polski Wschodniej do 2020 roku”, dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 30 grudnia 2008 r., stanowi załącznik do uchwały nr 278-08, ISBN-978-83-7610-082-1
- Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Program Operacyjny Rozwój Polskich Wschodniej 2007-2013, Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013, Szczegółowy opis osi priorytetowych, Dokument opracowany na podstawie Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013 zatwierdzonego decyzją Komisji Europejskiej z dnia 17 lipca 2009 r. nr K (2009) 5712 zmieniającą decyzję Komisji z dnia 1 października 2007 m. r. nr K (2007) 4568, Warszawa 12 sierpnia 2009 r.
- ESPON - European Spatial Planning Observation Network, Krajowy Punkt Kontaktowy ESPON, <http://www.espon.pl/>
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, <http://www.gddkia.gov.pl/>

Jednak dzięki pomyślnemu przeprowadzeniu wyżej opisanych inwestycji można założyć, iż do 2020 roku znacząco poprawi się dostępność każdego z pięciu województw Polski Wschodniej, co wpłynie na wyrównanie poziomu rozwoju z innymi regionami Unii Europejskiej o podobnych cechach geograficznych.



Piotr Pawlak

absolwent Szkoły Głównej Handlowej, obecnie asystent w Sekcji Planowania i Budżetowania Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie

Kontrola przestrzegania czasu jazdy i czasu postoju pojazdu, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowców

| Waldemar Czernicki

Artykuł jest pierwszym z cyklu *Kącik transportowca* dot. kontroli czasu pracy kierowców (przestrzegania czasu jazdy i czasu postoju pojazdu, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowców). Autor przedstawia wyciąg zapisów ustawy o transporcie drogowym; w szczególności porusza zadania kontrolne realizowane przez funkcjonariuszy celnych w ramach posiadanych uprawnień wynikających z ustawy.

Realizacja zadań kontrolnych przestrzegania czasu jazdy i czasu postoju pojazdu, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowców została określona w **Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców**. Na podstawie zapisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity Dz. U. Nr 125, poz. 874 z 2007r. ze zm.) Główny Inspektor Transportu Drogowego opracowuje, we współpracy z Komendantem Głównym Policji, Komendantem Głównym Straży Granicznej, Szefem Służby Celnej oraz Głównym Inspektorem Pracy, jednolitą krajową strategię kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców (KSK). Wykonywanie zadań określonych w KSK wymaga zaangażowania i współpracy wszystkich organów uprawnionych do kontroli. Podział zadań kontrolnych na poszczególne organy uwzględnia specjalistyczne przygotowanie ich funkcyj-

riuszy do prowadzenia kontroli objętych strategią, jak i liczbą funkcjonariuszy rzeczywiście wykonujących zadania kontrolne. Ustawa określa zasady podejmowania i wykonywania:

- 1) krajowego transportu drogowego;
- 2) międzynarodowego transportu drogowego;
- 3) niezarobkowego krajowego przewozu drogowego;
- 4) niezarobkowego międzynarodowego przewozu drogowego.

Ustawa określa również odpowiedzialność za naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego przedsiębiorców i innych podmiotów wykonujących przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem oraz kierowców.

Główny Inspektor Transportu Drogowego, Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Służby Celnej oraz Główny Inspektor Pracy prowadzą rejestry danych statystycznych dotyczących kontroli czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców wykonujących przewozy drogowe, według następujących kategorii:

- 1) w przypadku kontroli drogowych:
 - a) kategoria drogi: krajowe, wojewódzkie, powiatowe lub gminne,
 - b) państwo, w którym kontrolowany pojazd jest zarejestrowany,
 - c) rodzaj tachografu: analogowy lub cyfrowy;
- 2) w przypadku kontroli na terenie przedsiębiorstw:

- a) kategoria przewozu drogowego: międzynarodowy lub krajowy, przewóz osób lub rzeczy, przewóz na potrzeby własne lub transport drogowy,
- b) wielkość taboru przedsiębiorstwa,
- c) rodzaj tachografu: analogowy lub cyfrowy.

Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Służby Celnej oraz Główny Inspektor Pracy przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego w formie pisemnej i elektronicznej dane statystyczne, w terminie do dnia 31 lipca roku następującego po roku sprawozdawczym. Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje Komisji Europejskiej zbiorcze dane statystyczne uzyskane, w terminie do dnia 30 września po upływie dwuletniego okresu objętego sprawozdaniem.

Podczas wykonywania przewozu drogowego kierowca pojazdu samochodowego jest obowiązany mieć przy sobie i okazać, na żądanie uprawnionego organu kontroli, kartę opłaty drogowej, kartę kierowcy, zapisy urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku. Dodatkowo podczas wykonywania przewozu drogowego kierowca pojazdu samochodowego jest obowiązany posiadać:

- 1) wykonując transport drogowy - wypis z licencji;
- 2) wykonując przewóz drogowy osób:
 - a) przy wykonywaniu przewozów regularnych i regularnych specjalnych - odpowiednie zezwolenie lub wypis z zezwolenia wraz z obowiązującym rozkładem jazdy,
 - b) przy wykonywaniu międzynarodowych przewozów wahałowych lub okazjonalnych - odpowiednie zezwolenie lub formularz jazdy,
 - c) przy wykonywaniu międzynarodowych przewozów na potrzeby własne - formularz jazdy,
 - d) oryginał albo poświadczoną za zgodność z oryginałem przez przedsiębiorcę kserokopię decyzji w sprawie odstąpienia od warunków określonych w zezwoleniu, jeżeli została wydana;
- 3) wykonując przewóz drogowy rzeczy - dokumenty związane z przewożonym ładunkiem, a także:
 - a) odpowiednie zezwolenie wymagane w międzynarodowym transporcie drogowym,
 - b) dokumenty wymagane przy przewozie drogowym towarów niebezpiecznych,
 - c) świadectwo wymagane zgodnie z Umową o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP),
 - d) zezwolenie na przejazd pojazdu, z ładunkiem lub bez ładunku, o masie, naciskach osi lub wymiarach przekraczających wielkości określone w odrębnych przepisach,
 - e) dokumenty wymagane przy przewozie zwierząt,
 - f) dokumenty wymagane przy przewozie odpadów,
 - g) certyfikat potwierdzający spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu, jeżeli jest wymagany;
- 4) w międzynarodowym transporcie drogowym - świadectwo kierowcy, jeżeli jest wymagane.

Podczas przejazdu wykonywanego w ramach transportu drogowego przez zagranicznego przewoźnika kierowca pojazdu samochodowego jest obowiązany ponadto mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu kontroli dowód uiszczenia opłaty, jeżeli jest wymagana. Podczas przewozu drogowego wykonywanego na potrzeby własne kontrolowany jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu kontroli, oprócz odpowiednich dokumentów

wymaganych przy takim przewozie wypis zaświadczenia na przewozy drogowo na potrzeby własne.

Do kontroli ww. dokumentów są uprawnieni:

- 1) funkcjonariusze Policji;
- 2) inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego;
- 3) funkcjonariusze celni;
- 4) funkcjonariusze Straży Granicznej;
- 5) pracownicy innych podmiotów (zakres kontroli i podmioty wymienione w art. 89 ustawy).

Kontrole drogowe wykonuje się w odpowiednim miejscu i czasie tak, aby utrudnić kierowcom prowadzącym pojazdy omijanie punktów kontroli, oraz bez dyskryminacji ze względu na:

- 1) kraj rejestracji pojazdu;
- 2) kraj zamieszkania kierowcy;
- 3) kraj siedziby przedsiębiorstwa;
- 4) początkowy i docelowy punkt podróży;
- 5) rodzaj tachografu: analogowy lub cyfrowy.

Uprawnione osoby do kontroli zapisów urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku zaopatrzeni są w:

- 1) wykaz podstawowych elementów podlegających kontroli na drodze i na terenie podmiotu wykonującego przewozy drogowo;
- 2) standardowe wyposażenie.

Rozpoczęcie kontroli przez uprawnionych, następuje po okazaniu legitymacji służbowej, oraz doręczeniu upoważnienia do przeprowadzenia kontroli, z wyłączeniem funkcjonariuszy Policji. Kontrolujący wykonuje czynności kontrolne w obecności kontrolowanego albo osoby przez niego upoważnionej. Kontrolujący ma obowiązek zapoznać kontrolowanego z jego prawami i obowiązkami wynikającymi z ustawy.

Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Służby Celnej, oraz wojewódzki inspektor transportu drogowego, a w zakresie o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006, zgodnie z formularzem, o którym mowa w art. 17 tego rozporządzenia, również Główny Inspektor Pracy, przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli:

- 1) stanu technicznego pojazdów - co dwa lata, w terminie do dnia 31 stycznia po upływie dwuletniego okresu objętego sprawozdaniem;
 - 2) przestrzegania przepisów dotyczących czasu jazdy i czasu postoju pojazdu, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowcy - co dwa lata, w terminie do dnia 31 lipca po upływie dwuletniego okresu objętego sprawozdaniem
- na odpowiednich formularzach.

Zgodnie z przepisem art. 92 ustawy - kto wykonuje przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem, naruszając obowiązki lub warunki wynikające z przepisów ustawy lub przepisów:

- 1) o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych,
- 2) o czasie pracy kierowców,
- 3) o odpadach,
- 4) o ochronie zwierząt,
- 5) o ruchu drogowym oraz w zakresie ochrony środowiska, okresowych ograniczeń ruchu pojazdów na drogach lub zakazu ruchu niektórych ich rodzajów,
- 6) o bezpieczeństwie żywności i żywienia,
- 7) wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych,
- 8) wspólnotowych dotyczących przewozów drogowych - podlega karze pieniężnej w wysokości od 50 złotych

do 15.000 złotych.

Suma kar pieniężnych nałożonych podczas jednej kontroli nie może przekroczyć kwoty:

- 1) 15.000 złotych - w odniesieniu do kontroli drogowej;
- 2) 30.000 złotych - w odniesieniu do kontroli w przedsiębiorstwie.

W przypadku gdy podczas kontroli drogowej zostaną stwierdzone naruszenia obowiązku posiadania w pojeździe wymaganych dokumentów, zasad dotyczących maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu, dziennego czasu odpoczynku lub przekraczania maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy, określonych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 oraz w Umowie europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), zasad dotyczących użytkowania analogowych urządzeń rejestrujących samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku, kierowca pojazdu samochodowego realizujący przewóz drogowy podlega karze grzywny. Orzekanie w ww. sprawach następuje w trybie określonym w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia.

Wszczęcie postępowania wobec kierowcy nie wyklucza wszczęcia postępowania administracyjnego także wobec przedsiębiorcy lub podmiotu realizującego przewóz drogowy.

Postępowania administracyjnego wobec przedsiębiorcy lub podmiotu, nie wszczyna się, jeżeli okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot wykonujący przewóz nie miał wpływu na powstanie naruszenia, pod warunkiem że naruszenie, nie ma charakteru rażącego, a w szczególności:

- 1) nie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego;
- 2) nie zostało popełnione wielokrotnie.

Uprawnieni do kontroli mają prawo nałożyć na wykonującego przewozy drogowe lub inne czynności związane z tym przewozem karę pieniężną, w drodze decyzji administracyjnej. Decyzja administracyjna wydawana jest w imieniu organu właściwego ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli.

Przedsiębiorca krajowy uiszcza nałożoną karę pieniężną w terminie 21 dni od dnia jej wymierzenia. Od decyzji o nałożeniu kary pieniężnej przysługuje odwołanie do organu nadrzędnego w stosunku do organu, który karę tę nałożył, w terminie 14 dni

od dnia doręczenia tej decyzji przedsiębiorcy lub innemu podmiotowi wykonującemu przewozy na potrzeby własne.

W przypadku kontroli drogowych (z wyłączeniem kontroli przedsiębiorstw, do których uprawnień nie posiadają organy celne) wykonywanych przez funkcjonariuszy celnych w oddziałach celnych urzędów celnych lub funkcjonariuszy celnych wydziałów zwalczania izb celnych, decyzję o nałożeniu kary pieniężnej wydaje właściwy miejscowo dla miejsca dokonania kontroli naczelnik urzędu celnego. Od decyzji o nałożeniu kary pieniężnej przez naczelnika urzędu celnego, przysługuje odwołanie do dyrektora izby celnej, w terminie 14 dni od dnia doręczenia tej decyzji przedsiębiorcy lub innemu podmiotowi wykonującemu przewozy na potrzeby własne.

Wszczęcie postępowania administracyjnego wobec przedsiębiorcy lub innego podmiotu realizującego przewóz drogowy, nie wyklucza wszczęcia postępowania administracyjnego także wobec podmiotu wykonującego inne czynności związane z przewozem, w szczególności wobec:

- 1) spedytora;
- 2) nadawcy;
- 3) załadowcy;
- 4) organizatora wycieczki;
- 5) organizatora transportu.

Podmiot uprawniony do kontroli nakłada w drodze decyzji administracyjnej na podmiot wykonujący ww. inne czynności związane z przewozem karę pieniężną jeżeli okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego.

Karę nakłada się, w wysokości określonej w załączniku do ustawy, dla przedsiębiorcy lub podmiotu realizującego przewóz.

Waldemar Czernicki

Jest specjalistą w zakresie zagadnień celnych oraz praktyki celnej. Autor wielu obowiązujących regulacji celnych oraz wieloletni wykładowca w szkołach wyższych i pomańskich w zakresie zagadnień celnych.

Rzeka Bug w rozwoju regionalnym

| Grzegorz Gołąbek

Teren Polski, biorąc pod uwagę uwarunkowania hydrograficzne, leży w zlewisku trzech mórz: Morza Bałtyckiego, Morza Czarnego i Morza Północnego. Jednym z dorzeczy Morza Bałtyckiego jest rzeka Wisła zasilana rzeką Bug. Kierunek nurtu rzeki Bug związany jest z nachyleniem powierzchni kraju w kierunku północno-zachodnim oraz z rozwojem rzeźby terenu w trzeciorzędzie i czwartorzędzie. Zasilanie rzek w Polsce jest śnieżno-deszczowe, z rzadszym zasilaniem z dopływających wód podziemnych. Występują dwa wysokie stany wód: na wiosnę, luty-kwiecień – w okresie zanikania pokrywy śnieżnej oraz latem, czerwiec-lipiec – podczas intensywnych opadów

w górach. Stany wód najniższe mają miejsce wczesną jesienią. Rzeki w Polsce w zimie zamarzają. We wschodniej Polsce na około 3 miesiące. Występuje zjawisko późniejszego zanikania pokrywy lodowej na północy niż na południu, co sprzyja powstawaniu powodzi zatorowych. Występuje zmienność stanu wód w rzekach. Najmniejsza amplituda wahań stanów wody mają rzeki pojezierzy, a największe większe rzeki górskie¹. Rzeka Bug powszechnie uważana jest za niebezpieczną rzekę, a to ze względu na występujące w nim miejscami tzw. „po-

1. http://pl.wikipedia.org/wiki/Rzeki_Polski

dwójne dno” oraz częste wiry rzeczne groźne dla pływaków².

Rzeka Bug o całkowitej długości 774 km, zajmuje 4 miejsce w rankingu długości rzek Polski (590 km) oraz 5 miejsce w wielkości dorzecza (19239 km na terenach Polski)³. Pozostała część rzeki przepływa przez tereny Białorusi i Ukrainy. Rzeka Bug ma swoje źródło we wsi Werchobuż koło Złoczowa na Wyżynie Podolskiej na Ukrainie. Stanowi lewy dopływ Narwi wpływając do Zalewu Zegrzyńskiego, kończąc swój bieg. Na odcinku 363 km (Gołębie – Niemirów) stanowi granicę z Ukrainą i Białorusią. Koryto Bugu w miejscowości Zosin jest najdalej na wschód wysuniętym miejscem w Polsce. Poprzez Kanał Królewski, Bug łączy się z Prypecią⁴.



Dolina rzeki Bug ma naturalny charakter, prawie nie występują obwałowania ani inne struktury uniemożliwiające wylewy rzeki. Na terenie doliny Bugu utworzono m.in.: Nadbużański Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy Podlaski Przełom Bugu, Sobiborski Park Krajobrazowy i Strzelecki Park Krajobrazowy, liczne rezerваты przyrody (Przekop, Dębniak, Sterdyń, Kaliniak, Czaplówizna, Kózki, Zabuze, Stary Las, Łęg Dębowy, Czaplí Stóg, Szwajcaria Podlaska, Siedliszcze i Liski), Nadbużański Obszar Chronionego Krajobrazu, obszary Natura 2000 oraz ponad 400 pomników przyrody żywej i nieożywionej⁵.

Niezaprzeczalnie rzeka Bug jest zasobem rzadkim, cennym dla regionów Polski wschodniej. Powinna być czynnikiem rozwoju Polski wschodniej. Należy ten zasób chronić razem z sąsiadami i korzystać z niego rozsądnie.

Usytuowanie rzeki stwarza dla trzech państw możliwość czerpania nieograniczonych korzyści. Problem polega na tym, iż priorytety poszczególnych państw różnią się od siebie. Państwo Białoruś, przy braku dostępu do morza widzi rzekę Bug jako „okno na Świat”, przez Morze Bałtyckie. Ukraina dopatruje się możliwości połączenia Morza Bałtyckiego z Morzem Czarnym. Ale czy Polska widzi tak samo?

Białoruś i Ukraina nie są członkami Unii Europejskiej. Wymiana handlowa z tymi krajami jest utrudniona, nie tylko z powodu braku wspólnych uregulowań unijnych, ale także polityk jakie prowadzą. System polityczny Białorusi jest autorytarny. Wskaźnik Wolności Gospodarczej 2007 (Economic Freedom Index): w dorocznym raporcie amerykańskiej Heritage Foundation z 2007 (przygotowanym przy współudziale „Wall Street Journal”), kwalifikuje Białoruś do grupy państw o „represjonowanej gospodarce” i kwalifikuje na 145 miejsce (na 157), za Bangladeszem i Wenezuelą, tuż przed Burundi i Czadem⁶. Ukraina zaś jest republiką parlamentarną. 8 grudnia 1991 wraz z Federacją Rosyjską i Białorusią podpisała porozumienie o utworzeniu Wspólnoty Niepodległych Państw. Głównym, negatywnym posunięciem Ukrainy było w 2006 roku wprowadzenie zakazu importu polskiego mięsa, co odebrane zostało w Polsce jako akt nieprzyjazny i wykonany na polecenie Moskwy⁷. Oba kraje mają niestabilny system polityczny, który przekłada się na brak stałych uregulowań między tymi krajami. Niezależnie od sytuacji politycznej, Polska zobowiązana jest Dyrektywą 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Europy z dnia 23 października 2000 r. koordynować działania w zakresie czystości wód, dotyczy to także rzeki Bug. Niepokojące jest to, iż raport Najwyższej Izby Kontroli z grudnia 2006 roku wskazał na brak współpracy z Republiką Białorusi i Ukrainy w zakresie m.in. oczyszczania ścieków

wprowadzanych do rzeki czy powiadamiania o awarii zagrażającej jej czystości. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że badania przeprowadzone w 2005 roku nie wykazały I i II klasy a tylko 8% III klasy wody – dotyczy odcinków granicznych Bugu⁸.

Wyjaśniając ten stan rzeczy należy przypomnieć za Podsekretarzem Stanu Andrzejem Szweda-Lewandowskim (Odpowiedź na Interpelację nr 6638 z 14.02.2007r. Poseł Zofii Grabczan, w sprawie poprawy i ochrony jakości wód zlewni rzeki Bug), że podstawę współpracy polsko-ukraińskiej i polsko-białoruskiej stanowią: umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Ukrainy o współpracy w dziedzinie gospodarki wodnej na wodach granicznych, podpisana w Kijowie w dniu 10 października 1996 r., która weszła w życie z dniem 5 stycznia 1999 r. (Jej realizację powierzono Polsko-Ukraińskiej Komisji do spraw Wód Granicznych) oraz Porozumienie między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich podpisane w Warszawie w dniu 17 lipca 1964 r., obowiązujące obecnie na zasadzie sukcesji. „Pomimo werbalnych zapewnień strony białoruskiej o zainteresowaniu współpracą z Polską faktycznie porozumienie nie było jednak realizowane, także z powodu braku środków finansowych po stronie białoruskiej. Rzeczywista współpraca ograniczała się do jednostkowych wspólnych lub jednostronnych projektów, w różnym stopniu

2. <http://pl.wikipedia.org/wiki/Bug>

3. http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/PUBL_oz_maly_rocznik_statystyczny_2010.pdf

4. <http://pl.wikipedia.org/wiki/Bug>

5. <http://www.gover.pl/k5/poslowie/szczegolyInterpelacji/posel/grabczan-zofia/interpelacja/interpelacja-w-sprawie-poprawy-i-ochrony-jakosci-wod-zlewni-rzeki-bug>

6. <http://pl.wikipedia.org/wiki/Bialorus>

7. <http://pl.wikipedia.org/wiki/Ukraina>

8. <http://www.gover.pl/k5/poslowie/szczegolyInterpelacji/posel/grabczan-zofia/interpelacja/interpelacja-w-sprawie-poprawy-i-ochrony-jakosci-wod-zlewni-rzeki-bug>

dotyczących wód granicznych. Dążąc do zaktualizowania i usystematyzowania współpracy polsko-białoruskiej, Ministerstwo Środowiska podjęło w 2000 r. starania zmierzające do zawarcia umowy dwustronnej dotyczącej ochrony i użytkowania wód granicznych. Władze białoruskie przyjęły tę propozycję i w kolejnych latach (do roku 2005) prowadzone były negocjacje umowy. Nie zostały one ukończone z uwagi na gwałtowne pogorszenie polsko-białoruskich stosunków politycznych. Terminu wznowienia negocjacji i doprowadzenia do zawarcia umowy nie można obecnie przewidzieć⁹. Niewątpliwie cieszy fakt, że w Polsce nakłady inwestycyjne na poprawę czystości rzeki się znajdują a aglomeracje leżące w dorzeczu Bugu są objęte Krajowym Programem Oczyszczania Ścieków Komunalnych. W latach 2003-2005 na ten cel wydatkowano 142 778 tys. zł., z czego ponad 81 mln przeznaczono na budowę sieci kanalizacyjnych, natomiast ponad 61 mln zł na budowę, rozbudowę i modernizację oczyszczalni ścieków, m.in. zakończono budowę oczyszczalni ścieków w gminie Drohiczyn i Sokołów Podlaski, zakończono rozbudowę bądź modernizację oczyszczalni ścieków w gminie Siemiatycze, Hajnówka, Włodawa, Biała Podlaska, Bełżec, Janów Podlaski¹⁰.

Brak stałej współpracy między beneficjentami rzeki Bug nasuwa pytanie: jaki jest priorytet dla Unii Europejskiej i dla naszego kraju względem Bugu? Odpowiedź wydaje się jasna:

rzeka Bug jest umieszczona na liście rzecznych korytarzy ekologicznych (Paneuropejska Strategia Ochrony Różnorodności Biologicznej i Krajobrazowej - przyjęta w 1995r. na Konferencji Ministrów w Sofii), nakłada to na nas wiele obowiązków wobec ochrony tego środowiska i na pewno nie ułatwi transportu między Morzem Bałtyckim i Morzem Czarnym.

9. <http://www.gover.pl/k5/poslowie/szczegolyInterpelacji/posel/grabczan-zofia/interpelacja/interpelacja-w-sprawie-poprawy-i-ochrony-jakosci-wod-zlewni-rzeki-bug>

10. <http://www.gover.pl/k5/poslowie/szczegolyInterpelacji/posel/grabczan-zofia/interpelacja/interpelacja-w-sprawie-poprawy-i-ochrony-jakosci-wod-zlewni-rzeki-bug>



Grzegorz Gołąbek
kierownik Działu Materiałowego
w Pionie Logistyki w Wojskowym
Instytucie Medycyny Lotniczej
w Warszawie

Systemy i narzędzia informatyczne dla optymalizacji planowania międzynarodowych przewozów towarowych w Europie

| Agnieszka Suchecka

Współczesny proces produkcji usługi przewozu pasażerów i ładunków związany jest z przygotowaniem organizacji ruchu pociągów spełniającej najwyższe kryteria. Stworzenie warunków zapewniających płynną i bezpieczną organizację przejazdu pociągów na całych trasach przewozowych wymaga wzajemnej synchronizacji pracy jednostek organizacyjnych, które kierują organizacją przejazdów pociągów przez terytoria poszczególnych zarządców infrastruktury gwarantując bezpieczeństwo oraz zachowanie terminów zawartych w umowach.

Dla osiągnięcia tego celu jest opracowywany rozkład jazdy pociągów, czyli plan pracy, według którego odbywają się przejazdy pociągów po sieci kolejowej wielu lub jednego zarządcy infrastruktury kolejowej.

Celem niniejszej pracy jest przedstawienie procesu przygotowania rozkładu jazdy przez Zarządcę Infrastruktury w globalnej sieci linii kolejowych, oraz współczesnych narzędzi wykorzystywanych do osiągnięcia tego celu, w okresie zmieniających się warunków funkcjonowania transportu kolejowego,

polegających na oddzieleniu zarządzania infrastrukturą kolejową od wykonywania przewozów kolejowych oraz funkcjonowania na rynku przewozowym wielu podmiotów wykonujących przewozy osób lub rzeczy. W nowym procesie przygotowania rozkładu jazdy sprawność przewozów kolejowych, spełniająca wymogi szybkości i konkurencyjność wobec innych przewoźników, spełniająca oczekiwania klientów, jednocześnie spełniająca kryteria osiągnięcia dodatkowych wyników ekonomicznych w dużym stopniu zależy od prawidłowego realizowania przedstawionych przez przewoźników ofert przewozowych oraz od stworzenia optymalnej oferty przewozowej i ścisłego wykonywania zamówionych rozkładów jazdy pociągów przez zarządców infrastruktury.

Rozkład jazdy pociągów jest realizacją oferty przewozowej i opracowanej organizacji pracy transportu kolejowego na podstawie, której odbywa się przemieszczanie wszystkich pociągów na sieci zarządcy infrastruktury. Podstawowe zadanie, jakie stoi przed opracowującymi rozkład jazdy to planowe zorganizowanie pracy przewozowej w sposób najbardziej racjonalny, terminowy i niedyskryminujący, z zachowaniem

obowiązujących procedur opracowania rozkładu jazdy, zasad prowadzenia ruchu pociągów oraz realności wykonywania przewozów w okresie przewozów normalnych jak i szczytowych z uwzględnieniem możliwości techniczno – eksploatacyjnych, taborowych i istniejących zasobów ludzkich.

Czynniki mające wpływ na jakość rozkładu jazdy pociągów z punktu widzenia klientów:

- czas odjazdów i przyjazdów pociągów oraz ich relacje,
- czas trwania podróży lub przewozów ładunków,
- częstotliwość kursowania pociągów na poszczególnych odcinkach linii kolejowych i poszczególnych rodzajów pociągów,
- dogodność skomunikowań,
- stopień zapelnienia pociągów,
- standard wygody podróżowania,
- zakres i standard usług uzupełniających.

W wymiarze międzynarodowym pełnienie powyższych kryteriów wymaga opracowania szeregu zadań z wykorzystaniem najnowszych systemów.

System PATHFINDER jest narzędziem opracowanym i zalecanym do używania przez stowarzyszenie RNE¹. System został przygotowany w celu usprawnienia, przyspieszenia oraz uproszczenia procesu uzgadniania tras pociągów międzynarodowych. Oferuje on ponadto zwiększenie elastyczności i przejrzystości procesu planowania rozkładów jazdy wg zasad ustalonych i obowiązujących na konferencjach FTE. Jest on podstawowym narzędziem zarządców infrastruktury oraz przewoźników kolejowych i powinien skrócić konferencje globalne FTE, a docelowo je zastąpić. Jego działanie oparte jest na pracy w internecie.

System PATHFINDER zaprezentowano po raz pierwszy w 2004 roku na konferencji FTE B 1 ruch pasażerski w Lublinie.

Docelowo wszystkie zarządy infrastruktury i wszyscy przewoźnicy kolejowi biorący udział w procesie planowania rozkładów jazdy będą zobowiązani do stosowania tego systemu.

Korzystanie z systemu Pathfinder jest bezpłatne dla wszystkich zarządców infrastruktury należących do organizacji RNE, przewoźników kolejowych i urzędów przyznawania tras pociągów działających w sieci zarządców infrastruktury

System Pathfinder jest stosowany na PKP PLK S.A. od 2005 roku do uzgadniania tras pociągów pasażerskich. PKP PLK S.A. przy uzgadnianiu tras pociągów pasażerskich współpracuje z polskimi przewoźnikami PKP Intercity S.A. i Przewozy Regionalne Sp. z o.o. a ich współrealizatorami przewozów z przewoźnikami poszczególnych korytarzy: z Czech, Słowacji, Węgier, Niemiec i Austrii.

Obecnie trwają działania w celu rozpoczęcia pracy w systemie Pathfinder przy zamawianiu i uzgadnianiu międzynarodowych tras pociągów towarowych dla pociągów kursujących w planowanym rocznym rozkładzie jazdy.

Korzystanie z systemu Pathfinder polega na wprowadzeniu do systemu zamówienia przez przewoźnika kolejowego. Następnie wszyscy zainteresowani międzynarodowym przejazdem przewoźnicy kolejowi uzupełniają trasę przejazdu pociągu wprowadzając potrzebne postoje handlowe oraz akceptują trasę przejazdu. Po akceptacji trasy przez wszystkich przewoźników kolejowych trasa jest przekazana do akceptacji przez zarządców infrastruktury. Po opracowaniu całej trasy z uwzględnieniem wszystkich warunków handlowych i wszystkich warunków techniczno ruchowych trasa przekazywana jest do zespołów opracowujących rozkład jazdy w celu opra-

cowania szczegółowego rozkładu jazdy i zarządzeniu pociągu do kursowania.

Użytkowanie przez europejskich zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych własnych systemów informatycznych oraz użytkowanie przygotowanego przez stowarzyszenie RNE systemu Pathfinder - wymusiło na tym stowarzyszeniu pilną potrzebę opracowania systemu umożliwiającego współpracę systemu Pathfinder z innymi systemami informatycznymi.

Stowarzyszenie opracowało nowy moduł współpracujący z systemem Pathfinder, o nazwie platforma integracyjna (nazywana potocznie adapterem), która umożliwia współpracę i wymianę danych pomiędzy systemem Pathfinder a narodowymi systemami informatycznymi użytkowymi przez poszczególnych zarządców infrastruktury przewoźników. Moduł platformy integracyjnej² został uzupełniony i wzbogacony o zestaw usług internetowych. Ponadto zostały zastosowane mechanizmy danych uwierzytelniania wszystkich czynności, wprowadzone operacje pomocnicze uaktywniające bazy danych znajdujące się już w systemie, tj. import i aktualizacja punktów eksploatacyjnych. Rozszerzono konfigurację parametrów charakterystycznych dla poszczególnych zarządców infrastruktury. Uruchomienie platformy integracyjnej przyczyni się do szybszej i pełnej elektronicznej wymiany danych.

Funkcje platformy integracyjnej powinny być uaktywnione przez krajowe systemy usług sieciowych, dlatego też budowa platformy integracyjnej odbywała się w ścisłej współpracy z ośrodkami informatycznymi PKP PLK i poszczególnych przewoźników dla wyeliminowania wszystkich różnic systemowych.

Trasa katalogowa jest to trasa pociągu przygotowana w oparciu o parametry przyjęte przez PKP PLK S.A. i podana do publicznej wiadomości, przeznaczona do przewozów towarowych w ruchu krajowym lub międzynarodowym. Rezygnacja z opracowywania międzynarodowych tras katalogowych RNE, wymogła pilną potrzebę opracowania nowego narzędzia umożliwiającego na bieżąco, szybko i bezpiecznie przygotowania i opracowania rozkładu jazdy ad hoc. Narzędziem takim opracowanym na zlecenie towarzyszenia RNE, a obecnie testowanym przez poszczególnych zarządców infrastruktury jest system o nazwie Click & Ride³. Sposób uzgadniania pociągów jest zbliżony do zasad obowiązujących w systemie Pathfinder, lecz zostały one dostosowane do prawie natychmiastowej informacji dotyczącej uzgodnienia drogi przewozu międzynarodowego.

Różnicą jest to, że przewozy międzynarodowe zasadniczo powinny być realizowane w korytarzach RNE. W systemie tym współpracują ze sobą przewoźnicy kolejowi uzgadniający między sobą warunki handlowe przewozu oraz zarządcy infrastruktury uzgadniający między sobą warunki przejazdu z uwzględnieniem potrzeb eksploatacyjnych z zachowaniem bezpieczeństwa i terminów kursowania.

Wszyscy zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi będący członkami stowarzyszenia RNE zgłaszają do zarządcy administrującego system adresy mailowe skrzynek pracowników upoważnionych do uzgadniania i akceptowania przejazdu międzynarodowego.

Sam proces uzgodnienia i akceptacji przedstawia się na-

1. <http://www.railneteurope.com>, zakładka Pathfinder
2. Ibidem, zakładka Integration Platform
3. Ibidem, Click&Ride

stępująco:

- przewoźnik kolejowy, który uruchamia przewóz wprowadza parametry techniczne i handlowe pociągu do systemu, określając m.in. drogę przejazdu pociągu i adresując pocztę mailową do współpracujących z nim przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury;
- na poczcie mailowej wskazanych współrealizatorów przejazdu międzynarodowego pojawia się informacja o wprowadzeniu pociągu i rozpoczęciu procesu uzgadniania przejazdu;
- przewoźnicy współrealizujący przejazd mają 2 godziny czasu na akceptację przejazdu. Brak akceptacji w ciągu 2 godzin powoduje odrzucenie zamówienia. W przypadku akceptacji można wpisywać uwagi, uzupełniające proces uzgadniania;
- zarządcy infrastruktury mają 2 godziny na akceptację przejazdu, również wpisując uwagi dotyczące przejazdu. Przejazd można odrzucić ze względu na warunki techniczne, ruchowe itp.;
- jeśli zarządca infrastruktury w ciągu 2 godziny nie wpisze żadnych uwag i nie odrzuci przejazdu, przejazd jest automatycznie akceptowany i potwierdzony do zamawiającego przewoźnika.
- po otrzymaniu akceptacji przez wszystkich zainteresowanych, przewoźnik zamawiający przejazd kieruje wniosek do opracowania rozkładu jazdy i zarządzenia pociągu do kursowania.

Na stronach internetowych PKP PLK S.A. istnieje narzędzie analogiczne pod nazwą Zamawiaj i jedź. Narzędzie to obowiązuje tylko na PKP i jest swego rodzaju innowacją na kolei, ponieważ pozwala przewoźnikowi samoczynnie zamówić trasę i otrzymać jej rozkład jazdy bez ingerencji zarządcy infrastruktury. Zarządca infrastruktury na podstawie analiz kursowania pociągów wg indywidualnego rozkładu jazdy, opracowuje trasy katalogowe, kursujące w określonych terminach, o określonych parametrach technicznych i przy odpowiednich lokomotywach. Jeśli przewoźnik jest zainteresowany opracowaną trasą a nie jest ona wykupiona przez innego przewoźnika może natychmiast ją zarezerwować, wykupić i otrzymuje gotowy rozkład jazdy. Zakup takiej trasy wiąże się z natychmiastowym wystawieniem faktury za realizację przejazdu.

W dniu 23 grudnia 2005 r. Komisja Europejska opublikowała rozporządzenie, dotyczące uruchomienia aplikacji telematycznej dla przewozów towarowych (TAF). Jest to pierwsze narzędzie informatyczne związane ze specyfikacjami technicznymi interoperacyjności (TSI). Większość państw członkowskich Unii Europejskiej opracowało krajowy plan wdrożeniowy, który zostały ujęte do (Strategicznego Planu Europejskiego). Celem TAF TSI⁴ jest określenie wymiany danych pomiędzy zarządcami infrastruktury a przewoźnikami kolejowymi. System wymiany informacji TAF TSI nie jest jeszcze gotowy do wdrożenia przez przewoźników kolejowych, ponieważ muszą oni dokonać aktualizacji wszystkich niezbędnych danych. Obecnie trwają prace związane z uaktualnieniem tych danych w ramach grup roboczych TAF TSI. Oprócz zagadnień dotyczących narzędzi informatycznych TAF TSI obejmuje jeszcze procesy handlowe pomiędzy zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi. Z tego powodu TAF TSI będzie wywierać głęboki wpływ na istniejącą działalność międzynarodowej infrastruktury kolejowej oraz zachodzące w niej procesy. TAF zawiera wszystkie regulacje pomiędzy partnerami kolejowymi, dlatego też musi być dostosowany do współpracy ze wszystkimi zarządcami infrastruktury i przewoźnikami. Zarządcy infrastruktury zobo-

wiązani są do koordynowania i realizacji międzynarodowych zadań zawartych w TAF TSI, a stowarzyszenie RNE zostało upoważnione przez członków do realizacji tych zadań w fazie rozwoju TSI TAF. RNE wprowadziło szereg zarządzeń w ramach, których powołano wspólne grupy robocze do ustanowienia i określenia współpracy pomiędzy wszystkimi zespołami pracującymi w ramach systemu TAF TSI. Podczas użytkowania systemu TAF TSI będzie można korzystać z różnych opracowań w zakresie ustalania harmonogramów i koordynacji procesów handlowych. Należy podkreślić, że większość prac niezbędnych do realizacji TAF TSI musi być wykonana przez sektor kolejowy, dlatego też działania na szczeblu krajowym wymagają uzgodnienia korzystania z ogólnej bazy danych ujętej w systemie informatycznym.

W związku z pracami nad uruchomieniem systemu TAF TSI powołano kilka grup roboczych pracujących nad wdrożeniem poszczególnych projektów dotyczących: identyfikacji obiektów, zbieraniem informacji o uruchomieniu pociągu, przygotowaniem pociągu do jazdy i składu pociągu, o ograniczeniach na sieci zarządców infrastruktury, o krótkoterminowych zamówieniach tras pociągów, o numerach identyfikacyjnych ID dla przejazdu pociągu

Należy nadmienić, że obecnie jest opracowywana również aplikacja telematyczna dla przewozów pasażerskich - TAP, która powinna być zgodna z wyżej wymienionymi funkcjami TAF TSI.

Proces przygotowania rozkładu jazdy przez zarządcę infrastruktury jest niezwykle skomplikowanym i złożonym procesem. Zmieniające się warunki funkcjonowania transportu kolejowego w Europie i obowiązek zapewnienia niedyskryminującego dostępu do infrastruktury kolejowej wymusza optymalizację zarządzania trasami. W celu uzyskania finalnego produktu tego procesu, czyli rozkładu jazdy o wysokiej jakości musi istnieć ścisła współpraca pomiędzy przewoźnikami kolejowymi a zarządcami infrastruktury kolejowej.

Umożliwienie zarządcom infrastruktury z różnych krajów łączenia się w stowarzyszenia, a przewoźnikom w międzynarodowe ugrupowania otwiera drzwi do rozwoju międzynarodowego ruchu kolejowego działającego na rynkowych zasadach i mającego szansę konkurować z innymi gałęziami transportu dzięki wysokiej jakości oferowanego produktu oraz dostosowaniu go do potrzeb klienta.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są obecnie nowoczesnym przedsiębiorstwem kolejowym, spełniającym wszystkie wymogi, jakim powinien odpowiadać europejski zarządca infrastruktury kolejowej zarówno pod względem udostępniania infrastruktury kolejowej, jak również po względem narzędzi informatycznych ułatwiających porozumiewanie się z innymi zarządcami infrastruktury i oferujący korzystanie z infrastruktury kolejowej w całej Europie.

4. Ibidem, TAF TSI



Agnieszka Suhecka
doktorantka SGH, Kolegium Nauk o
Przedsiębiorstwie

Impresje z warszawskiego „szczytu” eksporterów Polska wśród liderów eksportu zdrowej żywności

| Mikołaj Oniszczyk

Tradycyjnie już, z Inicjatywy Stowarzyszenia Eksporterów Polskich, 25 lutego br. w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi odbyło się spotkanie blisko 150 producentów i eksporterów produktów rolno – spożywczych z całego kraju, w czasie którego omawiano warunki i perspektywy rozwoju naszego eksportu w tej branży. To temat aktualny i ważny nie tylko dla samego rolnictwa, ale i rozwoju całej gospodarki kraju. Ten fakt z całą mocą podkreślił w swoim wystąpieniu Marian ZALEWSKI, wiceminister resortu rolnictwa, a także inni uczestnicy, w tym prowadzący obrady – Mieczysław TWARÓG, prezes SEP. Obrady miały charakter rzeczowy, z bogatym posiewem konkretnych i konstruktywnych propozycji realizacyjnych.

Eksport żywności już rośnie

Z całego bogactwa informacji, sugestii i propozycji, jakie padły w czasie czterogodzinnych obrad, na uwagę zasługiwały przede wszystkim te, które dotyczyły ocen stanu istniejącego, a na tym tle – możliwości działań i potrzeb perspektywicznych. Najpierw więc – w jakim punkcie jesteśmy? Z danych resortów rolnictwa i finansów wynika, że eksport produktów rolno – spożywczych odczuł skutki światowego kryzysu finansowo – gospodarczego, choćby w postaci spadku popytu i pogorszenia zdolności płatniczych na wielu rynkach naszych partnerów, ale dzielnie i na ile to możliwe – oparł się zjawisku „zapaści”. A już aktualnie – wszedł ponownie na „ścieżkę” wzrostu. Według prawie już ostatecznych danych – w roku 2010 polski eksport rolno – spożywczy osiągnął wartość 13268,3 mln euro, wobec 11 499,2 mln euro w kryzysowym 2009 roku, a więc wzrósł o prawie 1,8 mld euro, tj. o około 12,4%. Import tych towarów też wzrósł do poziomu 10693,5 mln euro, wobec 9299,1 mln euro w 2009 roku czyli o 1,4 mld euro, tj. o około 15%. I, co jest ważne – nadal jesteśmy eksporterem netto produktów rolno – spożywczych w wysokości prawie 2,6 mld euro. Jest więc nieźle, a nawet dobrze. Trochę nam pomogło członkostwo w Unii Europejskiej, którego jeszcze siedem lat temu baliśmy się, że nas „zaleje” swoimi towarami, a dziś około 80% tego eksportu lokujemy na rynkach unijnych, w tym 22% na rynku niemieckim. Nie wiadomo dlaczego boją się do tej pory „ortodoksyjni” politycy na Ukrainie czy nawet w Rosji. Przykład Polski ten „mit” podważa i obala. Nie oznacza to jednak, że można „spocząć na laurach”, a wręcz przeciwnie – trzeba być nadal i czujnym, i aktywnym, bo konkurencja „nie śpi”, w postaci choćby Niemców, Duńczyków czy Holendrów, nie mówiąc już o USA w zakresie wyrobów drobiarskich czy o Argentynie i Brazylii w asortymencie mięsa wołowego. A więc – perspektywa nie tyle niepokoi, co zmusza do aktywnego, acz przezornego działania.

Panorama rynków zbytu

O perspektywie mówiono bodaj najwięcej i najczęściej. Mówili sami eksporterzy, ale i liczni, jak nigdy dotąd, nasi radcowie

w służbach ekonomiczno – handlowych ambasad, akredytowanych w Rosji, w Chinach, w Grecji i RPA. To dzięki nim – powiało na sali „szerokim światem” i było ilustracją słów wiceministra M. Zalewskiego, że „polska żywność jest wszędzie”. Poza Unią, jest Kanadzie, USA, w Chinach, w RPA i, co oczywiste, na sąsiednich rynkach wschodnich. Może jeszcze w niedostatecznych do możliwości – ilościach czy asortymentach, ale to już zależy i od naszych działań informacyjno – promocyjnych, i od poziomu konkurencyjności jakością, ceną czy innowacyjnością produktową. Eksportowymi „hitami” są takie asortymenty, jak wyroby cukiernicze, mięso czerwone, drób i przetwory, owoce i przetwory owocowo – warzywne, a także tytoń i wyroby tytoniowe. Perspektywa – to warunki i możliwości realizacyjne, w miarę realne, a nie życzeniowe. Na warunki krajowe – mamy wpływ przemożny i bezpośredni – bo my je tworzymy i wdramy. Na pewno brak jeszcze zharmonizowania działań na linii producent – przetwórcy płodów rolnych – sieć skupu – handel detaliczny – konsument. Dominują interesy indywidualne każdego, na czym cierpią głównie producenci i konsumenci. Na warunki zagraniczne – nasz wpływ jest niewielki, ograniczony, ale już na skuteczność ich wykorzystanie – istotny lub przemożny. Pozycja szóstego producenta żywności w Unii nobilituje, ale i zobowiązuje. Dla polskiego eksportera nie ma i nie powinno być rynku „niemożliwego”, co najwyżej może być trudniejszy lub łatwiejszy. I właśnie takie przesłanie zawarte było w „panoramie rynków”, przedstawionych przez reprezentantów naszej „dyplomacji ekonomicznej”. Z akcentem na elementy, przydatne dla eksporterów, były wystąpienie (znakomite!) radcy – ministra Marka OCIEPKI z WPHiI w Moskwie, radcy – ministra WPHiI w Pekinie, Witolda PRANDOTY, radcy – kierownika WPHiI w Atenach, Ewy FLIS, a także I sekretarza WPHiI Ambasady RP w RPA, Sławomira SONARSKIEGO. Wszyscy dysponowali profesjonalnie opracowanymi materiałami w formie broszurowej, które udostępnił zainteresowanym eksporterom. Można było przekonać się, że nie jest to już „dyplomacja dla dyplomacji”, a fachowa i użyteczna siła wspierająca nasze interesy gospodarcze za granicą, przyjazna dla eksporterów i środowiska gospodarczego.

Wizja świata gospodarczego obarczona jest jednak wieloma zmiennymi i niewiadomymi – podkreślił w podsumowaniu dyskusji prof. dr hab. Andrzej KOWALSKI, dyrektor Instytutu Ekonomiki Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej. Sporo wiemy, ale może jeszcze więcej – nie wiemy, co utrudnia podejmowanie decyzji nie tylko inwestorom, ale i eksporterom.

Bazując jednak na aktualnych danych – polski eksport rolno – spożywczy w 2011 roku ma realne szanse wzrostu w granicach około 12%.

Orientacja na perspektywę

Walorem tego spotkania, oprócz czysto merytorycznych treści, jest i to, że jest to forum wymiany poglądów, ocen i wniosków, użytecznych dla struktur administracyjno – decyzyjnych, w tym przypadku dla resortu rolnictwa. Jest to robocza rozmowa

realnego sektora gospodarki z władzą administracyjno – rządową. O sprawach bieżących, ale i o strategii proeksportowego rozwoju polskiej gospodarki, którą na ręce wiceministra przekazał prezes SEP. Jest ona już częściowo realizowana przez resort gospodarki. Całościowo wnioski i postulaty z tego spotkania ujęte zostały w stanowisku „IX Konferencji Eksporterów Przemysłu Rolno – Spożywczego”. Zawiera ona kilkanaście propozycji rozwiązań informacyjno – promocyjnych i systemowych, które można by ująć następująco:

- kompleksowe wdrażanie strategii proeksportowego rozwoju polskiej gospodarki;
- podjęcie działań na rzecz stabilizacji rynku pieniężno – walutowego;
- wykorzystanie rozwiązań systemowych i odpowiednich procedur wpływających na zwiększenie absorpcji funduszy unijnych;
- ograniczenie wpływu państwowych operacji walutowych na bieżące kursy walutowe;
- poprawa koordynacji działań resortu gospodarki i spraw zagranicznych na rzecz promocji eksportu;
- uruchomienie działalności centrów obsługi eksporterów oraz zaktywizowanie działalności regionalnych ośrodków eksportowych na rzecz integracji i wspierania przedsiębiorców eksportowych w regionie;
- nadal aktywna działalność BGK i KUKA S.A. w zakresie obsługi finansowej i ubezpieczeniowej transakcji eksportowych, w tym nisko oprocentowanych kredytów eksportowych;
- aktywna działalność służb ekonomiczno – handlowych ambasad RP za granicą na rzecz otwierania nowych rynków, promocji i informacji możliwości eksportowych oraz szerszej współpracy z konsulatami honorowymi.

W działaniach wspierających i częściowo realizacyjnych uczestniczyć będzie aktywnie Stowarzyszenie Eksporterów Polskich.

Nadal potrzeba atywności i skuteczności

Podstawą dobrych wyników jest skuteczność działania. Hasło „dobry towar sam się chwali”, to za mało. Trzeba poznać specyfikę rynków i umieć się do niej dostosować.

Prawda tak oczywista, że niektórzy jej... nie respektują,

nawet na bliskich nam rynkach wschodnich. Rynki wschodnie znacznie różnią się od zachodnich, tak pod względem regulacji prawnych, jak i sposobów podejmowania decyzji importowych czy inwestycyjnych, nie mówiąc o różnicach mentalnych. Jeś chcą wszyscy, ale co, ile i za ile? – to już problem szerszy, nawet ogólnosiwiatowy. Dominuje konkurencja cenowa, potem jakościowa, a wchodzi coraz szerzej – konkurencja produktowa. By jej sprostać, potrzebna jest koncentracja i koordynacja działań naszych producentów i eksporterów. Wielcy rządzą światem, w biznesie też. Stąd rozdrobnieni eksporterzy, działający w stylu „każdy sobie rzepkę skrobie”, to już relik i anachronizm, tania pożywka dla „żarłocznych”, dużych grup kapitałowych. Na rynkach wschodnich – ponad wszelką wątpliwość. Dlatego też potrzebne są zrzeszenia producentów i eksporterów w większe grupy. Mówił o tym wiceminister, ale i inni uczestnicy. Ten proces następuje, ale trzeba go przyspieszyć. Ale oceniając pozytywnie dotychczasowe wyniki naszych producentów i eksporterów, doceniono ich twórczy wysiłek i wręczono odznaki honorowe „Zasłużony dla rolnictwa” i dyplomy Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi grupie 17 agroeksporterów z branży mleczarskiej, mięsno – drobiarskiej, owocowo – warzywnej i innych. Tytułem wybitnego Eksportera Roku 2010 i Pucharem Ministra wyróżniono Edmunda Borawskiego, prezesa Spółdzielni Mleczarskiej MLEKPOL z Grajewa. Ponadto, co zdarzyło się po raz pierwszy w tak reprezentatywnym i prestiżowym gronie, Medal Stowarzyszenia Eksporterów Polskich dla Wybitnego Eksportera Roku 2010 otrzymał Jan Orawiec, przewodniczący Rady Gminy Obrazów z województwa świętokrzyskiego. To sympatyczny akcent, a zarazem „powiew wiatru w plecy” czy w „żagle” na drodze do realizacji nowych celów i dalszych sukcesów!

Warszawa, 25 lutego 2011 r.



Mikołaj Oniszczyk

Ekonomista, publicysta, dyplomata z blisko 20 letnim stażem w służbach ekonomiczno-handlowych polskich placówek dyplomatycznych za granicą

Kapitał ludzki – inwestycja czy marnotrawstwo?

| Tadeusz Kucharuk

Jednym z głównych czynników decydujących o rozwoju społeczno-gospodarczym, jest kapitał ludzki. Inwestycja w kapitał ludzki została określona jako priorytetowa w Strategii Polska 2025¹. Oficjalne informacje dotyczące rozwoju kapitału ludzkiego ograniczają się do liczby studentów w Polsce oraz wielkości nakładów ponoszonych na edukację. Analizy dotyczące rynku pracy odnoszą się zazwy-

czaj do bezrobocia. Niniejszy artykuł jest próbą przeanalizowania fragmentów rynku pracy w kontekście poziomów i pro-

1. Polska 2025, Długookresowa strategia trwałego i zrównoważonego rozwoju. Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, Warszawa 2000, s. 48

fili kształcenia oraz ich skutków dla przedsiębiorców regionu na przykładzie województwa lubelskiego.

W 2008 r. na Lubelszczyźnie funkcjonowało 154,6 tys. przedsiębiorstw zatrudniających łącznie 985 tys. osób². 95% ogólnej liczby stanowiły firmy mikro, zatrudniające do 9 pracowników. Firmy małe stanowiły 4,1%, średnie – 0,7%, a duże tylko 0,1%. Najczęściej prowadzoną działalnością jest handel i naprawy – 33,35%, obsługa nieruchomości i firm – 12,36%, budownictwo – 10,72%, przetwórstwo przemysłowe, produkcja – 8,19%, transport, gospodarka magazynowa i łącznie – 7,43%³. Analiza ofert pracy zamieszczonych w lokalnej prasie wskazuje, że większość z nich dotyczy handlu i usług, a w powiatach, gdzie licznie występują firmy transportowe, oferty dotyczą również tej branży.

Prawie co piąty bezrobotny w mieście Biała Podlaska posiada wyższe wykształcenie

Zmniejszona liczba absolwentów szkół zawodowych jest konsekwencją prowadzonej polityki edukacyjnej. Reforma systemu oświatowego zaczęła wyraźnie preferować kształcenie ogólne i wyższe. Spowodowało to zmniejszenie dopływu młodzieży do technik i szkół zasadniczych zawodowych. Problem ten podnosi M. Juchnowicz: „W Polsce przyjęto strukturę formuły 80-20 (tzn. 80% stanowią uczniowie liceów ogólnokształcących, 20% szkół zawodowych). Tymczasem w większości państw gospodarczo rozwiniętych dominuje nadal 30-70 (30% szkoły ogólnokształcące, 70% szkoły zawodowe i techniczne). Przeciętnie w UE 60% uczniów uczy się w szkołach zawodowych a 40% w ogólnokształcących⁴.

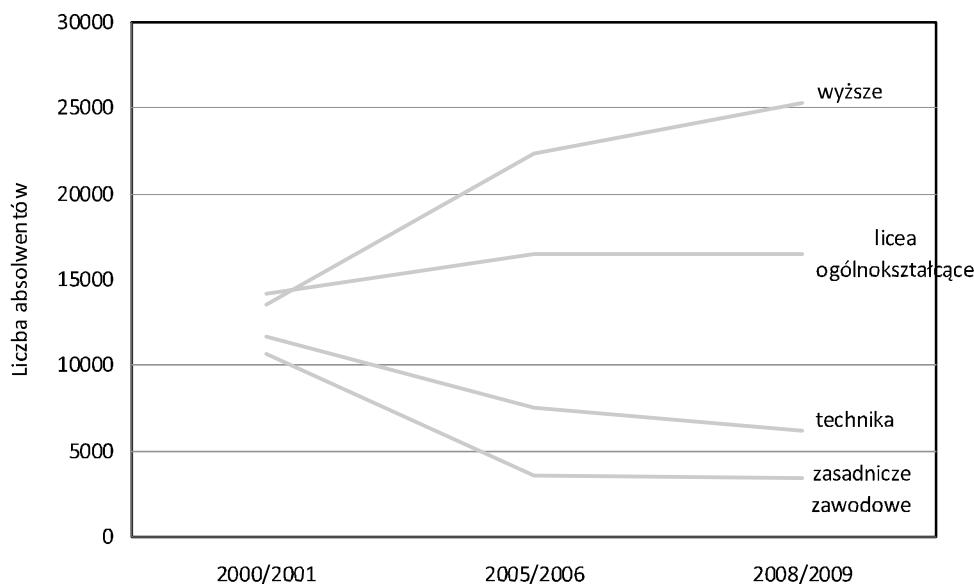
Biorąc pod uwagę fakt, że rynek pracy zgłasza zapotrzebowanie głównie na pracowników z przygotowaniem zawodowym i średnim technicznym, a system edukacji oferuje absolwentów uczelni wyższych głównie o profilach humanistycznych, następuje od kilku lat coraz większy rozdział pomiędzy ofertą systemu oświaty a zapotrzebowaniem rynku pracy. Dodatkowo na to zjawisko nakłada się niż demograficzny.

Powiatowy Urząd Pracy w Białej Podlaskiej już od 2009 roku sygnalizuje wzrost bezrobocia wśród absolwentów z wykształceniem wyższym i jego spadek w grupach formalnie gorzej wykształconych absolwentów. W mieście Biała Podlaska na koniec 2009 roku bezrobotni z wykształceniem wyższym stanowili 17,6%⁵, a na koniec 2010 – już 19%⁶. Prawie co piąty bezrobotny w mieście Biała Podlaska posiada wyższe wykształcenie. Licencjat nie jest w stanie zastąpić technika. Wynika to z różnic programowych kształcenia i

braku umiejętności praktycznych u osób kończących studia. Opublikowany raport z badań „Perspektywy ludzi młodych na rynku pracy” opisuje przyczyny niechęci przedsiębiorców do zatrudnienia osób z wykształceniem wyższym na stanowiskach nie wymagających takich kwalifikacji. Wskazuje on na „brak pełnego zaangażowania w wykonywanie powierzonych

Wykres 1.

Edukacja według szczebli kształcenia - absolwentów



Źródło: GUS, opracowanie własne

Zdecydowana większość ofert dotyczy pracy na stanowiskach robotniczych i średniego dozoru. Analizując podaż zasobów pracy widzimy natomiast, że od 2000 roku dynamicznie wzrasta liczba absolwentów szkół wyższych, spadła zaś liczba absolwentów zasadniczych szkół zawodowych.

W roku 2000/2001 szkoły zasadnicze zawodowe ukończyło 10704 uczniów, a w roku 2008/2009 już tylko 3458. W przypadku techników było to 11729 i 6130 absolwentów. Wzrosła liczba absolwentów liceów ogólnokształcących i szkół wyższych. W przypadku liceów ogólnokształcących w roku 2000/2001 szkoły ukończyło 14170 absolwentów, a w roku 2008/2009 – 16494. Absolwenci szkół wyższych w tych latach to 13555 i 25242 (obrazuje to wykres 1). Dla wielu absolwentów szkół wyższych zabrakło miejsc pracy.

Gwałtownemu zwiększeniu liczby studentów towarzyszyło równocześnie obniżenie poziomu nauczania.

2. B. Romejko, *Europerspektywa*, [w:] Obserwatorium Lubelskiego Rynku Pracy, Lublin 2010, s.10

3. tamże

4. M. Juchnowicz, *Polityka edukacyjna wobec potrzeb rynku pracy*, konferencja Kształtowanie postaw przedsiębiorczych a nauka ekonomiczna, 19.06.2007.

5. Działalność Powiatowego Urzędu Pracy w Białej Podlaskiej w roku 2009, Biała Podlaska, styczeń 2010, do użytku służbowego

6. Działalność Powiatowego Urzędu Pracy w Białej Podlaskiej w roku 2010, Biała Podlaska, styczeń 2011, do użytku służbowego

obowiązków⁷⁷. Rozbudowane aspiracje młodych ludzi wpływają negatywnie na zaangażowanie w pracy na stanowiskach pracy „przyjętych z konieczności”.

Występujący niedobór dobrze przygotowanych pracowników na stanowiskach robotniczych, średniego personelu wykonawczego i nadzoru odbija się negatywnie na możliwościach rozwojowych lokalnych firm. Przedsiębiorcy z branży transportowej sygnalizują konieczność zmniejszenia liczby jednostek samochodowych z powodu braku wykwalifikowanych kierowców. Potencjalny inwestor chcąc prowadzić działalność wymagającą kapitału ludzkiego o wysokiej jakości będzie miał problem z jego pozyskaniem na lokalnym rynku pracy. Opinię taką wyrażają przedstawiciele dużych firm funkcjonujących w województwie lubelskim (przykładem jest Alutaem Polska z Białej Podlaskiej)⁸.

To nie zrównoważenie popytu i podaży na rynku pracy, szczególnie pod kątem profili kształcenia, utrudnia zarówno normalne funkcjonowanie firm, jak również ich rozwój.

Analiza kierunków kształcenia i liczby absolwentów prowadzi do wniosku, że wielu z nich nie znajdzie pracy w wyuczonym zawodzie w regionie, czy kraju, a również za granicą nie ma popytu na np. socjologów, pedagogów czy psychologów. Wypychani z naszego rynku pracy absolwenci podejmują za granicą najczęściej prace fizyczne.

Znaczne środki finansowe wydatkowane na edukację nie dają pożądanego efektów, wręcz odwrotnie, mamy do czynienia z utratą części kapitału ludzkiego. Rozczarowanie, jakie przeżywają absolwenci szkół wyższych spotykając się z kolejnymi niepowodzeniami na rynku pracy rodzi frustrację, a nawet poczucie wykluczenia. W obliczu utraty miejsc pracy przedłużanie kształcenia na pierwotnym kierunku studiów, względnie innym, ale także z małymi szansami na pracę, nie jest rozwiązaniem problemu. Jest tylko odłożeniem w czasie i nieracjonalnym wydatkowaniem środków. Niezależnie od kwestii kosztów kształcenia, braku ekonomicznej efektywności, mamy do czynienia również ze stratą ważnego czynnika jakim jest czas. Straconego czasu na mało przydatną naukę na tzw. studiach, nie da się cofnąć. Konkurenci mogą być już dalej.

Podejmowane próby zmian tego stanu rzeczy prowadzone są fragmentarycznie i praktycznie dotyczą tylko drobnych korekt wewnątrz np. określonej uczelni lub dotyczą określonego kierunku kształcenia. Duża część potencjału systemu edukacyjnego „produkuje na magazyn”, zakładając, że państwo lub prywatni „inwestorzy” będą ciągle finansowali nikomu nie potrzebne specjalności lub hobby beneficjentów. Brak poradnictwa zawodowego w szkołach utrwala ten stan rzeczy.

Szkoły ogólnokształcące i uczelnie wyższe same z siebie nie zrezygnują z realizacji formuły 80-20. Nie należy liczyć, że wolny rynek edukacji i pracy samoczynnie wyregulują tą sytuację. Rozwiązanie tego problemu widzimy w silniejszym zaangażowaniu się w te kwestie przedsiębiorców i mediów. Organizacje zrzeszające przedsiębiorców mogą bowiem dostarczyć informacje najbardziej zbliżone do rzeczywistych potrzeb rynku pracy.

Radykalną zmianę w tym zakresie może przynieść ścisła współpraca ośrodków edukacyjnych z firmami oraz wspólne zakładanie instytucji szkoleniowych, gdyż przedsię-

biorstwa miałyby możliwość kontroli tzw. organów prowadzących szkoły, względnie uczelnie. Takie stwarzanie konkurencji zmusiłoby także istniejące placówki, mające wolę przetrwania i rozwoju, do radykalnej zmiany myślenia i działania.

Radykalną zmianę w tym zakresie może przynieść ścisła współpraca ośrodków edukacyjnych z firmami

7. Raport z badania „Perspektywy ludzi młodych na rynku pracy”. Badanie zrealizowane na zlecenie Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Lublinie przez firmę InfoAudit Sp. z o.o. z Warszawy, kwiecień 2011
8. Analiza atrakcyjności inwestycyjnej Miasta Biała Podlaska, red. W. Pander, Warszawa-Biała Podlaska 2009



Tadeusz Kucharuk
członek zarządu Oddziału
Warszawskiego PTE
i prezes Stowarzyszenia Polska w UE

Od wydawcy

„Kwartalnik Celny” stanowi forum wymiany myśli dotyczącej szeroko rozumianych zagadnień związanych z cłem, podatkami, spedycją i transportem. I temu poświęcone są teksty drukowane na łamach pisma. Autorami są naukowcy - profesorowie ze Szkoły Głównej Handlowej, doktoranci z SGH i innych wyższych uczelni, wykładowcy Studium Celnego, specjaliści ze służby celnej, praktycy zajmujący się spedycją i transportem.

Kwartalnik służy propagowaniu przemian i procesów gospodarczych zachodzących w Polsce, Unii Europejskiej i świecie. Trafia do bibliotek najważniejszych polskich uczelni wyższych. Także do instytucji i organów oraz firm zajmujących się cłem, spedycją i transportem.

Redakcja

Edukacja

Gospodarka

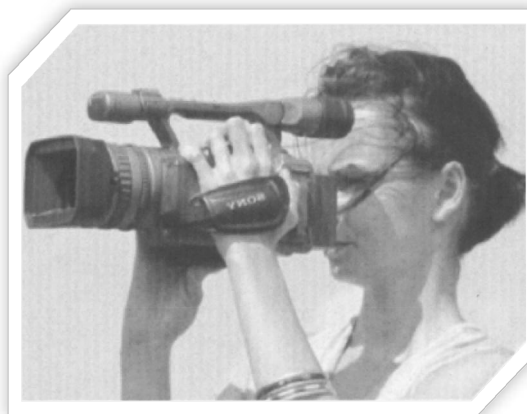
Kultura

Polityka

Wywiady

TELEWIZJA MŁODYCH

Chcesz zaistnieć w internecie?
ZAPRASZAMY DO WSPÓŁPRACY



Pierwsza w regionie telewizja internetowa

Zareklamuj się na www.interwizja.edu.pl

PODLASKA AGENCJA CONSUTINGOWA RECTUS-WOC Sp. z o.o.

PROWADZI

- Studium Celne
- Agencję Zatrudnienia
- Polsko - Niemieckie Centrum
Przedsiębiorczości
- Kursy: językowe, BHP, na AGENTÓW CELNYCH.



Biała Podlaska ul. Warszawska 14, p. 6
Tel./fax (83) 343 14 60,
www.rectus.edu.pl, e-mail: biuro@rectus.edu.pl

