

Kwartalnik

Nr 2 (13) Rok 2011 ISSN 1898-4401

CELNY



Cło



Logistyka



Podatki



Transport

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

interwizja
www.interwizja.edu.pl

STUDIUM
CELNE
RECTUS
IV OGÓLNOPOLSKA
OLIMPIADA
WIEDZY



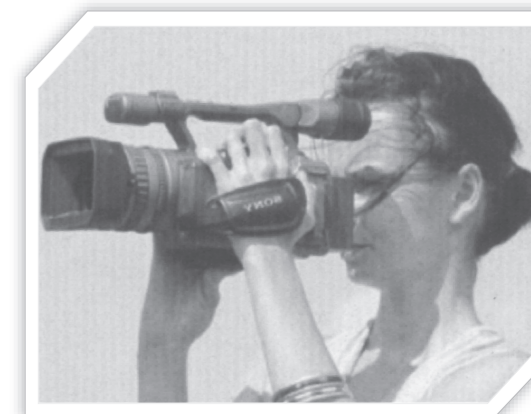
PEE ZMPD
SPEDYCJA
TRANSPORT
CŁO

Start O stronie Foto Filmy Kontakt Regulamin 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.

RECTUS
PODLASKA AGENCJA CONSUTINGOWA

Biała Podlaska ul. Warszawska 14, p. 6

Tel./fax (83) 343 14 60,

www.rectus.edu.pl, e-mail: biuro@rectus.edu.pl

www.studiumcelne.pl

STUDIUM CELNE

w Białej Podlaskiej

NAJLEPSZA SZKOŁA W WOJEWÓDZTWIE LUBELSKIM

**Uwaga!!!
Trwa nabór zimowy!!!**

PRZYJDŹ DO NAS PO DOBRY ZAWÓD:

- Technik spedytor
- Technik logistik
- Technik transportu drogowego
- Technik rachunkowości
- Technik ekonomista
- Technik informatyk
- Technik BHP

NOWY KIERUNEK

- Administracji

ZA DARMO

Specjalność:

BEZPIECZEŃSTWO WEWNĘTRZNE

**STUDIUM
CELNE**ul. Warszawska 14,
21-500 Biała Podlaskatel./fax (83) 343 14 60
e-mail: biuro@rectus.edu.pl**RECTUS**
PODLASKA AGENCJA CONSULTINGOWA**SZANSE ROZWOJU REGIONALNEGO**Jacek Brdulak
Przewodniczący
Rady Programowej

W kolejnym numerze Kwartalnika Celnego dominują problemy związane z szansami rozwojowymi regionu. Nie zajmujemy się europejskimi, czy też globalnymi kryzysami, poszukując zagadnień istotnych dla praktyki gospodarczej Podlasia Południowego.

Numer otwiera dyskusja redakcyjna w gronie praktyków gospodarczych zaniepokojonych dramatyczną przepaścią między ogólnokształcącymi przeważnie, humanistycznymi kierunkami kształcenia młodych ludzi a potrzebami rynku pracy. Trzeba wreszcie zdać sobie sprawę, że problem dużego bezrobocia w Polsce spowodowany jest w dużym stopniu zupełnie nieracjonalnym, innercyjnie dryfującym systemem kształcenia. Szansą rozwoju regionalnego staje się powoli infrastruktura techniczna transportu samochodowego. Władze regionalne powinny walczyć, wspierane przez środowiska lokalne, o realizację planowanych na wschodzie Polski inwestycji drogowych. Zmienią one w przyszłości korzystnie warunki lokalizacji biznesu w regionie. Stworzone zostaną wtedy warunki lepszej współpracy z państwami ościennymi, a szczególnie dla rozwijającego się handlu z Ukrainą. Nawiązywanie ściślejszych kontaktów handlowych z tym interesującym rynkiem powinno stać się jedną z głównych przesłanek polskiej polityki gospodarczej. Istniejący międzynarodowy korytarz komunikacyjny stanowi szansę rozwojową nie tylko dla północnej Lubelszczyzny. Okazuje się, że władze Mazowsza też je widzą. Umiejscowienie centrów logistycznych w Siedlcach i Łosicach stanowiłoby istotne uzupełnienie infrastrukturalne dla analogicznych inicjatyw w Białej Podlaskiej/Terespolu. Należy sobie tylko wtedy życzyć, by wyposażenie tych centrów odpowiadało zasadom odpowiedzialnego, zrównoważonego rozwoju. Trudno sobie wyobrazić wysoką jakość świadczonych usług spedycyjno-transportowo-logistycznych bez uwrażliwienia na sprawy zatrudnionych pracowników i troski o środowisko.

Uzupełnieniem prezentowanych rozważań jest analiza praktyki organów celnych w zakresie ustawy Ordynacja podatkowa oraz ustawy o transporcie drogowym.

Od wydawcy**Kwartalnik**
ISSN 1896-4401
CELNY

„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

W numerze:

Jacek Brdulak, Sławomir Kostjan, Tadeusz Kucharuk		
DYSKUSJA REDAKCYJNA Rynek pracy a sytuacja w regionie	str.	3
Piotr Pawlak		
Rozwój i budowa infrastruktury drogowej szansą rozwoju i zwiększenia konkurencyjności regionu Podlasia Południowego.	str.	5
Mikołaj Oniszczyk		
Jak osiągnąć partnerstwo strategiczne z Ukrainą	str.	8
Michał Banak		
Siedlce i Łosice jako potencjalne centra logistyczne na Mazowszu	str.	14
Anna Brdulak		
Spółeczna odpowiedzialność łańcucha dostaw	str.	17
Waldemar Czernicki		
Kącik transportowca	str.	20

STUDIUM
CELNESTUDIUM CELNE
w Białej PodlaskiejTRWA NABÓR ZIMOWY!!!
pierwsze zajęcia - 18 lutego 2012 r.

Rada programowa:

prof. dr hab. Jacek Brdulak - przewodniczący
prof. dr hab. Wiesław Czyżowicz
mgr Waldemar Czernickimgr Andrzej Halicki
mgr Sławomir Kostjanks. dr Tomasz Zdrożny
dr inż. Jerzy Małkowski

Redaguje zespół:

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

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.plRECTUS
PODLASKA AGENCJA CONSULTINGOWA

Skład:

Waldemar Pepa 600 854 515, pepaw@wp.pl

Teksty recenzowane

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

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

prawnych.

Warunkiem stosowania do tych należności przepisów działu III Ordynacji podatkowej – zobowiązania podatkowe - zgodnie z art. 2. § 2 ustawy, jest spełnienie niżej wymienionych kryteriów, a mianowicie:

- należności powinny mieć charakter należności publicznoprawnych,
- przepisy powinny wskazywać organ uprawniony do ich określenia lub ustalania i nie powinny wprowadzać odrębnych regulacji w zakresie poboru tych należności,
- należności te powinny mieć charakter niepodatkowych należności budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

II. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o **transporcie drogowym** (Dz.U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 z późn. zm.) zwana dalej u.t.d.:

Zgodnie z art. 93. 1. ustawy uprawnieni do kontroli mają prawo nałożyć na wykonującego przewozy drogowe lub inne czynności związane z tym przewozem karę pieniężną, w drodze decyzji administracyjnej.

Decyzja, o której mowa w ust. 1, wydawana jest w imieniu organu właściwego ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli.

Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności, z zastrzeżeniem że przedsiębiorca krajowy uiszcza nałożoną karę pieniężną w terminie 21 dni od dnia jej wymierzenia; spoczywa na nim obowiązek niezwłocznego przekazania dowodu uiszczenia kary pieniężnej organowi, który ją nałożył.

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

Zgodnie z art. 92. 1. 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.

Zgodnie z art. 94. 1. kary pieniężne stanowią dochody budżetu państwa.

III. Wyrok **Trybunału Konstytucyjnego** z dnia 31 marca 2008 r. (sygn. akt SK 75/06)

Zdaniem Trybunału Konstytucyjnego, powyższe regulacje zmierzają do wymuszenia takiej organizacji pracy przedsiębiorstwa wykonującego transport drogowy, ażeby działalność ta odbywała się w sposób bezpieczny, bez zagrożenia życia, zdrowia i mienia innych osób. Sprawą przedsiębiorcy (przewoźnika) jest zawarcie takich umów i obmyślenie takich organizacyjnych rozwiązań, które będą dyscyplinować osoby wykonujące na jego rzecz usługi kierowania pojazdem, czy to na zasadzie stosunku pracy, czy nawet na zasadzie samozatrudnienia. Taka też jest idea i taki jest prewencyjny cel sankcji ustanowionej w art. 92

ust. 1 pkt 2 u.t.d.

Akceptacja poglądu przeciwnego prowadziłyby do trudnych do zaaprobowania skutków, tj. przerzucenia odpowiedzialności za prowadzenie działalności gospodarczej, w jej najbardziej ryzykownym wymiarze, z przedsiębiorcy na jego kierowców.

Kara pieniężna statuowana w art. 92 ust. 1 pkt 2 u.t.d. nie stanowi odpłaty za popełniony czyn, lecz ma charakter środka przymusu służącego zapewnieniu realizacji wykonawczo-zarządzających zadań administracji agregowanych przez pojęcie interesu publicznego. Jest więc „zapowiedzią negatywnych konsekwencji, jakie nastąpią w przypadku naruszenia obowiązków wynikających z dyrektyw administracyjnych”, w tym przypadku - zapewnienia wykonywania transportu w sposób gwarantujący bezpieczeństwo na drogach, ochronę życia i zdrowia ludzkiego. Stanowi zatem przejaw interwencjonizmu państwowego w sferę, która została uznana przez ustawodawcę za szczególnie istotną.

W tym kontekście Trybunał Konstytucyjny stwierdził, że funkcja represyjna nie jest zasadniczym celem kwestionowanego art. 92 ust. 1 pkt 2 u.t.d. Kara pieniężna wprowadzona przez ten przepis nie sprowadza się do wyrządzenia osobistej dolegliwości za naruszenie fundamentalnych zasad współżycia ludzi w społeczeństwie ale ma zagwarantować należyte prowadzenie działalności gospodarczej. Z tego względu kara ta nie mieści się w systemie prawa karnego i nie może być objęta konstytucyjnymi regułami odpowiedzialności karnej. Powyższy wniosek jest uzasadniony również w świetle działań ustawodawczych, których skutkiem było dodanie z dniem 21 grudnia 2005 r. art. 92a u.t.d., na mocy ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 180, poz. 1497). Przepis ten wprowadził dodatkowo odpowiedzialność kierowcy pojazdu samochodowego, w trybie określonym w kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia, za naruszenie:

- obowiązku posiadania w pojeździe wymaganych dokumentów;
- zasad dotyczących maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu, dziennego czasu odpoczynku lub przekraczania maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy;
- zasad dotyczących użytkowania analogowych urządzeń rejestrujących samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku (art. 92a ust. 1 u.t.d.).

Tym samym jednak nie wykluczył, co do zasady, odpowiedzialności administracyjnej podmiotu wykonującego transport drogowy na podstawie art. 92 ust. 1 pkt 2 u.t.d. (art. 92a ust. 3 u.t.d.).

Powyższe wskazuje, że ww. kary pieniężne mieszczą się w pojęciu niepodatkowych należności budżetu państwa, a przez to do tych kar mają zastosowanie przepisy działu III Ordynacji podatkowej.



Waldemar Czernicki

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

walkowych lub regału przepływowego. Wykorzystywane są do przemieszczania towarów, lżejszych niż w przypadku wózków ciągnących, na duże odległości, przy dużej liczbie celów (rys. 2b).

c) transportery robotów – najczęściej stanowią podstawę dla robotów, wykorzystywanych w liniach produkcyjnych lub wsparcia pracowników magazynu (rys. 2c).

Warto również wspomnieć o różnych typach automatycznych regałów, m.in. regały magazynowe wysokiego składowania typu winda, regały obrotowe, karuzelowe, gdzie każda półka może posiadać swój własny system dostępu, co gwarantuje możliwość korzystania z nich tylko wybranym użytkownikom (np. rozwiązania firmy ISL), regały MultiSpace, optymalnie wykorzystujące powierzchnię składowania, bazując na dostępnej wysokości pomieszczenia. Regały te posiadają system fotokomórek, które mierząc wysokość towarów. Pozwala to odpowiednio regulować odstęp między półkami i tym samym eliminować puste przestrzenie⁸. Automatyczne regały usprawniają pracę załogi poprzez m.in. skrócenie czasu obsługi ładunku, eliminując jednocześnie możliwość popełnienia błędu i tym samym podnosząc jakość obsługi.

Podsumowanie

Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań w magazynach niesie za sobą wiele korzyści. Przede wszystkim umożliwia mak-

symalne wykorzystanie dostępnej powierzchni oraz redukcję kosztów logistycznych, umożliwiając inwestorom budowanie wyraźnej przewagi konkurencyjnej⁹. Zastosowanie nowoczesnej technologii przekłada się na poprawę warunków pracy zatrudnionych osób, w tym zwiększa bezpieczeństwo i wspiera ochronę ich zdrowia. Należy również wspomnieć o aspekcie ekologicznym. Wykorzystanie dostępnych technologii nie tylko gwarantuje wysoką jakość obsługi, lecz również sprawia, że magazyn jako jedno z ogniw łańcucha dostaw, stara się redukować negatywny wpływ na otoczenie. Podejmowane działania są zatem zgodne z wytycznymi koncepcji odpowiedzialności społecznej w biznesie.



Anna Brdulak

Doktorantka na Uniwersytecie Ekonomicznym we Wrocławiu

8. Materiały firmy ISL

9. www.propertynews.pl, R. Wiczorkiewicz, Rośnie zainteresowanie automatyzacją magazynowania, artykuł z 19.04.2011.

Kącik transportowca

| Waldemar Czernicki

Artykuł jest drugim z cyklu Kącik transportowca dot. kontroli czasu pracy kierowców (przestrzegania czasu jazdy i czasu postoju pojazdu, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowców).

Autor przedstawia praktykę organów celnych w zakresie wymierzania w trybie decyzji administracyjnej kar pieniężnych na podstawie przepisów ustawy Ordynacja podatkowa i ustawy o transporcie drogowym; w szczególności porusza praktykę organów celnych w ramach posiadanych uprawnień wynikających z ustawy po orzeczeniu Trybunału Konstytucyjnego i sądów administracyjnych w tym zakresie.

Stosowanie przepisów ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa do postępowania w zakresie wymierzania kar pieniężnych, o których mowa w art. 92.ust 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

I. Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (Dz.U. z 2005 r. Nr 8, poz. 60 z późn. zm.), normuje:

- 1) zobowiązania podatkowe;
- 2) informacje podatkowe;
- 3) postępowanie podatkowe, kontrolę podatkową i czynności sprawdzające;
- 4) tajemnicę skarbową.

Zgodnie z art. 2. §1. przepisy tej ustawy stosuje się do:

1) podatków, opłat oraz niepodatkowych należności budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego, do których ustalania lub określania uprawnień są organy podatkowe;

2) (uchylony);

3) opłaty skarbowej oraz opłat, o których mowa w przepisach o podatkach i opłatach lokalnych;

4) spraw z zakresu prawa podatkowego innych niż wymienione w pkt 1, należących do właściwości organów podatkowych.

Dodatkowo, zgodnie z art. 2. § 2 ustawy, jeżeli odrębne przepisy nie stanowią inaczej, przepisy działu III stosuje się również do opłat oraz niepodatkowych należności budżetu państwa, do których ustalenia lub określenia uprawnień są inne niż wymienione w § 1 pkt 1 organy.

Ponadto, zgodnie z art. 2. § 3 ustawy organom, o których mowa w § 2, przysługują uprawnienia organów podatkowych.

Zaś zgodnie z art. 2. § 4 zakresu przedmiotowego ustawy, nie stosuje się do świadczeń pieniężnych wynikających ze stosunków cywilnoprawnych oraz do opłat za usługi, do których stosuje się przepisy o cenach.

W art. 3. pkt 8 ustawy zdefiniowano niepodatkowane należności budżetowe jako niebędące podatkami i opłatami należności stanowiące dochód budżetu państwa lub budżetu jednostki samorządu terytorialnego, wynikające ze stosunków publiczno-

DYSKUSJA REDAKCYJNA

Rynek pracy a sytuacja w regionie

| Jacek Brdulak, Sławomir Kostjan, Tadeusz Kucharuk

Tadeusz Kucharuk: Reforma systemu oświaty zaczęła wyraźnie preferować kształcenie ogólne i wyższe. Spowodowało to zmniejszenie dopływu młodzieży do techników i szkół zasadniczych zawodowych.

Duża część potencjału systemu edukacyjnego „produkuje na magazyn”. Brak poradnictwa zawodowego w szkołach utrwała ten stan rzeczy. Mamy narastający problem niedostosowania profilu kształcenia do realnych potrzeb rynku pracy. Środki finansowe wydatkowane na edukację nie dają pożądanych efektów, a wręcz odwrotnie mamy do czynienia z utratą części kapitału ludzkiego, mam na myśli emigrację. Gdzie poszukiwać dróg rozwiązań tej palącej a nawet kompromitującej sprawy?

J. Brdulak: Zanim określimy sposoby zaradzenia narastającemu problemowi niedostosowania naszej oświaty i szkolnictwa wyższego do potrzeb rynku pracy chciałbym zwrócić uwagę na radykalny ton pytania, z którym się zresztą całkowicie zgadzam. To dramatyczne niedostosowanie skutkuje przede wszystkim bezrobociem, frustracją młodego pokolenia, emigracją zarobkową. I to mimo dobrych rezultatów gospodarki narodowej. Rząd szacuje, że stopa bezrobocia pod koniec 2011 roku wyniesie 10,9%. Wielu ekonomistów uważa jednak, iż wskaźnik ten ułoży się w granicach 11,5 – 11,8%, a więc na poziomie tylko nieznacznie niższym niż w 2010 r. (12,3% w grudniu). Wiele osób wróci przed zimą do rejestrów bezrobotnych, gdy skończą się prace sezonowe. Ktoś może powiedzieć – no to czeka nas fala emigracji zarobkowej, szczególnie, że Niemcy otworzyły swój rynek pracy. Moim zdaniem nie tą drogą powinniśmy poprawiać nasze wskaźniki polskiego rynku pracy. Gospodarka europejska znalazła się w trudnym momencie. Może jeszcze nie otwarty kryzys gospodarczy, ale tzw. „racjonalizacja” zadłużonych ponad miarę gospodarek Unii Europejskiej, skutkuje także na rynku pracy. Stopa bezrobocia w strefie euro wynosi prawie 10%! W całej Unii obniżyła się do 9,3% i uznano to za duży sukces (według metodologii Eurostatu z uwzględnieniem szarej strefy). Ale już w Grecji bezrobocie przekracza 15%, w Hiszpanii zbliża się do 20%. Nie zawsze zdajemy sobie sprawę, że w całej Unii pracy szuka 22,4 mln ludzi! Dlatego perspektywnego, długotrwałego, satysfakcjonującego zatrudnienia trzeba szukać przede wszystkim w swoim kraju. A jak go nam nie dają, to dążyć kreatywnie do tworzenia sobie samemu miejsc pracy. Tylko do tego potrzebne są wiedza i konkretne umiejętności, kompetencje.

S. Kostjan: O kierunkach i specjalnościach kształcenia młodzieży powinny decydować potrzeby bieżące i perspektywa możliwości zatrudnienia w skali regionu a nawet kraju. Potrzeby te powinny być określone po przeprowadzeniu badań i analiz programowych w oparciu o informacje zebrane od potencjalnych zatrudniających czyli od podmiotów gospodarczych i administracyjnych.

J. Brdulak: W gronie szanownych dyskutantów jestem jedynym przedstawicielem instytucji państwowej. Dlatego też dróg

rozwiązywania problemu braku efektów kształcenia cenionych na rynku pracy specjalistów szukałbym najpierw w polityce edukacyjnej państwa. I to raczej nie w perspektywnych planach przebudowy reanimowanego być może szkolnictwa zawodowego wszystkich stopni lub próbach wspierania naszej nauki, ale w doraźnych, konkretnych działaniach związanych z rynkiem pracy. Specjaliści alarmują, że ogranicza się istotnie wydatki budżetowe z Funduszu Pracy na aktywne formy wspierania bezrobotnych, w tym absolwentów szkół. Aby poprawić sytuację długotrwale bezrobotnych, osób starszych, z niskimi kwalifikacjami oraz absolwentów potrzebna jest aktywna pomoc służb pracowniczych. Okazuje się, że w okresie wiosenno-letnim bezrobocie spadało w tych powiatach, które nie zaprzestały stosować staży, dofinansowania miejsc pracy dla przedsiębiorców czy szkoleń. Tam gdzie władzom samorządowym opadły ręce po 70-procentowej redukcji dofinansowania działań aktywizujących na rynku pracy, niestety bezrobocie wzrasta.

T. Kucharuk: Prawie co piąty bezrobotny w mieście Biała Podlaska posiada wyższe wykształcenie, przeważnie humanistyczne, a rynek pracy zgłasza zapotrzebowanie głównie na pracowników z przygotowaniem zawodowym i średnim technicznym. W 2009 roku w województwie lubelskim na jednego absolwenta szkoły zasadniczej zawodowej przypadło siedmiu absolwentów uczelni wyższych. Jak wpływa to na szanse rozwoju regionu?

J. Brdulak: Trudno mi wypowiadać się w takim gronie na temat szans rozwojowych Podlasia Południowego. Uważam jednak, że ma ono wiele atutów rozwojowych. Korytarz komunikacyjny Berlin-Warszawa-Mińsk-Moskwa jest jednym z nich. Tym bardziej, że „fabryka świata” Chiny bardzo potrzebuje nowych szlaków transportowych łączących to państwo z Europą. Poszukiwani będą zatem specjaliści logistyki, spedycji, transportu. Region należy do obszarów nadgranicznych – rozbudowywana jest infrastruktura graniczna Unii Europejskiej. Służby mundurowe będą potrzebowały kolejnych specjalistów. Cała Polska jest placem budowy. Więc także Podlasie Południowe potrzebni będą wykwalifikowani pracownicy budownictwa. Region ma dobre uwarunkowania rolnicze i aż prosi się by rozwijać tu kwalifikowaną, przetwarzaną na miejscu produkcję zdrowej, ekologicznej żywności. Już teraz środowisko przewoźników drogowych należy na północnej Lubelszczyźnie do największych pracodawców. Potrzebni są certyfikowani kierowcy, menedżerowie-następcy w rodzinnych firmach przewozowych, specjaliści zaplecza technicznego. Na koniec trzeba wspomnieć, że stopniowo stajemy się społeczeństwem sieciowym, w którym zatrudnienie znajduje tysiące informatyków i przede wszystkim – kreatywnych, kompetentnych programistów.

S. Kostjan: Ze zmartwieniem obserwujemy sytuację, w której wyższe wykształcenie nie daje gwarancji pracy. Jednocześnie

w dalszym ciągu składamy deklarację, że zatrudnimy znaczną liczbę osób przygotowanych do pracy w transporcie drogowym. Muszą to jednak być ludzie dobrze przygotowani w poszczególnych, niezbędnych do naszej działalności specjalizacjach.

J. Brdulak: Zbyt powoli toruje sobie w społeczeństwie świadomość konieczności wykazywania się konkretnymi umiejętnościami. W nadchodzących latach poszukiwani będą przede wszystkim inżynierowie i technicy. Duży popyt na specjalistów zgłasza branża informatyczna. Szczególnie poszukiwani są specjaliści IT ze znajomością zagadnień ekonomicznych, zwłaszcza finansowych. Trwa walka o programistów w wyspecjalizowanych językach programowania. Ponieważ konkurencja wymusza automatyzowanie procesów produkcyjnych w przemyśle i sferze zaawansowanych usług, poszukiwani są i będą operatorzy maszyn i urządzeń. Dotyczy to zresztą całej gospodarki. Przecież kierowca na trasie międzynarodowej jest takim operatorem skomplikowanej maszyny jeżdżącej - dużej, naszpikowanej elektroniką, wymagającej umiejętnej obsługi. W globalizującej się gospodarce potrzebna jest znajomość języków obcych, i to często w określonych dziedzinach, np. spedycyjno-transportowo-logistycznej. Tymczasem co roku opuszczają nasze uczelnie tysiące osób z wykształceniem humanistycznym. Prognozy dla nich są bezlitosne - większego zapotrzebowania na ich pracę nie będzie. Stąd też tak wielu absolwentów uzupełniających swój profil wykształcenia o konkretne umiejętności zawodowe. Dla pracodawcy nie jest zła sytuacja, w której zatrudni na przykład magistra pedagogiki na stanowisku technika-spedytora, po uzyskaniu przez niego kwalifikacji. Światlejsi, więcej rozumiejący operatorzy koparek, kierowcy, strażnicy są wartością bezcenną. Ale dla państwa to najdroższy sposób zapewniania wykwalifikowanych kadr, a i czas wchodzenia w zawód młodych ludzi znacznie się przedłuża.

T. Kucharuk: Rozczarowanie, jakie przeżywają absolwenci szkół wyższych spotykając się kolejnymi niepowodzeniami na rynku pracy, rodzi frustrację, a nawet poczucie wykluczenia. Jakich umiejętności poszukiwać będą pracodawcy oprócz papierka potwierdzającego uzyskanie tytułu zawodowego licencjata lub magistra?

J. Brdulak: Coraz częściej słyszę, że przy okazji rozmów kadrowych należy chwalić się wszystkimi umiejętnościami. Każda z nich, jeżeli jest rzeczywista, może zainteresować pracodawcę, wykreować nowe możliwości rozwoju firmy, stworzyć szanse zarobkowania. Mówi też dużo o samym pracowniku. Znam młodego człowieka, który przyczynił się do rozwoju firmy poprzez organizowanie rejsów integracyjnych dla jej pracowników - jest jachtowym sternikiem morskim. Inna osoba wzbogaciła strategię promocyjną firmy wnosząc do niej akcenty wysokogórskie, gdyż jest zapaloną alpinistką. Najważniejsze są jednak oczywiście podstawowe kompetencje związane z wykonywaną pracą. Tych nie zastąpi nic. Przedsiębiorstwa zakładają często, iż po przyjściu do pracy młodego człowieka, nauczą go zawodu. I znów rodzi się pytanie o koszty. Czy nie lepiej wspierać dobre, zawodowe szkoły, które zwolnią, przynajmniej częściowo, pracodawców z tego obowiązku. Pytanie należy do retorycznych a ciągle pozostaje w naszym kraju bez odpowiedzi.

S. Kostjan: Szkoda, że aż tak marnujemy zasoby ludzkie. Wielu młodych ludzi zmienia indywidualnie swoje umiejętności zawodowe. Często absolwenci szkół wyższych w wyniku braku możliwości zatrudnienia, postanawiają uzyskać bardziej przydatne szkolenia na określoną specjalizację i dopiero wtedy

mogą podjąć pracę zawodową. Są to jednak działania wymuszone określoną sytuacją a nie systemowym działaniem.

T. Kucharuk: Kto ma ponieść koszty przekwalifikowania do rzeczywistych potrzeb rynku pracy w sytuacji, gdy znaczna część środków unijnych przeznaczonych na szkolenia jest marnotrawiona? Czy czasem sytuacja nie zmierza w kierunku przeniesienia odpowiedzialności za kształcenie i szkolenie zawodowe na firmy?

S. Kostjan: Z obserwacji rynku szkoleń finansowanych środkami Unii Europejskiej daje się zauważyć, że wiele z nich jest mało przydatne do wykorzystania w praktyce zawodowej. Preferencje w finansowaniu powinny mieć szkolenia, które bezpośrednio przygotowują daną osobę do konkretnego, społecznie potrzebnego, bezpośrednio produkcyjnego zawodu.

J. Brdulak: Głos zaniepokojenia sformułowany przez dyr. S. Kostjana może stanowić podsumowanie naszej dyskusji. Znaleźliśmy się w dramatycznej sytuacji, z której nie ma radykalnego, szybkiego wyjścia. Wszyscy zainteresowani powinni przyczynić się do odbudowy szkolnictwa zawodowego. Trzeba uparcie, pozytywnie zmieniać podejście młodzieży i przede wszystkim ich rodziców do szkół technicznych uczących konkretnych, poszukiwanych zawodów. Uznać wreszcie, że wykazywanie się konkretnymi umiejętnościami i kompetencjami może zostać uzupełnione wykształceniem ogólnym w późniejszym terminie. Kadra nauczająca także musi wykazywać się innowacyjnością, nowymi umiejętnościami komunikacyjnymi - nie wystarczy jedynie odsyłać uczniów do Wikipedii. Na rynku edukacyjnym będzie się liczyła konsekwentna, spokojna zmiana jakości nauczania, nieuchronnie zmierzająca w kierunku dowartościowania szkolnictwa zawodowego.



prof. dr hab. Jacek Brdulak

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



Tadeusz Kucharuk

członek zarządu Oddziału Warszawskiego PTE i prezes Stowarzyszenia Polska w UE



Sławomir Kostjan

direktor Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników w Białej Podlaskiej

tyzację większości procesów. Nowoczesne technologie umożliwiają użytkownikom wzrost wydajności składowania, obsługi, przygotowania i wysyłki wszelkiego typu ładunków, jak również zapewnienie godziwych warunków pracy obsłudze magazynu i minimalizowanie szkodliwego wpływu na środowisko.

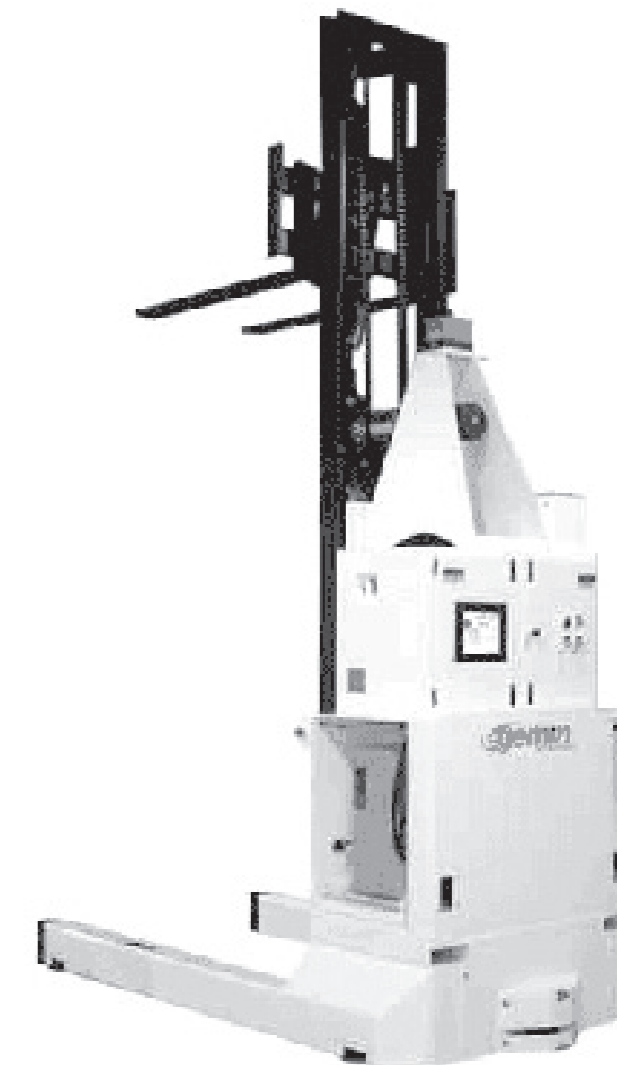
Przykłady rozwiązań technologicznych przyjaznych dla środowiska i pracowników można mnożyć. Na uwagę zasługują szczególnie hale magazynowe zasilane energią słoneczną (rys. 1). W celu podniesienia efektywności energetycznej budynku, część zapotrzebowania można pokryć energią słoneczną generowaną przez cienkowarstwowe moduły fotowoltaiczne. Inteligentne systemy montażu pozwalają efektywnie zagospodarować większość dostępnych powierzchni dachu i elewacji. Owa technologia obniży koszty eksploatacji obiektów magazynowych związane z wysokim wykorzystaniem energii elektrycznej do zasilania systemów oświetlenia, wentylacji, klimatyzacji i urządzeń magazynowych.

Interesującą propozycją automatyzacji pracy wewnątrz magazynu jest wprowadzenie do obsługi wózków widłowych typu AGV (*Automated Guided Vehicle*). Główną ideą ich stosowania jest wyłączenie czynnika ludzkiego z bezpośredniego kierowania pracą środków transportu wewnętrznego. Idea ta ma na celu osiągnięcie wysokiego stopnia bezpieczeństwa wykonywanych prac, szczególnie w warunkach szkodliwych dla człowieka, przy jednoczesnym zapewnieniu dużej wydajności, precyzji oraz powtarzalności (rys. 3).

W zależności od przeznaczenia, można wyróżnić następujące wózki typu AGV:

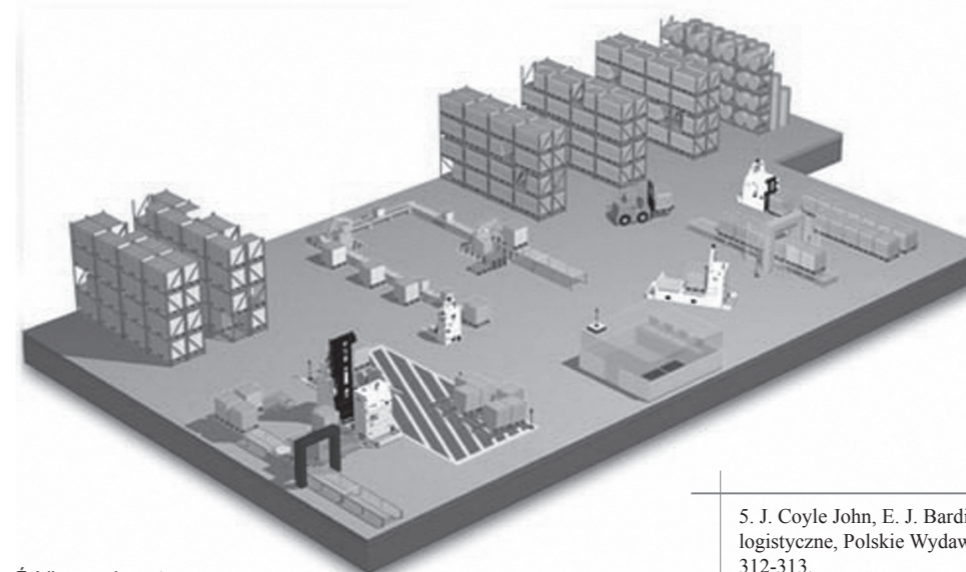
- ciągnący - wykorzystywane do transportowania ciężkich jednostek ładunkowych przy małej liczbie celów, zazwyczaj wykorzystywane pomiędzy frontem przeładunkowym a strefą składowania (rys. 2a)
- transportery palet i ładunków - zazwyczaj wyposażone we fragment bieżni przenośnika wałkowego, która pozwala na w pełni zautomatyzowany odbiór ładunku ciągu przenośników

Rys. 2c. Wózek typu AGV podnośnikowy⁷.



Źródło: www.cantecsystems.com

Rys. 3. Prace magazynowe z wykorzystaniem wózków typu AGV.



Źródło: www.basystemes.com

- J. Coyle John, E. J. Bardi Edward, C. J. Langey Jr., Zarządzanie logistyczne, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2002, s. 312-313.
- J. Coyle John, E. J. Bardi Edward, C. J. Langey Jr., Zarządzanie logistyczne..., op. cit., s. 316-317.
- Nowoczesne technologie w logistyce, red. J. Długosz, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2009, s. 206-208.

mywania niższego poziomu zapasów, obniżania kosztów całego łańcucha, jak również zapewniania wyższej jakości obsługi klienta⁵. Współczesną rolą magazynu jest zatem odpowiedź na priorytetowe potrzeby łańcucha dostaw przy jednoczesnej dbałości o aspekt środowiskowy oraz społeczny. Oznacza to zarówno koordynację popytu i podaży w określonym miejscu oraz czasie, minimalizację kosztów gromadzenia i utrzymania zapasów, utrzymanie i wspomaganie procesów produkcyjnych, wsparcie działalności marketingowej, jak również optymalizację kosztów

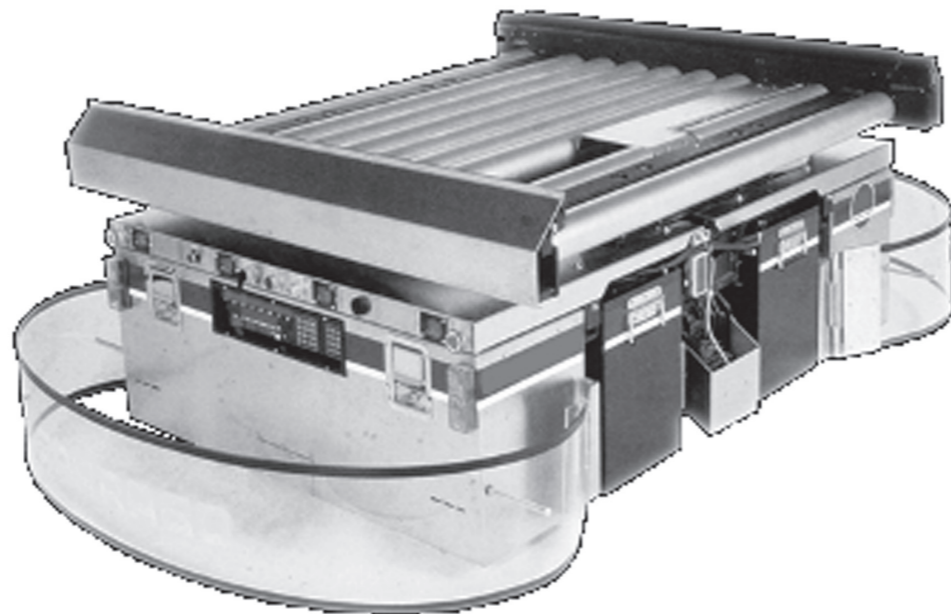
niedoboru i utraty korzyści. Nie należy także zapominać o odpowiedniej polityce efektywnego zagospodarowania przestrzeni magazynu, wpływającej na obniżenie kosztów składowania zapasów. Opisane funkcje magazynu można zawrzeć w następujących: konsolidacja ładunków transportowych, zestawianie (konfekcjonowanie) produktów, *cross-docking*, obsługa klienta oraz zabezpieczenie przed nieprzewidzianymi zdarzeniami⁶. Aby móc spełniać tak określone role, coraz częściej w magazynach wprowadza się technologie i systemy pozwalające na automa-

Rys. 2a. Wózek typu AGV - ciągnący.



Źródło: www.automatedguidedvehicle.org/

Rys. 2b. Wózek typu AGV z bieżnią wałkową.



Źródło: www.automatedguidedvehicle.org/

5. J. Coyle John, E. J. Bardi Edward, C. J. Langey Jr., Zarządzanie logistyczne, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2002, s. 312-313.
6. J. Coyle John, E. J. Bardi Edward, C. J. Langey Jr., Zarządzanie logistyczne..., op. cit., s. 316-317.

Rozwój i budowa infrastruktury drogowej szansą rozwoju i zwiększenia konkurencyjności regionu Podlasia Południowego.

| Piotr Pawlak

Tęzą tego artykułu może być stwierdzenie, iż jeszcze wszystko przed Podlasiem Południowym. Gdy powstanie dobra infrastruktura drogowa, to rozwinie się cały region. Jest to bardzo istotne zagadnienie powiązane ze wzrostem zamożności tego regionu, zwiększeniem jego konkurencyjności, atrakcyjności pod względem lokowania inwestycji i oczywiście szeroko pojętego wzrostu gospodarczego.

Poniżej opisane zostanie kilka przykładów jak ważnym dla rozwoju jakiegokolwiek regionu w Polsce jest budowa, bądź modernizacja infrastruktury drogowej.

Podlasie Południowe, nazywane również po prostu Podlasiem, to region położony w środkowowschodniej części Polski, między Wisłą, dolnym Wieprzem a środkowym i dolnym Bugiem, łączący ziemie zróżnicowane etnograficznie i historycznie. Nie jest to region administracyjny, a bardziej historyczno – geograficzny. Główne miasta tego terenu to m.in.: Siedlce, Biała Podlaska, Łuków, Sokółów Podlaski, Międzyrzecz Podlaski czy Garwolin. Współcześnie Podlasie Południowe podzielone jest pomiędzy dwa województwa: lubelskie z Białą Podlaską i mazowieckie z Siedlcami.

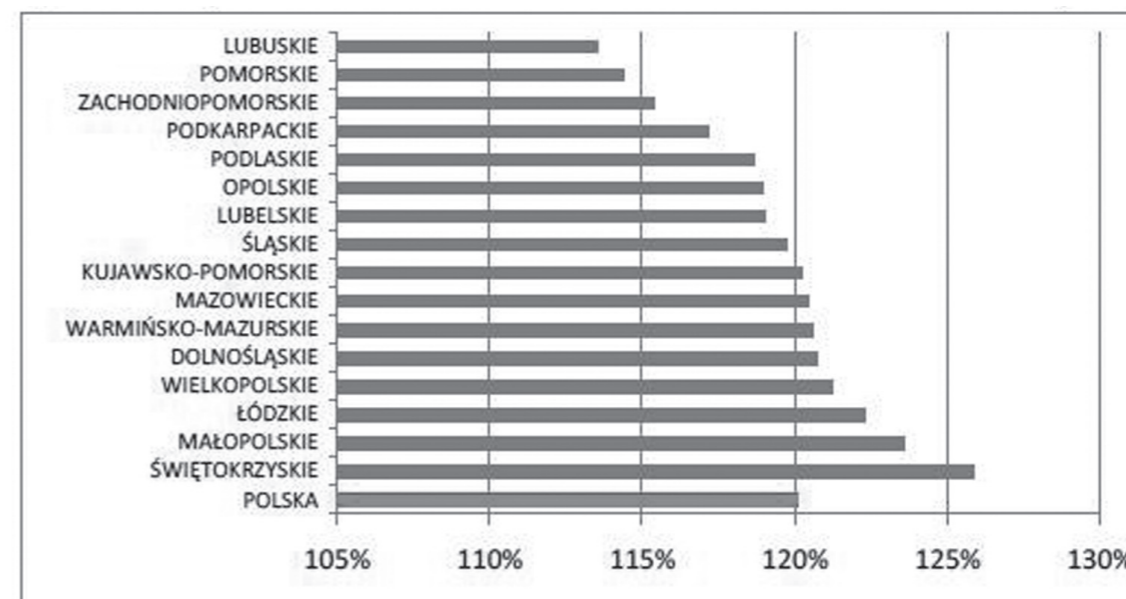
Przedsiębiorcy z tego Podlasia zajmują się zarówno produkcją spożywczo-rolną jak również działalnością przemysłową. Oprócz rolnictwa, w którym pracuje około 30% osób czynnych zawodowo w regionie tym, swoje siedziby ma kilka większych firm. W Białej Podlaskiej funkcjonują m.in. firmy

zajmujące się produkującą zabudów samochodowych czy firmy odzieżowe. Natomiast w Siedlcach swoje siedziby mają np. firmy zajmująca się produkcją konstrukcji stalowych i robotami budowlanymi czy polski oddział firmy zajmującej się produkcją pociągów.

Aby można było mówić o wzroście konkurencyjności lokalnych przedsiębiorców, a co za tym idzie, o rozwoju całego regionu, należy w dużej mierze skupić się na poprawie i budowie infrastruktury drogowej. Infrastruktura ta pozwoli na lepszą komunikację z dużymi miastami znajdującymi się w pobliżu (Warszawa, Lublin, Białystok). Sama aglomeracja Warszawska ma ponad 2 miliony mieszkańców, zatem jest ogromnym rynkiem zbytu. Pozostałe dwa miasta położone niedaleko Podlasia Południowego są stolicami województw i mają ok. 300 tys. mieszkańców każde, stanowi to kolejne rynki zbytu dla przedsiębiorców. Jednak w obecnej chwili brakuje odpowiedniej infrastruktury drogowej, która usprawni rozwój tego regionu i wpłynie na zamożność jego mieszkańców.

Czy można wysuwać wnioski, iż obecny poziom rozwoju tych obszarów zależy w dużej mierze od infrastruktury drogowej? Tak, gdyż hamowanie rozwoju przedsiębiorczości spowodowane jej brakiem ma wpływ na kondycję finansową regionu. W obecnej chwili Podlasie Południowe, jako północna część województwa lubelskiego oraz wschodnia część województwa mazowieckiego, nie jest regionem bardzo zamożnym. Dla porównania sytuacji w poszczególnych województwach poniżej

Wykres Dynamika PKB na mieszkańca w 2010 r. w stosunku do 2007 r. (ceny bieżące)



Źródło: GUS, BIEC

została przedstawiona krótka analiza dynamiki PKB na mieszkańca w 2010 roku w stosunku do 2007 roku.

PKB Polski w 2010 r. wyniosło 1415,4 mld zł, a w przeliczeniu walutowym - 353,7 mld euro (w cenach bieżących). Najwyższy wzrost PKB na mieszkańca w 2010 r. w stosunku do 2007 r. odnotowano w woj. świętokrzyskim, co poprawiło relację PKB per capita w tym województwie do średniej krajowej o około 4 punkty procentowe (z 77% wartości średniej krajowej w 2007 r. do 81% w 2010 r.). Niewiele niższe tempo wzrostu PKB na mieszkańca odnotowane w woj. małopolskim spowodowało wzrost relacji PKB per capita do średniej krajowej z 86% w 2007 r. do 88% w 2010 r. Relatywnie niskie tempo wzrostu w okresie 2007–2010 w województwach: lubuskim i pomorskim spowodowało pogorszenie relacji PKB na mieszkańca do średniej krajowej. Jak widać województwa, w których znajdują się region Podlasia Południowego, tj. województwo lubelskie i województwo mazowieckie znajdują się mniej więcej pośrodku tabeli, co potwierdza wyżej postawiona tezę.

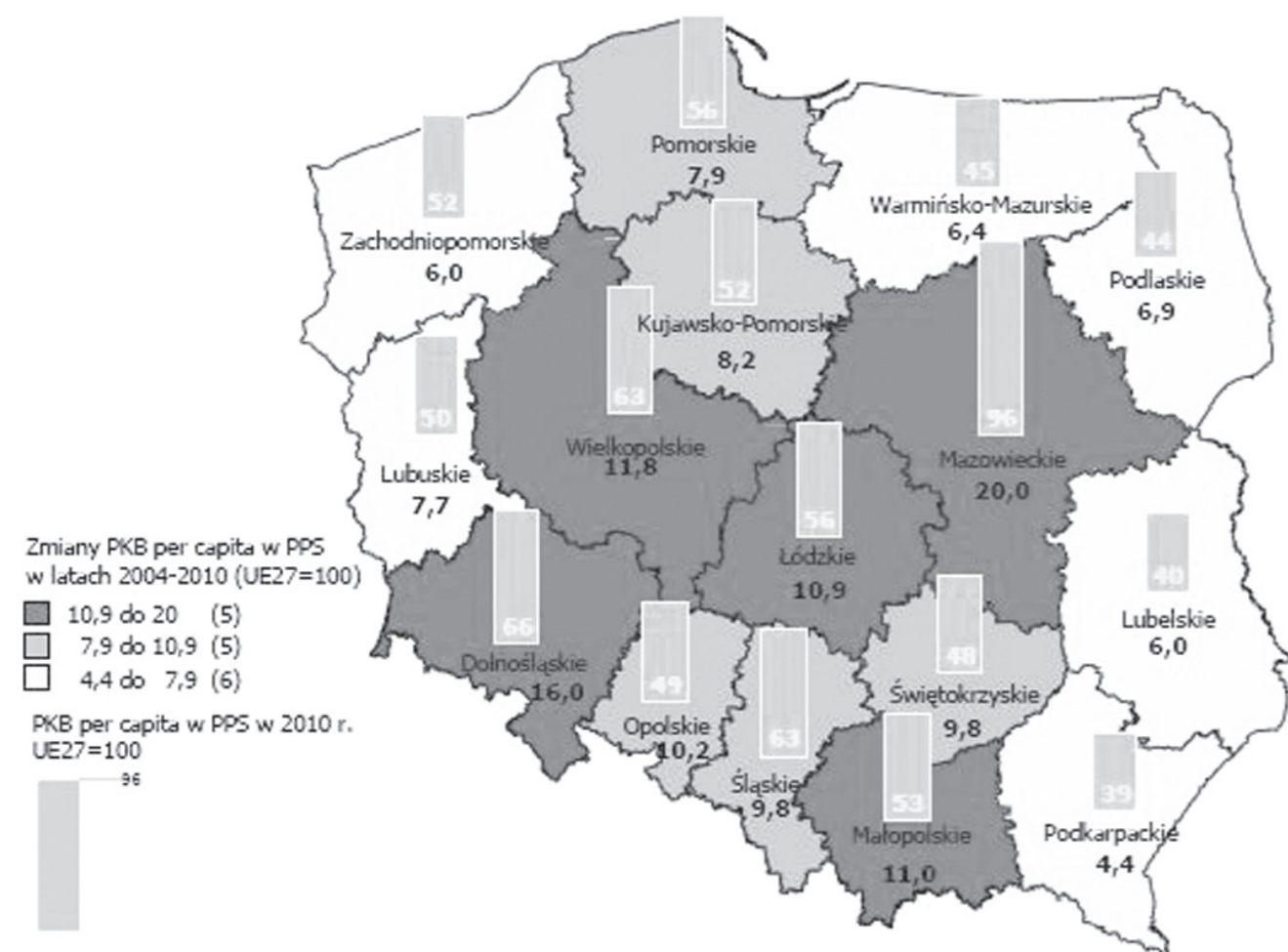
Biorąc pod uwagę średnie tempo wzrostu PKB per capita w województwach, w latach ubiegłych w porównaniu do średniej krajowej, można przedstawić cztery podstawowe grupy województw: liderzy, czyli województwa o najwyższej dynamice wzrostu PKB per capita powyżej średniej krajowej (mazowieckie, dolnośląskie i wielkopolskie); regiony doganiające – o dynamice wzrostu powyżej średniej krajowej oraz niższym od

średniej krajowej poziomie PKB per capita (świętokrzyskie, małopolskie, łódzkie i opolskie); grupa województw odstających (kujawsko-pomorskie, podlaskie, warmińsko-mazurskie, lubelskie, pomorskie, podkarpackie, wśród tej grupy znajdują się także dwa województwa z wyraźnie niższą dynamiką wzrostu – zachodniopomorskie i lubuskie) oraz czwarta grupa - województw tracących, do której zaliczyć należy woj. śląskie – o wyższym PKB per capita w stosunku do średniej krajowej i niższej od przeciętnej dla kraju dynamice wzrostu.

Ciekawym wydają się pozycja województwa świętokrzyskiego oraz województwa łódzkiego, które na przestrzeni kilkunastu ostatnich lat były raczej regionami wolno rozwijającymi się, w chwili obecnej sytuacja ta uległa diametralnej zmianie. Województwo świętokrzyskie jest liderem wzrostu dynamiki PKB na mieszkańca, a województwo łódzkie zajmuje trzecią pozycję w tej statystyce. Cały czas województwa te znajdują się poniżej średniej krajowej jeżeli chodzi o PKB na mieszkańca, jednak starają się „gonić” w tej statystyce najzamożniejsze polskie województwa. Województwu łódzkiemu niewiele brakuje, aby osiągnąć średnią krajową, a najwyższe tempo wzrostu osiągnęło właśnie województwo świętokrzyskie.

Wpływ na te sukcesy, oprócz budowy infrastruktury drogowej, miały także dobre decyzje inwestycyjne zarządu tych województw, klimat sprzyjający inwestycjom, pozyskiwanie inwestorów czy dobre wykorzystanie unijnych dotacji.

Mapa PKB per capita w PPS UE-27=100 w województwach w 2010 r. (szacunek) i zmiany w latach 2004-2010 (w pp.)



Źródło: BIEC

niż w przypadku firmy bazowej. W takich warunkach analiza i usprawnianie procesów na całej długości łańcuchów dostaw, bez wcześniejszego szczegółowego zaplanowania, stają się praktycznie niemożliwe do przeprowadzenia¹.

Zobrazowaniem wspomnianej trudności mogą być następujące sytuacje:

- W zeszłym roku pod pręgierzem opinii publicznej stanęła firma Apple, współpracująca z przedsiębiorstwem Foxconn - jednym z wielu podwykonawców i dostawców produktów Apple. Nagłośniona została sprawa samobójstw dziesięciu Chińczyków w Shenzhen'skiej fabryce Foxconn. Samobójstwa zostały popełnione najprawdopodobniej w wyniku pracy w niehumanitarnych warunkach z krótkimi przerwami, co potwierdza dziennikarz Lui Zhi Yi który spędził w fabryce prawie miesiąc². Niemożliwa jest również weryfikacja działań z zakresu społecznej odpowiedzialności, ponieważ przedsiębiorstwo odmówiło w zeszłym roku już po raz drugi przedstawienia raportu CSR.

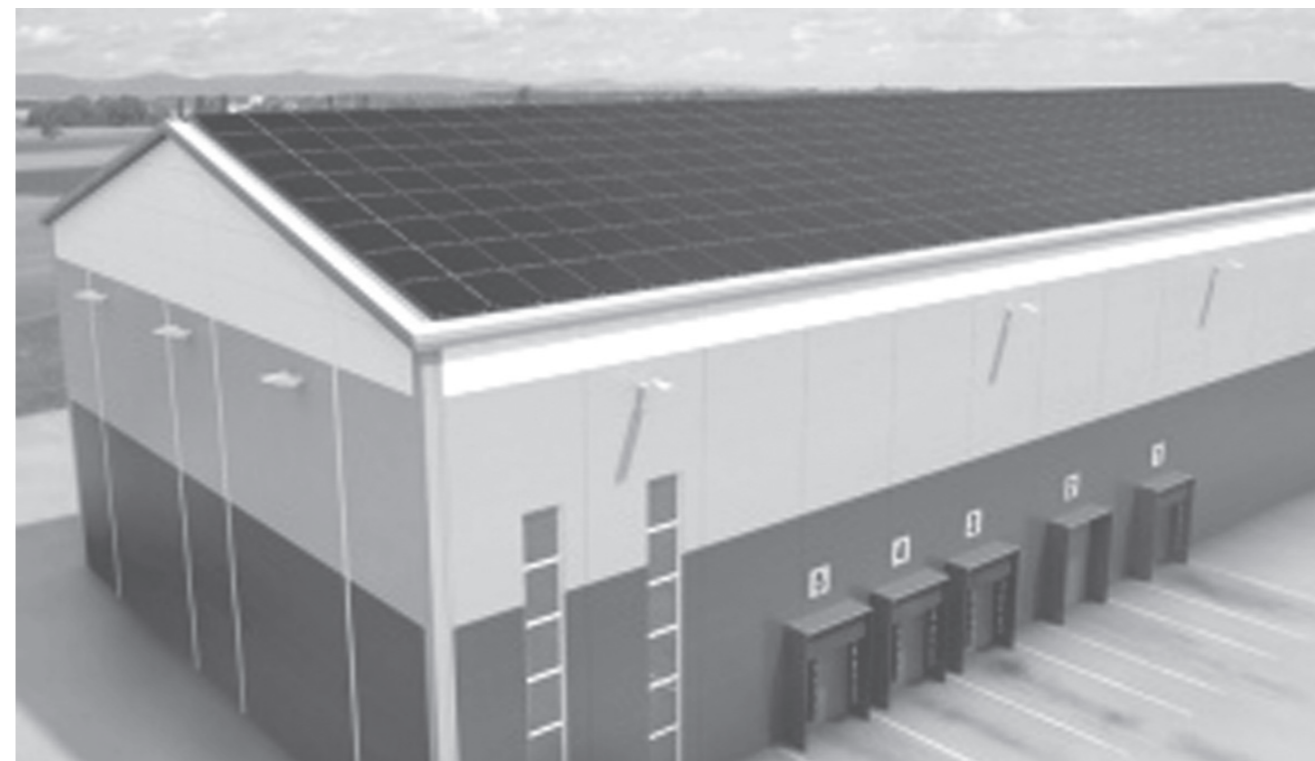
- Pomimo swoich aktywnych działań na rzecz ochrony środowiska, firma BP od 20 kwietnia 2010 roku boryka się z kryzysem w wyniku wybuchu platformy wiertniczej Deepwater Horizon i wycieku ropy do Zatoki Meksykańskiej. Według analityków z

uniwersalnych, które dotyczą tej sfery, istotnych z punktu widzenia CSR. W 2009 roku Organizacja Business In the Community, BITC wydała przewodnik dla przedsiębiorstw. Zidentyfikowała w nim trzy kluczowe obszary w kontekście odpowiedzialnych dostaw: ekonomiczny, społeczny oraz środowiskowy. Jeżeli odpowiedzialność biznesu oznacza prowadzenie działalności w sposób, który łączy cele ekonomiczne z dobrem społeczeństwa i środowiska naturalnego – analogiczną zasadę należy stosować w przypadku sposobu zarządzania łańcuchem dostaw⁴.

Znaczenie magazynów w łańcuchu dostaw

Jednym z kluczowych ogniw łańcucha dostaw są magazyny. W latach 90-tych magazynowanie koncentrowało się na długoterminowym składowaniu surowców i wyrobów gotowych. Wspomniane towary były produkowane z nadwyżką, składowane w magazynach, a następnie sukcesywnie sprzedawane. Ówczesny charakter determinował funkcjonalność pomieszczeń. Magazyny musiały być dostosowane do utrzymywania odpowiedniego

Rys. 1. Cienkowarstwowe moduły fotowoltaiczne na dachu skośnym.



Źródło: www.porthouse.pl

firmy 24/7 Wall St., która na zlecenie miesięcznika Forbes, wyliczyła wartość marek dziesięciu czołowych koncernów, wartość marki BP spadła z 20 mld dolarów do zera, a nawet - jak sądzą niektórzy eksperci - osiągnęła wartość ujemną³. Obecnie BP usilnie pracuje nad odbudową wizerunku.

Warto podkreślić, iż w przypadku łańcucha dostaw nie można wytypować jednego, uniwersalnego modelu. Wynika to z faktu, że każda branża, podobnie jak każde przedsiębiorstwo, funkcjonuje w specyficznym dla siebie otoczeniu, kształtując unikatowy system organizacji dostaw, odpowiadający na określone potrzeby przedsiębiorstwa. Konsekwencją tego może być np. outsourcing większości procesów. Istnieje jednak szereg zjawisk

poziomu zapasów odpowiadających 60-90-dniowym cyklom uzupełniania.

Wraz z upowszechnieniem w latach 80. i 90. japońskiej strategii Just In Time (JIT) magazyn zaczął odgrywać kluczową rolę głównie podczas skracaniu cykli obsługi zamówienia, utrzy-

1. A. Harrison, R. van Hoek, Zarządzanie logistyką, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2010, s. 187.
2. www.wyborcza.biz, artykuł P. Poznańskiego Samobójstwa w Foxconn: Apple jest „zasmucony” z dnia 26.05.2010.
3. strona internetowa www.menstream.pl
4. N. Ćwik, M. Huma, A. Paluszek, Odpowiedzialny łańcuch dostaw, „Rzeczpospolita” artykuł z 14.06.2010.

Główną intencją utworzenia korytarza Via Carpatia jest zapewnienie wykorzystania potencjału i przyspieszenia rozwoju peryferyjnych i najslabiej rozwiniętych regionów Unii Europejskiej poprzez poprawę ich dostępności. Do pakietu działań na rzecz wdrożenia koncepcji korytarza północ-południe zaliczono nadanie mu priorytetu w polityce transportowej poszczególnych państw, współpracę na rzecz eliminacji barier oraz wspólne działania, w celu włączenia go do sieci TEN-T¹². Jak już wspomniano procedura włączenia Via Carpatia do sieci TEN-T jest bardzo zaawansowana, co pozwala oczekiwać skutecznego wdrożenia projektu do realizacji już w perspektywie 2020 r.

Siedlecko-łosicki obszar rozwoju logistyki

W ramach prac nad aktualizacją dokumentów strategicznych województwa pojawiło się wiele nowych koncepcji rozwoju zarówno województwa jako całości, jak też jego poszczególnych części. W wyniku zmieniających się uwarunkowań konieczne stało się wyznaczenie nowych obszarów, których wsparcie może przyczynić się do wzrostu konkurencyjności Mazowsza. Biorąc pod uwagę przemiany sieci transportowej, w szczególności wytyczenie nowych korytarzy, zarysowała się możliwość pobudzenia gospodarczego wschodnich obszarów województwa mazowieckiego.

Stworzenie nowych korytarzy i rozwój sieci drogowej poza węzłem warszawskim spowoduje konieczność przeniesienia części działalności, bądź lokalizacji nowych przedsięwzięć, w sferze logistyki w rejon położony na wschód od Siedlec (oznaczony niebieską elipsą na ryc. 1). Sprzyjać temu będzie stworzenie drogowej osi północ-południe, na której Podlasie Południowe stanowić będzie istotny węzeł z równoleżnikowym układem autostrad, a konkretnie z autostradą A2. W świetle polityki UE wobec krajów sąsiednich i jej aspektu transportowego, można stwierdzić, że zarówno powiaty siedlecki i łosicki, jak też bialski mogą stanowić zarówno zwornik sytemu transportowego we wschodniej części UE, jak też być jej „bramą na wschód”. Biorąc pod uwagę stan rozwoju magistralnych połączeń drogowych na Białorusi, lokalizacja zaplecza magazynowo-przeładunkowego dla transportu samochodowego kierowanego w stronę Mińska i Moskwy na wschodniej granicy Polski wydaje się być naturalna.

Drugim źródłem zapotrzebowania na usługi logistyczne będzie obsługa tranzytu między portami bałtyckimi a czarnomorskimi i śródziemnomorskimi.

Unia Europejska stara się zwiększyć udział kolei w przewozach towarowych, szczególnie na duże odległości. Ten kierunek polityki transportowej warunkuje konieczność zapewnienia intermodalności przewozów. Centra logistyczne obsługujące ruch drogowy i kolejowy umożliwią powiązanie obu środków transportu i rozszerzenie wykorzystania zarówno korytarza Via Carpatia, jak też modernizowanej linii kolejowej E20 oraz lepszego włączenia terminala w Małaszewiczach w system transportowy „nowych krajów” UE. Dodatkowo wykorzystanie lotniska w Białej Podlaskiej jako lotniska cargo pozwoli na stworzenie w pełni kompleksowego węzła transportu towarowego.

Na terenie województwa mazowieckiego najkorzystniejszymi lokalizacjami dla centrów logistycznych związanych ściśle z transportem drogowym wydają się być południowa część powiatu łosickiego, wraz z samym miastem, i wschodnia siedleckiego, ze względu na bliskość skrzyżowania A2 i S19. Centra drogowo-kolejowe powinny powstawać w rejonie Siedlec, co pozwoliłoby wzmocnić ten ośrodek względem silnych wpływów Warszawy, dzięki czemu dojdzie do zmniejszenia dysproporcji rozwojowych w obrębie województwa. Równocześnie należy dążyć do większej integracji ponadregionalnej i wzmocnienia powiązań funkcjonalnych wzmiankowanego obszaru z lubelską częścią Podlasia. Przyczyni się to do optymalizacji wykorzystania posiadanego potencjału, jak też ożywienia gospodarczego powiatów, których problemem są m.in. peryferyjność względem głównych ośrodków regionalnych i słabe z nimi powiązania (Biała Podlaska względem Lublina, w mniejszym stopniu Siedlce).

12. Jarominiak A., Historyczne intencje Deklaracja Łańcucka, „Magazyn Autostrady”, nr 1-2/2007, s. 46



mgr Michał Jan Banak

Jest absolwentem Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie. Pracuje w Mazowieckim Biurze Planowania Regionalnego w Warszawie, gdzie zajmuje się zagadnieniami infrastruktury transportu.

Przykłady wdrażania nowoczesnych rozwiązań w magazynach w kontekście odpowiedzialności społecznej w biznesie.

Společna odpowiedzialność łańcucha dostaw

| Anna Brdulak

Społeczna odpowiedzialność biznesu (CSR – Corporate Social Responsibility) w kontekście łańcucha dostaw kładzie nacisk głównie na dwa aspekty jego funkcjonowania, społeczny oraz środowiskowy. Należy mieć

świadomość, iż uwzględnienie potrzeb społecznych przy jednoczesnej dbałości o środowisko wyrażającej się poprzez zapobieganie i neutralizację negatywnego wpływu, w przypadku globalnego łańcucha stanowi nieporównywalnie większe wyzwanie



Wszystko to ma wpływ na więcej powstawanie nowych miejsc pracy w danym regionie, co się przekłada na lepszy wynik finansowy danego województwa. Brak odpowiedniego zaplecza infrastrukturalnego może przyczynić się do sytuacji, gdy nie udaje się pozyskać niektórych inwestorów. Dobra infrastruktura drogowa zajmują bardzo ważne miejsce w kontekście rozwoju regionu.

Jedną z przyczyn pozytywnych zmian w województwach świętokrzyskim i łódzkim jest rozwój infrastruktury drogowej. Oba te województwa były obszarami słabiej rozwiniętymi. Obecnie, gdy są to obszary stosunkowo dobrze wyposażone w infrastrukturę drogową, zaczynają się rozwijać, a zamożność tych regionów rośnie. Miejmy nadzieję, iż plany rozwoju dróg w Polsce zaplanowane na najbliższe lata będą miały równie pozytywny wpływ na pozostałe województwa. Na stronie obok przedstawiono mapę stanu budowy dróg na dzień 1.08.2011 roku.

Przykłady dwóch wyżej wymienionych województw pokazują, iż infrastruktura drogowa jest bardzo istotnym czynnikiem rozwoju. Słabo rozwinięta infrastruktura drogowa jest jedną z przyczyn, które ograniczają dynamiczny rozwój całej Polski. Obszary miejskie są ze sobą słabo skomunikowane, również obszary podmiejskie większych aglomeracji są nieodpowiednio wyposażone w infrastrukturę drogową, w związku z czym dostępność obszarów miejskich jest utrudniona.

Niestety w Polsce brakuje dobrych, szybkich połączeń pomiędzy dużymi aglomeracjami, brakuje również dróg usprawniających przejazd przez i w otoczeniu tych aglomeracji. Stan

ten cały czas się utrzymuje, pomimo iż w latach 2007-2010 nastąpił prężny rozwój systemu drogowego Polski. Rozwój ten wiązał się w dużej mierze z realizacją projektów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej.

Zatem skupiając się na zagadnieniach infrastrukturalnych pamiętać należy o konieczności łączenia ze sobą dużych aglomeracji, jak również skupić się na poprawie połączeń dużych ośrodków miejskich z miejscowościami satelickimi takich miast.

Mając na względzie dobrą i szybką infrastrukturę drogową usprawniającą rozwój przedsiębiorczości trzeba brać pod uwagę przede wszystkim połączenia z autostradami i drogami ekspresowymi. W odniesieniu do innych krajów Unii Europejskiej Polska w tym zakresie prezentuje się bardzo słabo. Niewielka ilość autostrad i dróg ekspresowych w naszym kraju jest istotną wadą polskiej sieci drogowej. Ma to również duże znaczenie z tego względu, iż przez Polskę przechodzi trzynaście międzynarodowych ciągów drogowych, stanowiących część paneuropejskich korytarzy transportowych (sieć TEN-T).

Pod koniec 2009 roku w Polsce istniało prawie 850 km autostrad i 521,5 km dróg ekspresowych. Na koniec 2009 roku zaledwie 9 województw dysponowało jakimikolwiek odcinkami autostradowymi, w chwili obecnej jest to 10 województw. W przypadku dróg ekspresowych sytuacja ich dostępności jest lepsza, ponieważ występują one w chwili obecnej w 13 województwach. Dla przykładu, brak dróg tego typu w województwach podlaskim i podkarpackim jest przyczyną ich słabej dostępności komunikacyjnej.

Należy pamiętać, iż inwestycje w infrastrukturę drogową pozytywnie wpływają na dostępność transportową na terytorium Polski. W 2009 najlepsza dostępność komunikacyjna cechowała województwa: świętokrzyskie, wielkopolskie, małopolskie, opolskie, łódzkie i śląskie.

Jak widać na powyższej mapie, w odróżnieniu od terenów Podlasia Południowego, tereny województw rozwijających się są dobrze wyposażone w infrastrukturę drogową. Na terenie województwa świętokrzyskiego ukończony został odcinek drogi ekspresowej S7 z Grójca do Radomia. Jest to odcinek na trasie Warszawa – Kraków, która pozwala województwu świętokrzyskiemu na lepsze skomunikowanie ze stolicą. Droga S7 prowadzi dalej na południe do Krakowa. Ukończony został tutaj odcinek tej drogi pomiędzy Skarżysko – Kamienną a Chęciami, zawierając w sobie obwodnicę Kielc. W województwie Świętokrzyskim powstała także obwodnica Jędrzejowa, który znajdują się na trasie Kielce – Kraków. Inwestycje te pozwoliły na polepszenie połączenia tego regionu z dwoma największymi miastami Polski, jakimi są Warszawa i Kraków. Nie było to bez znaczenia dla rozwoju tego regionu.

Kolejnym prężnie rozwijającym się województwem jest województwo małopolskie. W dynamice wzrostu PKB na mieszkańca zajmują drugą pozycję, za województwem świętokrzyskim. W obecnej chwili autostrada A4 łączy Kraków z niemiecką granicą. Pozwala to na bardzo szybkie i sprawne połączenie stolicy tego województwa z Górnośląskim Związkiem Metropolitalnym (są to takie miasta jak m.in. Katowice, Gliwice, Zabrze, Sosnowiec czy Tychy. Cały ten obszar zamieszkuje około 2 mln ludzi co stanowi ogromny rynek zbytu). Autostrada ta pozwala także w łatwy sposób dojechać z Krakowa do Opola, Wrocławia czy granicy z Niemcami. W obecnej chwili trwają prace na odcinkach autostrady A4, które skomunikują szybkim połączeniem Kraków z Tarnowem, Rzeszowem i dalej z ukraińską granicą. Również dzięki budowie autostrady A1 w łatwy sposób będzie można dojechać z Krakowa, przez województwo śląskie, do czeskiej granicy.

Na trzecim miejscu pod względem dynamiki rozwoju znajdują się województwo łódzkie. W regionie tym kluczowe znaczenie dla jego rozwoju miało połączenie autostradowe Łodzi z Poznaniem. Dzięki budowie autostrady A2 województwo łódzkie ma szybkie połączenie z województwem wielkopolskim. Przez województwo to przechodzi także trasa szybkiego ruchu łącząca Warszawę z Katowicami. W związku z dobrym usytuowaniem tego województwa oraz w związku z rozwojem infrastruktury drogowej, obecnie region ten się prężnie rozwija.

Innym regionem, który się rozwija i wzbogacił dzięki rozwojowi infrastruktury drogowej jest województwo dolnośląskie. Nastąpiło to dzięki budowie autostrady A4 łączącej niemiecką granicę z Krakowem, a przechodzącej przez województwa: Dolnośląskie, Opolskie, Śląskie i Małopolskie. Mamy tutaj do czynienia z licznymi inwestycjami przy autostradzie A4, która łączy takie ośrodki miejskie jak Wrocław, Opole, Górnośląski Związek Metropolitalny oraz Kraków. Wzdłuż tej autostrady, zwłaszcza pod Wrocławiem powstało wiele nowych przedsiębiorstw czy zakładów produkcyjnych międzynarodowych koncernów co jest bardzo istotne ze względu na przyciąganie inwestorów zagranicznych i zachęcanie ich do bezpośrednich inwestycji zagranicznych.

Dobra infrastruktura drogowa ma wpływ na to, iż działający już w tych regionach przedsiębiorcy są coraz bardziej konkurencyjni, otwierają się na nowe rynki zbytu, zyskują szybkie połączenie z wieloma dużymi aglomeracjami. Co za tym idzie,

dzięki odpowiedniej infrastrukturze drogowej łatwiej również o wysoko wykwalifikowaną siłę roboczą bądź kadre kierowniczą, której łatwiej będzie pokonywać większe odległości do miejsca pracy. Jednym z problemów województw Polski Wschodniej jest właśnie dostęp do kapitału intelektualnego. W regionie Podlasia Południowego sytuacja ta nie wygląda tak źle, jednak jest to również istotne zagadnienie, które może być rozwiązane dzięki budowie infrastruktury drogowej.

Oprócz istniejących już przedsiębiorstw, dobra infrastruktura drogowa jest także zachętą dla nowych inwestorów, którzy mogą lokować swoje inwestycje w tym regionie.

W obecnej chwili, wiele przedsiębiorstw z regionu Podlasia Południowego, dzięki odpowiedniej infrastrukturze mogłoby stać się bardziej konkurencyjnymi i poszerzyć swój krąg klientów. To z kolei by prowadziło do zwiększonej produkcji, a to umożliwiłoby zatrudnienie większej liczby pracowników, a co za tym idzie wpływałoby pozytywnie na bogacenie się regionu.

Podlasie Południowe dzięki dwóm inwestycjom drogowym może być bardzo dobrze skomunikowanym regionem. Po pierwsze, wpłynęłoby na to wybudowanie odcinka autostrady A2 łączącego Warszawę z Białoruską granicą, równocześnie łącząc ze sobą szybkim połączeniem dwa najważniejsze miasta regionu: Siedlce i Białą Podlaską. Powstanie tego połączenia autostradowego jest również bardzo istotne ze względu na skomunikowanie go ze stolicą oraz dogodne połączenie z Białoruską granicą. Ważny jest fakt, iż region ten leży na drodze istotnego międzynarodowego szlaku komunikacyjnego: II-go korytarza transeuropejskiego systemu transportowego Berlin – Warszawa – Moskwa.

Drugą znaczącą drogą dla tego regionu jest trasa ekspresowa S19 łącząca północno-wschodnią Polskę ze słowacką granicą na południu kraju. Równocześnie droga ta łączy dwa duże miasta znajdujące się w pobliżu Podlasia, mianowicie Białystok z Lublinem. Są to kolejne dwa duże rynki zbytu dla przedsiębiorców. Każde z tych miast ma około 300 tys. mieszkańców.

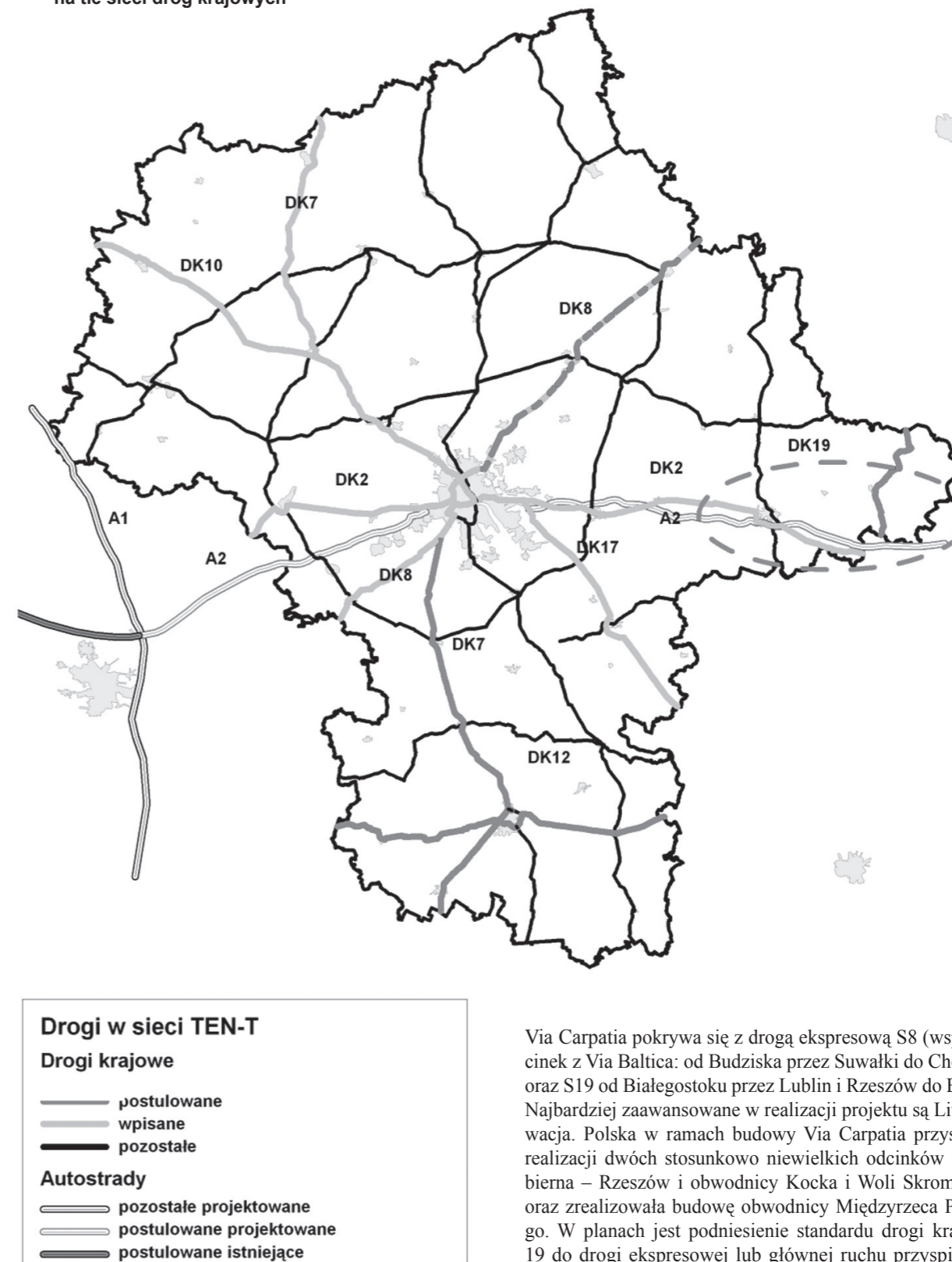
Realizacja wspomnianych inwestycji mogłaby się również przyczynić do prężniejszego wykorzystania po wojskowego lotniska w Małaszewiczach, czy też pozytywnie wpłynąć na możliwość powstania centrum logistycznego również w tej miejscowości. Powstanie centrum logistycznego koordynowałoby pracę poszczególnych gałęzi transportu oraz przyczyniłoby się do regulacji i poprawy funkcjonowania systemu transportowego Podlasia Południowego.

Dwie wyżej wymienione inwestycje drogowe, plus budowa obwodnic miast tego regionu (obecnie na terenie Podlasia Południowego wybudowano jedynie obwodnicę Międzyrzecza Podlaskiego), pozytywnie wpłyną na rozwój tego regionu.

Niestety póki co drogi na tym terenie powstają bardzo wolno, plany istnieją, ale ze względu na liczne inwestycje w pozostałych częściach kraju, często związanych z organizacją Mistrzostw Europy w 2012 roku, region ten jest poszkodowany i brany pod uwagę w drugiej kolejności.

Podsumowując można stwierdzić, iż rozbudowa infrastruktury drogowej Podlasia Południowego jest przyszłością tego regionu. Dlatego bardzo istotne jest, aby budować spójną i dostępną sieć autostrad i dróg ekspresowych obsługujących ruch pomiędzy poszczególnymi aglomeracjami oraz przyspieszać i ułatwiać ten ruch dzięki szybkim i wygodnym połączeniom. Budowa tego typu dróg oraz ich elementów, jakimi są obwodnice miast, przyspieszy także ruch przez aglomeracje miejskie. Dzięki podjęciu tego typu działań region Podlasia Południowego ma

Ryc. 1 Potencjalny obszar rozwoju centrów logistycznych na wschodzie województwa mazowieckiego na tle sieci dróg krajowych



Źródło: opracowanie własne

z Debreczynem (Węgry), czyli drogi Via Carpatia. W następnych latach do inicjatywy Via Carpatia akces zgłosiły Grecja, Rumunia i Bułgaria, które ostatecznie włączono do projektu w 2010 r.¹⁰ Docelowo, po rozszerzeniu szlaku o nowe państwa, Via Carpatia ma stanowić połączenie litewskiej Kłajpedy z Salonikami (Grecja) i Konstancą (Rumunia). Polski odcinek trasy

Via Carpatia pokrywa się z drogą ekspresową S8 (wspólny odcinek z Via Baltica: od Budziska przez Suwałki do Choroszczy) oraz S19 od Białegostoku przez Lublin i Rzeszów do Barwinka. Najbardziej zaawansowane w realizacji projektu są Litwa i Słowacja. Polska w ramach budowy Via Carpatia przystąpiła do realizacji dwóch stosunkowo niewielkich odcinków S19: Stobierna – Rzeszów i obwodnicy Kocka i Woli Skromowskiej¹¹ oraz zrealizowała budowę obwodnicy Międzyrzecza Podlaskiego. W planach jest podniesienie standardu drogi krajowej nr 19 do drogi ekspresowej lub głównej ruchu przyspieszonego (odcinek Raczki – Korycin).

10. Deklaracja w sprawie Via Carpatia podpisana, informacja z dnia 22.10.2010 r. ze strony WWW Ministerstwa Infrastruktury, http://www.mi.gov.pl/2-482b08b5939a5-1793342-p_4.htm (pobrano 23. 10. 2011 r.)

11. Płes A., Via Carpatia ma być gotowa za 10 lat. To wielka szansa dla Podkarpacia, serwis internetowy nowiny24.pl z dnia 25. 10. 2010 r., <http://www.nowiny24.pl/apps/pbcs.dll/article?aid=/20101025/region00/558827337> (pobrano 23. 10. 2011 r.)

Stanowiąc one mają gwarancję optymalizacji wykorzystania różnych środków transportu i zapewnienia multimodalności przewozów. Ponadto centra mają służyć integracji samego transportu kolejowego, którego bolączką jest zróżnicowanie w zakresie wykorzystywanej infrastruktury, przez co uniemożliwiony jest niezakłócony przewóz w skali Europy, a niejednokrotnie w obrębie pojedynczego państwa (np. zróżnicowana szerokość torów). Równie ważne, zdaniem Komitetu, jest zapewnienie połączeń regionów peryferyjnych z resztą Unii Europejskiej, jak też z krajami trzecimi.

Zagadnienie rozwoju sieci transportowych wykraczających poza granice Unii Europejskiej, a stanowiących przedłużenie sieci TEN-T, pojawiło się w połowie lat dziewięćdziesiątych, gdy konferencje ministrów krajów Wspólnoty i państw sąsiednich ustaliły przebieg korytarzy paneuropejskich³. Po rozszerzeniu UE doszło do wchłonięcia korytarzy przez wewnątrz unijną sieć TEN-T. Obecnie większość poza unijnych korytarzy powołanych zostało wskutek wielostronnych umów między UE a państwami sąsiadującymi. Równocześnie zaproponowano stworzenie nowych ponadnarodowych osi transportowych⁴, które pozwolą na rozszerzenie europejskiego systemu transportowego na kraje sąsiednie, tj. głównie państwa b. ZSRR i basenu Morza Śródziemnego. Z pięciu postulowanych osi, w kontekście połączeń transportowych wychodzących z Polski, istotne są:

- oś północna – łącząca kraje skandynawskie i nadbałtyckie oraz Polskę z Białorusią, Rosją i Kazachstanem, w jej skład wchodzi m.in. linia kolejowa E20/C-E20;
- oś centralna – łącząca kraje Europy Środkowej z Rosją, obszarem nadkaspjskim oraz północnymi wybrzeżami Morza Czarnego⁵.

W przypadku samej sieci TEN-T trwa obecnie jej przegląd, w ramach którego mają miejsce zmiany przebiegu korytarzy w poszczególnych krajach europejskich, jak też zmiana metodologii tworzenia korytarzy transportowych. Do najważniejszych zmian, jakie objęły sieci TEN-T należy ich podział na sieć bazową, mającą stanowić szkielet systemu transportowego Unii Europejskiej, i kompleksową, czyli stanowiącą uzupełnienie sieci bazowej. Innymi istotnymi zmianami było wprowadzenie ograniczeń względem włączania do sieci linii o równoległym przebiegu wobec już istniejących korytarzy i likwidacja ślepo zakończonych odcinków dotychczas stanowiących element sieci. Polskie Ministerstwo Infrastruktury przedstawiło swoje propozycje zmian sieci TEN-T w lutym 2010 r.⁶ Wśród propozycji Ministerstwa, zaakceptowanych przez Komisję Europejską w październiku 2011 r. znajdują się kilka nowych korytarzy drogowych związanych z międzynarodowymi projektami współpracy w dziedzinie infrastruktury transportu, takich jak Via Baltica (S61) czy Via Carpatia (S19). Do sieci bazowej na terenie Polski wpisano m.in. autostradę A2 oraz odcinek S19 między Rzeszowem i Lublinem⁷.

Podporządkowanie polityki w zakresie transportu, w tym infrastrukturalnej, długookresowym celem polityki UE skutkuje daleko idącymi przekształceniami w zakresie kierunków podejmowanych działań. Z jednej strony dążenie do ograniczenia zużycia paliw i emisji prowadzi do intensyfikacji prac mających na celu zahamowanie spadku udziału niskoemisyjnych środków transportu, głównie kolei, w przewozach. Z drugiej strony chęć umocnienia pozycji krajów UE na rynkach Europy Wschodniej, Bliskiego Wschodu czy Afryki Północnej przyczynia się do wdrażania na wielu polach polityki sąsiedztwa, której elementem jest współpraca na rzecz poprawy warunków transportu. Polityka dotycząca infrastruktury transportowej jest

pochodną tych działań. Przestrzennym i infrastrukturalnym tego wyrazem jest zarówno wspomaganie procesu modernizacji linii kolejowych i tworzenia centrów przeładunkowych, jak i rozwijanie infrastruktury transportowej w obszarach nadgranicznych, ukierunkowane na przejście potoków towarowych i pasażerskich z poszerzonej poza granice UE sieci korytarzy.

Mazowsze jako element osi Północ-Południe

Począwszy od ustanowienia korytarzy paneuropejskich w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych, objętych później siecią TEN-T, województwo mazowieckie stanowi w obrębie systemu transportowego Unii Europejskiej jeden z regionów kluczowych dla przewozów na osi Wschód-Zachód. W ramach systemu połączeń paneuropejskich przez Mazowsze poprowadzono korytarze:

- K I łączący Warszawę z krajami bałtyckimi (droga S8 i linia kolejowa nr 75);
- K II Berlin – Warszawa – Mińsk – Moskwa (autostrada A2 i linie kolejowe E20/C-E20);
- K VI Gdańsk – Warszawa – Katowice – Bratysława (drogi S7 i S8 oraz linia kolejowa E65)⁸.

Wszystkie powyższe korytarze zdeterminowały kierunki działań na rzecz modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej w regionie. Realizacja inwestycji w obrębie korytarzy przyczynia się do poprawy warunków przewozu towarów i osób w województwie, szczególnie jeśli chodzi o tranzyt. Równocześnie jednak układ korytarzy ukształtowany według dotychczasowej struktury sieci TEN-T krzyżując się w Warszawie tworzy „wąskie gardło”. Jednocześnie ukształtował się obszar skupiający centra logistyczne w zachodniej części aglomeracji warszawskiej (Warszawa, Sochaczew, Teresin).

Po rozszerzeniu UE o kraje Europy Środkowo-Wschodniej zaczęły pojawiać się koncepcje stworzenia nowych połączeń między tymi krajami, mających na celu zwiększenie ich spójności przestrzennej, jak też uczynienie ich bardziej konkurencyjnymi wobec Europy Zachodniej. W ten sposób doszło do zainicjowania⁹ działań na rzecz stworzenia, częściowo w obrębie istniejących korytarzy, połączeń (kolejowego i drogowego) integrujących kraje basenu Morza Bałtyckiego: Rail Baltica (w Polsce linie E20 i E75) i Via Baltica (S8 i S61). Równocześnie na konferencji ministrów transportu państw położonych na wschodzie UE podjęto decyzję o utworzeniu kolejnego, nowego korytarza, wzdłuż wschodniej granicy Unii, tworzącego oś północ-południe.

Tak zwana „Deklaracja Łańcucka” z 2006 r. podpisana przez ministrów transportu Węgier, Słowacji, Polski i Litwy była pierwszym etapem wdrażania w życie polskiej inicjatywy stworzenia korytarza łączącego początkowo Kowno (Litwa)

8. Obok istniejących korytarzy paneuropejskich wymieniany jest korytarz K A, który miałby łączyć Gdańsk z Warszawą i Odessą, jednak nie wyszedł on poza fazę planowania. Porównaj: Slawinski T., Warsaw Transnational Level Vision of International Connections of Mazovia Region, w: D. Gordon (red.), North-South Interface, Helsinki City Planning Department, Helsinki 2007, s. 84

9. Współpraca państw nadbałtyckich w zakresie m.in. planowania przestrzennego, ochrony środowiska i infrastruktury rozpoczęła się w 1992 r. przybierając następnie formę programu koordynacji planowania działań rozwojowych w krajach basenu Morza Bałtyckiego (program VASAB). Projekty Rail Baltica i Via Baltica są efektem współpracy w ramach VASAB. Porównaj: T. Slawinski, op. cit., s. 86

szanse na dynamiczny rozwój i co jest bardzo istotne, ma szansę na zmniejszenie niepokojącego procederu, jakim są dysproporcje przestrzenne rozwoju gospodarczego i społecznego Polski.



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

BIBLIOGRAFIA:

- Raport Polska 2011 Gospodarka – Społeczeństwo – Regiony, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, Czerwiec 2011, praca pod kierunkiem Piotra Żubera, dyrektora Departamentu Koordynacji Polityki Strukturalnej MRR.
- Brdulak Jacek, Renta geograficzna Podlasia Południowego, Kwartalnik Celny Nr 1 (6-7), Rok 2009, s. 12-13.
- Zakrzewski Bartosz, Wizja centrum logistycznego w Małaszewiczach, Kwartalnik Celny Nr 1 (3), Rok 2008, s. 14-16.
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, www.gddkia.gov.pl.

Jak osiągnąć partnerstwo strategiczne z Ukrainą

| Mikołaj Oniszczyk

Wstęp

Przedmiotem niniejszej analizy są polsko – ukraińskie stosunki gospodarcze dotyczące stanu istniejącego i widziane w perspektywie najbliższych 15 – 20 lat. Do takiego ujmowania problemu przyjęto zasadę racjonalnego gospodarowania w skali makro i na szczeblu podstawowych podmiotów gospodarczych, jak i w odniesieniu do polityki rozwoju całej gospodarki. Jednym z podstawowych elementów tej polityki są stosunki ekonomiczno – handlowe z zagranicą.

Ukraina jest jednym z głównych partnerów gospodarczych Polski na rynkach wschodnich. Jest i zasadnie należy zakładać, że będzie nim również w przyszłości. Tezę tę potwierdza „Strategia proeksportowego rozwoju gospodarki polskiej” z 23 października 2008 roku, opracowana przez Instytut Badań Rynku, Konsumpcji i Koniunktur, z inicjatywy Stowarzyszenia Eksporterów Polskich. Problematyka współpracy gospodarczej Polski z Ukrainą ujęta została w tym opracowaniu w postaci oceny aktualnego stanu tej współpracy oraz poprzez aspekty strategiczne współpracy i partnerstwa. Wynikają z tego wnioski o charakterze aplikacyjnym w obszarze gospodarki polskiej i gospodarki ukraińskiej. Są też zawarte odniesienia do tendencji i zjawisk w gospodarce Unii Europejskiej i w gospodarce polskiej, które mają lub mogą mieć wpływ na polsko – ukraińskie stosunki gospodarcze.

W opracowaniu zostały przedstawione trzy następujące zagadnienia. Sposób ich ujęcia posłużył do przedstawienia propozycji, na czym mają polegać strategiczne czyli przyszłe kierunki współpracy. Stąd pierwsze przedstawione zagadnienie dotyczy wniosków do strategicznych kierunków współpracy, wynikających z oceny aktualnego stanu tej współpracy. Stan aktualny współpracy jest niezadowolający, ale tkwią w nim szanse na aktywizację tej współpracy w przyszłości. Drugie przedstawione zagadnienie dotyczy określania strategicznych kierunków współpracy. Przy tym określaniu – starano się zastosować w myśleniu – podejście zgodne (lub wynikające) z zarządzania strategicznego. Trzecie przedstawione zagadnienie

nie dotyczy propozycji wdrożeń strategicznych rozwiązań, dotyczących współpracy.

1. Wnioski z oceny aktualnego stanu współpracy gospodarczej do strategicznych kierunków współpracy

Współpraca gospodarcza między Polską a Ukrainą oparta jest na dwóch filarach, tj. na obrotach handlowych i na współpracy inwestycyjnej. Dominującą rolę odgrywają obroty handlowe. Ocena taka wynika z poziomu i z dynamiki wzajemnych obrotów handlowych, ich struktury towarowo – branżowej i z salda obrotów. Poziom wzajemnych obrotów jest relatywnie niski, a określa go głównie polski eksport. Udział Polski w imporcie ukraińskim wynosił w 2010 r. 3,5%, a w eksporcie na rynek ukraiński – 4,6%. Równocześnie – udział Ukrainy w polskim eksporcie wynosił 2,5%, a w polskim imporcie – 1,1%. Struktura polskiego eksportu ma charakter wielobranżowy, a eksportu ukraińskiego – monobranżowy. Występuje nadwyżka polskiego eksportu nad importem z Ukrainy. Ten i inne wskaźniki mogą być wyzwaniem do działań na rzecz proeksportowego rozwoju gospodarki ukraińskiej. Współpraca inwestycyjna też jest daleka do stanu potrzeb ukraińskich i możliwości polskich. W roku 2010 – polsko – ukraińskie obroty handlowe ukształtowały się na poziomie 5,7 mld USD, przy czym polski eksport wynosił 3,9 mld USD, a import – 1,8 mld USD. Polskie inwestycje na terenie Ukrainy, według stanu na 1 stycznia 2011 roku stanowiły 937,1 mln USD. Porównując stan aktualny z danymi za lata 1997 – 1998 – można zaobserwować charakterystyczne tendencje w tej dynamice. O ile w przypadku inwestycji polskich na Ukrainie trwa stała tendencja wzrostu, (z poziomu 37,1 mln USD w roku 1998 do 694,7 mln USD w 2008 roku i 937,1 mln USD w 2010 roku), o tyle w obrotach handlowych, przy tendencji wzrostowej w latach 2000 – 2008, w roku 2009 nastąpiło wyraźne załamanie oraz powrót do poziomu 2009 roku w roku 2010. Do rekordowego poziomu 8,7

mld USD w roku 2008 - brakuje wciąż 3 mld USD. Współpraca inwestycyjna jest bardziej odporna na zmiany spadkowe niż eksport i import, wywołane zjawiskami kryzysu światowego, co potwierdzają także nasze stosunki gospodarcze z Ukrainą. Negatywne skutki kryzysu w postaci spadku bardziej odczuła Ukraina. Gospodarka polska odczuła go w postaci spowolnienia tempa wzrostu PKB do 1,7% w roku 2010. Mimo trudności gospodarczych na Ukrainie, zachowana została odporność polskich inwestorów i zaufanie do partnerów ukraińskich. A jest to dobry znak na przyszłość, jako istotny kierunek wzmacniania partnerstwa gospodarczego z Ukrainą. Polska jest 12-tym inwestorem zagranicznym na Ukrainie, z udziałem 2,2% w globalnej kwocie 44,7 mld USD skumulowanych inwestycji zagranicznych, za Włochami a przed Szwajcarią. W obrotach handlowych – pozycja jest lepsza, bo Ukraina plasuje się na 7-8 miejscu na liście największych rynków zbytu dla polskiego eksportu. Ale już miejsce Ukrainy na rynku polskim jest znacznie skromniejsze, bo 21. w imporcie Polski, z udziałem 1,1%. Z punktu widzenia gospodarki ukraińskiej – Polska zajmowała w rekordowym, przedkryzysowym roku 2008, 4 miejsce w globalnym eksporcie ukraińskim, z udziałem w nim w wysokości 3,5% oraz 5 miejsce w imporcie ukraińskim, z udziałem około 5%.

W strukturze polskiego eksportu – tradycyjnie ważną rolę odgrywają wyroby przemysłowe: elektromaszynowego, chemicznego i metalurgicznego. W dalszej kolejności – były to wyroby przemysłu drzewno – papierniczego, lekkiego i artykuły rolno – spożywcze. W imporcie dominują od lat wyroby metalurgiczne, produkty mineralne, wyroby przemysłu chemicznego i tworzywa sztuczne, artykuły rolno – spożywcze, wyroby przemysłu drzewno – papierniczego i elektromaszynowego. Kryzys gospodarczy wpłynął na pewne zmiany w strukturze towarowej, ale nie mają one charakteru trwałego. Oferta polskich eksporterów jest bogata, zróżnicowana i atrakcyjna dla odbiorców i dla użytkowników.

Aspekty strategiczne współpracy, to temat zasadniczy. I jako taki wymaga określenia celów strategicznych, warunków ich realizacji, w tym działań dostosowawczych oraz form i sposobów realizacji tych celów. Zwłaszcza dla Ukrainy ważnym elementem jest i będzie skłonność i umiejętność wykorzystania polskich doświadczeń, prorynkowej transformacji systemowej, jak i siedmioletniego już członkostwa Polski w Unii Europejskiej. Zasadnicza staje się odpowiedź na pytanie nie tyle dotyczące „co trzeba zrobić, ale „jak”? Jest to trudny problem, którego rozwiązanie wymaga założeń programowych oraz działań realizacyjnych. Na Ukrainie transformacja systemu ekonomicznego odbywa się w warunkach „niedookreślonych” zmian politycznych. Można jednak i trzeba podjąć próbę zarysowania i w miarę możliwości określenia podstawowych aspektów strategicznych polsko – ukraińskiej współpracy gospodarczej. Stąd potrzebne jest określenie atutów partnerstwa i obszarów współpracy. Atuty te można podzielić na trzy grupy: naturalne, rozwojowe i branżowe. Do pierwszej grupy trzeba zaliczyć takie czynniki, jak powierzchnia kraju, liczba ludności i położenie geograficzne. Z ekonomicznego punktu widzenia – wszystkie trzy w odniesieniu do Polski i Ukrainy można uznać za korzystne. Przekładają się one na wielkość rynku, wielkość popytu i na korzyści z tzw. renty geograficznej, czyli relatywnie niskie koszty transportu. Do korzystnych czynników współpracy, ale już w szerszym zakresie, zalicza się bliskość kulturową, obyczajową, religijną oraz językową, a ponadto – wieloletnie, bezpośrednie kontakty międzyludzkie, w tym biznesowe, głównie handlowe. Drugą grupę sta-

nowią tendencje w rozwoju gospodarczym i społecznym obu krajów. Mimo, że poziom tego rozwoju różni się znacznie, to jednak oba kraje są w regionie o relatywnie wysokiej dynamice rozwoju, o czym świadczą wskaźniki dynamiki PKB. I trzecia grupa – to zbieżne, priorytetowe sektory rozwojowe gospodarki, tworzące podstawę dla szerszej współpracy. W perspektywie 15 – 20 lat – dla współpracy gospodarczej Polski z Ukrainą – zmiany w drugiej i trzeciej grupie będą miały znaczenie podstawowe. Zakładać trzeba zasadnie, że współpraca ta odbywać się będzie w warunkach wzrostu gospodarczego w obu krajach.

2. Określenie strategicznych kierunków współpracy.

Nie ma dotychczas wiarygodnych danych prognostycznych czy szacunkowych ani w Polsce, ani na Ukrainie, dotyczących lat 2020 – 2030, natomiast istnieją prognozy kończące się na latach 2014 – 2015. W przypadku gospodarki polskiej dominują prognozy zakładające wzrost PKB w przedziale 3,0 – 4,5%. Dla Polski – ważne są prognozy dotyczące gospodarki ukraińskiej. Są one wyższe niż w przypadku Polski, ale to wynik niższej bazy wyjściowej, spowodowanej kryzysem gospodarczym na Ukrainie, stąd rosnące „plusy na minusach”. Ministerstwo Rozwoju Gospodarczego i Handlu Ukrainy, razem z udziałem zagranicznych ekspertów, opracowało prognozę na lata 2011 – 2012, zgodnie z którą wzrost PKB Ukrainy w roku 2011 wyniesie 4,6% oraz 5,1% w roku 2012. Zgodnie z oficjalnymi danymi, zatwierdzonymi przez Gabinet Ministrów Ukrainy - wzrost PKB Ukrainy w 2011 r. wyniesie 4,5%. Według prognozy Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju – wzrost PKB Ukrainy w latach 2011 – 2012 wyniesie 4%. Analogiczną prognozę przedstawił Bank Światowy.

W projekcie rządowym, dotyczącym podstawowych kierunków polityki budżetowej na rok 2012, skierowanym w kwietniu 2011 roku do rozpatrzenia przez Radę Najwyższą Ukrainy, zakłada się, że wzrost PKB w przyszłym roku wyniesie 6,5%. Wskaźnik inflacji ma wynieść 7,9%, indeks cen producentów – 9,7%, średnioroczny kurs hrywny wyniesie 7,9 – 8,0 UAH/USD, poziom bezrobocia (według metodologii MOP) – 7,2 – 7,7%, a deficyt budżetu państwa – 2,5% PKB. Eksperti ukraińscy oceniają te prognozy jako optymistyczne. Ważnym, na tym tle, elementem są priorytetowe sektory rozwoju gospodarki ukraińskiej. Określono je w „Programie rozwoju gospodarki ukraińskiej do roku 2014”, ujmującym wykaz projektów inwestycyjnych, które mają być realizowane lub rozpoczęte w tym przedziale czasu. Wykaz zawiera 125 projektów o znaczeniu strategicznym oraz 714 projektów o znaczeniu priorytetowym. Łączna wartość tych projektów wynosi 1,1 biliona UAH, tj. około 137 mld USD. Do projektów strategicznych zaliczono projekty dotyczące morskich złóż ropy naftowej i gazu ziemnego, produkcji samolotów AN-140 i AN-148, rozwoju nowoczesnych technologii kosmicznych, budowy kompleksów hurtowej sprzedaży towarów rolno – spożywczych, rozwoju wysokich technologii, modernizacji zakładów techniki rolniczej (w tym m.in. zakładu „Jużmasz) oraz modernizacji zakładów hutniczych „Zaporożstal” i „ Doniecki Zakład Metalurgiczny”. Program ambitny, wymagający olbrzymich nakładów na ich realizację. Już obecnie rząd ukraiński zamierza ubiegać się o pomoc finansową ze strony europejskich, rosyjskich i światowych instytucji finansowych. To jest wizja inwestycyjna rynku ukraińskiego na kilka dziesię-

Siedlce i Łosice jako potencjalne centra logistyczne na Mazowszu

| Michał Banak

Wstęp

W dobie gwałtownych przemian, jakie zachodzą w gospodarce, zarówno polskiej, jak i światowej po kryzysie 2008 r., konieczne jest znalezienie nowych rozwiązań pozwalających zwiększyć konkurencyjność poszczególnych przedsiębiorstw, jak też państw czy regionów. Równocześnie z zawirowaniami gospodarczymi, wychodząc naprzeciw nowym uwarunkowaniom rozwojowym, jak również chcąc sprostać dotychczasowym założeniom polityki rozwoju, Unia Europejska stara się znaleźć drogę do pogodzenia, mogłoby się wydawać, rozbieżnych tendencji i polityk. Równoczesne działania na rzecz zmniejszenia dysproporcji międzyregionalnych i wzmocnienia konkurencyjności w skali globalnej wybranych, najsilniejszych ośrodków rozwoju, choć wydają się być polityką prowadzoną w dwóch zupełnie odmiennych kierunkach, powinny i mogą być zbieżne. Za przykład niech posłuży przypadek województwa mazowieckiego, które jako najsilniejszy gospodarz region w Polsce ma szansę stać się jednym z biegunów wzrostu w krajach „nowej UE”, równocześnie jednak jako region położony na peryferiach UE musi działać na rzecz wzmocnienia swojej pozycji wobec rdzenia „starej UE”, tzw. Pentagonu¹. Z tej perspektywy widać, że, zależnie od kontekstu, region można kwalifikować do różnych kategorii pod względem poziomu rozwoju i prowadzić względem niego politykę zarówno zwiększającą jego konkurencyjność, wynikającą z cech endogenicznych, jak też przyczyniającą się do zwiększenia spójności z resztą kraju i Europy. Działania te mogą być prowadzone nie tylko na poziomie kraju czy całej UE, ale również poszczególnych województw.

Zmieniające się uwarunkowania, jak też konieczność przyjmowania długofalowych programów i strategii rozwoju, stwarzają pole do budowania nowych koncepcji rozwojowych. Uwzględniając one możliwości wykorzystania czynników sprzyjających wzmocnieniu obszarów dotychczas uchodzących za mało atrakcyjne bądź położonych peryferyjnie wobec ośrodków wzrostu. Przykładem takiego obszaru są powiaty siedlecki i łosicki w województwie mazowieckim. Obecnie powiaty te stanowią część nadbużańskiego obszaru problemowego definiowanego w dokumentach wojewódzkich jako rejon kumulowania się negatywnych zjawisk, jak szybkie starzenie się społeczeństwa czy niski poziom infrastruktury technicznej i usług rynkowych². Biorąc pod uwagę nowe kierunki polityki rozwoju UE, w tym polityki transportowej, jak też działania władz krajowych i regionalnych, można określić oba te powiaty, jako potencjalny obszar rozwoju usług logistycznych związanych z przeladunkami (kolej – transport samochodowy), jak też magazynowaniem.

Kierunki polityki transportowej Unii Europejskiej

Obecne kierunki polityki transportowej Unii Europejskiej

opisane zostały w wydanej w marcu 2011 r. Białej Księdze. Planie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego obszaru transportu. Dokument ów zawiera w sobie trzy zasadnicze elementy: zdefiniowane wyzwania przed jakimi stoi europejski system transportowy, wizję przyszłości europejskiego transportu zarysowaną przez Komisję Europejską, a w części trzeciej strategiczne kierunki działania, których realizacja przybliży osiągnięcie zakładanych przez Komisję celów.

Do zasadniczych problemów wskazanych w Białej Księdze należą zagadnienia związane z polityką klimatyczną oraz dążeniem państw europejskich do jak największego uniezależnienia swych gospodarek, w tym transportu, od importowanych nośników energii (ropy naftowej). Celem zmniejszenia zużycia paliw proponowany jest szeroki pakiet działań począwszy od tworzenia multimodalnych korytarzy transportowych, w tym centrów logistycznych, przy równoczesnym wroście przewozów środkami transportu charakteryzującymi się względnie niską emisyjnością (kolej, żegluga śródlądowa), poprzez rozwój infrastruktury i eliminację wąskich gardeł, rozwój innowacyjnych środków transportu, po wdrożenie systemów zarządzania ruchem, przez co ma się poprawić jego płynność. Szczegółowe cele określone zostały zestawem wskaźników wraz z perspektywą czasową osiągnięcia wyznaczonych ich poziomów. Bazują one na rozwoju infrastruktury, który ma spowodować przeniesienie 30% drogowego transportu towarów na dystansie powyżej 300 km na kolej lub inne energooszczędne środki transportu do 2030 r. (powyżej 50% w 2050 r.). Równocześnie do 2050 r. ma zostać ukończona cała sieć bazowa systemu korytarzy transeuropejskich TEN-T.

Opiniując Białą Księgę, Komitet Regionów zwrócił uwagę na szczególnie istotne zagadnienia odnoszące się głównie do przewozów towarowych transportem kolejowym, gdzie podkreślił rolę, jaką w jednolitym europejskim obszarze transportowym odgrywać ma rozwinięcie centrów logistycznych.

1. Obszar znajdujący się wewnątrz wieloboku, którego wierzchołkami są Paryż, Londyn, Mediolan, Hamburg i Monachium. Porównaj: D. Gordon, North-South Interface Rina Aims; w: D. Gordon (red.), North-South Interface, Helsinki City Planning Department, Helsinki 2007, s. 9
2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, Samorząd Województwa Mazowieckiego, Warszawa 2004, s. 61
3. Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego, Wydlużenie głównych transeuropejskich osi transportowych do krajów sąsiadujących Wytczne w zakresie transportu w Europie oraz regionach sąsiadujących, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela, 31.01.2007 r., s. 4
4. Ibidem, s. 7
5. Ibidem, s. 14
6. Porównaj: Proposals of the Trans-European Transport Network (TEN-T) Modification in Poland, Ministry of Infrastructure, Warsaw 2010
7. Patrz: Annex to the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, vol. 15, European Commission, Brussels 2011

Tabela nr 5

Bezpośrednie inwestycje zagraniczne na Ukrainie

(Wartość skumulowana według stanu na 1 stycznia 2011 r.)

Kraj	Wartość w mln USD	% udziału
OGÓLEM	44 708,0	100,0
W tym:		
Cypr	9 914,6	22,2
Niemcy	7 076,9	15,8
Holandia	4 707,8	10,5
Rosja	3 402,8	7,6
Austria	2 658,2	5,9
Francja	2 367,1	5,3
W. Brytania	2 298,8	5,1
Szwecja	1 729,9	3,9
Wyspy Owcze	1 460,8	3,3
USA	2 192,4	2,7
Włochy	982,4	2,2
POLSKA	935,8	2,1
Szwajcaria	859,4	1,9
Pozostałe kraje	5 121,1	11,5

BIBLIOGRAFIA:

1. Strategia proekspansyjnego rozwoju gospodarki polskiej, Stowarzyszenie Eksporterów Polskich, Warszawa, 23 października 2008r.
2. Ukraina. Przewodnik po rynku 2011, Wydział Promocji Handlu i Inwestycji Ambasady RP w Kijowie, Kijów, grudzień 2010 r. Strategia Rozwoju Kraju 2007 – 2015; Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, listopad 2006 r.
3. Program dla Polski Wschodniej w latach 2007 – 2013, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Materiały z konferencji 9 grudnia 2005 r. w Lublinie.
4. Strategia zrównoważonego rozwoju Polski do 2025 r. Konferencja Instytutu Spraw Publicznych w Warszawie 1 kwietnia 2011 r.
5. Najnowsze prognozy rozwoju gospodarczego Ukrainy na lata 2011 – 2012: RBK – Ukraina, Ministerstwo Gospodarki, Warszawa, marzec 2011 r.
6. Nowe prognozy rozwoju gospodarki Ukrainy na lata 2011 – 2012, „Kommersant”. Ministerstwo Gospodarki, Warszawa, marzec 2011 r.
7. Projekt podstawowych kierunków polityki budżetowej Ukrainy na 2012 r. „Ekonomiceskije Izwiestija”, Ministerstwo Gospodarki, Kijów, marzec 2011r.
8. Sytuacja gospodarcza na Ukrainie w 2010 r. Materiał Wydziału Ekonomicznego Ambasady RP w Kijowie, Kijów, luty 2011 r.
9. Ukraina – Country Profile; Wydział Ekonomiczny Ambasady RP w Kijowie, Kijów, luty 2011 r.
10. Strategiczne kierunki rozwoju Unii Europejskiej do 2020 roku, Kwartalnik „Krynica”, Nr 89 2010 r., Kijów.
11. Paweł Gębski, Ekonomiczno – społeczne efekty członkostwa Polski w Unii Europejskiej, Nr 69 Kwartalnik „Krynica”, Nr 69 2010 r., Kijów.
12. Mikołaj Oniszczyk, Perspektywa gospodarcza Ukrainy – to inwestycje i eksport; Warszawa, 4 marca 2011 r., publikacja prasowa.
13. Polska w Unii – to rozwój i nowoczesność; Nr 67 Kwartalnik „Krynica”, Nr 67, 2010 r., Kijów.
14. Mikołaj Oniszczyk, Co Polsce daje członkostwo w Unii?; Warszawa, 21 lipca 2008 r., publikacja prasowa.
15. Mikołaj Oniszczyk, Miliardy płyną nad Dniepr; „Rzeczpospolita” Nr 110 z 12 maja 2008 r., Warszawa.
16. Mikołaj Oniszczyk, Realia współpracy polsko – ukraińskiej, „Rzeczpospolita” Nr 78 z 2 kwietnia 2008 r., Warszawa.
17. Kuba Kurasz, Janusz Cabaj, Marcin Zwierchowski, Ukraina – warto zaryzykować, „Rzeczpospolita” Nr 133 z 9 czerwca 2008 r., Warszawa.
18. Tatiana Serwetnyk, Ukraina: Trudna droga do Europy; debata w redakcji, „Rzeczpospolita” Nr 43 z 22 lutego 2011 r., Warszawa.
19. Mikołaj Oniszczyk, O polityce zagranicznej Ukrainy – bez iluzji, 4 marca 2010 r., Warszawa, publikacja prasowa.
20. Mikołaj Oniszczyk, Wizje programowe ukraińskiej władzy; 7 kwietnia 2010 r., Warszawa, publikacja prasowa.
21. Mikołaj Oniszczyk, Czas na konstruktywne projekty rozwoju i współpracy, Kwartalnik „Krynica”, Nr 68 2010 r., Kijów.

cd. BIBLIOGRAFIA:

22. Tatiana Serwetnyk, Pozytywny sygnał dla inwestorów, „Rzeczpospolita” z 24 lutego 2011 r., Warszawa.
23. Tatiana Serwetnyk, Ukraina potrzebuje rewolucji w prywatyzacji; „Rzeczpospolita” z 25 lutego 2011 r., Warszawa.
24. Mikołaj Oniszczyk, Rewitalizacja gospodarcza na Ukrainie; „Nowe Życie Gospodarcze” Nr 7/8 (lipiec – sierpień) 2010 r., Warszawa.
25. Mikołaj Oniszczyk, Współpraca z Ukrainą w warunkach kryzysu, „Gazeta Finansowa” z 27 lutego – 5 marca 2009 r., Warszawa.
26. Mikołaj Oniszczyk, Reformy czy powolne dryfowanie?; „Gazeta Finansowa” z 12 – 18 listopada 2010 r., Warszawa.
27. Mikołaj Oniszczyk, Trwa demontaż „plotów” w handlu ze Wschodem, „Gazeta Finansowa” z 17 grudnia 2010 r. – 6 stycznia 2011 r. Warszawa.
28. Mikołaj Oniszczyk, Ukraina daleko od optymizmu, „Dziennik Kijowski” Nr 9 z maja 2010 r., Kijów.
29. Mikołaj Oniszczyk, Anoreksja gospodarcza na Ukrainie, „Gazeta Finansowa” z 13 – 19 listopada 2009 r., Warszawa.
30. Mikołaj Oniszczyk, Unia – między romantyzmem a pragmatyzmem, „Gazeta Polska” z 27 listopada 2010 r., Żytomierz.
31. Mikołaj Oniszczyk, Eksport – siłą witalną polskiej gospodarki, „Gazeta Polska” z 18 grudnia 2010 r., Żytomierz.
32. Mikołaj Oniszczyk, Ukraina jeszcze zmagają się z kryzysem, „Agro Serwis” nr 4 z 15 lutego 2011 r., Warszawa.
33. Mikołaj Oniszczyk, Prawda o Ukrainie – szara i szorstka, z 21 lutego 2011 r., publikacja prasowa.
34. Mikołaj Oniszczyk, Satyra prawdę mówi, „Kurier Galicyjski” Nr 5 z 11 – 26 marca 2011 r., Iwano – Frankowsk.
35. Mikołaj Oniszczyk, Wybory testują demokrację i...mentalność, Kwartalnik „Krynica” Nr 70 z 2011 r., Kijów.
36. Mikołaj Oniszczyk, Potrzeba gospodarki opartej na rozumie, 12 lutego 2011 r., publikacja prasowa.
37. Mikołaj Oniszczyk, Energetyka w opałach, „Nowe Życie Gospodarcze” Nr 6-7 z 29 marca – 2 kwietnia 2009 r., Warszawa.
38. Henryk Borko, Rząd Ukrainy nie będzie miał łatwego startu, „Gazeta Finansowa” z 5 – 11 lutego 2010 r., Warszawa.
39. Mieczysław Twaróg, Rzecznik eksporterów, „Agro” z 2 września 2008 r., Warszawa.
40. Mikołaj Oniszczyk, Czy i za co cenią nas Ukraińcy?, „Nowe Życie Gospodarcze” Nr 1 (styczeń) 2011 r. Warszawa.
41. Mikołaj Oniszczyk, Polska wśród liderów, „Agro Serwis” Nr 6 z 15 marca 2011 r., Warszawa.
42. Mikołaj Oniszczyk, Będzie więcej Ukrainy w Polsce, „Gazeta Finansowa” z 28 sierpnia 2010 roku, Warszawa.
43. Tatiana Serwetnyk, Janukowycz przełamuje impas, „Rzeczpospolita” z 4 lutego 2011 r., Warszawa.
44. Piotr Kościński, Dwie opcje dla Janukowycza, „Rzeczpospolita” z 14 kwietnia 2011 r., Warszawa.
45. Tatiana Serwetnyk, Premier Putin nie chce by Ukraina uciekła w stronę Brukseli, „Rzeczpospolita” z 11 kwietnia 2011 r., Warszawa.
46. Tatiana Serwetnyk, Władimir Putin zachęca Ukraińców do unii celnej, „Rzeczpospolita” z 13 kwietnia 2011 r., Warszawa.
47. Mikołaj Oniszczyk, Na co stawiać w partnerstwie z Ukrainą?, „Rzeczpospolita” z 6 maja 2011 r. Warszawa.
48. Gospodarka i handel zagraniczny Polski w 2010 roku, Instytut Badań Rynku, Konsumpcji i Koniunktur, 2011 r., Warszawa.
49. Mikołaj Oniszczyk, Gospodarcze prognozy – co nas czeka do 2020 r.? „Agro Serwis” Nr 15 – 16 z 1 sierpnia 2011 r., Warszawa.
50. Krzysztof Marczewski, Podstawowe uwarunkowania makroekonomiczne w perspektywie do 2020 roku, Instytut Badań Rynku, Konsumpcji i Koniunktur, 2011 r., Warszawa.
51. Wojciech Oniszczyk, Internacjonalizacja i globalizacja gospodarki polskiej. Polityka handlowa Rosji w procesie integracji z gospodarką światową, Szkoła Główna Handlowa, 2001 r., Warszawa.
52. Iwona Trusewicz, Ukraina czwarta na liście najgorszych gospodarek świata, „Rzeczpospolita” z 7 lipca 2011 r., Warszawa.
53. Anna Stojewska, Europejskie nadzieje Ukrainy, „Rzeczpospolita” z 5 czerwca 2011 r., Warszawa.
54. Jan Przystupa, Prognoza PKB Polski i jego składowych na lata 2011 – 2012, Instytut Badań Rynku, Konsumpcji i Koniunktur, 2011 r., Warszawa.
55. Juliusz Kotyński, Popyt zewnętrzny, Instytut Badań Rynku, Konsumpcji i Koniunktur, 2011 r., Warszawa.
56. Paweł Gębski, Wychodzenie z dolka czyli polsko – ukraińska współpraca gospodarcza w 2010 roku, Kwartalnik „Krynica” Nr 71, 2011 r., Kijów.
57. Anna Wulpe, Czynniki bezpieczeństwa energetycznego Ukrainy, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza, czerwiec 2009 r., Poznań.

cioleci. Co ciekawe, po raz bodaj pierwszy od wielu lat – rząd ukraiński uwzględnił potrzebę unowocześnienia sektora rolnego – spożywczego oraz zwiększenia jego potencjału eksportowego i podwyższenia konkurencyjności. Być może takie działania obejmą inne sektory gospodarki ukraińskiej. To wskazuje na dobre perspektywy współpracy handlowej i inwestycyjnej z Polską.

Z analiz i ocen polskich ekspertów wynika, że do perspektywicznych i w znacznej mierze strategicznych kierunków rozwoju Ukrainy zaliczyć można:

- 1) energetykę, w tym inwestycje w pozyskiwanie surowców energetycznych, zwłaszcza węgla i gazu ziemnego oraz surowców odnawialnych; dostawy maszyn, urządzeń i technologii do modernizacji i zwiększania stopnia bezpieczeństwa produkcji w sektorach pozyskiwania surowców energetycznych; wytwarzania i przesyłu energii; dostawy maszyn, urządzeń i technologii energooszczędnych,
- 2) branżę rolną – spożywczą – inwestycje w rozwój hodowli zwierząt i uprawę roślin, w tym warzyw oraz przetwórstwo produktów rolnych i produkcję zdrowej żywności; dostawy maszyn i sprzętu rolniczego, nowoczesnych technologii i know-how,
- 3) budownictwo – inwestycje w budownictwo mieszkaniowe, dostawy i/lub produkcja maszyn, urządzeń i materiałów wykończeniowych, inwestycje infrastrukturalne, w tym dotyczące realizacji projektów w ramach przygotowań do Euro 2012,
- 4) sektor dóbr konsumpcyjnych – dostawy i/lub produkcja sprzętu AGD, odzieży, kosmetyków i farmaceutyków,
- 5) sektor ochrony środowiska naturalnego,
- 6) sektor usług – zwłaszcza usługi medyczne, edukacyjne i turystyczne.
- 7) współpraca naukowo – techniczna na rzecz wdrażania nowych rozwiązań technicznych – technologicznych we wszystkich sektorach gospodarki.

W przypadku Polski – do priorytetowych branż zaliczane są te, które generują wysoki eksport netto i wysoką wartość dodaną, a jednocześnie cechują się wysokim zaawansowaniem technologicznym i innowacyjnością. Warunki takie spełniają i mają istotne znaczenie dla gospodarki polskiej następujące sektory: motoryzacyjny, elektroniczny, lotniczy, biotechnologiczny oraz nowoczesne usługi informacyjne, telekomunikacyjne, biznesowe i badawczo – rozwojowe. Zakres możliwej współpracy jest więc dostatecznie szeroki i atrakcyjny dla partnerów Polski i Ukrainy.

Dla rozwoju perspektywicznych możliwości współpracy, niezbędne jest „przesunięcie” form i zakresu współpracy z działań tradycyjnych, krótkookresowych, w kierunku bardziej trwałych, długookresowych.

Dotychczas dominuje i to zdecydowanie pierwsza forma współpracy, tj. handel w oparciu o jedno lub wielorazowe transakcje eksportowo – importowe. Cykl realizacyjny biegnie tu po linii kontrakt – dostawa – płatność. Decyduje dzień dzisiejszy, a co potem, mało kto się zastanawia.

To zbyt krucha baza, wrażliwa nie tylko na zjawiska kryzysowe, a tak się stało w latach 2008 – 2010, ale i na mało zasadne ekonomicznie decyzje administracyjne, ograniczające bądź zakazujące eksport i import pojedynczych lub grup towarów. Dla trwałego, stabilnego, długookresowego partnerstwa niezbędne jest szersze sięganie po dwie inne formy współpracy. Pierwsza, to współpraca kooperacyjna – produkcyjna na szczeblu podmiotów gospodarczych obu stron, w formie wspólnych przedsięwzięć, z odpowiednim zaangażowaniem kapitałowym. Dotyczy to przede wszystkim sektora małych

i średnich przedsiębiorstw, podatnych na szybkie stosowanie i wdrażanie nowych technik i technologii, tworzących nowe produkty i nowe miejsca pracy, pobudzających niezbędną przedsiębiorczość. Druga forma – to współpraca inwestycyjna, z natury rzeczy tworząca i preferująca działalność w dłuższej perspektywie. Ale do tego muszą zachęcać korzystne warunki inwestowania i stabilna, czytelna polityka gospodarcza państwa, w którym projekty inwestycyjne mają być realizowane. Różnice między obu naszymi krajami w tym zakresie są znaczne. Zmiana asymetrii na rzecz zbliżenia i wyrównywania jest możliwa, choć wymaga jeszcze po stronie ukraińskiej czasu i konsekwencji w działaniach różnych organów ustawodawczych i administracyjnych. Pierwsze kroki na tej drodze są już czynione.

3. Wdrażanie strategicznych rozwiązań

Kluczowym czynnikiem, warunkującym realizację obecnych, a zwłaszcza perspektywicznych celów i zamierzeń w sferze stosunków gospodarczych z zagranicą, w tym z Polską są warunki współpracy. Wyraźna asymetria między Ukrainą a Polską nie ma charakteru strukturalnego. Ulegała ona i ulega zmianom i modyfikacjom. Stopień zaawansowania w Polsce zdecydowanie przewyższa stan na Ukrainie. Polskie podmioty gospodarcze, handlowcy, producenci i inwestorzy – podobnie zresztą jak i inni partnerzy zagraniczni Ukrainy, zgłaszali, zwłaszcza obecnie, następujące zastrzeżenia dotyczące utrudnień i barier w dostępie do rynku ukraińskiego:

- 1) nieprzejrzystość, niespójność i duża zmienność ukraińskich przepisów prawnych w obszarze działalności gospodarczej, co stwarza pole dla dowolności interpretacyjnej ze strony organów i instytucji administracji ukraińskiej;
- 2) skomplikowane i niejasne procedury biurokratyczne oraz samowola i uznaniowość urzędów i urzędników;
- 3) przeregulowanie gospodarki, w tym nadmierna liczba różnego rodzaju decyzji administracyjnych, niezbędnych do prowadzenia działalności gospodarczej;
- 4) wysoki stopień korupcji w różnych działach administracji publicznej i sferach życia gospodarczego;
- 5) niska jakość sądownictwa, brak możliwości sprawnego i obiektywnego rozstrzygnięcia sporów gospodarczych;
- 6) zły stan infrastruktury i niewielka liczba przejść granicznych, powodujące długi czas oczekiwania i postój na granicy, w szczególności przy przewozach towarowych.

Niezależnie od tych utrudnień – odnotowano również przypadki stosowanego wobec polskich firm tzw. rejdertwa, to jest nieuczciwego, siłowego przejmowania przez partnerów ukraińskich firm i takiej formy walki z konkurencją.

Inne ograniczenia w dostępie do rynku wiążą się ze stosowaniem konkretnych barier taryfowych i pozataryfowych oraz środków ochronnych.

Ukraina nie ma dotychczas czytelnej, strategicznej polityki proekspansyjnej ani strategii proekspansyjnego rozwoju gospodarki narodowej. Polska taką strategię ma i stopniowo wdraża ją w życie. Strategia proekspansyjnego rozwoju gospodarki polskiej jest dokumentem programowym, o charakterze aplikacyjnym w działaniach zarówno organów państwowych, jak i podmiotów gospodarczych. Określa ona głównie cele i warunki długookresowego rozwoju polskiego eksportu, w ścisłym powiązaniu z proekspansyjnym rozwojem całej gospodarki. Perspektywa czasowa określona została na okres do 2015

– 2017 roku, bo tworzona była już w okresie nieprzewidywalnych na ten czas objawów i negatywnych skutków światowego kryzysu finansowo – gospodarczego.

Priorytetowe kierunki realizacji celu i działań stanowią istotę strategii proeksportowego rozwoju. Strategia za cel główny uznaje stworzenie warunków dla trwałego, długookresowego rozwoju polskiego eksportu. Określa ona pięć celów szczegółowych i cztery priorytetowe kierunki działań realizacyjnych. Cele szczegółowe – to:

- 1) zwiększenie udziału Polski w eksporcie światowym;
- 2) wzrost internacjonalizacji polskich przedsiębiorstw, w tym sektora małych i średnich przedsiębiorstw;
- 3) dywersyfikacja struktury geograficznej eksportu poprzez ekspansję na rynki pozaunijne, w tym na rynki wschodnie i pozaeuropejskich krajów nowo uprzemysłowionych;
- 4) wzrost udziału w eksporcie wyrobów innowacyjnych oraz zaawansowanych technologicznie, należących do grup techniki wysokiej oraz średnio wysokiej;
- 5) powstanie powszechnie rozpoznawalnych w świecie polskich marek.

Do priorytetowych kierunków i działań realizacyjnych zalicza się:

- a) zapewnienie warunków do prowadzenia opłacalnej produkcji eksportowej;
- b) zwiększenie innowacyjności oraz zacieśnienie współpracy między sferą badawczo-rozwojową a przedsiębiorstwami, stanowiąc dźwignię wzrostu międzynarodowej konkurencyjności polskiej oferty eksportowej;
- c) stworzenie efektywnego, przyjaznego eksporterom systemu finansowania i promocji eksportu.

Realizacji strategii służą narzędzia i instrumenty wsparcia eksportu.

Na kilka ważnych elementów warto zwrócić uwagę, w tym na bezpośrednie instrumenty wsparcia, tak finansowe, jak i pozafinansowe, jako że to one są podstawowym narzędziem polityki proeksportowej. System tych instrumentów powstał w połowie lat 90-tych i jest poddawany zmianom i korektom, związanym z międzynarodowymi zobowiązaniami traktatowymi Polski w związku z członkostwem w WTO, OECD i UE, a także dostosowywaniem się do zmieniających się warunków i potrzeb eksporterów. Instrumenty finansowego wsparcia obejmują: ubezpieczenia kredytowe, gwarancje ubezpieczeniowe, poręczenia i gwarancje na przedsięwzięcia proeksportowe, dopłaty do oprocentowania kredytów eksportowych oraz kredyty rządowe. Najczęściej wykorzystywanym instrumentem są ubezpieczenia eksportowe w KUKI S.A. Instrumenty i formy pozafinansowego wsparcia o charakterze promocyjnym obejmują: dofinansowanie udziału przedsiębiorców w zagranicznych targach, wystawach i misjach gospodarczych, wsparcie branżowych projektów promocyjnych dotyczących eksportu, pomoc dla przedsięwzięć promocyjnych i wspierających eksport, seminariów, konferencji, zbiorowych pokazów czy prezentacji wyrobów przemysłu obronnego, pomoc dla przedsięwzięć wydawniczych promujących eksport, dotacje dla przedsiębiorców na dofinansowanie kosztów uzyskania certyfikatu wyrobu, wymaganego na rynkach zagranicznych, działalność promocyjna służb ekonomiczno-handlowych polskich placówek dyplomatyczno-konsularnych za granicą, działalność regionalnych ośrodków rozwoju i promocji eksportu oraz publiczne portale internetowe dla eksporterów. Dotyczy to też nagród Ministra Gospodarki dla polskich firm za szczególne osiągnięcia w działalności eksportowej. Najczęściej stosowanym instrumentem jest dofinansowanie udziału w imprezach

targowo-wystawienniczych. Stopień wykorzystywania instrumentów i ocena ich skuteczności są zróżnicowane. Wśród nowych rozwiązań wsparcia eksportu, na uwagę zasługuje instrument pod nazwą „Paszport do eksportu”, który ułatwia wejście na ryki zagraniczne nowym i początkującym eksporterom z sektora małych i średnich przedsiębiorstw. Innym instrumentem, stosowanym przez Ministerstwo Gospodarki, są centra obsługi inwestora i eksportera (COIE) na terenie całego kraju. Pewną słabością systemu wsparcia eksportu w Polsce jest atomizacja struktur i decyzyjności, w tym w zakresie podziału środków na promocję, które są relatywnie szczupłe.

W tym zakresie potrzebna jest większa koordynacja działań, w tym na szczeblu ministerstw. Okres nieefektywnej promocji wszystkiego przez wszystkich, to już przeszłość. W założeniach strategii, co jest jednym z kluczowych warunków skuteczności polityki wspierania eksportu, akcentuje się potrzebę koncentracji sił i środków na wybranych, priorytetowych rynkach zagranicznych i branżach. O priorytetach branżowych już wspomniano wyżej. Za priorytetowe rynki zbytu i szerszej współpracy uznano jednolity, unijny rynek europejski oraz rynki krajów sąsiadujących z Polską, tj. rosyjski, ukraiński i białoruski, a ponadto rynek amerykański. Do rynków priorytetowych zaliczono rynek japoński i chiński oraz wybranych krajów rozwijających się, w tym rynki Indii, Indonezji, Malezji, Tajlandii, Iranu, Arabii Saudyjskiej, Kuwejtu, Zjednoczonych Emiratów Arabskich, Egiptu, Algierii, Maroka, RPA, Brazylii, Argentyny, Meksyku i Chile. Ukraina jest zatem rynkiem i partnerem podstawowym, priorytetowym i strategicznym. (WSTAWKA 11a)

Wnioski

Dokonana w materiale analiza koncentruje uwagę na podstawowych problemach, które mogą i powinny być w polu widzenia w fazie tworzenia koncepcji, jak i działań praktycznych w okresie najbliższych 10 – 15 lat w zakresie rozwoju polsko – ukraińskiej współpracy gospodarczej. Stąd ujęte one zostały i określone w formie „aspektów strategicznych” partnerskiej współpracy.

Cztery podstawowe wnioski mają istotne znaczenie dla rozwoju perspektywicznego i strategicznego partnerstwa gospodarczego Polski z Ukrainą.

Pierwszy – to taki, że aktualne, niskie poziomy obrotów handlowych i inwestycji wymagają zdecydowanych działań na rzecz ich wzrostu. Stąd – inicjatywność i aktywność w obu dziedzinach na wszystkich szczeblach współpracy są nakazem chwili i wyzwaniem, leżącym w interesie rozwoju gospodarczego obu krajów. Eksport i inwestycje – to dwie siły motoryczne tego rozwoju.

Drugi – to kierunki i działania perspektywiczne koncentrowane winny być na strategicznych sektorach współpracy, z uwzględnieniem działań innowacyjnych i efektywnościowych, zwiększających dynamikę i konkurencyjność rozwoju gospodarki Polski i Ukrainy. Innowacyjność produktowa powinna być znaczącym produktem takiej polityki.

Trzeci – to konieczność zmiany formuły współpracy gospodarczej, z klasycznej, handlowej na kooperacyjno – inwestycyjną oraz zdecydowanie lepsze i szersze wykorzystanie możliwości współpracy międzybranżowej i międzyregionalnej. Jest to warunek powodzenia działań wdrożeniowo – realizacyjnych założeń programowych rozwoju gospodarczego.

I czwarty – to poprzez bezpowrotne odejście od kilku-

dziesięcioletniej „sowietologizacji” politycznej i społeczno – gospodarczej państw wschodnich i negatywnych tego konsekwencji, Ukraina, podobnie jak wcześniej uczyniła to Polska, powinna zasadnie kierować swoje wysiłki na wejście w sposób zdecydowany i trwały na drogę europejskiej współpracy gospodarczej, opartej na zasadach i standardach międzynarodowych. Orientacja proeuropejska Ukrainy jest korzystnym wyborem drogi dla Ukrainy. A Polska jest i powinna być wzorcem, orędownikiem i wsparciem dla przeobrażeń systemowo – ekonomicznych na Ukrainie.

Z uwzględnieniem tych czynników – podjęte powinny być próby racjonalnego kreślenia liczbowych i wariantowych wizji wzajemnej współpracy. W tym kontekście – uwzględniony powinien być zespół uwarunkowań zewnętrznych, politycznych i gospodarczych, istniejących w zglobalizowanym świecie, gdyż mają one i będą miały wpływ na stosunki dwustronne. Dotyczy to przede wszystkim polityki i stosunków z Rosją i stosunków z Unią Europejską. Można tylko dodać, że w przypadku stosunków z Rosją, zasady współpracy z nią Polski i Ukrainy różnią się skalą, zasadami i sposobami realizacji. Nie ma jednak podstaw do przeciwstawiania tej współpracy w sposób „albo z Rosją, albo z Unią Europejską”. Polska jest dobrym przykładem, że można współpracować dobrze i efektywnie z obydwojma makropartnerami. Perspektywa współpracy Ukrainy z Unią jest otwarta, a będzie ona bardziej szczegółowo precyzowana w negocjowanej umowie o wolnym handlu, w przyszłej umowie stowarzyszeniowej z Unią oraz w działaniach wynikających z polityki i Partnerstwa Wschodniego UE. To ostatnie jest w obszarze zadań priorytetowych polskiej prezydencji w Unii. Wskazane w materiale obszary współpracy, sposoby i formy ich wykorzystywania są dostatecznie zasadne, by patrzeć z optymizmem na perspektywę polsko – ukraińskiej współpracy gospodarczej.

Warszawa, 15 listopada 2011 r.

– ZAŁĄCZNIKI: –

Tabela nr 1

Ukraina – główne wskaźniki makroekonomiczne

Wyszczególnienie	2007	2008	2009	2010
PKB wartość globalna (w mld USD)	141,2	123,4	114,3	136,4
Dynamika PKB (w %)	7,6	2,1	- 15,1	4,2
PKB per capita (PPP, w USD)	7100	7500	6400	6700
Produkcja przemysłowa (wzrost w %)	10,2	- 3,1	- 21,9	11,0
Produkcja rolna (dynamika w %)	- 6,5	17,5	0,1	- 1,0
Dług publiczny (w % PKB)	12,3	20,0	34,7	39,5
Stopa inflacji (w %, grudzień do grudnia)	16,6	22,3	12,3	9,1
Stopa bezrobocia (w %, według MOP)	6,9	6,9	9,6	8,8
Obroty towarowe handlu zagranicznego (w mld USD)	109,9	152,5	85,1	112,1
Eksport towarów (w mld USD)	49,2	67,0	39,7	51,4
Eksport (dynamika w %)	28,4	35,9	- 40,7	29,6
Import towarów (w mld USD)	60,7	85,5	45,4	60,7
Import (dynamika w %)	34,7	41,1	- 46,9	33,7
Saldo obrotów towarowych (w mld USD)	- 11,4	- 18,5	- 5,7	- 9,3
Skumulowana wartość BIZ (w mld USD)	29,5	35,7	40,0	44,7
Skumulowane ukraińskie BIZ za granicą (w mld USD)	6,2	6,2	6,2	6,9
Rezerwy walutowe (w mld USD)	32,5	31,5	26,5	34,6

Źródło: Państwowy Komitet Statystyki Ukrainy, Narodowy Bank Ukrainy, Ministerstwo Finansów Ukrainy



Mikołaj Oniszczyk

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

Tabela nr 2

Obroty handlowe Ukrainy z zagranicą w 2010 r. (w mln USD)

Region	EKSPORT			IMPORT		
	Wartość	Wzrost w %	Udział w %	Wartość	Wzrost w %	Udział w %
OGÓLEM	51 430,5	129,6	100,0	60 739,9	133,7	100,0
Kraje WNP	18 744,5	139,1	36,4	26 697,4	135,6	44,0
UE 27	13 061,6	137,5	25,4	19 099,5	124,1	31,4
Azja	13 722,1	113,1	26,7	10 023,4	153,3	16,5
Ameryka	2 004,9	178,3	3,9	2 878,9	131,0	4,7
Afryka	3 018,7	114,9	5,9	874,4	141,6	1,4
Australia i Oceania	28,4	131,4	0,1	261,4	174,9	0,4

Źródło: Dane Narodowego Banku Ukrainy, Wydział Ekonomiczny Ambasady RP w Kijowie.

Tabela nr 3

Struktura geograficzna ukraińskiego eksportu towarów w 2010 r.

Kraj	Wartość w mln USD	W % do 2009 r.	Udział w globalnym eksporcie w %
Rosja	13 431,9	158,1	26,1
Turcja	3 026,7	142,3	5,9
Włochy	2 412,3	196,5	4,7
Białoruś	1 899,2	150,9	3,7
POLSKA	1 787,2	147,9	3,5
Niemcy	1 499,5	120,1	2,9
Indie	1 426,1	123,7	2,8
Egipt	1 328,0	131,2	2,6
Chiny	1 316,6	91,8	2,6
Kazachstan	1 300,5	91,7	2,5
Liban	1 033,3	148,9	2,0
Iran	1 030,7	136,4	2,0

Tabela nr 4

Struktura geograficzna ukraińskiego importu towarów w 2010 r.

Kraj	Wartość w mln USD	W % do 2009 r.	Udział w globalnym imporcie w %
Rosja	22 198,0	167,7	36,5
Chiny	4 700,4	171,9	7,7
Niemcy	4 603,1	119,5	7,6
POLSKA	2 788,8	128,5	4,6
Białoruś	2 567,6	151,7	4,2
USA	1 766,7	137,4	2,9
Włochy	1 390,3	122,0	2,3
Turcja	1 298,3	136,3	2,1
Węgry	1 214,6	179,1	2,0
Francja	1 106,7	113,9	1,8
Azerbejdżan	951,2	336,4	1,6
Holandia	837,9	123,7	1,4