

# Podlaski przedsiębiorca



Aktualności samorządu gospodarczego Listopad 2000 r. Nr 10(31)

## Polityka transportowa państwa - co dalej ?

30 października Białkopodlaska Izba Gospodarcza wraz ze Stowarzyszeniem na Rzecz Obrony Przewoźników miała zaszczyt gościć **wiceministra Transportu i Gospodarki Morskiej Krzysztofa Tchórzewskiego**. W spotkaniu obok przedsiębiorców i transportowców udział wzięli przedstawiciele władz lokalnych. Głównym tematem spotkania była polityka transportowa rządu, której główne założenia przedstawiamy poniżej.

### Rozwój drogownictwa a polityka transportowa państwa

Zgodnie z przyjętą przez kierownictwo resortu długoterminową strategią utrzymania i rozwoju sieci dróg krajowych do roku 2015 oraz średniookresową strategią rozwoju drogownictwa w latach 1998 - 2001, główne kierunki rozwoju sieci drogowej można określić następująco:

- budowa autostrad i dróg ekspresowych w paneuropejskich korytarzach transportowych przebiegających przez Polskę. Wariant minimalny zakłada budowę autostrad o łącznej długości 1 529 km, wariant pożądany przewiduje dodatkowo budowę 457 km autostrad,
- sukcesywne dostosowywanie istniejących dróg międzynarodowych oraz najważniejszych połączeń krajowych do standardów europejskich,
- poprawa warunków ruchu na całej sieci miejskich i zamiejskich dróg krajowych poprzez stopniowe podnoszenie ich stanu technicznego oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu,
- realizację najważniejszych zadań o charakterze modernizacyjno-inwestycyjnym wspieranych przez samorządy, istotnych z punktu widzenia miast i regionów.

Według kierownictwa resortu przyjęty plan rozwoju infrastruktury drogowej do roku 2015 jest niezwykle ambitny tak pod względem rzeczowym jak i finansowym. Uwzględnia on budowę czterech tzw. paneuropejskich korytarzy transportowych, przebiegających przez Polskę (I - Warszawa na Litwę, II Berlin - Warszawa - Moskwa, III - Berlin - Katowice - Lwów, VI - Gdańsk - Gdynia na Słowację) i autostrad bądź dróg ekspresowych. Zakładając budowę 2600 km autostrad przy przeciętnym koszcie tylko 5-6 ml \$/1km, łączne nakłady na realizację ustalonego programu budowy autostrad ocenić należy na 15 mld \$ w perspektywie najbliższych 16 lat. Oznacza to, iż średnio w skali roku należałoby na ten cel wydać min. 1 mld \$, czyli ok. 0,7 % PKB lub ponad 2,6% łącznych wydatków budżetowych wg. ich poziomu z 1999 roku. Mimo środków pomocniczych z UE (ISPA, LSIF ok. 180 mln euro) oraz kredytów z międzynarodowych instytucji finansowych biorąc przyjęty zakres rzeczowy inwestycji można stwierdzić, iż jest on nierealny w aspekcie finansowym. Obserwowany ostatnio spadek dynamiki wzrostu gospodarczego, wzrost deficytu handlowego, nasilenie spłat zobowiązań międzynarodowych Polski wobec klubu londyńskiego oraz paryskiego, a także potrzeba zwiększenia wydatków na dostosowanie Polski do struktur unijnych, powoduje, że zwiększenie zaan-

gażowania państwa w tej dziedzinie jest mało realne. Plan ten nie spełnia zatem nawet w swym wariantcie minimalnym podstawowych wymogów realności formułowanych w kategoriach finansowych. W związku z tym, plan ten wymaga poważnej weryfikacji pod kątem zapewnienia jego wykonalności w aspekcie finansowym.

Uwzględniając istniejące bariery finansowe należy zrezygnować z realizacji w tak dużej skali programu budowy autostrad i skoncentrować w ten sposób zaoszczędzone środki finansowe i potencjał wykonawczy na budowę niezbędnej sieci dróg ekspresowych, obwodnic miast, mostów i tuneli oraz poszerzeniu pasów jezdni, jak też usprawnieniu systemu zarządzania ruchem, zwiększeniu bezpieczeństwa jazdy itp. Konieczne jest natomiast dokończenie istniejących i rozpoczętych odcinków budowy autostrad o największym natężeniu ruchu w układzie wewnątrz krajowym. Dotyczy to dokończenia budowy autostrady A1 (Gdańsk - Gorzyczki) i A2 (Świecko - Warszawa), A4 (zach. granica państwa do Krakowa max do Tarnowa), natomiast kontynuacja budowy autostrady A3 w związku z małym natężeniem ruchu na tym odcinku zostanie odłożona na okres późniejszy.

Rezygnacja z przyjętego programu budowy autostrad w takiej jak to określono w „Planie rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce do roku 2015”, musi spowodować równoczesny wzrost nakładów finansowych na rozwój i modernizację dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Za cele układu drogowego przyjmuje się poprawę standardu robót utrzymaniowych, nadrobienie zaległości w robotach modernizacyjnych oraz zdecydowaną poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Największy nacisk należy położyć na budowę i modernizację dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, budowę obwodnic, mostów i tuneli oraz na podniesienie nośności na sieci dróg międzynarodowych do 11,5 kN/os. Są to najważniejsze zmiany strukturalne, które przygotowują Polskę do wejścia do Unii Europejskiej. (...)

Dlatego też w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej podjęte zostały prace nad nowymi założeniami polskiej polityki transportowej. (...)

Nowe założenia polityki transportowej uwzględniać mają następujące uwarunkowania:

- finansowe - silne bowiem są ograniczenia budżetowe i inne pojawiające się ze strony finansów publicznych a także niewielkie jest zainteresowanie kapitału prywatnego do inwestowania w sektor o wysokim poziomie ryzyka oraz niskiej stopie i długim okresie zwrotu,

- prawno - ekonomiczne - niezbędne dla skutecznej realizacji partnerstwa publiczno - prywatnego oraz efektywnej regulacji mechanizmów rynku usług,

- kosztowe - celem jest uwzględnianie kosztów zewnętrznych transportu i ich odzwierciedlanie w rachunku kosztów przedsiębiorstw,

- społeczne - istnieją bowiem granice społecznej akceptacji dla rosnących kosztów rozwoju i wprowadzania dodatkowych podatków i opłat bezpośrednich (np. podatków ekologicznych).

W nowej polityce transportowej dążyć się będzie do stosowania następujących zasad:

- koncentracji środków na tych elementach infrastruktury transportowej (drogi, koleje), które decydują o obecnej niskiej sprawności systemu. Należy więc koncentrować działania na poprawie funkcjonowania tej infrastruktury. Zmiany powinny w efekcie doprowadzić do korzystniejszego podziału masy towarowej i potoków pasażerskich z punktu widzenia równowagi funkcjonowania przewozów,

- osiągnięcia funkcjonalnej równowagi między podstawowymi rodzajami transportu, co wymaga wprowadzenia elementów regulacji rynku, a także respektowania zasady, że „użytkownik płaci”. Konieczne jest uwzględnienie kosztów zewnętrznych, właściwej polityki taryfowej, sprawnej egzekucji prawa (np. przez zwalczanie przeciążeń w ruchu ciężarówek),

- podwyższenia efektywności pracy przewoźników, co wymaga restrukturyzacji i prywatyzacji wielu przedsiębiorstw transportowych. Od tempa tych prac zależy możliwość realizacji poprzednich zasad i kierunków,

- sprawności logistycznej regulującej funkcjonowanie niezależnych podmiotów administracyjnych i gospodarczych w warunkach reformy administracji publicznej i dziedzin dostosowawczych w okresie przedakcesyjnym do UE. W nowych warunkach bowiem centrum nie posiada innych instrumentów oddziaływania na rynek transportowy,

- zrównoważonego rozwoju, który nie jest możliwy bez uwzględniania wpływu transportu na otoczenie. Przesłane, ekologiczne i społeczne aspekty polityki transportowej powinny być podniesione do rangi ważnego czynnika kształtującego i realizującego tę politykę.

**Polityka transportowa Polski zmierzać będzie w kierunku modernizacji sieci transportowej i usprawnienia funkcjonowania transportu tak, by usługi transportowe były bardziej dostosowane do wymogów rynku i relatywnie tańsze dla użytkowników. Transport zatem w swoim rozwoju ma w coraz większym stopniu odpowiadać potrzebom użytkowników, tak pasażerom jak i nadawcom oraz odbiorcom ładunków.**

**Krzysztof Tchórzewski**  
Sekretarz Stanu  
w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej  
Poseł na Sejm RP

## Smoleńsk - Współpraca 2000

Białkopodlaska Izba Gospodarcza ma przyjemność poinformować, że w dniach od 14 do 16 grudnia 2000 roku odbędzie się w Smoleńsku wielobranżowa wystawa pod nazwą „SMOLEŃSK - WSPÓŁPRACA 2000”.

Celem wystawy jest nawiązanie bezpośrednich kontaktów produkcyjnych i handlowych w takich kierunkach jak: budownictwo, technika w rolnictwie, elektrotechnika, optyka, a także prezentacja oferty handlowej obejmującej: artykuły spożywcze, artykuły gospodarstwa domowego, elektronarzędzia, artykuły sanitarne, meble, odzież, obuwie, zabawki

oraz kosmetyki.

W poszukiwaniu nowych dostawców i odbiorców zaproszono na imprezę przedstawicieli Rosji, Ukrainy, Litwy, Białorusi oraz Białkopodlaskiej Izby Gospodarczej.

BPIG jako instytucja wspierająca przedsiębiorczość oferuje firmom możliwość zaprezentowania oferty na swoim stoisku wystawienniczym. Państwa oferta dotrze do szerokiego kręgu odbiorców i otworzy możliwość zaistnienia na rynkach wschodnich.

Szczegółowych informacji udziela **Andżelika Pilipiuk BPIG, tel. 343-75-07.**



**Białkopodlaska Izba Gospodarcza**

serdecznie zaprasza  
na szkolenie

### ZMIANY W PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB PRAWNYCH I OD OSÓB FIZYCZNYCH W 2001

Szkolenie jest skierowane głównie do osób zajmujących się finansami przedsiębiorstw

Termin: 4 grudnia 2000 /poniedziałek/ w godz. 9.00 - 12.00

Miejsce: siedziba Białkopodlaskiej Izby Gospodarczej, ul. Sidorska 95/97 w Białej Podl.

Prowadzącym będzie **mgr Krzysztof Klos**, Kancelaria Prawnicza MONS. Zgłoszenia przyjmujemy do dn. 1.12.2000 r.

Szczegółowych informacji udziela **Robert Stryczyk BPIG tel. 344 - 15 - 18**

Serdecznie zapraszamy

## Refundacje - szansa na nowe miejsca pracy

W ramach działalności Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa Oddział Terenowy w Lublinie istnieje możliwość refundowania pracodawcom części kosztów wynagrodzenia zatrudnionych pracowników w nowo utworzonych miejscach pracy.

Refundacja części kosztów wynagrodzenia jest udzielana pracodawcy, który w ramach prowadzonej pozarolniczej działalności utworzy nowe miejsce pracy dla:

- zarejestrowanych bezrobotnych, byłych pracowników przedsiębiorstw gospodarki rolnej, bądź najbliższych członków ich rodzin,

- pracowników gospodarstw w administrowaniu lub jednoosobowych spółek Agencji, z którymi ustalono termin rozwiązania umowy o pracę na mocy porozumienia stron lub którym wypowiedziano umowy o pracę z przyczyn dotyczących zakładu pracy.

Refundacja części kosztów wynagrodzenia przysługuje pracodawcy, który:

- prowadzi zarejestrowaną działalność gospodarczą o charakterze pozarolniczym,

- zatrudni pracownika spośród grona osób wymienionych wyżej,

- regularnie odprowadza składki na ubezpieczenie społeczne,

- zatrudni nowego pracownika w ramach przedsięwzięcia finansowanego z kredytu lub pożyczki przyznanej przez bank lub inną instytucję uprawnioną do ich udzielania.

Refundacja części kosztów wynagrodzenia nowozatrudnionego pracownika wynosi równowartość 50% kwoty najniższego wynagrodzenia ogłoszonego przez Ministra Pracy i Polityki Socjalnej i może dotyczyć nie więcej niż 10 nowozatrudnionych pracowników przez okres nie dłuższy niż 24 miesiące.

**Dodatkowe informacje o warunkach, zasadach i trybie udzielania refundacji można uzyskać w BPIG, Bogdan Arseniuk, tel. 342-46-68.**



Miesięcznik "Podlaski Przedsiębiorca" dodatek do Białczanina redagowany jest przez Białkopodlaską Izbę Gospodarczą.

**Rada Izby:**  
Jan Antoniuk,  
Barbara Chwesiuk - sekretarz,  
Eugeniusz Izdebski - wiceprezes,  
Jerzy Jaworski,  
Bogdan Łęski - skarbnik,  
Cezary Nowogrodzki - prezes,  
Stanisław Pytlak,  
Miroslaw Radecki,  
Wiesław Skabara,  
Józef Szeptycki - wiceprezes

Adres:  
Białkopodlaska Izba Gospodarcza,  
21-500 Biała Podlaska,  
ul. Sidorska 95/97,  
tel. (083) 342 46 68  
tel./fax (083) 343 75 07

Wszelkie uwagi dotyczące pisma prosimy kierować na adres BPIG.

Zastrzegamy sobie prawo skracania i adiacji tekstów oraz zmian ich tytułów.

Serdecznie zapraszamy osoby zainteresowane współpracą przy redagowaniu "Podlaskiego Przedsiębiorcy" do biura Izby lub o kontakt telefoniczny.

e mail [bpig@tnet.pl](mailto:bpig@tnet.pl)  
[www.tnet.pl/~bpig](http://www.tnet.pl/~bpig)