

# Kwartalnik

Nr 2 (8) Rok 2009 ISSN 1898-4401

## CELNY



**Granica**



**Logistyka**



**Spedycja**



**Transport**

**Biała Podlaska 2009**

[www.studiumcelne.pl](http://www.studiumcelne.pl)

# **STUDIUM CELNE**

## **w Białej Podlaskiej**

Kształcimy specjalistów  
obsługi obrotu towarowego  
na lokalny i europejski  
rynek pracy.

**STUDIUM  
CELNE** 

- technik spedytor
- technik logistyk
- technik ekonomista
- technik rachunkowości
- technik informatyk
- technik BHP
- technik administracji
- technik transportu drogowego

[www.rectus.edu.pl](http://www.rectus.edu.pl)

**RECTUS**  
PODLASKA AGENCJA CONSULTINGOWA

Organ prowadzący: Podlaska Agencja  
Consultingowa RECTUS - WOC

21-500 Biała Podlaska, ul. Warszawska 14  
tel./fax 083 343 14 60, e-mail: [biuro@rectus.edu.pl](mailto:biuro@rectus.edu.pl)

# Wielkie problemy regionalnej polityki gospodarczej



prof. Jacek Brdulak  
Przewodniczący  
Rady Programowej

W zupełnie niezamierzony, przypadkowy sposób wszystkie teksty przedstawiane Szanownym Czytelnikom dotyczą niezwykle istotnych problemów, które swoją skalą przekraczają granice państw i regionów. Okazuje się, że Południowe Podlasie uczestniczy w skomplikowanej, dynamicznej grze o przyszłość w wymiarze globalnym, ogólnoeuropejskim lub ogólnopolskim. Tym samym problemy te powinny być identyfikowane i uwzględniane w polityce gospodarczej władz wojewódzkich, czy też - lokalnych.

Punktem wyjścia może być konieczność ciągłego dostosowywania polityki handlowej Polski do wymogów Unii Europejskiej. Jego konsekwencją są zmiany instytucjonalne, przede wszystkim zaś - systemu prawnego. Przemyslane działania w sferze polityki handlowej państwa znajdują później swoje uzewnętrznienie m.in. we wzmacnianiu granicy wschodniej Unii Europejskiej, rozbudowie infrastruktury granicznej, tworzeniu nowych miejsc pracy w usługach pozwalających sprawnie i kompetentnie obsługiwać obroty handlu zagranicznego. Taka polityka handlowa i gospodarcza wymaga przy tym mądrego, spokojnego podejścia do problemów współpracy transgranicznej z naszymi sąsiadami. Zbyt często ulegamy tu emocjom, łatwym stereotypom, szukaniu zewnętrznych wrogów lub nierozsądnej, sarmackiej fantazji, która w imię zagrodowego sobiepaństwa każe nam rezygnować z zarobku na międzynarodowych rynkach, na przykład Białorusi. Tymczasem niektóre interesy Polski i Białorusi w zakresie rozbudowy infrastruktury tranzytowych gazociągów są wspólne. Powoli odbudowuje się także nasz eksport rolno-spożywczy na ten rynek. I jeżeli nawet politycznym idealistom nie podobają się niektórzy białoruscy decydenci, to trzeba robić wszystko, by kontakty społeczne i biznesowe w skali regionalnej polityki gospodarczej umożliwiały normalne relacje społeczno-ekonomiczne.

Wyraźnie zaznacza się problematyka transportowa. Infrastruktura tego działu gospodarki narodowej w swojej istocie ma charakter ogólnopolski i międzynarodowy. Położenie geopolityczne Południowego Podlasia powoduje, że regionalne problemy każdej gałęzi transportu mają ogólniejszy wymiar. Nieśmiało kroki we wprowadzaniu Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS), połączone z modernizacją magistrali E-20 Berlin-Warszawa-Mińsk-Moskwa, umożliwią w przyszłości ujednoczenie sterowania ruchem kolejowym i swobodne poruszanie się pociągów po sieci nie tylko Podlasia. Trwają przygotowania do uruchomienia euro-azjatyckich połączeń samochodowych z Kazachstanem i Chinami zachodnimi, w czym aktywnie uczestniczą podlascy i lubelscy przewoźnicy samochodowi.

Rozbudowane badania ankietowe potwierdzają wyraźne zainteresowanie podlaskich przedsiębiorców powstaniem nowoczesnego, dobrze zarządzanego centrum logistycznego między Białą Podlaską i Terespołem. Opracowywany jest model transportu małymi samolotami pasażerskimi, w którym Lubelszczyzna bez lotnisk, co najmniej w Lublinie-Świdniku i Białej Podlaskiej, pozostanie „białą plamą” na mapie połączeń lotniczych Unii Europejskiej i naszych wschodnich sąsiadów.

Nie trzeba specjalnie komentować faktu, że bez wykształconych, sprawnych zawodowo kadr nie uda się osiągnąć żadnego założonego celu regionalnej polityki gospodarczej. O jakości podejmowanych wysiłków edukacyjnych przez instytucje różnych szczebli przesądzać będzie przydatność zawodowa absolwentów szkół. Tu kryje się zasadniczy problem konkurencyjnej rozgrywki o przyszły rozwój, nawet jeżeli uwarunkowania społeczno-ekonomiczne są obecnie z uwagi na kryzys gospodarczy trudne. Bez starannej edukacji zrozumienie prostej zależności, że rozwój czystego, „zielonego”, niezwykle atrakcyjnego turystycznie regionu musi odbywać się z poszanowaniem wymogów środowiska naturalnego, będzie ciągle utrudnione.

W numerze:

Waldemar Czernicki

**Dostosowanie polityki handlowej Polski do wymogów Wspólnoty cz. II** str. 3

W drugiej części tematu autor omawia między innymi konieczność znaczących przeobrażeń w polskim systemie prawnym, polegających na dostosowaniu ustawodawstwa polskiego, w tym ustawodawstwa celnego do regulacji prawnych Wspólnoty Europejskiej.

Jacek Brdulak

**Szanse transportu małymi samolotami w regionie** str. 5

Wschód Polski, w tym miasta tak znaczące jak Białystok i Lublin, jest pozbawiony infrastruktury lotniskowej. To poważnie ogranicza zdolności rozwojowe wschodnich regionów. Kluczowe mogłoby być wykorzystanie istniejącej bazy lotnisk w Białej Podlaskiej, Świdniku i we współpracy z wojskiem – w Dęblinie.

Agnieszka Suchecka

**Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) - European Rail Traffic Management System** str. 7

Do 2020 r. w Europie wszystkie linie dla dużych prędkości oraz większość linii konwencjonalnych będzie obsługiwana w systemie ERTMS. By tak się stało potrzebne jest usunięcie wszelkich barier na granicach przy jednoczesnych zmianach systemu zarządzania wewnątrz kraju.

Bartosz Zakrzewski

**Organizacja centrum logistycznego na Południowym Podlasiu – badania ankietowe** str. 9

Już wstępna analiza badań pokazuje, że na Południowym Podlasiu przedsiębiorcom brakuje odpowiednich powierzchni magazynowych. Ponad połowa respondentów postuluje potrzebę uruchomienia centrum logistycznego w Malaszewiczach.

Jacek Bryś

**Uwarunkowania ekologiczne przedsiębiorstwa  
Perspektywa inwestora** str. 11

Mimo, iż w następstwie zmian klimatycznych pojawia się wiele zagrożeń na jakie wystawiony jest inwestor, pojawiają się nowe możliwości i okazje inwestycyjne. Autor twierdzi, iż inwestorzy powinni zrozumieć, że zmiany te mogą być źródłem zwiększonego popytu na produkty i usługi przyjazne środowisku naturalnemu.

Magdalena Fus

**Jakość kształcenia wobec rynku pracy** str. 13

Rynek edukacyjny w Polsce staje się stopniowo coraz bardziej poukładany i uporządkowany. Jak uważa autorka, jest to również zasługa działalności Państwowej Komisji Akredytacyjnej. Jednak, co podkreśla za chwilę, poziom wielu uczelni pozostawia wiele do życzenia.

Sławomir Kostjan

**Jak wspólnie przezwyciężyć kryzys?** str. 16

Wiele polskich przedsiębiorstw transportowych jest obecnie w stanie krytycznym z punktu widzenia finansów firmy. Taki stan nie może trwać długo – pisze autor. Zbliża się więc przesilenie?

Tadeusz Kucharuk

**Lądowy most transportowy Europa – Azja** str. 17

Sprawozdanie z konferencji

Dorota Niedziółka

**Czy Białoruś stać na samodzielność?** str. 19

Białoruś rozpoczęła aktywną promocję inicjatywy budowy drugiej nitki gazociągu Jamał-Europa. Jest to nowa, wcześniej niespotykana forma aktywności międzynarodowej tego kraju.

**Rada programowa**

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

mgr Andrzej Halicki  
mgr Sławomir Kostjan  
dr inż. Jerzy Małkowski

ks. dr Tomasz Zadrożny

**Redaguje zespół:**

Anita Wapa - sekretarz redakcji  
Tadeusz Kucharuk  
Jerzy Trudzik – redaktor naczelny

**Wydawca:**

Podlaska Agencja Consultingowa Rectus-WOC Sp. z o.o.  
ul. Warszawska 14,  
21-500 Biała Podlaska,  
tel./fax 083-343-14-60  
www.rectus.edu.pl;  
kwartalnik@rectus.edu.pl

**Opracowanie graficzne, skład i druk:**

MARGRAF Marek Krekora, 0504 295 795, mar\_graf@o2.pl

**Teksty recenzowane**

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



# Dostosowanie polityki handlowej Polski do wymogów Wspólnoty cz. II

Waldemar Czernicki

## WEWNĄTRZWSPÓLNOTOWA WYMIANA TOWAROWA

Określenie „eksport” i „import” jest zastąpione określeniem wewnątrzwspólnotową dostawą i wewnątrzwspólnotowym nabyciem towarów.<sup>1</sup> Towary dostarczane pomiędzy podatnikami zarejestrowanymi w różnych Państwach Członkowskich dla celów podatku VAT są opodatkowane stawką zerową w kraju dostawcy jako wewnątrzwspólnotowa dostawa, a podatek należny jest opłacany w kraju nabywcy jako wewnątrzwspólnotowe nabycie towarów:

- wewnątrzwspólnotową dostawą towarów. Pojęcie „dostawa towarów” obejmuje poza sprzedażą towarów, wszelkie odpłatne zbycie towarów, w tym eksport, zamianę bądź wydanie w zarzanie za inne świadczenia,
- wewnątrzwspólnotowym nabyciem towarów. Podatek z tytułu przywozu towarów nie zostanie pobrany przez polskie organy celne, lecz będzie naliczony i zadeklarowany przez nabywcę towarów.

Wewnątrzwspólnotowa dostawa towarów jest obciążona zerową stawką VAT, przy spełnieniu następujących warunków:

1. dostawa jest wykonana na rzecz nabywcy posiadającego status podatnika VAT w innym Państwie Członkowskim Wspólnoty,
2. towary zostały wyprowadzone poza terytorium kraju dostawcy, oraz
3. dostawca podał na fakturze prawidłowe numery identyfikacyjne VAT po których mogą być identyfikowani zarówno dostawca jak i nabywca towaru.

Podatnikami są osoby prawne, jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej oraz osoby fizyczne, wykonujące samodzielnie działalność gospodarczą bez względu na cel lub rezultat takiej działalności. Działalność gospodarcza obejmuje wszelką działalność producentów, handlowców lub usługodawców, w tym podmiotów pozyskujących zasoby naturalne oraz rolników, a także działalność osób wykonujących wolne zawody, również wówczas, gdy czynność została wykonana jednorazowo w okolicznościach wskazujących na zamiar wykonywania czynności w sposób częstotliwy. Działalność gospodarcza obejmuje również czynności polegające na wykorzystywaniu towarów lub wartości niematerialnych i prawnych w sposób ciągły dla celów zarobkowych.

W wypadku braku możliwości spełnienia tych warunków podatek będący dostawcą towaru powinien naliczyć w wysokości obowiązującej w swoim kraju podatek VAT i rozliczyć ten podatek na terytorium swojego kraju. Podatnicy dokonujący transakcji wewnątrzwspólnotowych są zobowiązani do wypełniania kwartalnych informacji podsumowujących, dotyczących tych transakcji.

## WSPÓLNOTOWE ŚRODKI POLITYKI HANDLOWEJ W WYWOZIE (EKSPORCIE)

Podstawową zasadą tej polityki jest swoboda eksportu, rozumiana jako wolność od ograniczeń ilościowych. Wspólnota nie stosuje też cel wywozowych, chociaż eksportowa-

ne towary podlegają jednolitej procedurze celnej. Od zasady wolności eksportu przewidziano kilka wyjątków, na mocy których Wspólnota może wprowadzić ograniczenia wywozu w formie embarga (zakazu eksportu), licencjonowania wywozu lub nadzoru statystycznego.

Jednolite zasady polityki handlowej Wspólnoty wobec eksportu do krajów trzecich zostały zapisane w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 2603/69. Zgodnie z tymi przepisami podstawową zasadą tej polityki jest swoboda eksportu, rozumiana jako wolność od ograniczeń ilościowych.

Wspólnota, w drodze wyjątku, może jednak wprowadzić ograniczenia wywozu (eksportu) w formie embarga (zakazu eksportu) licencjonowania wywozu lub nadzoru statystycznego, Wyjątki są związane m.in. z:

- ochroną rynku UE przed skutkami niedoboru podstawowych produktów,
- kontrolą wywozu w ramach wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa,
- kontrolą wywozu produktów podwójnego zastosowania,
- kontrolą wywozu dóbr kultury.

Kontrola wywozu (eksportu) w konsekwencji wdrażania wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa jest względnie nową dziedziną aktywności Wspólnoty.

## KONTROLA EKSPORTU PRODUKTÓW I TECHNOLOGII PODWÓJNEGO ZASTOSOWANIA

W związku z bezpieczeństwem konieczna jest kontrola eksportu produktów i technologii podwójnego zastosowania, tzn. do celów cywilnych i wojskowych.

Wspólnotowy system został ustanowiony na mocy rozporządzenia Rady (WE) nr 1334/2000. Podstawą systemu jest lista dóbr podwójnego zastosowania, których eksport wymaga pozwolenia Wspólnoty. Licencjonowaniu mogą podlegać także dobra nie umieszczone na liście, jeżeli w ocenie Państwa Członkowskiego mogłyby zostać użyte do produkcji broni chemicznej, biologicznej lub nuklearnej.

W ww. wymaganiach nierozpowszechniania stworzono listy towarów, którymi obrót powinien podlegać kontroli. Towary te:

- są uzbrojeniem lub jego elementami,
- towary inne mogące znaleźć zastosowanie związane z bronią.

Uzbrojenie – to towary specjalnie zaprojektowane lub przystosowane do celów wojskowych.

Towary podwójnego zastosowania – to towary o przeznaczeniu niewojskowym, które mają drugie zastosowanie związane z uzbrojeniem, jego rozwojem, produkcją lub przemieszczaniem; w tym zaawansowane technologicznie towary związane z telekomunikacją lub ochroną informacji.

Komisja Europejska nie ustanowiła wspólnej polityki kontroli obrotu uzbrojeniem. Państwa członkowskie stosują przepisy krajowe. Komisja Europejska publikuje przepisy w zakresie obrotu uzbrojeniem oraz listy uzbrojenia. Pań-

<sup>1</sup> Ustawą z dnia 11 marca 2004 roku o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54, poz. 535, z późn. zm.)

stwa członkowskie wykorzystują te regulacje przy tworzeniu krajowych systemów kontroli obrotu uzbrojeniem. Listy kontrolne uzbrojenia nie są stosowane bezpośrednio w państwach członkowskich.

W Polsce lista uzbrojenia wydawana jest przez Ministra Gospodarki i publikowana w dzienniku ustaw w formie rozporządzenia.

Komisja Europejska ustanowiła wspólną politykę kontroli eksportu towarów o przeznaczeniu niewojskowym (cywilnym) tzw. podwójnego zastosowania. Komisja Europejska utworzyła listę tych towarów (Export Control Classification Number) i opublikowała jako załącznik nr 1 do 5 rozporządzenia (WE) nr 1334/2000 ustanawiające wspólnotowy system kontroli eksportu produktów i technologii podwójnego zastosowania. Lista ta jest stosowana bezpośrednio w Państwach członkowskich i jest aktualizowana w kolejnych nowelizacjach.

W dniu 3 grudnia 2008 roku opublikowano w Dz. Urz. Nr L/325 rozporządzenie Rady (WE) Nr 1167/2008 z dnia 24 października 2008 r. zmieniające i aktualizujące rozporządzenie (WE) nr 1334/2000 ustanawiające wspólnotowy system kontroli eksportu produktów i technologii podwójnego zastosowania. Towary kontrolowane wymienione są na 2 głównych listach kontrolnych, a mianowicie:

Lista Towarów Podwójnego Zastosowania ECCN jako zał. Nr 1 rozp. WE nr 1334/2000

Lista Uzbrojenia – wykaz uzbrojenia z rozp. Ministra Gospodarki w sprawie wykazu uzbrojenia

Listy kontrolne uzbrojenia i lista ECCN (Export Control Classification Number) są aktualizowane niezależnie od siebie i publikowane w różnych terminach i niezależnych systemach prawnych.

Lista ECCN podzielona jest na 10 kategorii technicznych:

- 0 - materiały, instalacje i urządzenia jądrowe
- 1 - materiały, substancje chemiczne, „mikroorganizmy” i „toksyny”
- 2 - przetwarzanie materiałów
- 3 - elektronika
- 4 - komputery
- 5 - telekomunikacja i „ochrona informacji”
- 6 - czujniki i lasery
- 7 - nawigacja i awionika
- 8 - urządzenia okrętowe
- 9 - kosmonautyka, aeronautyka, napęd

Każda kategoria techniczna podzielona jest na 5 Grup:

- A - systemy, urządzenia i części
- B - urządzenia testujące, kontrolne i produkcyjne
- C - materiały
- D - oprogramowanie
- E - technologia

Innym wyjątkiem od zasady swobody eksportu jest utrzymywanie przez Wspólnotę licencjonowania wywozu pewnych kategorii dóbr kultury, zwłaszcza przedmiotów pochodzących z wykopalisk archeologicznych, zabytków artystycznych, historycznych lub religijnych.

Ważnym zadaniem polityki handlowej Wspólnoty Europejskiej wobec eksportu jest harmonizowanie systemów wspierania wywozu do krajów trzecich w celu uniknięcia zakłóceń konkurencji między przedsiębiorstwami Wspólnoty. Państwa Członkowskie zostały zobowiązane do stopniowego przeprowadzenia takiej harmonizacji. W efekcie środki wspierania eksportu są obecnie w gestii Wspólnoty albo Państw Członkowskich, które stosują je według jednolitych zasad i pod kontrolą Komisji Europejskiej. W kompetencji Komisji Europejskiej pozostają bezpośrednio subsydia eksportowe do produktów objętych wspólną polityką rolną (wina, mleka i produktów mleczarskich, wołowiny, cielęciny, wieprzowiny, jaj, drobiu, cukru, zbóż ryżu, owoców i wa-

rzyw). Subsydia eksportowe mają za zadanie niwelowanie różnicy między względnie wysokimi cenami na rynkach rolnych Wspólnoty a niskimi cenami światowymi. Dzięki czemu umożliwiają eksport. Wszystkie inne środki bezpośredniego lub pośredniego wspierania eksportu leżą w kompetencjach Państw Członkowskich, a Wspólnota zajmuje się jedynie ich koordynacją. Niektóre z nich są, np. subsydia produkcyjne, są przedmiotem polityki konkurencji Wspólnoty.<sup>2</sup>

Polska zgodziła się na przyjęcie z dniem wejścia do Unii Europejskiej w zakresie swobodnego przepływu towarów w ramach UE w odniesieniu do oceny systemu bezpieczeństwa towarów, normalizacji i nadzoru rynku, zasad niedyskryminacji i znoszenia barier w handlu, jak też zamówień publicznych. Eksporterzy towarów do Państw Członkowskich nie wypełniają dokumentów celnych SAD wraz załącznikami a jedynie jednostronicową miesięczną deklarację wywozu INTRSTAT po przekroczeniu progu statystycznego.

## WARTOŚCI PROGÓW STATYSTYCZNYCH DLA INTRSTAT W 2009 R.

W 2009 r. obowiązują zmienione wartości progów statystycznych dla podmiotów realizujących obroty z krajami Unii Europejskiej:

próg podstawowy:	dla przywozu 1.000.000 zł, dla wywozu 1.000.000 zł
próg szczegółowy:	dla przywozu 33.000.000 zł, dla wywozu 60.000.000 zł

Ważna rola przypada służbom celnym w zwalczaniu oszustw (w tym oszustw dotyczących VAT i akcyzy), w zwalczaniu przestępczości zorganizowanej i w zapewnieniu spójnej strategii za płaszczyźnie narodowej i wspólnotowej.

Strategiczne cele w zakresie unii celnej na najbliższe lata można określić w następujący sposób:

1. Ustalenie przejrzystych i stałych zasad rozwoju handlu międzynarodowego, które będą stosowane w spójny sposób.
2. Zabezpieczenie odpowiednich środków budżetowych na poziomie Wspólnoty i Państw Członkowskich;
3. Ochrona społeczeństwa przed nieuczciwym handlem międzynarodowym i szkodami, jakie są z nim związane z punktu widzenia interesów finansowych, handlowych, sanitarnych i środowiskowych.

Zasadnicze znaczenie dla sprawnego funkcjonowania unii celnej ma wykorzystanie technologii informatycznej wraz z opracowaniem strategii rozbudowy sieci komputerowych. Wymagana jest dalsza racjonalizacja procedur administracyjnych, która wniesie zmiany m.in. do ustawodawstwa celnego Wspólnoty. Ważne jest, aby propozycje zmian przepisów celnych, które odnoszą się do unijnych polityk prowadzonych w innych obszarach (np. rolnictwo, stosunki zewnętrzne, swobodny przepływ towarów, transport), uwzględniały w większym stopniu wpływ na zasady i cele danej polityki.

## MINISTER FINANSÓW PODPISAŁ KONWENCJĘ W SPRAWIE SCENTRALIZOWANEJ ODPRawy CELNEJ

10 marca 2009 r. w Brukseli nastąpiło uroczyste podpisanie przez Ministrów Finansów państw członkowskich Unii Europejskiej konwencji w sprawie scentralizowanej odprawy celnej dotyczącej podziału krajowych kosztów poboru, które są zatrzymywane, gdy tradycyjne zasoby własne są udostępniane budżetowi UE. Konwencja stanowi kolejne działanie liberalizujące wymianę towarową w warunkach

wolnego rynku europejskiego, mające na celu ułatwienie i przyspieszenie obrotu towarowego. Przedsiębiorca, po spełnieniu określonych prawem wymogów, będzie mógł uzyskać zgodę organów celnych na dopuszczenie towarów do swobodnego obrotu w urzędzie celnym właściwym dla miejsca swojej siedziby niezależnie od urzędu celnego,

w którym towary zostały przedstawione. Jeżeli urząd celnym, w którym będzie przedstawiony towar, znajduje się w innym państwie członkowskim niż wydające pozwolenie, powstaje potrzeba podziału środków własnych które będą pobierane przez administrację celną w kraju, gdzie dokonywane jest zgłoszenie celne. Konwencja określa zasady podziału środka własnego w przypadku kiedy w realizację pozwolenia zaangażowane są administracje celne co najmniej dwóch państw członkowskich.

#### BIBLIOGRAFIA :

1. Rozporządzenie RADY (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992r. ustanawiające Wspólnotowy Kodeks Celny.
2. Rozporządzenie RADY (WE) Nr 1167/2008 z dnia 24 października 2008 r. zmieniające i aktualizujące rozporządzenie (WE) nr 1334/2000 ustanawiające wspólnotowy system kontroli eksportu produktów i technologii podwójnego zastosowania ( Dz. Urz. U.E. Nr L/325).
3. Ustawa z dnia 11 marca 2004 roku o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54, poz. 535 z późn. zm.).



**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.

# Szanse transportu małymi samolotami w regionie

Jacek Brdulak

W 2008 roku polskie porty lotnicze obsłużyły ponad 20 mln 650 tys. pasażerów, tj. o 1,5 mln więcej niż w roku 2007 (o 8,1 proc.). To była na tle europejskim bardzo wysoka dynamika wzrostu przewozów lotniczych, gdy większość krajów Unii Europejskiej notowała już jej osłabienie. W ubiegłym roku zwiększyła się także (o 4,3 proc.) liczba operacji pasażerskich, których łącznie dokonano w Polsce 259 tys.

Do portów lotniczych obsługujących największą liczbę pasażerów – 9,4 mln – należy warszawskie Okęcie, pełniące rolę lotniska centralnego. Ma ono 45,7 proc. udział w krajowym rynku lotniczym. Na kolejnych pozycjach – analogicznie do lat ubiegłych – znajdują się: Kraków Balice (udział w rynku – 14 proc.), Katowice Pyrzowice (11,6 proc.), Gdańsk Rębiechowo (9,4 proc.), Wrocław Strachowice (7,2 proc.) oraz Poznań Ławica (6,1 proc.). Wszystkie te lotniska obsłużyły więcej niż 1 milion pasażerów. Z informacji Urzędu Lotnictwa Cywilnego wynika, że najbardziej dynamicznie rozwijają się lotniska w: Poznaniu i Bydgoszczy – dynamika ponad 45 proc. – oraz lotnisko w Szczecinie Goleniowie – ponad 30 proc. wzrost liczby pasażerów.<sup>1</sup>

Choć dynamika ruchu pasażerskiego wyraźnie zaczyna się zmniejszać, to w sytuacji kryzysu światowego w dalszym ciągu można ją zaliczyć do wysokich. Można podkreślić, że w 2004 r., gdy wraz ze wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej zliberalizowano rynek przewozów lotniczych, polskie porty obsłużyły 7 mln pasażerów, a w ub. roku już ponad 20 mln. Polska, jeżeli chce likwidować swoje dotkliwe opóźnienie w rozwoju infrastruktury transportowej, musi podtrzymać tendencję rozwoju transportu lotniczego. Mamy w tym zakresie wiele do zrobienia, co świadczą także o potencjale rynku usług lotniczych. W Polsce na 1 lotnisko przypada 3,5 mln mieszkańców, a w Europie Zachodniej – 460 tys.

Najważniejszą rzeczą przed podejmowaniem decyzji o budowie nowych portów lotniczych lub rozbudowie starych jest zbadanie potencjału ruchu i możliwego zapotrzebowania na usługi tej gałęzi transportu. Są lotniska mające infrastrukturę, ale nie mające pasażerów i stałych połączeń lotniczych. Przykładem jest tu znajdująca się w strefie ciężenia lotnisk berlińskich Zielona Góra. Wiele lotnisk jest pozamykanych i miszkuje w zastraszającym tempie. Wschodnia Polska jest „lotniskową białą plamą” euro-

pejskiego (unijnego) lotnictwa. W trudnym ekonomicznie okresie trudno obecnie liczyć na wielkie inwestycje lotniskowe w naszym kraju. Tym większego znaczenia nabiera projekt uruchamiania lub czasami jedynie reaktywowania przewozów małymi samolotami.<sup>2</sup> Powstanie sieci połączeń w ramach Systemu Transportu Małymi Samolotami (STMS) stanowiłoby ważny krok w kierunku uzupełnienia oferty usługowej transportu lotniczego. Krok możliwy do przeprowadzenia w polskich uwarunkowaniach infrastrukturalnych. Stanowiłby on przy tym szansę rozwojową dla sporej liczby lokalnych lotnisk w regionach uznawanych gospodarczo za problemowe. Dodatkowym, sprzyjającym czynnikiem wdrażania systemu STMS jest napływ środków finansowych z Unii Europejskiej na rozbudowę i modernizację polskich lotnisk.<sup>3</sup>

Wschód Polski jest obecnie zupełnie pozbawiony infrastruktury lotniskowej. Jest ewenementem na skalę Unii Europejskiej, że duże miasta, które pełnią w swoich regionach rolę metropolitarne – Lublin i Białystok – są pozbawione transportu lotniczego. Lublin wraz z pobliskim Świdnikiem ma niespełna 400 tys. mieszkańców. Porównywalną wielkość ma Białystok. Tymczasem na całej tzw. Ścianie Wschodniej jedynym lotniskiem komunikacyjnym jest lotnisko Rzeszów-Jasionka w województwie podkarpackim. Prawa dostępności zewnętrznej i wewnętrznej regionu oraz zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego i sprawności obsługi komunikacyjnej oznaczać będzie przez wyciężenie peryferyjności komunikacyjnej wschodniej Polski. Kluczowe dla rozwoju jest rozwinięcie w regionie komunikacji lotniczej dzięki m.in. planowanemu wykorzystaniu w

1 Mat. konferencji IULC „Lotnisko 2009”, Warszawa, dn. 12.02.2009 r.

2 Działania w tej sprawie podjął Instytut Lotnictwa we współpracy ze Szkołą Główną Handlową w Warszawie.

3 W lutym 2009 r. na ten cel przyznano Polsce z programu spójności 251,5 mln euro.

4 Problem wykorzystania lotniska w Białej Podlaskiej omówił B. Zakrzewski w: Szanse wykorzystania terenu lotniska w Białej Podlaskiej, Kwartalnik Celnym, 2009, nr 1(6-7), s. 14-16.

5 Strategia rozwoju województwa lubelskiego na lata 2006-2020. Cele i priorytety strategii oraz system wdrażania. Tom II, Zarząd Woj. Lubelskiego, Lublin, lipiec 2005, s. 53 i nast.

województwie lubelskim istniejącej bazy lotnisk w Świdniku, Białej Podlaskiej<sup>4</sup> i we współpracy z wojskiem – w Dęblinie. Wśród priorytetowych celów „Strategii rozwoju woj. lubelskiego na lata 2006-2020” w dziedzinie transportu wymienia się m.in.<sup>5</sup>:

- rozwój infrastruktury i usług transportu lotniczego, w tym: budowa lotniska regionalnego, przystosowania do funkcji usługowych istniejących lotnisk lokalnych;
- tworzenie zintegrowanego systemu intermodalnego, w tym: tworzenie centrów logistycznych i terminali przeladunkowych na przecięciu głównych szlaków tranzytowych, lotniskach i przejściach granicznych;
- rozbudowę i modernizację transportu drogowego, kolejowego i lotniczego w obszarze metropolitalnym Lublina, w tym: dostosowanie infrastruktury kolejowej do szybkich połączeń, budowa połączeń z lotniskiem, przebudowa węzłów, budowa obwodnic, usprawnienie powiązań komunikacyjnych.

W Unii Europejskiej pod pojęciem „regionalny port lotniczy” kryje się obsługa przewozów krajowych i międzynarodowych o następującej charakterystyce:

- przeciętna odległość przelotów do 530 km,
- łączny czas podróży poniżej 3-4 godzin,
- obsługa przewozów pasażerskich samolotami do 70 miejsc pasażerskich lub maksymalnym ciężarze przy starcie 30 Mg,
- połączenia między miejscowościami lokalnymi lub między taką miejscowością a metropolią (rozumianą jako wyposażoną w lotnisko międzynarodowe) a nie przeloty między dwiema metropoliami.

Wydaje się, że w regionie Polski południowo-wschodniej, jedynie aglomeracja lubelska może obok Rzeszowa spełnić te kryteria. Powołanie lotniska regionalnego w Lublinie-Świdniku<sup>6</sup> miałyby kluczowe znaczenie dla przyszłego wdrażania modelu połączeń lotniczych STMS. Lotnisko w Świdniku położone między miastami Lublin i Świdnik dysponuje obecnie: trawiastym pasem startowym o dł. 1100 m i szer. 50 m, hangarami lotniczymi, stacją paliw, budynkami administracyjnymi. Spółka zarządzająca lotniskiem ma swoją siedzibę w Lublinie. Obiekt użytkowany jest przez Aeroklub Lubelski oraz producenta lotniczego PZL Świdnik.

Lokalizacyjnie lotnisko usytuowane jest znakomicie, we wnętrzu aglomeracji lubelskiej, ok. 2,5 km na północny-wschód od centrum Świdnika oraz ok. 10 km na wschód od centrum Lublina. Od strony północnej lotnisko styka się z drogą lokalną Lublin-Melgiew, która w przypadku budowy lotniska regionalnego zostanie przesunięta i poprowadzona inną trasą. Tereny sąsiadujące z planowanym przebiegiem tej drogi, szczególnie z racji jej skomunikowania z planowaną międzynarodową drogą S-17 w węźle „Melgiewska”, mogą stanowić w przyszłości tereny aktywizacji gospodarczej. Lublin jest w trakcie realizacji poważnych projektów drogowych, które radykalnie usprawnią komunikację miasta z innymi ośrodkami regionu. Chodzi przede wszystkim o budowę drogi ekspresowej Warszawa-Garwo-

lin-Ryki-Lublin-granica państwa z Ukrainą (Hrebenne i odgałęzienie do Dorohuska), czyli drogi nr 17. W obszarze ciężenia do miasta Lublina, droga ta przyjmie postać obwodnicy, która ominie aglomerację lubelską od północy. Oba miasta z lotniskiem znajdują się między drogą ekspresową, która na tym odcinku będzie autostradą miejską, a dotychczasowym wlotem S-17 (w obrębie aglomeracji S-12) do Lublina biegnącym na południe od Świdnika. Inwestycja ta zmieni układ drogowy w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska. Przykładowo doprowadzenie drogi ekspresowej do węzła „Dąbrowica” na wschód od Lublina pozwoli zamienić dotych-

czasową ulicę Warszawską w drogę osiedlową a ruch samochodowy skierować nową trasą w części równoległą z zatłoczoną obecnie ul. Warszawską. Usprawnieniu ulegnie dodatkowo komunikacja z Nałęczowem.

Istniejące rozwiązania komunikacyjne, uzupełnione nowymi trasami drogowymi i modernizowanymi liniami kolejowymi, zapewnią w przyszłości bardzo dobre skomunikowanie portu lotniczego usytuowanego w południowej części lotniska w jednym kierunku z centrum Lublina, a w drugim z systemem dróg ekspresowych w kierunku Zamościa i Hrebennego oraz Chelma. Zapewnienie dojazdu do zabudowy terminalowej lotniska Lublin-Świdnik z centrum Lublina trwającego poniżej 30 minut, z wykorzystaniem komunikacji zbiorowej, w tym szynobusu, to znaczący argument za umiejscowieniem lotniska regionalnego na

tym właśnie terenie. Opracowane przez specjalistów prognozy liczby operacji lotniczych i przepływu pasażerów wskazują, że w pierwszym etapie zagospodarowywania lotniska Lublin-Świdnik można będzie obsłużyć w nim 70 tys. pasażerów rocznie.<sup>7</sup> Szanse jego dalszego rozwoju należy wiązać z różnicowaniem działalności usługowej: rozwojem przewozów w ramach STMS, doprowadzeniem do rozkładowych usług pasażerskich – nawet kosztach tanich linii, rozwijaniem czarterowych przewozów w obsłudze przede wszystkim ruchu turystycznego, przelotami biznesowymi, przewozami cargo (towarowymi), szkoleniem lotniczym, prowadzeniem szkół latania, serwisem technicznym dla statków powietrznych. Lotnisko Lublin-Świdnik stanie się wtedy ważnym elementem nie tylko STMS, ale regionalnej i ogólnopolskiej infrastruktury transportu lotniczego.



prof. dr hab. Jacek Brdulak

– jest pracownikiem katedry geografii w Szkole Głównej Handlowej. Specjalizuje się w problematyce transportu międzynarodowego i systemu transportowego Polski.

6 Nie rozpatruje się tu innej koncepcji wybudowania takiego lotniska w Niedźwiadzie k. Lublina.

7 H. Paw, Rozbudowa Regionalnego Portu Lotniczego: Port Lotniczy S.A. (Świdnik). Koncepcja programowo-przestrzenna, Wrocław, listopad 2007, s. 6 i nast.



# Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS)

## - European Rail Traffic Management System

Agnieszka Suhecka

Wejście Polski do Unii Europejskiej wymusza na Polsce konieczność wprowadzania wielu zmian technologicznych, które kraje UE już wcześniej uznały za niezbędne dla poprawy sytuacji przewozowej w transporcie kolejowym. Unia Europejska chcąc ujednolicić na swoim terytorium zagadnienia w zakresie sterowania i logistyki w transporcie kolejowym wprowadza system European Rail Traffic Management System, czyli Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym – ERTMS.

Europejski rynek przewozów kolejowych zarówno pasażerskich jak i towarowych, jest coraz bardziej konkurencyjny pomiędzy transportem drogowym, lotniczym czy morskim. Niestety coraz bardziej dotkliwą barierą rozwoju stawało się duże zróżnicowanie systemów zasilania i sterowania ruchem pociągów i też stąd zrodziła się idea programu o nazwie Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym. ERTMS to system do ujednolicenia sposobu sterowania ruchem kolejowym, który ma zapewnić interoperacyjność transportu kolejowego, tzn. możliwość swobodnego poruszania się pociągów na sieciach kolejowych poszczególnych państw (zarządów infrastruktury) bez konieczności zatrzymywania pociągów na stacjach granicznych (międzynarodowych przejściach granicznych) dla wymiany pojazdów trakcyjnych lub też dla podmiany maszynistów. Celem wprowadzenia programu ERTMS jest wyeliminowanie do minimum postoju pociągów, a poprzez to podniesienie atrakcyjności przewozów kolejowych i zwiększenia ich udziału w transporcie wewnątrz-europejskim.

Prace nad stworzeniem ERTMS rozpoczęły się na początku lat 90., z inicjatywy kilku zarządów kolei i organizacji zrzeszających operatorów kolejowych. I tak w ramach prac badawczych realizowanych przez Unię Europejską powstał system, który ma zwiększyć bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz zwiększyć konkurencyjność kolei w stosunku do innych przewoźników poprzez zlikwidowanie „wąskich gardeł” na torach, zwiększenie prędkości przejazdu pociągów, zwiększe-

nie przepustowość sieci oraz promować szybkie przewozy w ruchu międzynarodowym.

System ERTMS składa się z trzech podstawowych elementów:

- ETCS – Europejski System Sterowania Pociągami (European Train Control System), jest to system przekazywania niezbędnych informacji dla maszynisty pociągu dla bezpiecznego

**ERTMS to system do ujednolicenia sposobu sterowania ruchem kolejowym, który ma zapewnić interoperacyjność transportu kolejowego, tzn. możliwość swobodnego poruszania się pociągów na sieciach kolejowych poszczególnych państw (zarządów infrastruktury) bez konieczności ich zatrzymywania na stacjach granicznych (międzynarodowych przejściach granicznych) dla wymiany pojazdów trakcyjnych lub też dla podmiany maszynistów.**

prowadzenia pociągu Zapewnia wysoki poziom bezpieczeństwa poprzez przekazywanie do kabiny maszynisty informacji z urządzeń instalowanych na liniach kolejowych. Przewidziane w Polsce wdrożenie ETCS zakłada wykorzystanie systemu GSM-R, jako medium transmisyjnego dla przesyłania informacji dotyczących jazdy pociągu. Oba systemy przygotowane są do realizowania swoich funkcji dla pociągów konwencjonalnych zarówno dla pociągów kursujących z prędkością do 200 km/h a także dla pociągów du-

żych prędkości.

- GSM-R – Globalny System Komunikacji Ruchowej – Kolei (Global System for Mobile Communications - Railway), czyli system łączności cyfrowej. Cyfrowa łączność radiowa przeznaczona do zapewnienia łączności głosowej (między dyspozytorami ruchu i maszynistą, oraz do zapewnienia cyfrowej transmisji danych (niezbędnych do funkcjonowania różnych systemów informatycznych obsługujących kolejowe procesy przewozowe).

- ETML – Europejska Warstwa Zarządzania Ruchem – to system zarzutycony z uwagi na bardzo różne oczekiwania poszczególnych zarządów kolei.

Ostatecznie zdecydowano, że ERTMS będzie zawierał możliwość przechowywania informacji (może również archiwizowania) i ich przekazywania (komu/), przy pomocy interface, a samo ich wykorzystanie pozostawiono w gestii poszczególnych zarządów.

Konieczność modernizacji kolejowych sieci radiowych wynika z obowiązku zapewnienia maksymalnej funkcjonalności dla rozwijających się kolei europejskich a także przesłanek ekonomicznych w warunkach zaostrejającej się konkurencji. Europejski system zarządzania ruchem kolejowym stanowi jedno z kluczowych przedsięwzięć, których celem jest zapewnienie jak największej interoperacyjności transportu kolejowego w Europie. Interoperacyjność oznacza zdolność systemu kolei do bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów. W praktyce oznacza to, że interoperacyjny tabor kolejowy może poruszać się po interoperacyjnej infrastrukturze kolejowej i przemieszczać się pomiędzy sieciami kolejowymi poszczególnych państw (właścicieli infrastruktury); bez konieczności zatrzymywania się na granicach i wymiany lokomotyw, a także bez potrzeby wykonywania przez maszynistów jakichkolwiek czynności specyficznych dla danej infrastruktury.

Mozna wyróżnić następujące interoperacyjności:

- interoperacyjność kolei, to zdolność transeuropejskiego systemu kolei do umożliwienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów.

- interoperacyjność techniczna - oznacza, że lokomotywy mogą swobodnie przekraczać granice państw i zapewniona jest zgodność systemów sterowania (ATP/ATC) oraz łączności radiowej,

- interoperacyjność operacyjna - oznaczająca, że maszynista nie jest zobowiązany do znania szczegółowo wszystkich przepisów i zasad ruchu, w tym także sygnalizacji, która obowiązuje na danych kolejach. Niezbędne informacje do prowadzenia pociągu są przekazywane przez system ERTMS i przedstawione na pulpicie maszynisty.

Pierwszy zapis o ustanowieniu i rozwoju sieci transeuropejskich w infrastrukturze transportu pojawił się w Traktacie z Maastricht.

Wdrożenie ETCS i GSM-R to przede wszystkim dążenie do rozwoju nowoczesnego transportu kolejowego, utrzymywanie jego wysokiego bezpieczeństwa, oraz podnoszenie jego wydajności i poprawy jakości usług oferowanych dla klientów. Biorąc pod uwagę te stwierdzenia, prace nad wdrożeniem systemu ERTMS należy traktować jako zdecydowany krok w kierunku zmiany jakościowej systemu kolejowego w Polsce.

W marcu 2007 r. zostały podjęte działania w związku z wdrażaniem ERTMS na polskiej sieci kolejowej. Zgodnie z Decyzją Komisji Europejskiej Nr 964 z marca 2006 r. Polska przedłożyła, Komisji Europejskiej Narodowy Plan Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym, który zawiera szczegółowy harmonogram wdrażania ERTMS wraz z podziałem na wdrażanie ETCS (Europejski System Sterowania Pociągami) przez PKP PLK S.A. oraz systemu łączności cyfrowej GSM-R przez Telekomunikację Kolejową.

ERTMS ma także bezpośredni wpływ na przewoźników kolejowych (w tym między innymi na „PKP CARGO”, „PKP Intercity”, „PKP Przewozy Regionalne”) i ich pojazdy trakcyjne. Plan zakłada wyposażenie lokomotyw w pokładowe urządzenia GSM-R oraz podjęcie działań dla jak najszerzego wyposażenia ich w pokładowe urządzenia ETCS. Łącznie nakłady na GSM-R oszacowano na około 4,6 mld zł dla wyposażenia około 15.000 km linii kolejowych i 3 777 pojazdów trakcyjnych. Roczny koszt utrzymania systemu GSM-R (po zabudowie na około 15.000 km linii i wyposażeniu 3 777 pojazdów trakcyjnych - po roku 2013) oszacowano na około 180 mln. zł.

Dla linii kolejowych przewidzianych do modernizacji koszty wdrożenia GSM-R są ujęte w kosztach modernizacji poszczególnych linii. Łącznie nakłady na ETCS oszacowano na około 3,2 mld zł (bez dostosowania urządzeń sterowania) dla wyposażenia

**ERTMS ma zwiększyć bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz zwiększyć konkurencyjność kolei w stosunku do innych przewoźników poprzez zlikwidowanie „wąskich gardeł” na torach, zwiększenie prędkości przejazdu pociągów, zwiększenie przepustowości sieci oraz promować szybkie przewozy w ruchu międzynarodowym.**

około 5.000 km linii kolejowych. Roczny koszt utrzymania systemu ETCS (po zabudowie na około 5.000 km linii - po roku 2026) oszacowano na około 120 mln. zł.

Dla linii kolejowych przewidzianych do modernizacji koszty wdrożenia ETCS (a także dostosowania urządzeń sterowania) są ujęte w kosztach modernizacji poszczególnych linii.

Narodowy Plan Wdrażania systemu ERTMS w Polsce przewiduje wyposażenie w pokładowe urządzenia ETCS maksymalnie 1513 pojazdów trakcyjnych w latach 2008 - 2025. Koszt wyposażenia istniejącego pojazdu trakcyjnego oszacowano na ok. 600 tys. euro, a koszt wyposażenia nowego pojazdu trakcyjnego na 300 tys. euro.

Zaproponowano rozwiązania i zapisy pozwalające na wykorzystywanie w dłuższym okresie czasu z pojazdów trakcyjnych nie wyposażonych w ww. system do realizacji jazd po liniach kolejowych, na których system ten został uruchomiony. Jego realizacja możliwa jest jedynie przy zapewnieniu odpowiedniego dofinansowania ze środków UE. Reasumując, co predysponuje system

ERTMS przede wszystkim:

- podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu pociągów
- zwiększenie zdolności przepustowej linii kolejowej
- zmniejszenie ryzyka wypadków,
- odnowę urządzeń łączności i dostosowanie do standardów międzynarodowych

- podniesienie jakości przewozów w związku z możliwością uruchomienia dodatkowych usług przy wykorzystaniu GSM-R.

Wdrożenie ETCS i GSM-R to przede wszystkim podążanie za rozwojem nowoczesnego transportu kolejowego, utrzymywanie jego wysokiego bezpieczeństwa, oraz podnoszenie jego wydajności i jakości usług dla klientów. Biorąc pod uwagę te stwierdzenia, prace nad wdrożeniem systemu ERTMS należy traktować jako zdecydowany krok w kierunku zmiany jakościowej systemu kolejowego w Polsce i jednocześnie podwyższenie jakości usług przewozowych.

Do 2020 r. w Europie wszystkie linie dla dużych prędkości oraz większość linii konwencjonalnych będzie obsługiwana w systemie ERTMS. Zastosowanie systemów to bardzo ważny element w promocji transportu kolejowego i zwiększania jego udziału w rynku transportowym.

Dla stworzenia wspólnego europejskiego rynku przewozowego potrzebne jest usunięcie wszelkich barier na granicach przy jednoczesnych zmianach systemu zarządzania wewnątrz kraju. Wdrażanie systemu ERTMS świadczy o postępie, jaki dokonuje się w zakresie transportu kolejowego zarówno w Polsce, jak i w Europie.



**Agnieszka Suchecka**

- jest doktorantką w Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie Szkoły

Głównej Handlowej

#### ŹRÓDŁA

- Białoń, P. Gradowski, M. Pawlik, „Koncepcja wdrożenia interoperacyjności w zakresie sterowania ruchem kolejowym (ERTMS) na PKP - Etap I”. Temat nr 4035/10. Warszawa, 2003
- A. Białoń, M. Pawlik Wymagania dla wdrożenia ERTMS na linii CMK. Konferencja Spala 2002
- A. Białoń, P. Gradowski, M. Pawlik, Wstępne studium transgranicznej eksploatacji ERTMS. Temat nr 4019/10. Warszawa, 2002
- Dyrektywa 2001/16/EC z 19 marca 2001 „O interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych”,
- Dyrektywa 96/48/EC z 23 lipca 1996 r. „O interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości”,
- Decyzja 2001/260/EC z 21 marca 2001 r. „O podstawowych parametrach systemu sterowania” zawierająca specyfikację ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R,
- Rekomendację 2001/290/EC z 21 marca 2001 r. „O podstawowych parametrach transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości”
- Strony internetowe: [www.utk.pl](http://www.utk.pl), [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl)

# Organizacja centrum logistycznego na Południowym Podlasiu

## – badania ankietowe

Bartosz Zakrzewski

### 1. WPROWADZENIE

Centra logistyczne, funkcjonują w Europie i na świecie od początku lat 70-tych XX w. Pierwsze z nich zaczęły powstawać także w Polsce, czego przykładem może być Śląskie Centrum Logistyczne w Gliwicach. Sieć centrów logistycznych - gdzie z samej definicji stykają się różne gałęzie transportu, mogłaby usprawnić i skoordynować rozregulowany system transportowy regionu i kraju. Ważnym elementem tej sieci mogłoby stać się w przyszłości Centrum Logistyczne (CL) z ośrodkiem w Małaszewiczach na Południowym Podlasiu. Przez lata mówiono o konieczności powstania takiego centrum, brakowało jednak rzetelnej oceny i odpowiedzi na pytanie czy takie centrum jest potrzebne?, a jeśli tak to komu? po co?, jak powinno być ono zorganizowane? jakie korzyści, ewentualnie zagrożenia, jego powstanie niesłoby dla regionu i kraju? By odpowiedzieć na niektóre z tych nurtujących pytań postanowiono w ramach prac statutowych w Instytucie Transportu Samochodowego (ITS) w Warszawie zbadać zasadność powstania CL z ośrodkiem w Małaszewiczach, pytając się o zdanie najbardziej zainteresowanych tj. przedsiębiorców oraz przedstawicieli wybranych firm transportowych, logistycznych i spedycyjnych (ale także i innych spożywczych czy usługowych), funkcjonujących na Południowym Podlasiu. Przedsiębiorcy mieli się wypowiedzieć czy widzą sens organizacji takiego centrum oraz czy chcieliby w takim centrum funkcjonować bądź współpracować z nim? Badano także ocenę realnego stanu funkcjonowania podlaskiej infrastruktury transportowej oraz ocenę sytuacji ekonomicznej podlaskich przedsiębiorców a także ich prognoz na przyszłość. Oceny te, poza uwarunkowaniami czysto ekonomicznymi, mają wpływ na ewentualną lokalizację, powstanie i organizację CL na Południowym Podlasiu.

### 2. METODA BADAWCZA

Powstanie każdego centrum logistycznego musi być poprzedzone dokładnymi studiami lokalizacyjno-ekonomicznymi, uwzględniającymi jego wpływ na gospodarkę i środowisko naturalne oraz badania i zapotrzebowania rynku i danego regionu na powstanie takiego centrum. Rozpoznanie takie można uzyskać m.in. za pomocą wywiadu a w jego ramach za pomocą badań ankietowych. Ważnym źródłem informacji w badaniach społecznych są wypowiedzi osób będących ich uczestnikami. Forma tych wypowiedzi może być różna, od swobodnego wywiadu do wywiadu sformalizowanego, prowadzonego według specjalnie opracowanego kwestionariusza (ankiety). Wypowiedzi osób badanych zwanych respondentami dostarczają wiedzy o tym, jak ludzie postrzegają wybrane zjawiska, jak je oceniają, w jaki sposób się do nich odnoszą i jak zamierzają się wobec nich zachowywać. W tym wypadku z prośbą o udział w badaniach zwrócono się do podlaskich przedsiębiorców, zwłaszcza transportowych i logistycznych, ale nie tylko. Mieli oni ocenić możliwości organizacji i funkcjonowania centrum logistycznego w regionie Południowego Podlasia.

Metoda wywiadu obejmuje różne formy zbierania danych od respondentów: w toku bezpośredniej z nimi roz-

mowy lub przeprowadzanej przez ankieterów<sup>1</sup>. Uznano, iż do badań nad problematyką lokalizacji i funkcjonowania CL Małaszewicze lepsze od bezpośrednich rozmów będą badania ankietowe. Polegają one na samodzielnym wypełnieniu kwestionariusza, dostarczonego przez ankietera, przez respondenta. Kwestionariusz ankiety zawiera z reguły pytania zamknięte z gotowymi alternatywnymi odpowiedziami, choć zdarzają się także pytania otwarte. Badania ankietowe są realizowane różnymi metodami (metodą korespondencyjną, internetową itp.). W tym wypadku postanowiono, iż najlepszym sposobem będzie osobiste dotarcie ankietera do przedsiębiorcy.

Ze względu na sposób konstrukcji pytań kwestionariuszowych wyróżnia się trzy ich rodzaje: pytania zamknięte, otwarte i półotwarte. Ponadto stosuje się dwa kryteria podziału pytań: kryterium logiczne i metodyczne. Kryterium logiczne dotyczy tego, czy pytanie zawiera ściśle określoną liczbę alternatywnych odpowiedzi bezpośrednio bądź pośrednio przedstawianych respondentowi. Treść pytania zamkniętego w sensie logicznym jasno wskazuje możliwą z logicznego punktu widzenia odpowiedź. Na pytanie takie mogą być udzielone wyłącznie dwie odpowiedzi „Tak” i „Nie”<sup>2</sup>. W ankiecie przygotowanej dla przedsiębiorców z Południowego Podlasia znalazło się 9 tego pytań zamkniętych logicznie np.: „1. Czy Państwa firma dysponuje odpowiednią powierzchnią magazynową.” Odpowiedzi: „1. Tak”; „2. Nie”.

Pytania zamknięte metodycznie wiążą się z takim sposobem ich układania, w którym badacz wylicza wszystkie interesujące go rodzaje odpowiedzi. Pytanie zamknięte w sensie metodycznym zawierają więc zbiór odpowiedzi do wyboru przez respondenta. W Ankiecie dotyczącej CL w Małaszewiczach zastosowano tego typu pytania: „3 d) Jak duże mogłoby być wg Państwa CL. Małaszewicze. 1. <100 ha, 2. 100<500 ha, 3. 500<1000 ha, 4. 1000<5000 ha, 5. 5000 ha<”. Pytania zamknięte w sensie metodycznym, zawierające z góry przewidywane odpowiedzi stosuje się w badaniach ilościowych, mających na celu obliczenie rozkładów odpowiedzi na takie pytania, ustalenie tendencji centralnej w odpowiedziach oraz korelacji między nimi. Formulowanie pytań zamkniętych wymaga wcześniejszej podstawowej wiedzy o przedmiocie badania.

W badaniach ankietowych duże znaczenie ma prawidłowy dobór alternatyw odpowiedzi na pytania zamknięte. Alternatywy muszą odzwierciedlać wyraźnie określone stanowiska i poglądy każdego badanego. Pytania zamknięte powinny być także poprawne pod względem logicznym. Poszczególne kategorie odpowiedzi muszą również spełniać warunek rozłączności i wyczerpywalności. Nie mogą zawierać twierdzeń niejasnych i rozmytych pod względem znaczeniowym, powodujących dezorientację respondentów. Powinny też być poprawne pod względem merytorycznym tzn. powinny wyrażać treści, które w trafny sposób odnoszą się do badanej rzeczywistości<sup>3</sup>. Biorąc pod uwagę od-

1 Ł. Bluszkowski, Daniel Mider, *Wywiad jako metoda badawcza w: Doktoranci o metodologii nauk ekonomicznych*, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa 2007, s. 199

2 Tamże

3 Tamże



powiedzi uzyskane od respondentów wydaje się, że pytania w ankiecie dotyczącej CL Małaszewicze były skonstruowane poprawnie. Nie znaleziono żadnych uwag lub wielu pomyłek (skreślenie jednej odpowiedzi po czym po zmianie decyzji zakreślenie drugiej).

Istnieją także pytania otwarte mające na celu poznanie spontanicznych reakcji i opinii i reakcji respondentów na interesujące badacza zjawiska i problemy. W ankiecie nie zastosowano pytań otwartych ponieważ mają one swoje słabe strony i ograniczenia, np. część odpowiedzi może nie wiązać się z treścią pytań. W wyniku skrzyżowania pytań zamkniętych i otwartych możemy jednak uzyskać pytania półotwarte, np. często w pytaniach zamkniętych pojawia się na końcu listy odpowiedzi sugestia by badany zamieścił także inne odpowiedzi, których nie zawiera lista. Mamy wówczas do czynienia z pytaniem półotwartym, kilka takich pytań zostało umieszczonych w ankiecie.

W ankiecie zastosowano także pytania wielodpowiadzowe tj. takie w których respondent mógł wybrać kilka satysfakcjonujących go odpowiedzi. Wzięto także pod uwagę funkcje logiczne pytań jakie pełnią one w kwestionariuszu. Zastosowano m.in. pytania filtrujące, za pomocą których wydziela się respondentów, którzy zdaniem badacza powinni odpowiadać w danej części kwestionariusza. Pytania filtrujące zawierają zatem reguły zadawania kolejnych pytań. Pytania zadawane po zastosowaniu pytania filtrującego wyznaczają różne ciągi kwestionariusza dla poszczególnych grup respondentów. Oto przykład pytania filtrującego zastosowanego w ankiecie: „3. Czy w regionie Południowego Podlasia istnieje zapotrzebowanie na centrum logistyczne? 1.Tak 2. Nie. Jeśli tak to: 3 a) Czy Małaszewicze to dobre miejsce na zlokalizowanie centrum logistycznego?”

Przy formułowaniu, pamiętano o tym, by pytania były formułowane prostym i zrozumiałym dla respondenta językiem. Starano się by użyte w pytaniach słownictwo było zbliżone do języka, którym posługiwali się respondenci w swoim środowisku. Unikano trudnych wyrazów oraz określeń brzmiących sztucznie dla odpowiadających. Pilnowano także poprawności stylistycznej i gramatycznej pytań. Do respondentów zwracano się w formie osobowej liczby mnogiej np. „Jakie zdaniem Państwa...?” Forma osobowa jest uznawana za lepszą, bardziej skuteczną formę niż forma bezosobowa. Kwestionariusz nie zawierał pytań drażliwych, a więc takich, na które w rozumieniu respondenta nie powinno się udzielać odpowiedzi osobom postronnym. Zrezygnowano dlatego m.in. z pytań o finanse przedsiębiorstw.

### 3. CEL I ZAKRES BADAŃ

Badania dotyczące koncepcji lokalizacji, organizacji i funkcjonowania CL z ośrodkiem w Małaszewiczach, bazujące z założenia na reprezentatywnej próbie ponad 200 firm południowo-podlaskich, podjęto w Instytucie Transportu Samochodowego po raz pierwszy. Znajomość kształtowania się opinii dotyczącej samego pomysłu na organizację CL z ośrodkiem w Małaszewiczach, oraz informacje o sytuacji finansowej przedsiębiorstw południowo-podlaskich i opinii przedsiębiorców na temat infrastruktury transportowej regionu, same w sobie bardzo cenne, miały pomóc w dalszych pracach nad pomysłem powołania takiego centrum. Dzięki badaniom można było ulepszyć i udoskonalić koncepcję struktury CL stworzoną w ITS w Warszawie<sup>4</sup>, a preferencje ankietowanych zostaną uwzględnione w późniejszych pracach nad projektem i modelem CL Małaszewicze.

Celem ankietowania było uzasadnienie potrzeby lokalizacji i powstania CL na Południowym Podlasiu. oraz doskonalenie schematu funkcjonalnego centrum odpowiadającego zapotrzebowaniu ewentualnych przyszłych jego użytkowników. Celem praktycznym badań było poznanie opinii na temat CL z ośrodkiem w Małaszewiczach i zbadanie zainteresowania respondentów jego przyszłą lokalizacją,

organizacją, działalnością i strukturą. Zostało to połączone ze zbadaniem, jakie firmy są zainteresowane centrum (np. firmy transportowe, rolnicze, spożywcze itp.), ilu zatrudniają pracowników, oraz ile posiadają samochodów ciężarowych lub ciągników siodłowych.

Poznanie zdania respondentów na temat funkcjonowania podlaskich przedsiębiorstw i firm, stanu regionalnej infrastruktury transportowej oraz ich oczekiwań dotyczących organizacji i zakresu funkcjonowania planowanego centrum logistycznego, w założeniu dopomóc miały w ocenie systemu transportowego Południowego Podlasia. Respondenci wypełniając przedstawioną im ankietę de facto współuczestniczyli w opracowaniu strategii powstania i funkcjonowania Centrum Logistycznego na Podlasiu, które może przyczynić się do usprawnienia funkcjonowania kilku gałęzi transportu. Analiza uzyskanych od przedsiębiorców odpowiedzi, miała także pomóc przy formułowaniu bliższej i dalszej polityki transportowej dla Południowego Podlasia. Przeprowadzone badania ankietowe w przyszłości będzie można odnieść także do pomysłów i projektów budowy centrów logistycznych w innych regionach kraju.

Realizacja ankietyzacji wymagała:

- opracowania ankiety skierowanej do przedsiębiorców transportowych i logistycznych;
- wyboru reprezentatywnej grupy przedsiębiorstw wybierająca transportowych i logistycznych, jako najbardziej zainteresowanych powstaniem CL, na której to grupie przeprowadzone będą badania ankietowe;
- przeprowadzenia badań dotyczących oceny kondycji ekonomicznej przedsiębiorstw logistycznych i transportowych w regionie Podlasia, oraz ich zainteresowania powstaniem CL w Małaszewiczach.
- odebrania prawidłowo wypełnionych ankiet i sporządzenia opisu próby badawczej.

W oparciu o przeprowadzone badania nastąpiła próba analizy zebranych materiałów.

Ankiety opracowano w Instytucie Transportu Samochodowego w Warszawie po konsultacjach w gronie specjalistów transportowych z ITS i Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie. Do ankiety dołączono stosowny list przewodni (intencyjny), w którym poinformowano respondentów o celu i sposobie realizacji badań. Ankietowanie było całkowicie dobrowolne i co ważne, by uzyskać szczerze i obiektywne odpowiedzi, anonimowe. Ankieta liczyła 28 pytań, niektórych rozbitych na podpunkty np. a, b, c.

Wypełnione ankiety zebrali ankierzy Podlaskiej Agencji Consultingowej „RECTUS”, która przeprowadziła ankietowanie. Badania przeprowadzono na grupie 203 przedsiębiorstw z regionu Południowego Podlasia według wzoru ankiety opracowanego i dostarczonego przez ITS. W badaniach uczestniczyły przedsiębiorstwa z różnych branż, z naciskiem na firmy transportowe, logistyczne i spedycyjne. Ankietyzacja polegała na wizycie osobistej ankierów wraz z ankietą i dołączonym do ankiety listem przewodnim u przedsiębiorców oraz odebraniu od respondentów prawidłowo wypełnionej ankiety. Grupa badawcza przedsiębiorców uwzględniała: rodzaj działalności (transport, logistyka, usługi itp.), wielkość przedsiębiorstwa oraz jego lokalizację (Południowe Podlasie).

### 4. PIERWSZE REZULTATY BADAŃ

Dane pozyskano od przedsiębiorców pomiędzy 6 grudnia 2008 r. a 30 marca 2009 r. Próba badawcza stanowiła 203 przedsiębiorstwa, z których 85 (41,9%) odmówiło

4 B. Zakrzewski, „Koncepcja lokalizacji, organizacji i funkcjonowania centrum logistycznego na Południowym Podlasiu”, Referatu wygłoszony 17 kwietnia 2009 r. w Szczyrku na VI Konferencji Naukowo-Technicznej „LOGITRANS” organizowanej przez Wydział Transportu i Elektroniki Politechniki Radomskiej, Komitet Transportu PAN oraz Transportowy Dozór Techniczny



wypełnienia anonimowej ankiety z powodu: braku czasu, chęci, zainteresowania lub orientacji w temacie, a 13 (6,4%) ankiet zostało wypełnionych nieprawidłowo<sup>5</sup>. Prawidłowo wypełnione ankiety odebrano od 105 respondentów (51,7%), w tym 34 z branży transportowej, 18 z branży spedycyjnej i 14 z branży logistycznej, pozostałe 39 ankiet pochodziło z branży rolniczej (2 ankiety), usługowej (26 ankiet), spożywczej (3 ankiety), AGD i RTV (4 ankiety), elektronicznej (1 ankietka) i komputerowej (3 ankiety). Do badań przeprowadzonych przez ankietatorów „Rectus’a” należy także doliczyć 4 ankiety wypełnione przez specjalistów z zakresu transportu i logistyki ze Szkoły Głównej Handlowej i Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie. Ogółem daje to 109 prawidłowo wypełnionych ankiet.

Interesujące są pierwsze wyniki przeprowadzonych badań. Na pierwsze pytanie ankiety: „1. Czy Państwa firma dysponuje odpowiednią powierzchnią magazynową?” tylko 46 osób ze 109 ankietowanych odpowiedziało „Tak” (42,2%). Pozostałe 63 osoby uznały, iż ich przedsiębiorstwo (firma) nie dysponuje odpowiednią powierzchnią magazynową (57,8%). Z pytaniem pierwszym wiązało się pytanie drugie: „2. Czy wg Państwa istnieje na Południowym Podlasiu potrzeba stworzenia warunków do uszlachetniania, etykietowania, konfekcjonowania, przeładowywania ładunków?” Aż 91 ze 109 ankietowanych odpowiedziało „Tak” (83,5%). Pozostałe uznały, iż takie warunki nie są potrzebne.

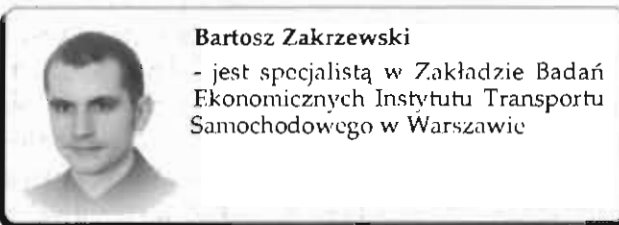
Na kolejne trzecie pytanie „3. Czy w regionie Południowego Podlasia istnieje zapotrzebowanie na centrum logistyczne?” 94 ze 109 ankietowanych odpowiedziało „Tak” (86,2%). Pozostałe 15 osób nie odczuwało takiej potrzeby. Na rozwinięcie pytania trzeciego związanego z odpowiedzią „Tak” tj. pytanie „Jeśli Tak to: 3 a) Czy Małaszewicze to dobre miejsce na zlokalizowanie centrum logistycznego?” podobnie jak w pytaniu drugim 91 osób ze 109 ankietowanych odpowiedziało, że „Tak” (83,5%). Pozostałe (16,5%) uznały, iż nie jest to odpo-

wiednia lokalizacja.

Na kolejne pytanie doprecyzowujące „Jeśli Tak to: 3 b) Czy byliby Państwo zainteresowani powołaniem centrum logistycznego w Małaszewiczach?” 82 osoby reprezentujące przedsiębiorców odpowiedziały „Tak” (75,2% a zatem I respondentów) pozostałe, „Nie”. Na kolejne pytanie „Jeśli Tak to: 3 c) Czy Państwa firma chciałaby mieć swoje przedstawicielstwo w Centrum Logistycznym (CL) w Małaszewiczach?” tylko 54, a więc trochę mniej niż połowa (49,5%) respondentów wyraziło taką chęć.

Pierwsze wyniki badań wydają się obiecujące dla koncepcji lokalizacji CL na Południowym Podlasiu. Przedsiębiorcom brakuje odpowiednich powierzchni magazynowych. Potwierdza się teza, iż jest zapotrzebowanie wśród przedsiębiorców południowo-podlaskich na lokalizację i organizację CL z ośrodkiem w Małaszewiczach (odpowiedzi od 75% wzwyż). Połowa z respondentów, choć jeśli weźmiemy pod uwagę tylko samych zainteresowanych to 57,4%, byłaby także zainteresowana założeniem w CL swego przedstawicielstwa.

Bardziej szczegółowe wyniki badań przedstawione zostaną w kolejnym artykule dotyczącym ankietowania podlaskich przedsiębiorców na temat możliwości lokalizacji i organizacji CL z ośrodkiem w Małaszewiczach.



**Bartosz Zakrzewski**

- jest specjalistą w Zakładzie Badań Ekonomicznych Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie

<sup>5</sup> Prawidłowo wypełniona ankietka powinna zawierać odpowiedzi na minimum 21 z 28 zawartych w ankiecie pytań (3/4 odpowiedzi)

# Uwarunkowania ekologiczne przedsiębiorstwa

## Perspektywa inwestora

Jacek Bryś

Współczesny świat staje w obliczu wielu wyzwań. Głód, terroryzm, epidemie oraz narkomania to główne problemy, z którymi musi zmierzyć się międzynarodowe społeczeństwo. Wydaje się jednak, że zmiany klimatyczne i związane z nim globalne ocieplenie, które w bardzo dużym stopniu spowodowane są niezamierzonym, jednak bardzo szkodliwym efektem ubocznym działalności człowieka, sprawiają coraz większe problemy ludziom odpowiedzialnym za politykę gospodarczą. Opublikowany w 2006 roku raport przygotowany przez zespół Sir Nicholasa Sterna, głównego ekonomisty Banku Światowego w latach 2002-2003, stwierdza, że zmiany klimatyczne są wynikiem największego w historii błędu związanego z brakiem uwzględnienia kosztów społecznych i gospodarczych przy ustalaniu cen rynkowych. O tym jak ważny jest problem, można się przekonać analizując plany stymulujące ogłoszone ostatnio przez rządy poszczególnych krajów. Widoczne w nich zamiary zwiększania inwestycji w sektor energii odnawialnej z

pewnością ma na celu ograniczenie negatywnych skutków zmian klimatycznych.

Wszystko to musi mieć odzwierciedlenie w ryzyku i możliwościach całej gamy aktywów dostępnych na rynkach finansowych. Wydaje się, że już nie tylko naukowcy, organizacje międzynarodowe czy też politycy interesują się problemem. Zjawiska związane ze zmianami klimatu wzbudzają coraz większe zainteresowanie w środowisku inwestorów instytucjonalnych. Regulacje i podatki wprowadzane przez rządy różnych krajów oraz coraz bardziej świadome zachowania i preferencje konsumentów w zakresie ochrony środowiska sprawiają, że czynnik ten staje się jednym z najbardziej interesujących tematów inwestycyjnych ostatnich lat. Coraz więcej organizacji takich jak np. Institutional Investors Group on Climate Change (IIGCC), próbuje zrozumieć zarówno wpływ zmian klimatu na ryzyko inwestycyjne, jak i szanse oraz możliwe korzyści płynące z ulokowania środków w walory spółek zajmujących się tworze-

niem rozwiązań umożliwiających radzenie sobie z już zaistniałymi skutkami zmian klimatycznych oraz zapobieganiem dalszym zmianom klimatu. Wydaje się, że szczególnie fundusze emerytalne, inwestorzy instytucjonalni oraz ubezpieczyciele, jako podmioty o długoterminowym horyzoncie inwestycyjnym, powinny przykładać szczególną wagę do analizy przedstawianego problemu. Jakie typy ryzyka przy ocenie atrakcyjności inwestycyjnej przedsiębiorstwa powinny brać pod uwagę wymienione organizacje? Przygotowany w grudniu 2004 roku przez organizację Inwestor Network on Climate Risk raport "Questions and Answers for Investors on Climate Risk" klasyfikuje ryzyko inwestycyjne pod kątem zmian klimatu w 5 odrębnych kategoriach:

- 1) **Ryzyko legislacyjne:** regulacje i wysiłki polityków działających na różnych szczeblach administracyjnych w celu zminimalizowania poziomu emisji gazów cieplarnianych do atmosfery z pewnością mają ogromny wpływ na finansową sytuację spółek w sektorach takich jak m.in. energetyka, paliwa, transport.
- 2) **Ryzyko materialne:** niektóre sektory gospodarki mogą być narażone na materialne straty związane ze zmianami klimatycznymi. Rolnictwo, rybołówstwo, turystyka, ochrona zdrowia oraz przede wszystkim ubezpieczenia, są szczególnie zagrożone w razie występowania takich zjawisk jak susze, powodzie czy też wzrastający poziom wód morskich i oceanów.
- 3) **Ryzyko związane z powodztwem sądowym:** koncerny tytoniowe poniosły w przeszłości ogromne straty finansowe wynikające z wielu przegranych rozpraw wytoczonych im z powodu negatywnego wpływu produkowanych dóbr na zdrowie konsumentów. Podobnie obecnie wiele przedsiębiorstw może uciepieć na skutek inicjatyw podobnych do akcji Eliota Spitzera, byłego prokuratora generalnego Nowego Jorku, który wraz z ośmioma innymi stanami wytoczył proces sądowy pięciu największym koncernom energetycznym USA domagając się cięcia emisji dwutlenku węgla z powodu globalnego ocieplenia.
- 4) **Ryzyko konkurencyjne:** wiele przedsiębiorstw może tworzyć przewagę konkurencyjną poprzez pozytywne i aktywne próby wprowadzania środków zaradczych przeciwstawiających się negatywnym zmianom klimatycznym. Pozytywne aspekty takiej działalności przedsiębiorstwa mogą przyjąć różną formę, od niższego kosztu energii w dłuższym terminie, przez polepszenie reputacji, do większej satysfakcji konsumentów wynikającej z konsumpcji dóbr przyjaznych środowisku naturalnemu.
- 5) **Ryzyko związane z utratą reputacji:** firmy, które postrzegane są jako mało przyjazne środowisku naturalnemu mogą doświadczyć negatywnej reakcji ze strony konsumentów. Firma konsultingowa Lippincott Mercer w swoim raporcie z 2005 roku „Brand Value at Risk From Climate Change”, przygotowanym dla organizacji powołanej przez rząd Wielkiej Brytanii - The Carbon Trust, pokazała, że zmiany klimatyczne mogą mieć istotny wpływ nie tylko na reputację poszczególnych firm, ale także sektorów, w których te przedsiębiorstwa funkcjonują.

Mimo, iż w następstwie zmian klimatycznych pojawia się wiele zagrożeń na jakie wystawiony jest inwestor, pojawiają się także możliwości i okazje inwestycyjne. Inwestorzy powinni zrozumieć, że zmiany te nie tylko owocują

bardzo dynamicznym rozwojem takich sektorów jak odnawialna i alternatywna energia, ale także są źródłem zwiększonego popytu ze strony konsumentów na produkty i usługi przyjazne środowisku naturalnemu. Wydaje się, że sektor bankowy zauważył to zjawisko i wprowadza coraz więcej innowacyjnych produktów finansowych, przez co popyt na tego typu dobra może być jeszcze większy w niedalekiej przyszłości. Analizy i badania wskazują, że banki uważają zmiany klimatyczne za największe obecnie wyzwanie, przed jakim stoją. Trend ten najlepiej zaobserwować można w usługach typu asset management. W sierpniu 2007 roku HSBC wprowadziło HSBC Global Climate Change Benchmark Index, benchmarkowy indeks, który odzwierciedla notowania przedsiębiorstw zaangażowanych we wprowadzanie technologii i rozwiązań zmierzających do zapobieżenia globalnemu ociepleniu. Coraz więcej innych instytucji finansowych wprowadza fundusze inwestycyjne oraz produkty strukturyzowane oparte na inwestowaniu w akcje tego typu spółek. Bardzo istotny jest także

**Zmiany klimatyczne i związane z tym globalne ocieplenie, w znacznym stopniu spowodowane są niezamierzonym, jednak bardzo szkodliwym efektem ubocznym działalności człowieka. Sprawiają one coraz większe problemy ludziom odpowiedzialnym za politykę gospodarczą.**

rozwój innowacyjnych „zielonych” produktów finansowych w bankowości detalicznej. Z badań wynika, że coraz więcej banków w krajach rozwiniętych oferuje szeroką gamę takich produktów. Od pożyczek hipotecznych, przez karty kredytowe, do pożyczek samochodowych, wszystko to na specjalnych warunkach skierowane jest do osób chcących nabyć dobra przyjazne środowisku. Z pewnością beneficjentem tego rodzaju akcji bankowych będą inwestorzy, którzy ulokują swoje aktywa w walorach przedsię-

biorstw tworzących rozwiązania w procesie radzenia sobie ze skutkami zmian klimatycznych oraz zapobiegających dalszym zmianom.

Analizując sytuację na rynkach finansowych oraz widząc pojawiające się i dostępne na tych rynkach produkty można dojść do wniosku, że analitycy inwestycyjni i zarządzający portfelami inwestycyjnymi mają coraz większą świadomość jak ważną rolę odgrywają kwestie ochrony środowiska. Zespół badawczy Goldman Sachs jasno przedstawił swoje stanowisko: „Ochrona środowiska oraz czynniki społeczne liczą się... W coraz bardziej złożonym świecie wierzymy, że kwestie te są częścią jakości ogólnych kwalifikacji zarządzania niezbędnej do skutecznej rywalizacji.” Wydaje się jednak, że wszystko to jest raczej rekomendacją a nie rzeczywistością. Dzieje się tak, dlatego, że istnieje kilka rodzajów barier uniemożliwiających wcześniejsze zaangażowanie sektora finansowego w problemy związane ze zmianami klimatycznymi. Są to następujące typy barier:

- 1) **Poznawcze:** wydaje się, że problem ochrony środowiska jest dla firm marginalny w stosunku do konieczności maksymalizacji zysku przez przedsiębiorstwo. Rozproszona odpowiedzialność skutkuje powstrzymaniem się od wszelkiego rodzaju inicjatyw przez chociażby jedną z grup mających różne interesy. Poza tym sektor finansowy nie widzi żadnej wartości pieniężnej w akcjach zapobiegających pogarszaniu klimatu o ile nie dostrzeże związku pomiędzy zmianami klimatu a ryzykiem finansowym.
- 2) **Polityczne:** w wielu krajach występują opóźnienia w tworzeniu korzystnych politycznych warunków dla odpowiednich regulacji i ich monitoringu. Różnego rodzaju lokalne

restrykcje, które występują w poszczególnych krajach na inwestorów zagranicznych. Poza tym mamy do czynienia z niepewnością w stosunku do przyszłości zobowiązań regulujących problem ochrony środowiska oraz systemu handlu pozwoleniami na emisję dwutlenku węgla.

- 3) **Analityczne:** uboga baza danych, która obecnie jest dostępna sprawia, że potencjalne analizy dotyczące ryzyka przedsiębiorstwa związanego ze zmianami klimatu jest bardzo trudna. Poza tym wciąż mamy do czynienia z niewystarczającymi analizami i informacjami ze strony kluczowych doradców sektora finansowego i ubezpieczeń. Widoczne jest również zbyt małe zrozumienie korzyści i potencjalnych możliwości płynących z zaangażowanie się w inicjatywy związane z ochroną środowiska.
- 4) **Operacyjne:** występuje nieefektywność oraz skomplikowane mechanizmy rządzące rynkami, na których handluje się pozwoleniami na emisję dwutlenku węgla. Zauważalny jest także brak takich mechanizmów rynków finansowych, które dalyby przyjaznej środowisku technologii dodatkowe handlowe korzyści. Wstępne, niezbędne do osiągnięcia sukcesu inwestycje w tego typu technologie mogą być nieproporcjonalnie mniejsze od wymagań finansowych odpowiadających skali projektów. Poza tym szacuje się, że inwestycje takie mają bardzo wysoki poziom kosztów ogólnych i transakcyjnych.

Poza wspomnianymi barierami mogą istnieć także dodatkowe przeszkody, w tym przede wszystkim ocena akcji przedsiębiorstw przez pryzmat krótkoterminowego horyzontu inwestycyjnego. Jeżeli zakup akcji przedsiębiorstwa jest dokonywany wyłącznie w celu zoptymalizowania portfela inwestycyjnego w krótkim terminie, to wielce prawdopodobne, że ryzyko inwestycyjne zmian klimatu nie będzie analizowane ze zbyt dużą dokładnością. Czy inwestorzy długoterminowi powinni być zainteresowani dokładniejszą analizą 5 typów ryzyka związanego z ochroną środowiska? Zdrowy rozsądek podpowiada, że z pewnością tak. Ubezpieczyciele narażeni są przecież na ogromne straty wynikające z katastrof ekologicznych i anomalii pogodowych takich jak susze czy też powodzie. Podobnie fundusze emerytalne, których horyzont inwestycyjny jest zdecydowanie długoterminowy, powinny przywiązywać coraz większą uwagę do identyfikowania, pomiaru oraz podążania za ryzykiem zmian klimatu.

Wydaje się, że problem ten dotyczy także polskich eksporterów, którzy już przed przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej dostrzegali problem zaostrzenia norm ochrony środowiska. Obok zwiększenia konkurencji oraz wyższych kosztów pracy związanych z migracją zarobkową obywateli Polski do krajów Europy Zachodniej była to główna przyczyna obaw naszych rodzimych przedsiębiorców wobec wejścia naszego kraju do struktur Unii. Można jednak przypuszczać, że wobec zjawisk zachodzących we współ-

czesnym świecie, firma, która zacznie dostrzegać uwarunkowania ekologiczne nie, jako wadę, ale jako potencjalne źródło korzyści, może zrobić krok w przód przed swoją konkurencją. Innymi słowy, przedsiębiorstwa, które w swojej działalności uwzględnią zarządzanie środowiskowe oraz w procesie komunikacji z rynkiem i otoczeniem zewnętrznym, przekażą, że są w pełni świadome ryzyk, które przedstawione zostały powyżej, mogą zyskać naprawdę dużo. Obawy, co do słuszności tego stwierdzenia ze strony eksporterów ze wschodu naszego kraju, wynikające z zupełnie innego postrzegania problemu ekologii przez konsumentów i instytucje znajdujących się w Rosji i innych republikach poradzieckich, gdzie trafia większość ich towarów, wydają się słuszne i uzasadnione. Eksporterzy ci nie powinni jednak zapominać, że działają na terenie Unii Europejskiej i są zobowiązani do przestrzegania norm dotyczących ochrony środowiska, w tym m.in. emisji dwutlenku węgla do atmosfery. Przedsiębiorstwa te muszą także pamiętać, że aby myśleć o możliwości pozyskiwania kapitału ze strony inwestorów instytucjonalnych, należy brać pod uwagę „zielone” aspekty własnej działalności. Wydaje się, że w dzisiejszych czasach każdy ubezpieczyciel, fundusz emerytalny czy też fundusz inwestycyjny będzie preferował możliwość zainwestowania środków w aktywa spółek odpowiedzialnych za otoczenie w swych działaniach, aniżeli firm, które nawet nie zdają sobie sprawy uwarunkowań ekologicznych własnej działalności. Należy pamiętać, że instytucje te są bardzo ważnym źródłem kapitału, który w obecnych, niezwykle trudnych dla niektórych przedsiębiorców czasach może być ostatnią deską ratunku na przetrwanie. Z kolei dla firm, które nie znajdują się w tarapatkach finansowych, kapitał ten może być bardzo mocnym czynnikiem wzmacniającym konkurencyjność produktów, pozycję na rynku oraz dobry wizerunek wśród konsumentów. Wszakże boom na produkty ekologiczne w Europie Zachodniej zaczął się nie tak dawno temu, możliwe, więc, że niedługo zagości u naszych wschodnich sąsiadów. A wtedy największą śmietankę zbiorą ci, którzy zauważyli potencjał wcześniej, aniżeli konkurencja.



**Jacek Bryś**

- jest słuchaczem studiów doktoranckich w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie

2 Corporate Governance and Climate Change: The Banking Sector, A Ceres Report, Styczeń 2008.

3 Goldman Sachs, cytata z "Who Cares Wins — Connecting Financial Markets to a Changing World", UN Global Compact, 2004.

4 UNEP Finance Initiatives, "CEO Briefing on Climate Change", 2003.

# Jakość kształcenia wobec rynku pracy

Magdalena Fus

Tempo zmian dokonujących się we wszystkich dziedzinach naszego życia, spowodowane głównie rozwojem nauki, pozwala mieć nadzieję na inny, pomyślniejszy ład cywilizacyjny w naszym kraju. W warunkach dużej konkurencyjności na rynku pracy, postępujących procesów globalizacji oraz integracji, powstaje pytanie, jak kształcić, ja-

kich treści dostarczać słuchaczom oraz jakie formy edukacji stosować, aby sprostać wymaganiom pracodawców i uczniów. W obliczu występowania wyżej wspomnianych zjawisk, to właśnie w jakości kształcenia dostrzeżono źródło uzyskania przewagi konkurencyjnej. Zdaniem wielu osób zajmujących się jakością kształcenia, termin ten jest bar-



dzio trudny do zdefiniowania. Często wiemy czym jest jakość, ale również często nie umiemy tego określić słowami. W pewnym stopniu wynika to z faktu, że termin „jakość” jest pojęciem wielowymiarowym i niejednorodnym. Okazuje się bowiem, że można go definiować na kilkanaście sposobów, co łatwo zauważyć w obszernej literaturze na temat jakości kształcenia w edukacji. O jakości kształcenia troszczono się od początku działalności placówek systemu edukacji. Różnie podchodzono do tej problematyki, jednak zawsze dbano o wysoki poziom wykształcenia absolwentów, przygotowując ich do twórczego i samodzielnego działania.

System edukacji w Polsce dzieli się na oświatę i szkolnictwo wyższe, będące względem siebie autonomiczne. Miejscem granicznym jest egzamin maturalny, który finiszuje pracę szkoły i otwiera jej absolwentom drogę na uczelnie. W latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku przeobrażenia jakie zaszły w Polsce w ramach transformacji ustrojowej i gospodarczej spowodowały szereg zmian na rynku usług edukacyjnych. Wzrosła liczba instytucji, które oferują różnorodne formy kształcenia oraz liczba osób zainteresowanych zdobywaniem nowych umiejętności i kwalifikacji. Ustawa o szkolnictwie wyższym z 1990 r. zagwarantowała uczelniom autonomię i złamała monopol państwa na tworzenie szkół wyższych. Rozwój szkolnictwa wyższego oraz przejście do kształcenia o charakterze masowym niewątpliwie wywarły wpływ na jakość kształcenia w polskich uczelniach. Zaistniała sytuacja, przy niewielkich możliwościach kontrolnych ministra właściwego do spraw szkolnictwa wyższego, wymagała stworzenia rozwiązań prawnych, mających na celu zapewnienie właściwego poziomu kształcenia. W konsekwencji nowelizacja ustawy o szkolnictwie wyższym z 20 lipca 2001 r., dała ministrowi właściwemu do spraw szkolnictwa wyższego podstawy prawne do podejmowania decyzji, wyposażając również w mocne instrumenty kontrolne. Ponadto zapisy wspomnianej wyżej ustawy powołały Państwową Komisję Akredytacyjną – jako ustawowy organ działający na rzecz jakości kształcenia, określając jej zadania oraz tryb pracy. Podkreślenia wymaga fakt, iż Państwowa Komisja Akredytacyjna jest jedynym, obejmującym cały obszar szkolnictwa wyższego, ustawowym organem działającym na rzecz oceny jakości kształcenia, której opinie i uchwały mają moc prawną.<sup>1</sup>

Celem niniejszego artykułu jest krótka prezentacja Państwowej Komisji Akredytacyjnej z punktu widzenia najważniejszego ustawowego zadania – jakim jest cykliczna ocena jakości kształcenia na wszystkich kierunkach studiów w polskich uczelniach. Zaprezentowana tematyka ukazuje, iż dostosowanie się do obowiązujących kryteriów jakości kształcenia wymaga określonego działania, stosowania i upowszechniania nowatorskich rozwiązań. Warto podkreślić, iż materiały wykorzystane w tym artykule, z uwagi na specyfikę wybranego tematu, pochodzą w przeważającej większości ze źródeł internetowych dostępnych na stronach Państwowej Komisji Akredytacyjnej. Ponadto w artykule dokonano próby sformułowania kilku refleksji dotyczących jakości kształcenia wobec zmieniających się warunków na polskim rynku pracy.

## PAŃSTWOWA KOMISJA AKREDYTACYJNA – OCENA JAKOŚCI KSZTAŁCENIA

Działalność Państwowej Komisji Akredytacyjnej obejmuje publiczne i niepubliczne szkoły wyższe do których stosuje się przepisy ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. Nr 164, poz. 1365 z późn. zm.). Kadencja jej trwa cztery lata i rozpoczyna się z dniem 1 stycznia. Organami PKA są: organy jednoosobowe (Przewodniczący, Sekretarz) oraz organ kolegialny (Prezydium). Przewodniczącemu i Sekretarzowi powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw szkolnictwa wyższego. W skład Prezydium wchodzi: Przewodniczący, Sekretarz, Przewodniczący Parlamentu Studentów Rze-

czypospolitej Polskiej oraz 11 Przewodniczących Zespołów Kierunków Studiów. Prezydium Komisji pełni ważną rolę, jest bowiem organem formułującym oceny jakości kształcenia prowadzonego w szkołach wyższych. Obsługę administracyjną i finansową Komisji, jej organów, jak również Zespołów zapewnia Biuro Państwowej Komisji Akredytacyjnej.<sup>2</sup>

Państwowa Komisja Akredytacyjna realizuje swoje zadania na podstawie przepisów aktów prawnych, które można podzielić na państwowe i wewnętrzne. Wśród państwowych aktów prawnych wymienić należy: ustawę z dnia 27 lipca 2005 r. Prawo o szkolnictwie wyższym, ustawę z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki, Rozporządzenia Ministrów oraz orzeczenia. Akty prawne – wewnętrzne to: Statut Państwowej Komisji Akredytacyjnej, Uchwały Prezydium Państwowej Komisji Akredytacyjnej i Decyzje.

Strategia Państwowej Komisji Akredytacyjnej zawiera wiele celów, do najważniejszych z nich można zaliczyć:

- cykliczną ocenę jakości kształcenia na wszystkich kierunkach studiów w polskich uczelniach;
- budowanie Europejskiego Obszaru Szkolnictwa Wyższego;
- podawanie do publicznej wiadomości informacji dotyczących jakości kształcenia na ocenionych kierunkach studiów;
- współdziałanie z instytucjami szkolnictwa wyższego oraz organami administracji publicznej;
- utrzymywanie platformy współpracy wszystkich instytucji i osób zainteresowanych zapewnieniem jakości w polskim systemie szkolnictwa wyższego;
- aktywne uczestnictwo w działaniach międzynarodowych środowisk akredytacyjnych.

Poprzez realizację swoich celów Państwowa Komisja Akredytacyjna wspomaga polskie uczelnie w budowaniu standardów edukacyjnych na miarę najlepszych wzorców obowiązujących w europejskim i globalnym środowisku akademickim. Działania jej zmierzają do zapewnienia absolwentom polskich szkół wyższych wysokiej pozycji na krajowym i międzynarodowym rynku pracy oraz zwiększają konkurencyjność polskich uczelni jako instytucji europejskich.<sup>3</sup> Student podejmując naukę, musi mieć gwarancję, że studiując na polskiej uczelni, uzyska dyplom z jej nazwą dający mu gwarancję jakości wykształcenia.

Najważniejszym ustawowym zadaniem Państwowej Komisji Akredytacyjnej jest dokonywanie oceny jakości kształcenia na wszystkich kierunkach studiów w polskich szkołach. Procedura oceny kształcenia jest wieloetapowa, poddanie się jej przez uczelnie wyższą jest obligatoryjne, a konsekwencje dla uczelni są bardzo poważne. Uzyskanie negatywnej oceny powoduje wydanie decyzji ministra właściwego do spraw szkolnictwa wyższego o cofnięciu lub zawieszeniu uprawnienia do kształcenia na danym kierunku studiów i poziomie kształcenia.

Państwowa Komisja Akredytacyjna kieruje się przede wszystkim w swoich pracach obiektywizmem ocen i opinii. Jako instytucja finansowana wyłącznie ze środków publicznych, realizuje zadania mając na względzie dobro społeczne, a wiarygodność buduje poprzez m.in. zachowanie zasady jawności i przejrzystości stosowanych procedur. W celu ukazania wiarygodności swoich decyzji, Komisja na bieżąco dokonuje aktualizacji swoich wewnętrz-

1 Przewodnik Państwowej Komisji Akredytacyjnej, Warszawa 2003, s. 7-9.

2 Opracowano na podstawie Statutu Państwowej Komisji Akredytacyjnej uchwalonego dnia 13 października 2005 r. po uwzględnieniu zmian wprowadzonych Uchwałą Nr 1/2006 z dnia 23 listopada 2006 r., Uchwałą Nr 1/2007 z dnia 22 listopada 2007 r., Uchwałą Nr 1/2008 z dnia 12 czerwca 2008 r. oraz Uchwałą Nr 1/2009 z dnia 22 stycznia 2009 r.

3 [www.pka.edu.pl](http://www.pka.edu.pl)



nych aktów prawnych. Dokonuje tego m. in. na podstawie zdobytego już w swojej pracy doświadczenia oraz utrzymując współpracę z instytucjami i osobami zainteresowanymi zapewnieniem wysokiej jakości kształcenia. W dniu 23 stycznia 2009 r. uzyskuje status pełnego członka w European Association for Quality Assurance in Higher Education (ENQA) – na okres 5 lat.

Przy ocenie jakości kształcenia Komisja stosuje czterostopniową skalę ocen<sup>4</sup>. Ocena wyróżniającą może otrzymać jednostka, która wyróżnia się koncepcją kształcenia, wysokim poziomem i wzorową organizacją prowadzonej działalności dydaktycznej i naukowej, wdrożonym kompleksowym wewnętrznym systemem zapewnienia jakości kształcenia, orientacją na efekty kształcenia, dobrą bazą materialną, zakresem i charakterem współpracy międzynarodowej. Posiada wybitną kadrę o uznaniu krajowym i międzynarodowym oraz oferuje studentom udział w studiach i programach międzynarodowych, a także stwarza warunki do rozwoju ich zainteresowań naukowych i zawodowych oraz aktywności naukowej i samorządowej. Oceny wyróżniające mogą zostać sformułowane po dokonaniu oceny wszystkich lub przeważającej części uczelni prowadzących dany kierunek studiów. Kolejną ocenę przeprowadza się po upływie 8 lat, o ile nie zaistnieją przesłanki do przeprowadzenia jej we wcześniejszym terminie.

Ocena pozytywna stanowi punkt odniesienia dla formułowania pozostałych ocen i świadczy o spełnieniu wszystkich standardów oceny jakości kształcenia stosowanych przez Komisję. Dotyczy to również tych, które są określone przepisami prawa, a w szczególności wymagań kadrowych, programowych i organizacyjnych, wewnętrznego systemu zapewnienia jakości kształcenia, orientacji na efekty kształcenia oraz dotyczących bazy materialnej. W przypadku studiów magisterskich uwzględniany jest także poziom prowadzonych badań naukowych. Kolejną ocenę przeprowadza się po upływie 6 lat, o ile nie zaistnieją przesłanki do przeprowadzenia jej we wcześniejszym terminie. Ponadto ocena pozytywna ze skróconym okresem akredytacji może być sformułowana jeżeli wszystkie występujące uchybienia odnoszące się do standardów i kryteriów jakości kształcenia stosowanych przy ocenie pozytywnej zostały usunięte w toku procesu akredytacji, jednak niezbędne jest monitorowanie wprowadzonych zmian. Prezydium uwzględniając rozmiar lub wagę uchybień określa termin dokonania kolejnej oceny. Przewodniczący Komisji poddaje pod głosowanie propozycje oceny jakości kształcenia zaczynając od oceny pozytywnej. W przypadku braku poparcia dla tej oceny w głosowaniu, zarządzane jest głosowanie w sprawie oceny warunkowej. Brak poparcia dla oceny pozytywnej lub warunkowej oznacza negatywną ocenę jakości kształcenia.

Ocena warunkowa może być sformułowana, jeżeli ogólne warunki realizacji kształcenia rokuje możliwość usunięcia występujących uchybień w czasie nie dłuższym niż rok. Uchwała Prezydium wskazuje uchybienia, odnosząc się do przyjętych standardów i kryteriów oceny jakości kształcenia oraz określić termin dokonania powtórnej oceny.

Wydanie oceny negatywnej może mieć miejsce, jeżeli jednostka utworzyła kierunek studiów z naruszeniem przepisów prawa lub prowadzi kształcenie na poziomie znacznie niższym od niezbędnego minimum, co spowodowane jest w szczególności:

- brakiem wystarczającej kadry nauczycieli akademickich o odpowiednich kwalifikacjach merytorycznych i formalnych;

- wadliwą konstrukcją koncepcji kształcenia;
- prowadzeniem kształcenia według planów studiów i programów nauczania, które nie spełniają wymagań określonych w standardach nauczania, w związku z czym absolwent nie uzyskuje wiedzy i umiejętności istotnych oraz charakterystycznych dla danego kierunku studiów;
- niewdrożeniem wewnętrznego systemu zapewnienia jakości kształcenia;
- nieokreśleniem zasad i kryteriów oceny efektów kształcenia;
- nieokreśleniem zasad i kryteriów przygotowywania oraz oceny prac dyplomowych lub przyjęcie takich zasad i kryteriów, w wyniku których prace te nie odpowiadają podstawowym wymaganiom metodologicznym i merytorycznym oraz nie są związane tematycznie z danym kierunkiem studiów;
- niezapewnieniem należytych warunków materialnych – brak odpowiednich pracowni, laboratoriów, aparatury i zasobów bibliotecznych itp.;
- nieprowadzeniem badań naukowych w zakresie i na poziomie uprawniającym do realizacji kształcenia na poziomie magisterskim.

Państwowa Komisja Akredytacyjna realizuje swoje najważniejsze zadanie poprzez doskonalenie standardów oraz kryteriów oceny zwłaszcza w kontekście zmieniających się krajowych uwarunkowań prawnych (Komisja opiniuje projekty aktów prawnych dotyczących szkolnictwa wyższego, a także nauki) oraz przyjętych rozwiązań międzynarodowych. Trzeba się również o to, aby oceny które wystawia, pozostawiały szerokie pole dla autonomicznych inicjatyw promujących innowacyjność procesu dydaktycznego oraz wysoką kulturę jakości kształcenia.<sup>5</sup> W swoim działaniu precyzyjnie uzasadnia podejmowane uchwały i szanuje tradycję akademicką.

## PRZYKŁAD INICJATYWY EDUKACYJNEJ WOBEC RYNKU PRACY

Należy jednak pamiętać, iż warunki i jakość kształcenia wyższego w przeważającej części zdeterminowane są przez skuteczność systemu oświaty oraz kontynuację i jedność procesu edukacyjnego. Wymiar jakościowy kształcenia akademickiego to również wyraźne określenie przez uczelnie oczekiwań wobec sektora oświaty. Powinno się mieć na uwadze koncepcje społeczne i zawodowe aspektów edukacji. Dla wielu osób średnie i policealne kształcenie zawodowe wraz z kształceniem wyższym tworzą system rozwiązań uzupełniających się. Słuchacze wybierają często instytucje kształcenia, które pozwolą im uzyskać dyplom potwierdzający kwalifikacje określone w zawodzie oraz uprawniający ich do wykonywania konkretnego zawodu. Dziś poziom kształcenia oraz profil absolwenta kształtuje wymagający rynek pracy. Rynek, który stawia na profesjonalistów, na osoby, które samodzielnie rozwiązu-

<sup>4</sup> Opracowano na podstawie Statutu Państwowej Komisji Akredytacyjnej uchwalonego dnia 13 października 2005 r. oraz Uchwały Nr 76/2009 Prezydium Państwowej Komisji Akredytacyjnej z dnia 19 lutego 2009 r. w sprawie ustalenia ogólnych kryteriów oceny jakości kształcenia.

<sup>5</sup> www.pka.edu.pl

ją problemy, skutecznie podejmują decyzje oraz efektywnie działają w systemie obowiązujących przepisów prawnych. Osoba wykształcona łatwiej i szybciej potrafi poradzić sobie w sytuacjach nagłych i nieoczekiwanych zmian zachodzących na rynku pracy. Jest bardziej elastyczna i gotowa do uczenia się na nowo, do zmiany kwalifikacji i kompetencji.

Inicjatywą edukacyjną, której ambicją jest kształcenie i kreowanie tego typu profilu absolwenta, jest działające w Białej Podlaskiej Studium Celne. Utworzenie Studium, to decyzja mająca na celu podniesienie poziomu i jakości kształcenia w zakresie problematyki celnej. To również reakcja na przystąpienie Polski do struktur Unii Europejskiej, które spowodowało wzrost znaczenia wschodniej granicy Polski oraz zwiększenie zatrudnienia w całym obszarze dotyczącym ruchu granicznego. Słuchaczami Studium Celnego są głównie absolwenci liceów ogólnokształcących oraz techników. Ponadto poziom nauczania i jakość kształcenia są atrakcyjne dla studentów studiów dziennych i osób z wykształceniem wyższym, które chcą pogłębić i rozwinąć swoje umiejętności w tej problematyce. Są to osoby, które zdają sobie sprawę z tego, iż ważniejsze od wąskiej specjalizacji jest wykształcenie wszechstronne i zróżnicowane, dające wiedzę z licznych dziedzin. Wysoko wykwalifikowana kadra, którą tworzą również nauczyciele akademicy Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, odpowiednio przygotowana koncepcja kształcenia oraz organizacja prowadzonej działalności dydaktycznej, wszystko to gwarantuje, że absolwenci Studium, stają się konkurencyjni i poszukiwani na trudnym i bezwzględny rynku pracy. Poziom kształcenia w Studium Celnym, spełniając wiele kryteriów oceny jakości jest doskonałym przykładem reakcji sektora oświaty na oczekiwania i wymagania stawiane względem niego ze strony segmentu szkolnictwa wyższego.

## PODSUMOWANIE

Rynek edukacyjny w Polsce staje się stopniowo coraz bardziej poukładany i uporządkowany. Niewątpliwie jest to również zasługa działalności Państwowej Komisji Akredytacyjnej. Jednak poziom wielu uczelni pozostawia wiele do życzenia. Należy się liczyć z faktem, iż niektóre kierunki, zostaną zamknięte, a kształcący się na nich studenci zmuszeni będą do szukania innej uczelni, co jest związane nieraz ze stratami finansowymi.

Zachęcam czytelników artykułu do zapoznania się ze stroną internetową Państwowej Komisji Akredytacyjnej. Jest to „skarbnica wiedzy” na temat kondycji polskich uczelni i ich poziomu kształcenia. Warto do niej zajrzeć. Dzięki aktualizowanemu na bieżąco wykazowi kierunków sprawdzonych i ocenionych przez Komisję, uzyskamy informacje nie tylko na temat uczelni, które są słabe, ale też poznamy te, które zostały pozytywnie wyróżnione.

Nasuwa się zatem pytanie: *Jaka powinna być współczesna edukacja?* Można w tym miejscu wymieniać szereg przymiotników określających edukację dnia dzisiejszego, ale doskonale zdajemy sobie sprawę, iż to czego oczekuje osoba chcąca zdobyć wykształcenie to nie znajomość „wielu definicji jakiegoś terminu”. Obecnie od edukacji oczekuje się przede wszystkim zdobycia kwalifikacji i kompetencji uniwersalnych, a nawet wyróżniających, które zapewnią swobodę poruszania się na konkurencyjnym rynku pracy, a tym samym umożliwią karierę i pieniądze.



**Magdalena Fus**

jest doktorantką w Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie

# Jak wspólnie przezwyciężyć kryzys?

Sławomir Kostjan

Pod takim tytułem kryje się chęć dalszego, pozytywnego działania gospodarczego. Przejawia się także chęć współdziałania ze wszystkimi partnerami, którzy są uczestnikami procesów transportowych, procesów gospodarczych a także procesów finansowych i administracyjnych.

Istnieje więc pilna potrzeba, daleko idącej integracji działań, które czytelnicy określone, mogłyby pomóc i mieć istotny wpływ na przezwyciężenie wielu negatywnych zjawisk, mających bezpośredni lub pośredni wpływ na stan w jakim znalazł się polski, międzynarodowy transport drogowy.

Fakty gospodarcze, w skali Europy i Świata, a także Polski są oczywiste i jednoznaczne. Nastąpiło daleko idące „przegrzanie koniunktury gospodarczej”, załamał się rynek konsumpcyjny i inwestycyjny, załamały się procesy produkcyjne i finansowe. W związku z tym poważnemu ograniczeniu uległy potrzeby usług transportowych. Świat i Europa znalazły się w zupełnie

innym cyklu rozwoju. Dotychczas głoszone, zdawałoby się oczywiste prawa ekonomiczne już takie oczywiste nie są. Transport, w tym transport drogowy, który przez kilkanaście ostatnich lat rozwijał się bardzo dynamicznie, zwolnił wysokie obroty. Produkcja towarów handlowych drastycznie spadła. Zmniejszył się wolumen towarów przeznaczonych do międzynarodowej wymiany handlowej.

Taki stan rzeczy jednoznacznie i bezwzględnie wpłynął na stan naszego, polskiego transportu samochodowego, który zaczął „ostro hamować” a obecnie znajduje się w sytuacji „uśpienia farmakologicznego”.

Wyprowadzenie, naszego, polskiego transportu samochodowego z wyżej określonego stanu, jak na razie jest wątpliwe, tym bardziej, że obserwujemy, operując dalej terminologią medyczną, brak właściwej diagnozy, dobrych skutecznych lekarstw a wysokiej klasy specjaliści albo nas lekceważą albo nie możemy dostać się do ich gabinetów.

Powstaje więc pytanie – co należy robić aby nasz, międzynarodowy transport samochodowy mógł funkcjonować, utrzymać swą, liczącą się pozycję na rynku usług transportowych, nie poniósł drastycznie dużych i nieodwracalnych strat materialnych, finansowych i organizacyjnych?

Działania moim zdaniem powinny iść dwoma, zasadniczymi drogami:

- powinny być zależne od głębokiego zrozumienia sytuacji przez przewoźników – właścicieli firm transportowych i skutkować pojęciem skutecznych działań,
- powinny być dokładnie zdiagnozowane a następnie powinny być podjęte niezwłocznie niezbędne, wszystkie możliwe środki wspierające funkcjonowanie i restrukturyzacje firm transportowych.

Tak nakreślone kierunki działania muszą wynikać z daleko idącego spojrzenia na sprawę transportu a powinny być poparte dobrą wolą i troską decydentów.

W ramach przedsięwzięć ujętych w

pojęciu drogi pierwszej (wewnętrznej), niezbędne wydaje się być:

- dokonanie dokładnej analizy stanu i możliwości funkcjonowania firmy,
- dokonanie analizy finansowej firmy (z uwzględnieniem obciążeń stałych),
- dokonanie analizy kosztów pod względem ich ograniczenia,
- dokonanie analizy personelu i kadry zarządzającej firmą,
- opracowanie programu naprawczego a następnie precyzyjne i stanowcze jego wdrożenia.

Druga droga (zewnętrzna) niezbędnej pomocy dla krajowego i międzynarodowego transportu samochodowego zawiera wiele przedsięwzięć, które mogą być podjęte (wdrożone) a które mogą zaistnieć tylko wtedy gdy zostaną poparte przez rząd w trosce o utrzymanie rozwoju gospodarczego, miejsc pracy a także przychodów budżetu centralnego i budżetów terenowych w dłuższym okresie czasu. Niezbędne, wydaje się być, zaistnienie sytuacji, z której będzie wynikała polityczna wola pomocy tej dziedzinie gospodarki narodowej.

Jak dotychczas taka sytuacja jeszcze nie zaistniała.

Prowadzone przez organizacje zrzeszające firmy transportowe działania (ZMPD, PIGT, ZZP) metodami bezpośredniej informacji kompetentnych resortów rządu lub metodami protestów i blokad okazują się nieskuteczne i choć przyjmowane ze zrozumieniem a nawet aprobatą to jednak w konsekwencji w drodze

dalszych ocen tracą ostrość wymowy a co za tym idzie skuteczność. Nie bez znaczenia jest fakt, że środowisko przewoźników, pozornie zintegrowane, w konsekwencji daje sprzeczne sygnały, co pozwala organom rządowym na marginalizowanie spraw istotnych.

Wiele, bez wątpienia, ważnych i zgłaszanych przez środowisko przewoźników racjonalnych wniosków nie znajduje zrozumienia a więc także realizacji. Są to między innymi:

- ogłoszenia stanu kryzysowego w transporcie drogowym (zgodnie z Rozp. UE 3916/90),
- wprowadzenie systemu kasowania polskich zezwoleń w transporcie międzynarodowym,
- zmian w prowadzeniu szkoleń kierowców zawodowych,
- zmian w funkcjonowaniu inspekcji transportu drogowego,
- zniesienie ograniczeń we wwozie paliwa do Polski,
- obniżenia obciążeń podatkowych,
- pomocy państwa dla likwidowanych bądź restrukturyzowanych przedsiębiorstw przewozowych.

Kuriozalna wydaje się być sytuacja zwiększenia obciążeń finansowych firm przewozowych w tytulu korzystania z infrastruktury drogowej. Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury przewiduje wprowadzenie z dniem 10.06.2009r. wzrostu cen opłat (winiet) o około 30%. Realizacja tego rozporządzenia może okazać się „językiem u wagi” i spowodować ostrą reakcję firm transportowych.

Należy podkreślić, że wyjątkiem jest, próba realizacji wniosku w sprawie „udroźnienia granic wschodnich”. Służba celna mając w pamięci wydarzenia na granicach w I kwartale 2008 r. (strajk celników) i zupełną bezkarność w jego rozwiązywaniu, a także poważne konsekwencje finansowe przewoźników, prowadzi działania zmierzające do usprawnienia pracy funkcjonariuszy celnych i funkcjonowania granic.

W tej sytuacji oczywistym wydaje się być wniosek – „władzom polskim brakuje dopingu i lobby środowiska przewoźników aby rzetelnie podjąć starania wspomagające transport samochodowy we własnym zakresie, a także argumentów do roznużów z Komisją Europejską na temat podjęcia środków zaradczych mających na celu pomoc przedsiębiorstw transportowym”.

Wiele przedsiębiorstw transportowych jest obecnie w stanie krytycznym z punktu widzenia finansów firmy. Taki stan nie może trwać w dłuższym okresie czasu. Zbliża się więc przesilenie i radykalne zmiany na rynku usług transportu drogowego.



**Sławomir Kostjan**  
– jest wiceprzewodniczącym Rady Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. Jest też dyrektorem Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników.

# Lądowy most transportowy Europa – Azja

## Sprawozdanie z konferencji

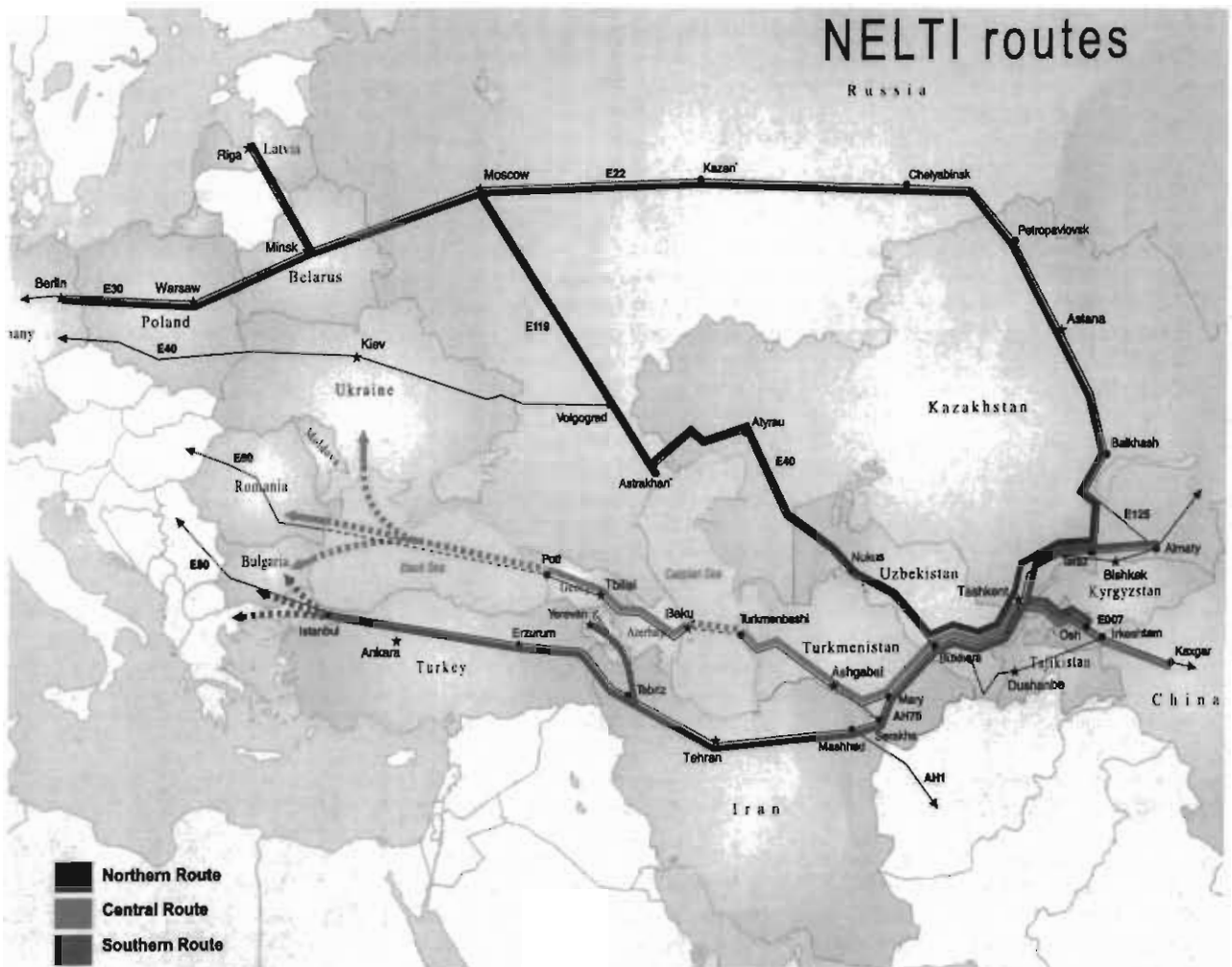
| Tadeusz Kucharuk

Pod koniec marca 2009 roku w Sejmie odbyła się międzynarodowa konferencja poświęcona Nowej Euroazjatyckiej Inicjatywie Transportowej IRU – NELTI. Organizatorzy, Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) oraz Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (Polski gospodarz konferencji), potraktowali ją, jako kolejny krok zmierzający do reaktywacji „jedwabnego szlaku”.

Projekt zapoczątkowany podczas międzynarodowej konferencji dotyczącej problemów euroazjatyckich przewozów drogowych (16 września 2008 r.) w Taszkencie (Uzbekistan), trafił na podatne podłoże zarówno ze strony przedsiębiorców jak i polityków. Obecny kryzys gospodarczy, nie tylko nie zniechęca, a wręcz mobilizuje do kontynuacji prac. Projekt otrzymał poparcie również ze strony polskiego ministra infrastruktury. Wiceminister Tadeusz Jarmuziewicz w swoim wystąpieniu potwierdził, że „transport samochodowy pod wieloma względami jest konkurencyjny do transportu morskiego i kolejowego”. Minister uznał

działania zmierzające do reaktywacji jedwabnego szlaku za innowacyjne o charakterze strategicznym. Przychylnie do projektu odniosła się również przedstawicielka Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ. Przewozy drogowe na odległości kilku do kilkunastu tysięcy kilometrów to nowe wyzwanie dla transportu drogowego, stwierdził poseł na Sejm RP – Stanisław Żmijan, uczestniczący w tej konferencji. Uznał równocześnie, że aby osiągnąć cel muszą być usunięte bariery administracyjne w poszczególnych krajach, przez które przechodzi sieć połączeń określanych mianem jedwabnego szlaku. Poseł Janusz Piechociński, w swoim wystąpieniu stwierdził, że „czas, aby w 2011 Europa w symbiozie ze wszystkimi krajami europejskimi, uzgodniła nowe korytarze europejskie. Czas, więc wyznaczyć również w granicach Unii Europejskiej i poza nią – jedwabny szlak”.

Wystąpienie gospodarza konferencji prezesa ZMPD Jana Buczka, poświęcone było uzasadnieniu ekonomicznego sensu przewozów samochodowych na jedwabnym szlaku oraz pre-



Rys. 1. Mapa zamieszczona w materiałach konferencyjnych IRU-NELTI. Warszawa 25.03.2009.

zencacji barier, które utrudniają dostęp do euroazjatyckiego rynku transportowego. A więc kwestie długiego czasu oczekiwania na wizy, problematykę procedur związanych z dokumentacją, kwestie związane z wymianą zezwoleń na wykonywanie przewozów drogowych, przekraczanie granic poszczególnych krajów, brak profesjonalnego zaplecza technicznego, warunki klimatyczne, jakość paliwa, ważenie pojazdów a także bezpieczeństwo przewozów. Postulował stworzenie specjalnej kategorii wizy dla kierowców realizujących zadania przewozowe na trasach jedwabnego szlaku.

Prezydent Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU) – Janusz Łacny, w rozmowie z autorem artykułu stwierdził: „Dziś trudno powiedzieć dokładną datę pełnej reaktywacji jedwabnego szlaku. Tak naprawdę komercyjne przewozy ruszyły 15 września ubiegłego roku. Mamy już pewne dane jak to funkcjonuje. Moim zdaniem pełną moc nabierze ono w ciągu minimum pięciu, maksimum dziesięciu lat.”<sup>1</sup>

W materiałach konferencyjnych podano wstępne wyniki monitoringu pilotażowych przejazdów.

W Projekcie NELTI uczestniczyło 20 pojazdów, do końca lutego br. wykonano ok. 100 jazd w obie strony. Każdy pojazd uczestniczący w NELTI przejechał około 50 000 km i zrealizował 5 jazd w obie strony. Łącznie wszystkie pojazdy spędziły w drodze 3011 dni przejeżdżając odległość – 1 094 000 km. Przekroczono 714 razy granice państwowe. Czas postojów na trasie wyniósł 1197 dni. Przewieziono łącznie 3270 ton ładunku.

11-12 czerwca 2009 r. w trakcie V Euroazjatyckiej konferencji IRU w Alma Acie (Kazachstan) przedstawione zostaną szczegółowe analizy monitoringu dotychczasowych prób wykorzystania transportu samochodowego do stworzenia lądowego mostu

transportowego Europa – Azja.

Polskę interesuje w pierwszym rzędzie północna trasa jedwabnego szlaku, przebiegająca z Berlina przez Warszawę, Mińsk Białoruski, Moskwę, Kazan, Czelabińsk, Astanę lub Moskwę i Astrachań. Długość trasy północnej wynosi około 6500 km (z Uzbekistanu przez Kazachstan, Rosję, Białoruś do Unii Europejskiej).

Warto zaznaczyć, że szlak ten został pokazany już dwadzieścia lat wcześniej. Niestety polska gospodarka nie miała szczęścia do ludzi myślących strategicznie. Po pierwsze ciągle jest to grupa niezbyt liczna, po drugie myślenie strategiczne nie daje bezpośrednich korzyści politykom i decydentom, a więc trudno uzyskać zrozumienie i wsparcie. Jest więc niezmiernie budujące, że w warszawskiej konferencji uczestniczyli przedstawiciele aż z czternastu państw i to zarówno przedstawiciele biznesu jak i politycy. Sojuznikiem tej odważnej inicjatywy jest niewątpliwie kryzys gospodarczy.



**Tadeusz Kucharuk**

– jest członkiem zarządu warszawskiego oddziału Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego i prezesem kola PTE w Białej Podlaskiej

1 Tadeusz Kucharuk – Wolny Obszar Celny Terespol – Malaszewicze na tle podobnych przedsięwzięć w Polsce i na świecie. Uniwersytet Warszawski – Wydział Nauk Ekonomicznych. Warszawa 1989 r. Praca podyplomowa



# Czy Białoruś stać na samodzielność?

Dorota Niedziółka

W ostatnim czasie widać wyraźnie wzrost zainteresowania Polski i Białorusi wzajemną współpracą<sup>1</sup>. Współpraca ta ma dotyczyć przede wszystkim energetyki, choć także intensyfikacji wymiany handlowej. Polską stronę szczególnie zainteresowały projekty dotyczące współpracy energetycznej, w tym budowa drugiej nitki gazociągu Jamal - Europa, budowy elektrociepłowni oraz dostaw energii elektrycznej. Białoruś aktywnie rozpoczęła promocję inicjatywy budowy drugiej nitki gazociągu Jamal-Europa na szczycie energetycznym w Moskwie<sup>2</sup>. To jest nowa, wcześniej niespotykana forma aktywności międzynarodowej Białorusi. Idea wybudowania nowej nitki gazociągu ma być alternatywą dla Nord Stream (Gazociągu Północnego). Alternatywą tańszą (strona białoruska szacuje, że koszty budowy będą niższe o 5-10 mld USD), ważną (przepustowość jest określana na 33 mld m<sup>3</sup>) ale czy bardziej korzystną i jakie szanse ma Białoruś w forsowaniu swojej idei?

Szukając odpowiedzi na te pytania trzeba przeanalizować interesy państw bezpośrednio zaangażowanych w tym obszarze. Państwa Unii Europejskiej są niewątpliwie zainteresowane dywersyfikacją dostaw gazu ziemnego, gdyż fakt koncentracji największych światowych złóż gazu ziemnego w Rosji zmusił je do silnego uzależnienia od Rosji.<sup>3</sup> Uzależnienie to spowodowane jest także specyfiką transportu gazu. Większość dostar-

zanego na rynku światowym gazu przesyłane jest transportem rurociągowym. A to wymusza współpracę między bliskimi terytorialnie państwami. Ponad 70% gazu ziemnego dostarczane jest do odbiorców rurociągami, a 27% transportowane jest w postaci skroplonej. W efekcie większość państw Europy posiada na swoim terytorium sieci gazociągów dostarczających gaz rosyjski. Taka struktura dostaw wynika z jednej strony z uwarunkowań już istniejącej infrastruktury, jej przepustowości i gęstości, z drugiej strony powstające obecnie gazoporty mają zbyt małą zdolność przeładunkową, aby zmienić definitywnie strukturę geograficzną dostaw.<sup>4</sup> Należy przy tym pamiętać, że cena gazu skroplonego jest nadal wyższa niż gazu ziemnego, a rachunek ekonomiczny pozostaje wciąż podstawą negocjacji dostaw. Mimo to według specjalistów w najbliższych latach udział LNG będzie wzrastał, ze względu na konieczność poszukiwania nowych kierunków importu. Tymczasem największymi odbiorcami rosyjskiego gazu były w 2007 r. Niemcy (34%),

Turcja (23,4%), Włochy (22%), Wielka Brytania (15,2%), Francja (10,1%), Węgry (7,5%), Republika Czeska (7,2%), Polska (7,0%) i Słowacja (6,2%)<sup>5</sup>. Łączna wielkość eksportu gazu do Europy szacowana jest na ponad 260 mld m<sup>3</sup>. Gaz ziemny do Europy Środkowej i Zachodniej płynie trzema wielokrotnie rozwidlającymi się magistralami (szczegółowy przebieg magistral gazowych znajduje się rysunku 1).

Magistralą ukraińską, której główny strumień biegnie przez Słowację, Węgry do Niemiec i Republiki Czeskiej.

Gazociągiem Jamalskim, dzięki któremu Europa otrzymała nowe źródło zaopatrzenia w rosyjski gaz a Białoruś zwiększyła swoją rolę jako państwo tranzytujące.

Błękitnym Potokiem (Blue Stream), ta droga nie jest w pełni wykorzystana, ze względu na mniejsze niż zakładano zapotrzebowanie państw południa Europy, m. in. Turcji. Gazociąg ten ma za zadanie nie tylko różnicować strukturę dostaw gazu do Europy ale także być alternatywą dla Nabucco<sup>6</sup>.

Taki kształt i wielkość przesyłu gazu ziemnego w obrębie Europy pozwala na wzrost pozycji Rosji w regionie. Rosja dzięki wzrostowi wydobycia i eksportu surowców ener-

**Białoruś utrzymująca wysoki poziom energochłonności gospodarki, utrwalająca przestarzałą strukturę produkcji energii elektrycznej i zależność surowcową, zaczyna dostrzegać zmieniającą się rzeczywistość międzynarodową. To może być początkiem końca dotychczasowej, utrwalonej struktury i oznaczać dla wielu państw wyraźny sygnał do zmniejszenia dominacji Rosji w produkcji, eksporcie i dostawach gazu ziemnego. Takiej postawy wydaje się, że oczekuje także Polska.**

Rys 1 Istniejące i planowane gazociągi w Europie



1 Wicepremierzy Waldemar Pawlak i Andrej Kobiakow podpisali w Mińsku polsko-białoruskie porozumienia pozwalające na podejmowanie wspólnych przedsięwzięć, 23.02.2009 r.

2 Szczycie energetyczny w Moskwie odbył się 17.01.2009 r.

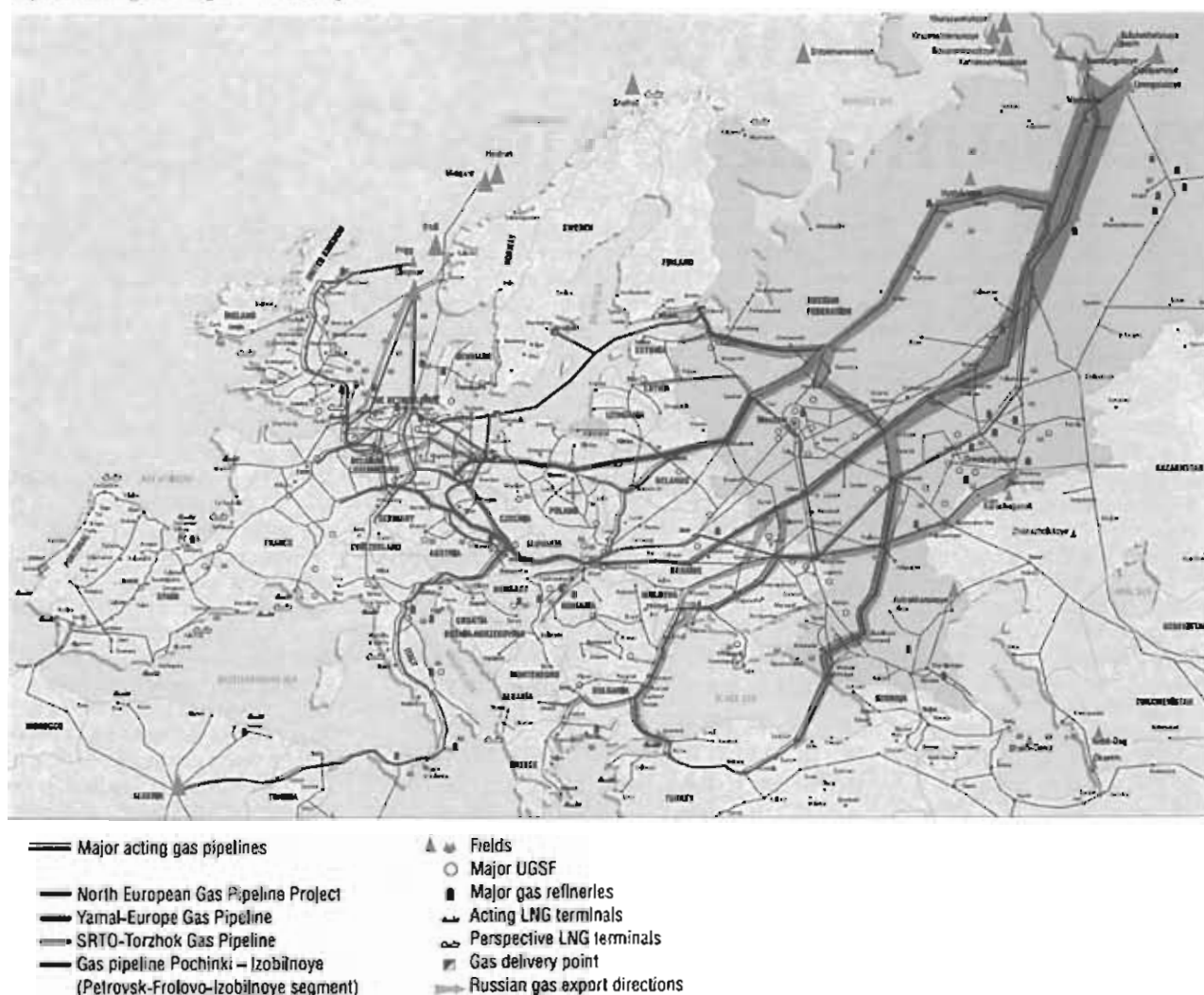
3 Według danych BP w 2007 r. Rosja wydobyla 607 mld m<sup>3</sup>, a złoża jej szacowane są na 44 bln m<sup>3</sup>, co stanowi ponad 25% światowych złóż tego surowca energetycznego.

4 Większość gazoportów, w tym także Rotterdam mają zdolność do przeładunku określaną na poziomie ok. 6 mld m<sup>3</sup> rocznie.

5 Dane pochodzą z Raportu Gazpromu za 2007 r. GAZPROM ANNUAL REPORT 2007, s. 61.

6 Nabucco miał służyć do przesyłu gazu izerskiego, irańskiego, a nawet turkmeńskiego dla krajów Europy Zachodniej.

Rys. 2 Sieć gazociągów w Europie



Źródło: Gazprom, <http://www.gazprom.com/eng/articles/article20157.shtml>

getycznych, w tym głównie gazu ziemnego może pozwolić sobie na wysoki poziom aktywności politycznej i ekonomicznej, oraz powrót do koncepcji państwa -mocarstwa. Oczywiście Rosja ma świadomość ograniczeń, jakie stwarza jej Białoruś, Ukraina i inne państwa nadbałtyckie z związku z posiadaniem fragmentów gazociągów, czy dostępu do portów nad Morzem Bałtyckim. Dlatego od lat lansuje różne idee służące utrzymaniu pozycji monopolisty w transzycie gazu z Azji<sup>7</sup>. Stąd inicjatywa Białorusi może wydać się atrakcyjna dla Rosji, daje, bowiem szansę na zwiększenie dostaw gazu do Europy i jednocześnie uniezależnia od zbyt samodzielnej i proeuropejskiej Ukrainy. Ale z drugiej strony mogłaby doprowadzić do poprawy sytuacji ekonomicznej Białorusi, większej jej samodzielności i niezawisłości, a to już przeczyłoby dotychczasowej polityce Federacji Rosyjskiej. Dzięki możliwościom oddziaływania ekonomicznego (Białoruś jest szóstym pod względem wielkości odbiorcą rosyjskiego gazu, odbiorcą otrzymującym gaz po bardzo korzystnych cenach, 2006 r. 46,7 \$ za 1000 m<sup>3</sup>) i politycznego (ściśle współpraca w ramach Związku Białorusi i Rosji) Białoruś nadal pozostaje w strefie wpływów Rosji.

A co zyskałaby na tym sama Białoruś, która dotychczas nie podejmowała żadnych prób uniezależnienia się od dostaw surowców energetycznych (ropa naftowa, gaz ziemny) od Rosji. Wydaje się, że Białoruś utrzymująca wysoki poziom energochłonności gospodarki, utrwalać przestarzałą strukturę produkcji energii elektrycznej i zależność surowcową zaczyna dostrzegać zmieniającą się rzeczywistość

międzynarodową. Zdecydowane postawy innych państw regionu, w tym Ukrainy, ale także aktywność państw w zakresie poszukiwania nowych źródeł energii skłoniły rząd Białorusi do pewnych działań. Działania, które na razie są sygnałne, ale mogą wskazywać na zmianę postaw, a to może być początkiem końca dotychczasowej, utrwalonej struktury. Jeżeli Białoruś zwiększy swoją aktywność, to może oznaczać dla wielu państw wyraźny sygnał do zmniejszenia dominacji Rosji w produkcji, eksporcie i dostawach gazu ziemnego. Takiej postawy wydaje się, że oczekuje także Polska. Druga nitka gazociągu nie stanowi dla Polski celu podejmowanych działań. W naszym interesie jest znaleźć partnera dla większej aktywności ekonomicznej, handlu energią elektryczną i poszukiwania nowych na miarę współczesnych czasów działań politycznych.



**dr Dorota Niedziółka**

jest pracownikiem Katedry Geografii Ekonomicznej Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie

<sup>7</sup> Jedną z koncepcji jest budowa Gazociągu Północnego po dnie Morza Bałtyckiego, który miałby odciążyć gazociąg ukraiński i zwiększyć przesył gazu do Europy. Inną koncepcją jest budowa gazoportu w Primorsku w obwodzie leńingradzkim i rozszerzenie możliwości przeladunkowych czarnomorskiego Noworosijska.

## Menu główne

- Start
- Olimpiada wiedzy S.T.C
- Więci z granicy
- Spotkanie w JEDYŃCE
- Harnaś
- Sport
- Kosztorys
- Obiektywem po Świecie
- Praca
- Napisz do nas
- Szukaj



V Konkurs Języka Niemieckiego



## TELEWIZJA MŁODYCH

Celem serwisu jest informowanie o ciekawych wydarzeniach z dziedziny edukacji, gospodarki, kultury.  
Wywiady z wybitnymi ludźmi, a także promowanie młodych, aktywnych ludzi z Polski Wschodniej.

**Pierwsza w regionie telewizja internetowa**

**ZAPRASZAMY DO WSPÓŁPRACY**



**Zobacz więcej !!!**

**www.interwizja.edu.pl**

**PODLASKA AGENCJA CONSULTINGOWA  
RECTUS-WOC Sp. z o.o.**

**PROWADZI**

- Studium Celne
- Agencje Zatrudnienia
- Polsko-Niemieckie Centrum  
Przedsiębiorczości
- Kursy: językowe, BHP, na agentów celnych.



Biała Podlaska, ul. Warszawska 14, p. 6

Tel./fax (083) 343 14 60

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





