

Kwartalnik

Nr 1 (17) Rok 2014 ISSN 1898-4401

CELNY



Cło



Logistyka



Podatki



Transport

Biała Podlaska 2013

www.studiumcelne.pl

STUDIUM CELNE

w Białej Podlaskiej

NAJLEPSZA SZKOŁA

W WOJEWÓDZTWIE LUBELSKIM

- RACHUNKOWOŚĆ
- BHP spec. bezpieczeństwo pożarowe
- ASYSTENT OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNEJ
- ADMINISTRACJA

Specjalność:

- **BEZPIECZEŃSTWO WEWNĘTRZNE**
- **OBSŁUGA CELNA**



e-learning
ZA DARMO

PRZYJDŹ DO NAS PO DOBRY ZAWÓD

**STUDIUM
CELNE**



Organ prowadzący: Podlaska Agencja Consultingowa RECTUS-WOC Sp. z o.o.
ul. Warszawska 14, p.6 tel./fax (083) 343 14 60
21-500 Biała Podlaska e-mail: biuro@rectus.edu.pl

INFRASTRUKTURA SZANSĄ ROZWOJU POŁUDNIOWEGO PODLASIA



Jacek Brdulak
Przewodniczący
Rady Programowej

Oddajemy w Państwa ręce nietypowy numer „Kwartalnika Celnego”, który zawiera streszczenia wystąpień na tegorocznej konferencji „Kierunki rozwoju Południowego Podlasia” oraz materiały uzupełniające. Skromne w zamierzeniu spotkanie specjalistów angażujących się w rozwój regionu w Białej Podlaskiej spotkało się z wyjątkowym zainteresowaniem władz regionalnych i przede wszystkim – przedstawicieli środków masowego przekazu. Do dnia dzisiejszego informacje na temat dorobku wspomnianej konferencji „krążą” w internecie, wywołując ożywione dyskusje mieszkańców regionu. Celowym wydaje się przeniesienie części materiałów na łamy „Kwartalnika Celnego”, zwłaszcza że cykle wydawnicze specjalistycznych książek są obecnie długie i obciążone zadaniami rynkowymi.

Pretekstu do dyskusji nad kierunkami rozwoju Południowego Podlasia dostarczyło ukazanie się książki „Efektywność centrum logistycznego na Południowym Podlasiu”, stanowiącej raport z kilkuletnich badań terenowych w regionie zrealizowanych przez Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie przy współpracy SGH Warszawa i specjalistów miejscowych. Analizowana w badaniach materia wydawała się czymś normalnym dla środowisk transportowo-spedycyjno-logistycznych (TSL). Została jednak zupełnie zignorowana w stolicy województwa, dla której infrastruktura graniczna państwa i Unii Europejskiej nie wytrzymuje chyba porównania z problemami aglomeracji lubelskiej. Stąd też niepotrzebne emocje medialne i poczucie pionierskości autorów poważnych opracowań naukowych, gdy w tzw. „polskim piekle” kojarzy się to ze strzałami w plecach.

Układ treści niniejszego numeru kwartalnika odpowiada logice prezentowanych na konferencji materiałów. Wśród czynników rozwoju Południowego Podlasia do najważniejszych należy infrastruktura transportowa i graniczna, z celną włącznie. Jej dalszy rozwój, jako największego zbiorowego pracodawcy w regionie, zależeć będzie jednak od tzw. kapitału ludzkiego, którego kapitał intelektualny przełoży się ostatecznie na kapitał społeczny. I nie ma tu żadnego znaczenia, że Podlasie Południowe stanowi północne rubieże Lubelszczyzny, bo przez nie przebiega jeden z najważniejszych korytarzy komunikacyjnych w Europie. Stąd trzeba w ocenie specjalistów i praktyków gospodarczych robić wszystko aby wzmocnić infrastrukturę kolejowych stacji granicznych, doprowadzić autostradę A 2 do granicy, zwiększyć przepustowość przejść granicznych, znaleźć poważnego gospodarza dla powojenskowego lotniska w Białej Podlaskiej. Te problemy przebiegały przez wszystkie wypowiedzi uczestników konferencji.

Życzymy Szanownym Czytelnikom ciekawej i pobudzającej do refleksji lektury.

prof. dr hab. Jacek Brdulak

W numerze:

Jacek Brdulak		
Infrastruktura szansą rozwoju Południowego Podlasia	str.	1
Tadeusz Kucharuk		
Czynniki rozwoju Południowego Podlasia	str.	3
Jacek Brdulak, Bartosz Zakrzewski		
Efektywność centrum logistycznego na Południowym Podlasiu	str.	5
Jarosław Tarasiuk		
Centrum Logistyczne Małaszewicze	str.	7
Piotr Pawlak		
Infrastruktura drogowa województw wschodnich	str.	11
Sławomir Kostjan		
Potencjał przewozowy Południowego Podlasia	str.	14
Tomasz Bryszewski		
Działalność firmy Adampol	str.	16
Jacek Brdulak		
Dylemat infrastrukturalny Południowego Podlasia	str.	18
Waldemar Czernicki		
Modernizacja prawa wspólnotowego cz. 2	str.	19
Ewa Gwardzińska		
Problemy doskonalenia i obsługi celnej w Unii Europejskiej	str.	20
Tadeusz Kuchauk		
Rekomendacja książki	str.	24

Rada programowa:

prof. dr hab. Jacek Brdulak - przewodniczący
prof. dr hab. Wiesław Czyżowicz

mgr Andrzej Halicki
mgr Sławomir Kostjan

ks. dr Tomasz Zadrozny
dr inż. Jerzy Małkowski

Redaguje zespół:

Waldemar Czernicki - redaktor naczelny
Andrzej Halicki - sekretarz naukowy redakcji
Tadeusz Kucharuk
Andrzej Sprycha
Małgorzata Mieńko

Skład:

Waldemar Pepa 600 854 515, pepaw@wp.pl

Teksty recenzowane

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

Wydawca:

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



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

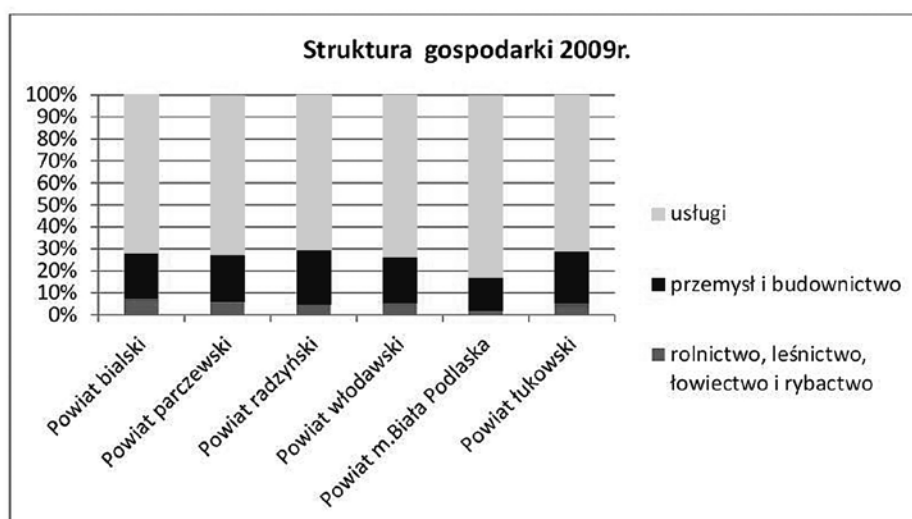
Czynniki rozwoju Podlasia Południowego

| Tadeusz Kucharuk

Obszar Podlasia Południowego nie jest precyzyjnie określony. Na ogół przyjmuje się, że stanowi je północna część województwa lubelskiego oraz wschodnia część województwa mazowieckiego. Artykuł dotyczy wschodniej części Podlasia Południowego, a mianowicie powiatów bialskiego, radzyńskiego, parczewskiego i łukowskiego. Główna uwaga skupiona jest na powiecie bialskim i mieście Biała Podlaska. Przyjęcie do analizy takiej obszarowo-jednostki przestrzennej wynika z faktu, że powiaty te do 1999 roku należały do województwa białkopodlaskiego i charakteryzują się podobnym potencjałem gospodarczym i możliwościami rozwoju. W referacie poddano analizie czynniki środowiskowe,

ekonomiczne, kulturowe, lokalizacyjne oraz politykę gospodarczą i kapitał ludzki. Analiza stanu środowiska na podstawie oceny czystości powietrza, emisji SO₂/ (na jednostkę powierzchni), emisji NO₂/(n.j.p.), emisji CO/(n.j.p.)emisję pyłu/(n.j.p.), czystość rzek, jakość wód podziemnych oraz źródła promieniowania elektromagnetycznego, jest dla Południowego Podlasia korzystna. Podlasie Południowe w tym zakresie wyróżnia się pozytywnie na tle kraju. Oceniając czynniki ekonomiczne trzeba wziąć pod uwagę fakt, że w latach 1990-2010 nastąpiły dość istotne zmiany czynników ekonomicznych, mające istotny wpływ na gospodarkę Podlasia Południowego. Zmieniła się zasadniczo struktura gospodarki regionu.

Struktura gospodarki w podregionie białkopodlaskim w latach 2009-2010



Wykres 1. Struktura gospodarki w podregionie białkopodlaskim w latach 2009-2010.

Źródło: Strategia działań na rzecz rozwoju przedsiębiorczości w MŚP w podregionie białkopodlaskim na podstawie danych GUS

Zmniejszyło się znaczenie zatrudnienie w przemyśle. Przestały funkcjonować duże zakłady przemysłu włókienniczego (Biawena – zatrudniająca ok. 2000 osób), meblarskiego (Bialskie Fabryki Mebli – zatrudniające ok. 1000 osób), kilka zakładów przemysłu metalowego, skórzanego (zakłady obuwia) oraz grupa zakładów przetwórstwa owocowo – warzywnego. Wzrosło bezrobocie. Zjawisko deindustrializacji wyjątkowo ostro wystąpiło w mieście Biała Podlaska. Praktycznie przestały istnieć wszystkie większe zakłady przemysłowe i przedsiębiorstwa budowlane. W pierwszej dekadzie przemian dynamicznie rozwinął się rodzinny handel, który w drugiej dekadzie przemian został wyparty przez korporacje zagraniczne. W sumie w mieście powstało 12 supermarketów.

Podlasie Południowe jest jednym z najbiedniejszych podregionów w Unii Europejskiej.

PKB per capita w województwie lubelskim w stosunku do krajowego PKB

Polska =100	2000	2002	2009
Lubelskie	68,5%	70 %	67,2%

Tab. 1. PKB per capita w województwie lubelskim w stosunku do krajowego PKB

Źródło: Strategia działań na rzecz zatrudnienia w mieście Biała Podlaska i powiecie bialskim na lata 2005-2015, s.11; dr Bartłomiej Rokicki, Zróżnicowanie regionalne w Polsce i krajach Unii Europejskiej, WNE UW, Warszawa

Występuje niepokojąca tendencja spadkowa.

PKB na 1 mieszkańca w podregionie białkopodlaskim w stosunku do województwa lubelskiego

Lubelskie =100	2000	2002	2008
Białkopodlaski	87,1%	86,6%	84,5%

Tab. 2. PKB na 1 mieszkańca w podregionie białkopodlaskim w stosunku do województwa lubelskiego

Źródło: Strategia działań na rzecz zatrudnienia w mieście Biała Podlaska i powiecie bialskim na lata 2005-2015, s.11; Biuro Planowania Przestrzennego w Lublinie

W regionie lubelskim obserwuje się spadek liczby mieszkańców. Prognoza długoterminowa przygotowana przez GUS przewiduje dalszy spadek liczby ludności regionu. Podobne zjawisko, choć w mniejszej skali występuje na Podlasiu Południowym. Wzrost liczby ludności miasta Biała Podlaska został zahamowany wraz z likwidacją województwa białkopodlaskiego.

Lata	Ludność miasto Biała Podlaska
1907	13 191
1921	13 088
1931	17 549
1938	20 743
1948	12 951
1957	18 105
1975	31 763
1978	35 922
1988	50 807
2000	57 901
2004	58 047
2010	57 984

Tab.3. Liczba ludności miasta Biała Podlaska w latach 1907-2010

Źródło: P. Tarkowski, Biała Podlaska w latach 1944-1989; Strategia działań na rzecz rozwoju przedsiębiorczości w MŚP w podregionie białkopodlaskim

Tendencję spadkową liczby ludności zanotował również powiat Bialski.

Lata	Ludność powiat bialski	Liczba osób na km2
1909	117 818	63
1921	84 586	39,9
1931	116 266	55
1998	118 026	
2000	116 064	
2004	114 449	
2010	112 538	
2012	113 672	41

Tab.4. Liczba ludności powiatu bialskiego w latach 1909-2012

Źródło: P. Tarkowski, Biała Podlaska w latach 1944-1989; Strategia działań na rzecz rozwoju przedsiębiorczości w MŚP w podregionie białkopodlaskim

Do zjawisk negatywnych należy zaliczyć także poziom bezrobocia. Liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w PUP w Białej Podlaskiej na koniec grudnia 2013 roku wynosiła 10933 osoby, z tego w mieście Biała Podlaska liczba bezrobotnych wynosiła 3914 osób, a w powiecie 7019 osób. Stopa bezrobocia na koniec listopada 2013 roku wynosiła 16,6% w mieście Biała Podlaska oraz 15,8% w powiecie bialskim. Dla porównania w województwie lubelskim wyniosła 14% natomiast w kraju 13,2%¹.

Oceniając czynniki kulturowe trzeba stwierdzić, że Podlasie Południowe jest przykładem wielokulturowości, aczkolwiek współcześnie struktura narodowościowa jest raczej jednolita.

Głównym atutem Podlasia Południowego są czynniki lokalizacyjne, a mianowicie:

- autostrada A2 (jedyne odcinek autostrady przechodzący przez województwo lubelskie)
- linia kolejowa E-20 (Paryż - Władywostok)
- granica z Białorusią na głównym korytarzu komunikacyjnym
- lotnisko (powojaskowe) w Białej Podlaskiej.

Zróżnicowane podejście występuje w analizach dotyczących kapitału ludzkiego. Liczba studentów i absolwentów wyższych uczelni, zarówno w województwie lubelskim jak i na obszarze Podlasia Południowego sytuuje tą część Polski w środku tabel podających wyniki z innych regionów kraju. Zderzenie tych osiągnięć edukacyjnych z rynkiem pracy, daje już obraz mniej optymistyczny. Z analizy danych rynku pracy wynika, że to właściwie osoby wykształcone mają poważne problemy ze znalezieniem pracy zgodnie z kompetencjami.² Konsekwencją tego stanu rzeczy jest emigracja młodych, wykształconych ludzi poza region a także za granicę. Niepokojące są również wyniki badań wśród studentów i młodzieży licealnej na temat wiązania swojej przyszłości z Białą Podlaską. Zdecydowana większość nie wiąże jej z tym miastem.³

W ocenie autorów Lokalnej Strategii Innowacji dla powiatu Bialskiego i miasta Biała Podlaska, Podlasie Południowe jest zagrożone wyludnianiem się i utrwalaniem ubóstwa oraz niedoborem odpowiednio wykształconych kategorii zawodowych. Błędy wprowadzonej reformy kształcenia zawodowego pogłębiają tą sytuację. Przykładowo do reformy (2012 r.) szkolnictwa zawodowego w zawodzie technik spedytor w szkołach policealnych kształciło się w kraju 1645 słuchaczy. Po reformie tylko 231 słuchaczy, ale już nie w systemie szkolnym, lecz kursowym.⁴

Zdaniem autora artykułu analizowane czynniki rozwoju nie są elementem blokującym rozwój Podlasia Południowego. Jego rozwój jest natomiast w głównej mierze uzależniony od polityki gospodarczej zarówno rządu jak również władz wojewódzkich i lokalnych.

Pozytywne lub negatywne nastawienie do inicjatyw gospodarczych może ułatwiać lub utrudniać rozwój gospodarczy regionu. Pozytywnym przykładem polityki rządu i społeczności lokalnych, w okresie międzywojennym, było utworzenie i rozwój Podlaskiej Wytwórni Samolotów. W latach 90-tych w okresie tzw. przemian ustrojowych w stosunku do inicjatywy utworzenia Wolnego Obszaru Celnego w Małaszewiczach, zanotowano natomiast, cały szereg działań i postaw negatywnych. Niekompetencja i brak odpowiedzialności za rozwój gospodarki kraju i regionu jest czynnikiem, który w największym stopniu decyduje o rozwoju gospodarczym. Ciekawym przykładem zróżnicowanego oddziaływania na regiony jest umowa o wejściu do strefy Schengen. Niewątpliwie ta decyzja była korzystna dla Polski, ale nie dla 100% jej obywateli i przedsiębiorstw. Ilustruje to następujący przykład: W 2002 roku granicę polsko – białoruską w obydwie strony przekroczyło 9 943 879 osób. W 2012 roku – tylko 3 678 800 osób.⁵ Wprowadzenie wiz zmniejszyło radykalnie liczbę osób przyjeżdżających do Polski, zmniejszając tym samym obroty firm

2. Źródło: Raport końcowy wykonany w ramach projektu systemowego „Kapitał Intelktualny Lubelszczyzny 2010-2013”, Lublin 2013, s.35-36

3. Źródło: Badania ankietowe przeprowadzone przez SKNS, oraz badania własne autora. Kolegium Licencjackiego UMCS w Białej Podlaskiej, kwiecień 2007

4. Informacja rzecznika prasowego MEN z dnia 9.12.2013 roku

5. GUS

1. Źródło: www.pupbialapodlaska.pl

handlowych w strefie przygranicznej. Rekompensatą miała być umowa o małym ruchu granicznym. Niestety dotychczas nie weszła w życie. Inną kwestią są wydłużające się kolejki TIR-ów w oczekiwaniu na przekroczenie granicy. Rekordowe sięgają już 40 km od granicy. W ostatnich latach obserwuje się wzrost ruchu towarowego średnio rocznie o 10%. Argumenty o budowie Autostrady A-2 do granicy państwa nie docierają do świadomości decydentów. Podobnie jest ze zrozumieniem potrzeby inwestowania w infrastrukturę graniczną związaną z obrotem towarowym, na granicy wschodniej. Brak sensownego wydawania funduszy unijnych, utrwalił a nawet pogłębił dysproporcje w rozwoju regionów. Takim regionem o mniejszym tempie rozwoju w stosunku do reszty kraju jest Podlasie Południowe. Widać to wyraźnie w raporcie prof. Hausera – „Kurs na innowację”.⁶ Zasadnicze pytanie jakie należy dzisiaj postawić to, czy stawiamy w regionie na spokój, harmonię, nieskażoną naturę i bogactwo fauny i flory? Czy stawiamy na szybki rozwój infrastruktury granicznej i logistycznej?

6. Źródło: Raport Kurs na innowację, prof. J. Hausner z zespołem

Podsumowanie

- ☐ Żaden z wyżej omawianych czynników nie stanowi bariery rozwojowej.
- ☐ Czynniki środowiskowe i lokalizacyjne są wyjątkowo korzystne.
- ☐ Głównym atutem regionu jest lokalizacja dająca szansę na rozwój branży logistycznej.
- ☐ Rozstrzygnięcia wymaga zakres rozwoju infrastruktury granicznej.
- ☐ Określenie źródeł i sposobów finansowania tej infrastruktury.
- ☐ Tworzenie klimatu dla inwestorów prywatnych zainteresowanych inwestowaniem w infrastrukturę logistyczną.



Tadeusz Kucharuk

Doktorant KNOP w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie
Prezes Podlaskiej Agencji Consultingowej
RECTUS-WOC Sp. z o.o.

Efektywność Centrum Logistycznego na Południowym Podlasiu

| Jacek Brdulak, Bartosz Zakrzewski

Ostatnie dwie dekady zmieniły w zasadniczy sposób rolę i zadania ekonomistów transportu. W gospodarce rynkowej przyjmuje się, że każdy uczestnik gry rynkowej, każda z jej stron prowadzi własną kalkulację, swój rachunek ekonomiczny. Ekonomiści mają za zadanie opracować jego metody i podstawowe zasady. Najlepiej takie, które zapewnią prostotę, skuteczność oraz wysoką jakość obliczeń. Jednak decyzja o przeprowadzeniu rachunku, jego zakresie, horyzoncie, rzetelności pozostaje suwerennym rozstrzygnięciem podmiotów gospodarczych, stanowiąc wypadkową możliwości, chęci i umiejętności zainteresowanych rachunkiem ekonomicznym stron. Nic dziwnego, że często w praktyce gospodarczej zasady pozostają zasadami, a wyliczane efekty ekonomiczne przybierają karykaturalne wymiary¹.

Ekonomiści transportu aktywizują się w ostatnich latach w sferze zarządzania transportem, spedycją, logistyką. Wpływają na skuteczność tych procesów, sprawność ich przebiegu, dobre praktyki, systemowość i koordynację działań, a nawet na miękkie czynniki funkcjonowania sektora TSL związane np. z etyką, kulturą organizacji i komunikacji międzyludzkiej w biznesie. Stosunkowo mało miejsca pozostaje wtedy na roz-

ważania dotyczące ekonomicznej efektywności określonych działań i ekonomiczne, finansowe uzasadnienie konkretnych projektów.

Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie próbuje doprowadzić w tej nowej rzeczywistości ekonomicznej do pewnej równowagi. Jego specjaliści, wraz ze współpracownikami akademickimi, przypominają uznane w dorobku naukowym zasady i metody rachunku ekonomicznego, a także rozwijają je dla potrzeb transportu samochodowego². Także w badaniach infrastrukturalnych, środowiskowych i związanych z bezpieczeństwem ruchu samochodowego, akcentowany jest wymiar ekonomiczny analizowanych zjawisk, czy też konkretnych przedsięwzięć. Skutkiem takiego kompleksowego spojrzenia jest opracowanie autorstwa J. Brdulaka i B. Zakrzewskiego pt. „Efektywność centrum logistycznego na południowym Podlasiu”, które ukazało się w połowie 2013 r. Efekty badań zaprezentowanych w tej monografii zostały zaprezentowane na naukowej konferencji pt. „Kierunki rozwoju Południowego Podlasia”,

1. Przykładem są wyliczenia kosztów budowy infrastruktury transportu samochodowego we wnioskach o dofinansowanie unijne. Koszt budowy autostradowej obwodnicy południowej Warszawy o długości 18 km określony został na prawie 6 mld zł. Na szczęście poddany został ekonomicznej weryfikacji i po dwóch latach realnie wyniesie ok. 1 mld zł, mimo bardzo skomplikowanych i zągęszczonych przestrzennie obiektów inwestycyjnych.

2. Por. przykładowo: K. Bentkowska-Senator, Z. Kordel, J. Waśkiewicz, *Transport samochodowy ładunków*, ITS, Warszawa 2009 oraz K. Bentkowska-Senator, Z. Kordel, J. Waśkiewicz, *Koszty w transporcie samochodowym*, ITS, Warszawa 2011, projekt pt. Opracowanie kompleksowej analizy kosztów w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego, K. Bentkowska-Senator, Z. Kordel, J. Waśkiewicz, I. Balke, projekt badawczy dla MNiSW, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2012, czy szersza monografia: M. Menes, *Stan i kierunki rozwoju światowego przemysłu motoryzacyjnego na progu drugiej dekady XXI wieku*, ITS, Warszawa 2012.

kłora odbyła się w Białej Podlaskiej w dniu 24 stycznia 2014 r.

Splot okoliczności doprowadził do współpracy pracowników naukowych Instytutu Transportu Samochodowego, Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie i reprezentantów środowisk biznesowych Podlasia Południowego, zainteresowanych powołaniem nowoczesnego centrum logistycznego między Białą Podlaską i granicą państwową z Białorusią. Trzyletnie badania statutowe ITS potwierdziły celowość powołania takiego centrum logistycznego³. Uzupełnieniem raportu badawczego stał się wstępny rachunek ekonomiczny, którego składowe zostały podpowiedziane i wypracowane przez biznesmenów w regionie⁴. Tylko dlatego autorzy mieli odwagę zaprezentować je w syntetycznej formie na łamach książki. Chodziło o autentyczność i realizm oceny ekonomicznej całości projektu. Ponieważ ocena ta wypadła pomyślnie a większość składowych przyszłego centrum logistycznego już istnieje i nie wymaga dużych inwestycji, można zaryzykować tezę, że jest to jedna z najlepszych lokalizacji dla przyszłych inwestycji sektora TSL w Polsce.

Opracowanie poświęcone centrum logistycznemu w Małaszewiczach na Południowym Podlasiu powstało jako ostateczny rezultat trzyletnich badań Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie oraz Katedry Geografii Ekonomicznej Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie w SGH Warszawa, przy rozstrzygającym współuczestnictwie zainteresowanych środowisk regionalnych. Prowadzone były one w latach 2009-2011, a następny rok poświęcony został na konsultację dotyczące uzyskanych wyników i przygotowanie końcowego raportu w celu wydania publikacji książkowej. Upublicznienie tego typu prac wymaga przedstawienia szerszego tła problemu, zastosowanej metodologii prac badawczych oraz kluczowych ustaleń. Autorzy zrezygnowali przy tym z prezentacji obliczeń, czy też wprowadzania kolejnych aneksów obliczeniowych. Rolą książki nie jest w tym przypadku uzasadnianie np. wniosku o dofinansowanie projektu, a jedynie ukazanie uwarunkowań ekonomicznych powołania takiego centrum logistycznego na obszarze między Białą Podlaską i granicą państwa. Odsuwanie w czasie starań o CL Małaszewicze i ewentualnych decyzji różnego szczebla w tym zakresie zmusi i tak do uaktualnienia każdego rachunku efektywności ekonomicznej poważnego przedsięwzięcia infrastrukturalnego.

W trakcie badań prowadzonych na Południowym Podlasiu okazało się jak żywa i dynamicznie zmieniająca się jest materia rozwoju infrastruktury transportowej w jednym z najważniejszych korytarzy komunikacyjnych Europy Środkowej. Przede wszystkim władze samorządowe, mamy nadzieję, że przy wsparciu władzy województwa lubelskiego, chciałyby powołania specjalnej strefy ekonomicznej na terenach, które hipotetycznie przypisaliśmy CL Małaszewicze. Wydaje się to logicznie uzasadnione, choć zdaniem autorów w trudnych ekonomicznie czasach sekwencja działań powinna zaczynać się od zainteresowania potencjalnych inwestorów, usprawnienia i doinwestowania istniejącego potencjału infrastrukturalnego regionu, starania się o dofinansowanie europejskie na poszczególne, zidentyfikowane projekty inwestycyjne. Cieszy jednak determinacja władz regionu w zakresie poszukiwania szans

rozwojowych⁵.

Wydawało się także w pewnym momencie, że wszelkie nasze starania badawcze, analityczne i wnioskowe stają się zupełnie bezprzedmiotowe, gdy w bezpośredniej bliskości wolnego obszaru celnego (WOC) w Małaszewiczach zaczęły wyrastać suwnice kontenerowe i zapowiedziano oficjalnie utworzenie Centrum Logistycznego EUROPORT. Kosztem 80 mln zł, przy wsparciu grantowym polskiego rządu w wysokości 22 mln zł, powstaje w pobliżu obiektów PKP (dawna parowozownia) nowoczesny terminal kontenerowy, który będzie mógł obsłużyć do 100 tys. ton wysokowartościowych ładunków rocznie. Inwestorem jest powstała w 2007 r. firma EUROPORT Sp. z o.o. działająca w składzie holdingu T-EUROGROUP s.r.o z siedzibą w Czechach. Wydaje się, że zanim doczekamy się inwestorów chińskich, potencjał lokalizacyjny Małaszewicz zostanie odkryty wcześniej przez duże firmy środkowoeuropejskie. Uczynienie przez największego, morskiego operatora kontenerowego w świecie - MAERSK - przeładunkowego punktu węzłowego (hubu) w nowym, głębokowodnym terminalu kontenerowym Portu Gdańskiego stwarza również szanse dla suchych portów kolejowych na granicy z Ukrainą i przede wszystkim - pozbawioną dostępu do morza Białorusią. Nowy terminal w Małaszewiczach, mimo swojej nazwy, nie spełnia warunków wieloelementowego, powszechnie dostępnego centrum logistycznego. Nie wyczerpuje również możliwości rozwojowych i organizacyjnych sugerowanego w niniejszym opracowaniu CL Małaszewicze.

Niestety, obok pozytywnych zmian infrastrukturalnych w regionie, jesteśmy świadkami nie do końca udanych poczynąń. Dotyczy to powojenskowego lotniska w Białej Podlaskiej, z którego uczyniliśmy ważny element infrastrukturalny przyszłego centrum logistycznego Południowego Podlasia. W końcu marca 2013 r. prezydent miasta Biała Podlaska wypowiedział umowę firmie Biała Airport, która miała utworzyć na lotnisku terminal cargo. Przyczyną było wystąpienie firmy o korektę opłat za dzierżawę 327 ha z dwoma pasami startowymi. Zaległości podatkowe firmy narosły w ciągu 2,5 roku do 8,5 mln zł. Do tego czasu firma-dzierżawca zainwestowała w lotnisko powojenskie 8 mln zł (nadanie mu statusu lądowiska, uruchomienie ruchu małych samolotów, ogrodzenie). Lotnisko będzie teraz zarządzane przez bialski Zakład Gospodarki Lokalowej(!) w celu utrzymania przez obiekt statusu lądowiska. Rysuje się wyraźny konflikt między firmą Biała Airport i władzami miasta⁶. Należy sądzić, że w tle kłopotów z rozpoczęciem obsługi ładunków na terenie lotniska w Białej Podlaskiej stoi kryzys transportu lotniczego w świecie. Wielcy europejscy przewoźnicy lotniczy stanęli na progu bankructwa (np. Iberia, Alitalia, nasz PLL Lot). Inni, jak Lufthansa, zwalniają tysiące pracowników i borykają się ze strajkami pracowniczymi. Bez ożywienia gospodarki europejskiej lotnictwu będzie niezwykle trudno pozyskiwać ładunki, a rynek lotniczych przewozów cargo będzie przejmowany przez prężne, tańsze przedsiębiorstwa z Dalekiego Wschodu, basenu Zatoki Perskiej lub Turcji. Jeżeli do tej sytuacji dodamy brak współpracy między poważnymi partnerami zainteresowanymi rewitalizacją jednego z największych lotnisk w Polsce, to trudno o optymizm. Należałoby przynajmniej, zdaniem autorów, doprowadzić do sytuacji umożliwiającej staranie się o dofinansowanie unijne dla tego projektu, tak jak to się dzieje w przypadku lotniska

3. B. Zakrzewski, Sprawozdanie z realizacji pracy nr 6824/ITS pt. *Projekt organizacji, funkcjonowania i rozwoju Centrum logistycznego (CL) w Małaszewiczach*, ITS, Warszawa, 4 lutego 2010.

4. B. Zakrzewski, Sprawozdanie z realizacji pracy nr 6029/ITS pt. *Rachunek efektywności inwestycji w kilkuelementowe, międzygłęziowe centrum logistyczne na Południowym Podlasiu na przykładzie transportu samochodowego*, ITS, Warszawa grudzień 2011.

5. *Strefy nikt nam nie da, musimy ją wywalczyć*, „Słowo Podlasia”, nr 14, 9-15 kwietnia 2013, s. 11.

6. „Wspólnota Regionalna”, nr 15/337, 9 kwietnia 2013, s. 7.

Szymany na Pojezierzu Mazurskim⁷.

Na koniec warto pokusić się o ogólniejszą refleksję. Przewozy intermodalne (głównie skonteneryzowanej drobnicy) są w Polsce stosunkowo młodym rynkiem i charakteryzują się niewielkim, ale stałym rozwojem. W założeniach polityki transportowej państwa wskazuje się na konieczność tworzenia korzystnych warunków technicznych, prawnych, organizacyjnych i ekonomiczno-finansowych dla wzrostu znaczenia transportu intermodalnego w Polsce. Precyzowane są także kierunki działań rządowych w tym zakresie:

- rozwijanie kolejowej infrastruktury liniowej i punktowej na sieci AGTC w kierunku jej lepszego przystosowania do przewozów intermodalnych;
- rozwój platform multimodalnych na sieci TEN-T, dostosowanych do obsługi logistycznej co najmniej dwóch gałęzi transportu;
- rozwijanie funkcji multimodalnych lotnisk i portów morskich w sieci TEN-T poprzez ich łączenie z transportem drogowym

7. Pod koniec kwietnia 2013 r. wybrany został projekt terminalu dla lotniska Szymany (Tomasz Lelli ze Studia Form Architektonicznych w Olsztynie). Terminal ma kosztować 35 mln zł. Obsłuży początkowo 300 tys. pasażerów rocznie (po możliwej rozbudowie – 500 tys. osób rocznie). Wojskowe lotnisko w Szymanach działało do 2004 r. Potem zarządzała nim spółka Port Lotniczy Mazury Sp. z o.o., która miała podobnie jak Biała Airport poważne trudności finansowe. W 2008 r. spółka pozyskała inwestora strategicznego – European Business Partners Sp. z o.o., który objął 61% udziałów i zadeklarował pozyskanie kapitału, przywrócenie ruchu oraz zbudowanie z unijnych pieniędzy terminalu pasażerskiego. Dopiero wtedy zarząd województwa wypowiedział umowę dzierżawy spółce Port Lotniczy Mazury i do zarządzania lotniskiem powołał samorządową spółkę Warmia i Mazury. Jest szansa by ważny, turystyczny region Polski uzyskał wreszcie swoje lotnisko. Rozbudowa lotniska w Szymanach ma kosztować 200 mln zł, z czego na unijne dofinansowanie przypada 76% kwoty. Aby dotacja nie przepadła, port lotniczy musi być uruchomiony do 2015 r. (onet.biznes, informacja z dn. 01-05-2013 r.).

i kolejowym⁸.

Podstawowym działaniem wspierającym rozwój transportu intermodalnego będzie zatem modernizacja kolejowej infrastruktury liniowej i punktowej, wykorzystywanej w systemie tych przewozów (sieć głównych połączeń AGTC). Istniejące obecnie terminale transportu intermodalnego wymagają modernizacji i rozbudowy⁹. Rozwój transportu kombinowanego w Polsce wymaga zwiększenia liczby terminali i stworzenia regionalnych centrów logistycznych przy dużych polskich aglomeracjach miejskich. Wprawdzie Centrum Logistyczne Małaszewicze nie leży w pobliżu dużej, polskiej aglomeracji, ale jego znakomita lokalizacja graniczna w ważnym, międzynarodowym korytarzu komunikacyjnym usprawiedliwia, naszym zdaniem, objęcie go rządową strategią rozwoju transportu w nadchodzących latach.

8. Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Min. Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa styczeń 2013, s. 63.

9. Tamże, s. 63 i nast.



prof. dr hab. Jacek Brdulak

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



Bartosz Zakrzewski

Adiunkt w Instytucie Transportu Samochodowego w Warszawie

Warunki funkcjonowania centrum logistycznego na wschodniej granicy Polski (Unii Europejskiej)

na przykładzie PKP CARGO Centrum Logistycznego Małaszewicze sp. z o. o.

| Jarosław Tarasiuk

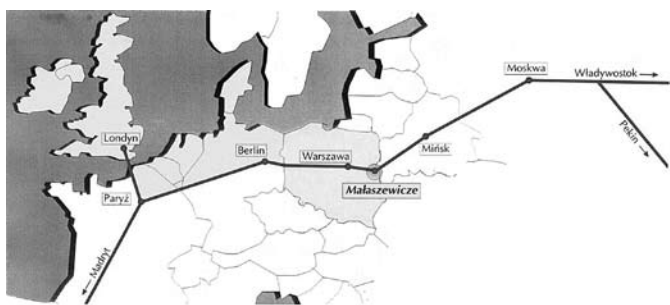
I. Położenie.

Region Przeladunkowy Małaszewicze leży na wschodniej granicy Polski (Unii Europejskiej) z Białorusią w północnej części województwa lubelskiego w powiecie bialskim w gminie Terespol. Przebiega tędy II Europejski Korytarz Transportowy zawierający magistralę kolejową E20 i drogą K2/E30 (rys. 1, str. 8).

II. Przesłanki decydujące o powstaniu Rejonu Przeladunkowego Małaszewicze (Rejon) oraz PKP CARGO Centrum Logistycznego Małaszewicze sp. z o. o. (CLM).

Po zakończeniu wojny w roku 1945 XX w. i ustanowieniu granicy pomiędzy Polską a ZSRR na rzece Bug granica ta stała się również bardzo istotną granicą w kolejowym systemie komunikacji Europy. Spotkały się tutaj układy torów kolejowych o szerokości 1435mm i 1520mm co wymusiło konieczność przeladunku transportowanych towarów. Początkowo przeladunek prowadzony był na granicznej stacji Terespol ale z uwa-

(Rys. 1) Położenie Rejonu Przeladunkowego Małaszewicze



gi na brak miejsca do rozbudowy frontów przeladunkowych w grudniu 1949 r. przeladunek przeniesiono na stację Małaszewicze, która w nazewnictwie kolejowym stała się stacją obsługującą stację graniczną.

Przez kolejne 40 lat tak powstały rejon przeladunkowy przeszedł bardzo dynamiczny rozwój. Zbudowano lub rozbudowano 6 stacji kolejowych i 8 dużych terminali przeladunkowych a wielkość przeladunków w szczytowym okresie przypadającym na lata 70 XX w. była porównywalna z portami morskimi (ok. 10 mln ton rocznie). Organizacją i przeladunkiem w Rejonie podstawowo zajmowały się Polskie Koleje Państwowe. Przeladowywane w tym okresie ładunki to głównie ruda żelaza, nawozy sztuczne, kontenery, maszyny i urządzenia, metale, mięso, drewno, bawełna, celuloza, papier, itp. Oddzielny terminal będący w gestii CPN przeladowywał paliwa płynne.

Na początku lat 90 XX w. z uwagi na uwarunkowania geopolityczne wielkość przeladunków w Rejonie spadła do ok. 1 mln ton rocznie i był to najniższy wynik przeladunkowy w całej jego historii. Obecnie wielkość pracy w Rejonie waha się w granicach kilku mln ton rocznie (od 5 do 7) w zależności od aktualnej koniunktury w gospodarce rynkowej. Zmianie uległa również struktura przeladunków. Podstawowe ładunki to drewno, węgiel, samochody osobowe, kontenery, gaz płynny, metale, biomasa, itp.

Po roku 1990 w Rejonie zaczęły powstawać prywatne firmy przeladunkowe i obecnie funkcjonuje tutaj kilkanaście terminali przeladunkowych. W roku 2001 w ramach przekształceń w Przedsiębiorstwie Państwowym PKP została wydzielona spółka PKP CARGO S. A. będąca przewoźnikiem towarowym, z której z kolei w roku 2010 wyłoniono PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze sp. z o. o. (CLM). Podstawowym zadaniem CLM przy jej tworzeniu był przeladunek towarów w Rejonie ale ze wskazaniem na rozwój wszystkich innych elementów działalności charakterystycznych dla centrum logistycznego.

Wśród przesłanek powstania CLM i obecnego rozwoju Rejonu do najważniejszych można zaliczyć:

- 1) położenie na granicy dwóch szerokości torów 1435 i 1520 mm co wywołuje przerwę w przewozach i wymusza przeladunki transportowanych towarów (systemy przestawcze i przesuwne jak dotąd nie znalazły uzasadnienia ekonomicznego),
- 2) położenie na granicy dwóch systemów komunikacyjnych (umowa CIM i umowa SMGS) co wymusza operacje handlowe związane z dokumentacją przewozową,
- 3) położenie w II Europejskim Korytarzu Transportowym co zapewnia dogodne warunki komunikacyjne kolejowe i drogowe,
- 4) położenie na granicy Unii Europejskiej i krajów byłej WNP co skutkuje operacjami celnymi na przewożonych ładunkach,

5) potrzeba składowania części towarów z uwagi na nierównomierny ich spływ od nadawców i trudno przewidywalny czas dalszego odwozu,

6) potrzeba wykonywania różnych operacji na przewożonych towarach np. sortowanie, pakowanie, przeróbka, itp.

Nie ma w pobliżu Małaszewicz dużych aglomeracji miejskich czy dużych zakładów produkcyjnych ale w/w przesłanki są wystarczające aby w Rejonie powstało centrum buforowo – przetwórczo – dystrybucyjne noszące cechy typowego centrum logistycznego. Celem działania CLM jest pełnienie takiej funkcji w Rejonie z pozycją lidera prac przeladunkowych, których obecnie CLM wykonuje ok. 50%.

III. Otoczenie CLM w rejonie Małaszewicz

W rejonie Małaszewicz oprócz wyżej wymienionych elementów CLM działa obecnie dwa banki, kilkanaście firm spedycyjnych oraz kilkanaście terminali przeladunkowych. Schemat rozmieszczenia terminali przeladunkowych w Rejonie jest pokazany na rysunku nr 2. Rejon ma możliwości przeladunku, przeróbki i składowania praktycznie wszystkich towarów.

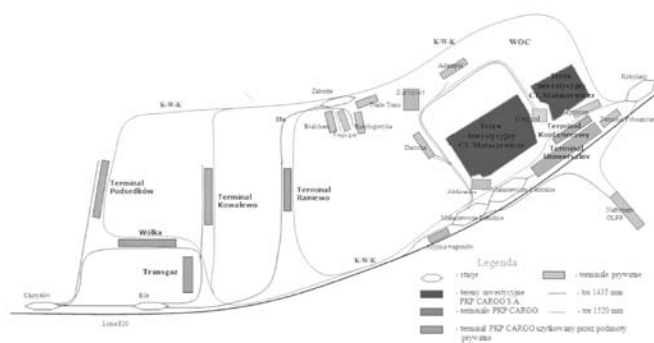
IV. Usługi świadczone przez CLM

CLM świadczy usługi w zakresie wszystkich towarów włączając w to ładunki ponadgabarytowe, wyjątkowo ciężkie oraz ładunki niebezpieczne wg przepisów RID i ADR. Wyjątek stanowią paliwa płynne i gazy skroplone przeznaczone do przelewania. Ładunki takie CLM obsługuje w przypadku ich przewozu w zbiornikach kontenerowych.

Zakres usług CLM obejmuje:

1. Przeladunek towarów w układzie wagon – wagon i wagon – samochód,
2. Składowanie przeladowywanych towarów na placach składowych i w magazynach,
3. Sortowanie, pakowanie, przeróbka (cięcie, kruszenie), paletyzowanie, kompletowanie przesyłek, itp.,
4. Miejscowa obsługa spedycyjna i celna oraz usługi konsultingowe,
5. Udostępnianie klientom posiadanej infrastruktury (place, tory, pomieszczenia, itp.)
6. Obsługa i utrzymanie posiadanych urządzeń i infrastruktury.

(Rys. 2) Schemat rozmieszczenia terminali przeladunkowych w Rejonie Przeladunkowym Małaszewicze



V. Charakterystyka obiektów CLM

W skład CLM wchodzi obecnie centrala i 4 terminale przeladunkowe tj. Terminal Uniwersalny w Małaszewiczach, Terminal Kontenerowy w Małaszewiczach, Terminal Podskoków i Terminal Kowalewo. Wszystkie obiekty CLM są objęte monitoringiem oraz informatycznym systemem wspomaganie zarządzania śledzącym między innymi obieg ładunków i środków transportu.

1. Centrala

Centrala CLM mieści się w Małaszewiczach na ulicy Kolejarzy 22b i zawiera biura firmy, centralną dyspozyturę i lokalną spedycję. Siedziba CLM pokazana jest na rysunku nr 2. Pracownicy CLM to w przeważającej większości doświadczona kadra przejęta po PKP Dyrekcji Rejonów Przeladunkowych w Małaszewiczach, firmie świadczącej usługi przeladunkowe w Rejonie Małaszewicz od 1949 r.

(Rys. 3) Centrala CLM



2. Terminal Uniwersalny w Małaszewiczach

Terminal Uniwersalny w Małaszewiczach to największy terminal CLM. Terminal jest przystosowany do obsługi ładunków masowych typu węgiel, drewno, ruda żelaza, metale, ładunki ponadgabarytowe, ładunki ciężkie, biomasa, itp. Terminal posiada 7 całopociagowych frontów przeladunkowych oraz duże możliwości składowania ładunków masowych (ok. 100 000 t). Położenie Terminala bezpośrednio przy stacji szerokotorowej Kobylany i normalnotorowej Małaszewicze oraz w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej nr 2 (K2, E30) czyni ten obiekt szczególnie atrakcyjnym komunikacyjnie. W bezpośrednim sąsiedztwie Terminala jest położony Wolny Obszar Celny Małaszewicze (WOC). Fronty Terminala są miejscem wyznaczonym do odpraw celnych ładunków.

Prace przeladunkowe na Terminalu są wykonywane przy pomocy urządzeń mobilnych (koparki, ładowarki) oraz suwnic szynowych. Na terenie Terminala prowadzone są prace związane z sortowaniem, kruszeniem i pakowaniem ładunków. Terminal ma dostęp do obsługi przez wagi kolejowe po torze szerokim i normalnym oraz posiada 3 wagi samochodowe. Klientom CLM jest tutaj udostępniana infrastruktura (place składowe, powierzchnie biurowe) do prowadzenia działalności uzupełniającej działalność CLM np. przeróbka ładunków czy sprzedaż detaliczna. Warunki prac przeladunkowych oraz stosowane urządzenia są pokazane na rysunkach nr 4, 5 i 6.

(Rys. 4) Suwnice szynowe do przeladunku towarów masowych



(Rys. 5) Przeladunek drewna koparkami mobilnymi



(Rys. 6) Załadunek węgla ładowarkami



3. Terminal Kontenerowy w Małaszewiczach

Terminal Kontenerowy to najnowszy terminal CLM. Budowę Terminala ukończono w 1976 r. a w roku 2010 ukończono jego gruntowną modernizację. Terminal posiada dwa fronty przeladunkowe umożliwiające przeladunek składów całopociagowych. Przeladunek odbywa się przy pomocy suwnic szynowych, suwnicy kołowej i urządzeń mobilnych. Terminal może przeladowywać wszystkie rodzaje kontenerów i naczep samochodowych. Posiada możliwości przeladunku i składowania kontenerów 20, 30, 40, 45 stopowych w tym HC, kontenerów chłodni (możliwość podłączenia do zasilania i możliwość tankowania) i ładunków niebezpiecznych wg RID i ADR. Są tu również warunki do wyładunku i załadunku towarów do i z kontenera w tym również wykonywania rewizji celnych. Fronty Terminala są miejscem wyznaczonym do odpraw celnych ładunków. Terminal ma dobre połączenie z siecią kolejową i drogową. Przepustowość dobową Terminala wynosi 340UTI/dobę, możliwości składowe ok. 1800TEU. Warunki prac przeladunkowych oraz stosowane urządzenia są pokazane na rysunkach nr 7, 8, 9 i 10.

Rys. 7 Front przeladunkowy suwnic szynowych



Rys. 8 Plac składowy z suwnicą kołową Kalmar



Rys. 9 Przeładunek urządzeniami mobilnymi



Rys. 10 Hala do rewizji celnych kontenerów



4. Terminal Podśędków

Terminal Podśędków to jeden z „leśnych” terminali Rejonu Przeładunkowego Małaszewicze. Terminal jest przystosowany do przeładunku, składowania i przeróbki (sortowanie i kruszenie węgla, zrębkowanie drewna, itp.) ładunków masowych typu: węgiel, drewno czy ruda żelaza. Terminal jest wyposażony w dwie całopociągowe rampy przeładunkowe o długości po ok. 600 m oraz duży zasobnik do składowania towarów masowych o pojemności ok. 30 000 ton. Prace przeładunkowe prowadzone są przy pomocy urządzeń mobilnych (koparki, ładowarki) ale na wyposażeniu są również cztery suwnice szynowe. Wszystkie fronty przeładunkowe Terminala są przeznaczone do odprawy celnej obsługiwanych ładunków. Terminal posiada dobre połączenie z układem torowym 1435 i 1520 mm oraz dobry dostęp do drogi krajowej nr 2 (K2/E30). Charakterystykę Terminala uzupełniają rysunki 11 i 12 pokazujące przeładunek i składowanie ładunków.

Rys. 11 Place składowe Terminala Podśędków



5. Terminal Kowalewo

Terminal Kowalewo to drugi z terminali „leśnych” CLM. Jest to terminal specjalistyczny przystosowany do przeładunku towarów przewożonych w wagonach krytych i samochodach (nawozy sztuczne, ładunki paletyzowane, materiały instalacyjne i wykończenia wnętrz, ładunki workowane i big bagowane) oraz ładunków sypkich w wagonach i samochodach specjalistycznych (zboże, cement, nawozy sztuczne luzem, itp.). Terminal został również przystosowany do przeładunku samochodów osobowych.

Rys. 12 Rampa przeładunkowa Terminala Podśędków



Rys. 13 Rampa wyspowa Terminala Kowalewo



Terminal Kowalewo posiada dwa całopociągowe fronty przeładunkowe. Front pierwszy o długości 700 m jest wyposażony w dwie rampy przeładunkowe: boczną z torem splecionym i wyspową. Całość pokryta jest 700 metrową wiatą co zabezpiecza ładunki przed wpływami atmosferycznymi. Rampy mają możliwość załadunków czołowych i bocznych oraz możliwość wjazdu i podjazdu samochodami do rozładunku. Obok frontu jest duży plac manewrowy – składowy. Warunki pracy na tym froncie pokazują rysunki 13 i 14.

Front drugi o długości ok. 600 m jest wyposażony w cztery stanowiska do przeładunku ładunków sypkich (rys. 15). Stanowiska działają na zasadzie przenośników kubelkowych i umożliwiają przeładunki w różnych konfiguracjach np. wagon normalnotorowy – wagon szerokotorowy i odwrotnie, wagon szerokotorowy – samochód, itp.

Terminal posiada dobre połączenie z siecią kolejową i drogową. Fronty terminala są wyznaczone do odpraw celnych ładunków.

Rys. 14 Przeładunek samochodów osobowych na Terminalu Kowalewo



Wszystkie terminale CLM mogą pracować w ruchu ciągłym tzn. 7 dni w tygodniu i 24 godziny na dobę. Zasada ta jest oczywiście realizowana w zależności od potrzeb.

Rys. 15 Stanowiska do ładunków sypkich na Terminalu Kowalewo



Podsumowanie

W Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze, z uwagi na uwarunkowania geograficzno-polityczno-gospodarcze, wytworzyła się nisza do funkcjonowania centrum logistycznego z prawdziwego zdarzenia mimo, że brakuje tutaj takich czynników jak duże aglomeracje miejskie czy duże zakłady produkcyjne czy chociażby skrzyżowania szlaków transportowych. Przesłanki powstania takiego centrum opisano w rozdziale II. Elementy takiego podmiotu choć luźno ze sobą powiązane lub w ogóle nie powiązane były tworzone tutaj od wielu lat a szczególnie dynamicznie zaczęły się rozwijać po roku 1989. Strukturę obszarową Rejonu i funkcjonujących w nim podmiotów widać orientacyjnie na rys. 2. CLM jest największym podmiotem skupiającym kilka terminali przeładunkowych. Z pewnością wskazanym by było skoordynowanie działań wszystkich podmiotów w rejonie szczególnie w zakresie technologii pracy stacji kolejowych i inwestycji. Pozwoliłoby to na lepsze planowanie rozwoju i modernizacji infrastruktury oraz uniknięcie dublujących się inwestycji.

Szczególnym przypadkiem wspólnego interesu wszystkich podmiotów w rejonie Małaszewicze jest działanie w kierunku dostosowania infrastruktury kolejowej szerokotorowej do standardów kolei 1520 mm czyli nacisku osi na szynę 25 ton i długości pociągów min. 900 m. Obecnie jest to odpowiednio 22,5 tony i 600 m. Koleje w krajach byłej WNP wprowadzają systematycznie do użytku wagony o zwiększonej ładowności, które w wielu przypadkach np. węgiel jadący z Syberii, nie mogą być ładowane do pełna (niedoładunek jest rzędu 8 ton na wagon) tylko dlatego, że po przejechaniu tysięcy kilometrów nie mogłyby wjechać na kilkunastokilometrowy odcinek na PKP. Rejon brzeski proponuje przeładunek po swojej stronie co grozi Rejonowi Małaszewicze utratą pracy. Różnice w wielkości wspomnianych wagonów pokazuje rys. 16.



Problemy stwarza również ograniczona długość pociągów co wywołuje konieczność dzielenia pociągów jadących na zachód i łączenia w Brześciu pociągów jadących na wschód.



Jarosław Tarasiuk
Prezes Zarządu PKP CARGO
Centrum Logistyczne
Małaszewicze sp. z o. o.

Infrastruktura drogowa województw wschodnich

| Piotr Pawlak

Wstęp

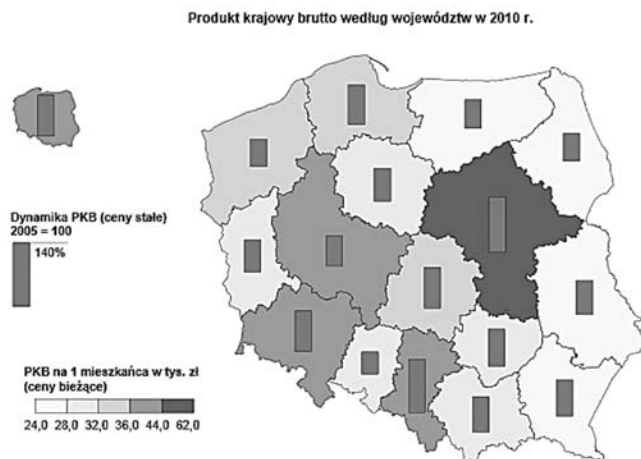
Inwestycje w infrastrukturę transportową mogą wpływać na rynek dóbr oraz rynek pracy, zarówno na poziomie lokalnym jak i regionalnym. Rozwinięta infrastruktura transportowa umożliwia obniżenie kosztów transportu i logistyki, co przekłada się na ceny towarów (ich obniżkę), wzrost popytu, a tym samym wzrost produkcji i podaży. Kolejną korzyścią odpowiednio rozbudowanej infrastruktury komunikacyjnej jest większa mobilność pracowników. Efektem usprawnień infrastrukturalnych jest poprawa efektywności oraz skuteczności funkcjonowania firm, co może skutkować wzrostem produkcji i zatrudnienia. W dłuższej perspektywie czasowej korzystne warunki transportowe stymulują powstawanie nowych firm, które dzięki podejmowanym inwestycjom sprzyjają dalszemu rozwojowi regionu.

Krótki zarys sytuacji gospodarczej omawianego regionu

Zróznicowanie tempa wzrostu województw przyczyniło się do pogłębienia dysproporcji między regionami, jak również wewnątrz nich. Dla przykładu, w 1999r. relacja Produktu Krajowego Brutto per capita między województwem mazowieckim, a województwem lubelskim wynosiła 2,18, w 2003r. wzrosła do 2,20, a w 2007r. wynosiła już 2,36. Na rysunku nr 1 przedstawiono dynamikę Produktu Krajowego Brutto według cen stałych oraz PKB na 1 mieszkańca w tys. zł według cen bieżących w 2010 roku. W podziale wojewódzkim uwidaczniają się różnice pomiędzy przygranicznymi województwami Polski Wschodniej a pozostałymi województwami. Województwa

lubelskie, podkarpackie, podlaskie oraz warmińsko-mazurskie charakteryzują się najniższymi wartościami PKB na 1 mieszkańca. W przypadku dynamiki PKB wyżej wymienione województwa cechuje średnia lub niska dynamika PKB.

Rys. 1. Produkt Krajowy Brutto w podziale na województwa w 2010 roku.



Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Również według badań przeprowadzonych przez Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową pt. „Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2012”, tzw. ściana wschodnia charakteryzuje się najniższą atrakcyjnością inwestycyjną działalności przemysłowej, usługowej oraz działalności zaawansowanej technologicznie. Badania przeprowadzone zostały w podziale na podregiony NUTS 2, z których najniższą atrakcyjnością inwestycyjną wykazywały się takie podregiony jak: bialski, chełmsko-zamojski, łomżyński oraz suwalski. Cztery wymienione podregiony, w każdym z trzech badanych rodzajów działalności posiadały najniższą atrakcyjność.

Sytuacja ta uwiadamia potrzebę podejmowania działań mających na celu wspieranie i dynamizowanie regionów słabiej rozwiniętych. Działania te mogą być podejmowane przez uatrakcyjnienie województw wschodnich dzięki rozbudowie infrastruktury transportowej tych regionów.

W zakresie rozwoju infrastruktury transportowej, mającego na celu zwiększenie konkurencyjności poszczególnych regionów, Strategia Rozwoju Kraju 2020 wskazuje potrzebę: optymalizacji i podniesienia jakości systemu transportowego kraju oraz zapewnienia dostępności komunikacyjnej Polski, jej regionów, a szczególnie głównych ośrodków miejskich.

Aby dostępność regionów i miast była jak najlepsza powinno się podjąć szereg działań.

1. Wspierać tworzenie i intensyfikację powiązań pomiędzy rdzeniem metropolii sieciowej a miastami regionalnymi, wojewódzkimi oraz subregionalnymi i lokalnymi.
2. Wspierać rozwój ośrodków subregionalnych i lokalnych. Celem jest wzmocnienie i stabilizacja sieci miast średniej wielkości oraz wspieranie tworzenia się ich obszarów funkcjonalnych.
3. Doprowadzić do dyfuzji rozwoju z ośrodków miejskich na obszary otaczające. Polityka przestrzenna wspierać będzie powiązania funkcjonalne zarówno wewnątrz obszaru funkcjonalnego miast regionalnych i subregionalnych oraz większych miast lokalnych, jak i z przestrzenią na zewnątrz ich obszarów funkcjonalnych.

Infrastruktura transportu samochodowego

Rozpatrując pozytywny wpływ rozwoju infrastruktury transportowej przez pryzmat jednej gałęzi transportu, możemy stwierdzić że inwestycje w infrastrukturę transportu samochodowego mają pozytywne następstwa popytowo – podażowe w skali całego kraju. Celem lepszej konkurencyjności kraju oraz jego poszczególnych regionów należy łączyć odcinki autostrad i dróg ekspresowych, tak aby stworzyć spójną sieć komunikacyjną co pozwoli na uruchomienie pozytywnych efektów mnożnikowych. Natomiast konkurencyjność w skali lokalnej jest determinowana tworzeniem i renowacją dróg niższych klas technicznych, które będą połączone z siecią dróg szybkiego ruchu. Istotne jest również odpowiednie zlokalizowanie węzłów na autostradach i drogach ekspresowych, które powinno się sytuować zgodnie z poziomem dostępności transportowej ośrodków w skali regionalnej i lokalnej, tak aby nie dochodziło do powstawania tzw. „efektu korytarza”, który może wpływać negatywnie na daną lokalizację poprzez jej bezpośrednie wykluczenie z systemu dróg.

Należy pamiętać, iż w ostatnich latach nastąpiła poprawa stanu infrastruktury transportu samochodowego, zarówno w zakresie ilościowym jak i jakościowym, jednak wciąż stanowi ona barierę rozwoju gospodarczego i społecznego, zniechęcającą kapitał zagraniczny do inwestowania w Polsce. Jest ona nadal najczęściej niezgodna ze standardami przyjętymi w większości państw członkowskich Unii Europejskiej. W raporcie firmy PricewaterhouseCoopers pt. „Budowa dróg w Polsce, fakty i mity, doświadczenia i perspektywy”, można przeczytać, że dostępność transportowa danego regionu jest bardzo istotnym czynnikiem decydującym o wyborze konkretnej lokalizacji. Dlatego przez wiele lat Polska ulegała w tym względzie m.in.: Czechom bądź Słowacji, ze względu na mniejszą atrakcyjność inwestycyjną, która wiązała się z lepiej rozwiniętą infrastrukturą transportu samochodowego w krajach naszych południowych sąsiadów. Z kolei w raporcie pt. „Polska 2030. Wyzwania rozwojowe”, określone zostały kryteria podejmowania decyzji o lokalizacji bezpośrednich inwestycji zagranicznych. Na pierwszym miejscu ex-aequo znalazły się dwa czynniki: przejrzystość i stabilność środowiska polityczno-prawnego i przepisów oraz infrastruktura transportowa i logistyczna. Dlatego trzeba dążyć do stworzenia spójnej sieci dróg ekspresowych i autostrad wspartej odpowiednio drogami niższych klas technicznych. Natomiast efekty powstania dróg ekspresowych i autostrad są pochodną ich położenia względem układu osadniczego oraz innych elementów sieci drogowej. Szczególnie istotna jest w tym kontekście komplementarność względem wcześniejszych lub równoległych inwestycji w ciągach autostrad i dróg ekspresowych. O efekcie odnoszonym do przestrzeni międzynarodowej decyduje ponadto przenikalność granic, w kierunku których prowadzą określone szlaki. Na zasięg przestrzenny oddziaływania inwestycji wpływa także istnienie luk w systemie drogowym (m.in. mosty na dużych rzekach), powodujących niekiedy okrężny przebieg najkrótszych ścieżek przejazdu do dużych ośrodków. Zagadnienie dostępności ośrodków miejskich analizowane było również w ramach tworzenia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Wiadomo, iż dostępność danych miast jest związana z ich lokalizacją, dlatego konkretne regiony Polski charakteryzują się różną dostępnością transportową, która z kolei uzależniona jest od stanu rozwoju infrastruktury transportowej w danym regionie. Z badań przeprowadzonych w ramach przygotowania wyżej wymienionej koncepcji wynika, iż największą liczbą ludności zamieszkałą w obrębie izochrony drogowej

60 minut charakteryzują się: Katowice i Warszawa. Najlepszą średnią dostępność drogową występującą w sieci dużych miast posiadają: Łódź, Poznań i Warszawa, natomiast z najslabszymi warunkami mamy do czynienia w takich miastach jak: Białystok, Gdańsk, Lublin i Szczecin

Przez poprawę dostępności obszarów peryferyjnych rozumieć należy działania skierowane docelowo na rzecz lepszego skomunikowania terenów położonych w pobliżu granic państwa, na pograniczach poszczególnych województw (słaba dostępność do ośrodków regionalnych) oraz w miejscach, w których dostępność ograniczona jest przez czynniki naturalne. Działania na rzecz poprawy dostępności obszarów peryferyjnych, z wykorzystaniem budowy autostrad i dróg ekspresowych, mogą odbywać się w trzech podstawowych i komplementarnych wymiarach:

- Rozwój powiązań między głównymi ośrodkami (metropolie, miasta wojewódzkie), tak aby dobry dostęp drogowy nawet do jednego z nich powodował jednoczesne podłączenie do dobrze skomunikowanej wewnętrznie sieci. Oznacza to w pierwszej kolejności priorytet dla połączenia ośrodków II rzędu z metropoliami. Ośrodkami takimi są miasta wojewódzkie Polski Wschodniej, ale także niektóre inne ośrodki o znacznym potencjale demograficznym i/lub ekonomicznym położone poza obecnie powstająca (do roku 2015) siecią autostrad i dróg ekspresowych.
- Wyprowadzenie odcinków dróg ekspresowych w kierunku miast subregionalnych (względnie regionów turystycznych). Odcinki te mogą być „ślepe”, tak aby zachować odpowiedni poziom koncentracji ruchu tranzytowego (zwłaszcza ciężkiego), przy jednoczesnej poprawie dostępności. Niektóre inne inwestycje tego typu mogą jednocześnie służyć powstaniu dodatkowych powiązań drogami ekspresowymi z zagranicą.
- Budowa obwodnic w standardzie dróg ekspresowych (jedno- lub dwujezdniowych) w ciągach tych tras, których realizacja odkładana jest na okres po roku 2020, względnie została zapisana jedynie w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, a które sprzyjają lepszemu obsłudze regionów peryferyjnych.

Infrastruktura drogowa województw wschodnich

W chwili obecnej infrastruktura drogowa województw wschodnich jest nieodpowiednio nasycona, oddanymi do użytkowania, drogami ekspresowymi oraz autostradami. W województwie lubelskim do użytku oddanych jest zaledwie osiem krótkich odcinków dróg najwyższej klasy technicznej. Są to: obwodnica Puław w ramach drogi ekspresowej S12, trzy odcinki drogi ekspresowej S17: Kurów Zachód – węzeł Jastków, Lublin Felin – Piaski, obwodnica Piask, trzy odcinki w ciągu drogi ekspresowej S19: obwodnica Międzyrzecza Podlaskiego, obwodnica Kocka i Woli Skromowskiej oraz obwodnica Kraśnika, a także jeden odcinek w ramach drogi krajowej 74: obwodnica Frampola. W trakcie realizacji są trzy odcinki drogi ekspresowej S17, które mają stanowić północno-wschodnią obwodnicę Lublina, a także odcinek drogi krajowej 74, który będzie stanowił obwodnicę Hrubieszowa. Na etapie przetargu jest odcinek drogi ekspresowej S12 stanowiący 2 etap obwodnicy Puław, odcinek drogi ekspresowej S17: Garwolin (od granicy woj. lubelskiego) – Kurów oraz odcinek drogi ekspresowej S19 węzeł Lublin Słowiek – węzeł Lublin Węglin, stanowiący część zachodniej obwodnicy Lublina. Pozostałe odcinki dróg ekspresowych i autostrad są w przygotowaniu.

Województwo podkarpackie jest stosunkowo najlepiej wyposażone

w infrastrukturę drogową wśród analizowanych czterech województw. Do użytku oddanych jest pięć odcinków autostrady A4: węzeł Dębica Wschód - węzeł Rzeszów Zachód, węzeł Rzeszów Zachód – węzeł Rzeszów Północ, węzeł Rzeszów Północ - węzeł Rzeszów Wschód, odcinek Jarosław – węzeł Przemyśl oraz węzeł Przemyśl – Korczowa. W eksploatacji są również dwa odcinki drogi ekspresowej S19: Stobierna – węzeł Rzeszów Wschód, a także węzeł Rzeszów Zachód – węzeł Świlcza. W trakcie budowy są dwa odcinki autostrady A4: zachodnia granica województwa – węzeł Dębica Pustynia, węzeł Rzeszów Wschód – Jarosław. Niestety sytuacja w relacji ruchu północ-południe jest niezadowalająca. W ciągu drogi ekspresowej S19 jedynie dwa krótkie odcinki pod Rzeszowem są na etapie przetargu, natomiast pozostałe odcinki tej drogi są na etapie przygotowania. Na etapie przygotowania jest również odcinek drogi ekspresowej S74 od północno-zachodniej granicy województwa do miejscowości Nisko.

Sytuacja infrastruktury drogowej w województwie podlaskim na chwilę obecną wygląda niekorzystnie. Do użytku oddane są jedynie dwa krótkie odcinki w ciągu drogi ekspresowej S8: obwodnica Zambrowa i odcinek z Jeżewa do Białegostoku. W eksploatacji jest również obwodnica Stawisk w ciągu drogi ekspresowej S61, a w budowie pozostaje obwodnica Augustowa znajdująca się na trasie tej samej drogi ekspresowej. W trakcie przetargu jest odcinek drogi ekspresowej S8 od obwodnicy Zambrowa do Jeżewa oraz odcinek od granicy województwa mazowieckiego do obwodnicy Zambrowa. Pozostałe odcinki w ciągach dróg ekspresowych S19 oraz S61 są na etapie przygotowania.

W województwie warmińsko-mazurskim do użytku oddane są następujące odcinki drogi ekspresowej S7: Nidzica – Olsztynek wraz z obwodnicą Olsztyńska, Miłomłyn – Pasłęk wraz z obwodnicą Miłomłyńska oraz odcinek Pasłęk – Elbląg wraz z obwodnicą Elbląga. W trakcie przetargu są odcinki od południowej granicy województwa do Nidzicy, a także odcinek pomiędzy Olsztynkiem a Miłomłynem. Odcinek drogi ekspresowej S7 z Elbląga do zachodniej granicy województwa jest na etapie przygotowania. Droga ekspresowa S22 została oddana do użytku na całej swojej długości tj. na odcinku Elbląg – Grzechotki (granica państwa z Federacją Rosyjską w Grzechotkach). W chwili obecnej droga ekspresowa S51 jest na etapie przetargu, natomiast droga ekspresowa S61 jest dopiero w fazie przygotowania. Obecnie na etapie przetargu jest także południowa obwodnica Olsztyna, która znakomicie usprawni ruch kołowy w strefie ciężenia miasta, szczególnie w relacjach wschód - zachód.

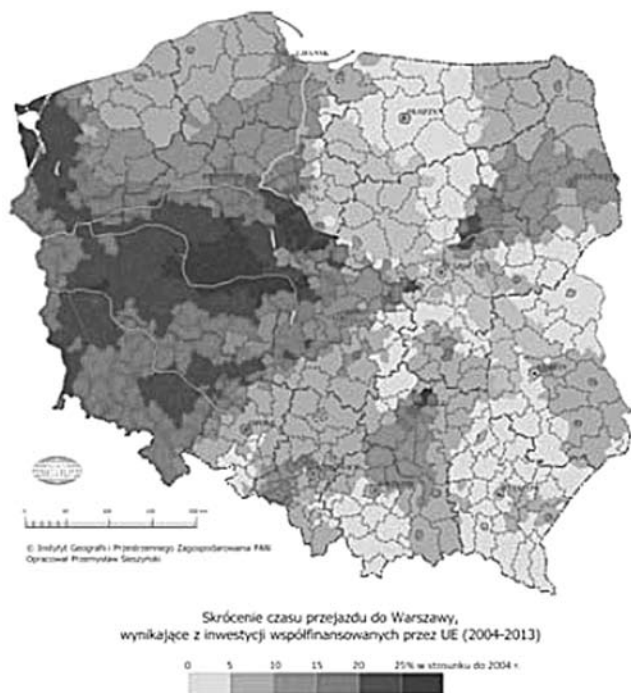
Jest to na chwilę obecną niezadowalający stan infrastruktury drogowej w tej części kraju, co uwidacznia rysunek nr 2 prezentujący skrócenie czasu przejazdu do Warszawy, wynikające z inwestycji współfinansowanych przez UE (2004-2013). Na obecnie zrealizowanych inwestycjach zyskały przede wszystkim województwa zachodnie, centralne oraz południowe, a nie wschodnie.

W ramach budowy szlaków łączących główne miasta wojewódzkie istotne działania planowane są w ramach zbliżającej się perspektywy finansowej 2014–2020. Obejmują one ukończenie dróg ekspresowych pomiędzy Warszawą a Kielcami i Krakowem (S7), Gdańskiem (S7), Olsztynem (S7/S51), Białymstokiem (S8), Lublinem i Rzeszowem (S17/S19), Wrocławiem a Poznaniem (S5), Poznaniem a Bydgoszczą (S5), Zieloną Górą a Wrocławiem (S3), Łodzią a Katowicami (A1), a także Gdańskiem a Szczecinem (S6). Z istotnych powiązań umieszczonych jako priorytety w KPZK 2030 w planach, na chwilę obecną brak jest połączenia Warszawy z obszarem Bydgosko-Toruńskim (S10). Priorytetami wydają się być przede wszystkim drogi łączące miasta wojewódzkie ze stolicą dotyczy to w pierwszej kolejności dróg S7, S8 i S17/S19 (S19 na odcinku Lublin - Rzeszów) oraz brakującego fragmentu autostrady

A1. Czynniki przyrostu ruchu ciężkiego dodatkowo wspiera niektóre z wymienionych priorytetów (A1, S7 między Gdańskiem a Kielcami, S8 między Warszawą a Białymstokiem).

Niestety w przypadku odcinka autostrady A2, istotnego dla województw lubelskiego oraz podlaskiego, do 2020 roku nie planowane jest przedłużenie autostrady od Mińska Mazowieckiego do wschodniej granicy Polski.

Rys. 2. Skrócenie czasu przejazdu do Warszawy, wynikające z inwestycji współfinansowanych przez UE (2004-2013).



Źródło: Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, 2013.

Podsumowanie

W kontekście położenia geograficznego analizowanego obszaru, w tym również tzw. korytarzy transportowych, kluczowe znaczenie mają dalsze inwestycje, przede wszystkim budowa odcinka autostrady A2, jako łącznika wschodniej i zachodniej granicy państwa, jak również części transeuropejskiego, a nawet transkontynentalnego szlaku komunikacyjnego. Ponadto element ruchu ciężkiego i jego przyrosty stanowi dodatkowy argument za priorytetem dla inwestycji prowadzących do granic kraju, będących jednocześnie istotnymi szlakami dla obsługi terenów peryferyjnych. Również konsekwentna realizacja budowy dróg ekspresowych S7, S8, S17, S19 oraz S61 będzie miała pozytywny wpływ na infrastrukturę drogową województw wschodnich.

Bibliografia:

- Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2012, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Konrad Adenauer Stiftung, Lotos, Gdańsk, 2012,
- Budowa dróg w Polsce, fakty i mity, doświadczenia i perspektywy, PricewaterhouseCoopers, Warszawa, 2013,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, www.gddkia.gov.pl,
- Główny Urząd Statystyczny, www.stat.gov.pl,
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 2011,
- Polska 2030. Wyzwania rozwojowe. Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, Zespół Doradców Strategicznych Prezesa Rady Ministrów, Warszawa, 2009,
- Strategia Rozwoju Kraju 2020, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 2012,
- Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 2013.



Piotr Pawlak

absolwent Szkoły Głównej Handlowej, obecnie asystent w Zakładzie Badań Ekonomicznych Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie

Potencjał przewozowy Południowego Podlasia

| Sławomir Kostjan

w zakresie międzynarodowego transportu samochodowego i jego warunki rozwoju.

Analiza kierunków rozwoju naszego regionu niezbicie potwierdza fakt, że transport, a w tym transport międzynarodowy, samochodowy i kolejowy stanowi obok rolnictwa i handlu zasadniczy element rozwoju gospodarczego tej części naszego kraju. Dalszy rozwój tej gałęzi gospodarki narodowej będzie z pewnością współdecydował o poziomie rozwoju regionu.

Jesteśmy właśnie w okresie, kiedy UE wprowadza w czyn nową politykę rozwoju transportu. Celem jest udrożnienie i modernizacja istniejących oraz budowa nowych korytarzy transportowych. Waż-

ną uchwałę w tej sprawie powziął Parlament Europejski na sesji w Strasburgu pod koniec 2013 r. Ta decyzja europejskich posłów określana jest jako, kierunek działań do planowania i finansowania infrastruktury. Uchwała PE potwierdza potrzebę zwiększania nakładów na infrastrukturę transportową. Oznacza to, że większość parlamentarzystów zagłosowała za przyjęciem do realizacji finansowania tzw. transeuropejskich korytarzy transportowych (TEN-T) stosując instrument finansowy zwany „Łącząc Europę”. Polska, stanie się największym beneficjentem tych funduszy. Zostaną one oczywiście przeznaczone na nasze drogi, kolej, lotnika i porty.

Południowe Podlasie w takim transeuropejskim korytarzu transportowym leży. Państwa członkowskie będą miały do dyspozycji na te cele 26 mld euro (w nowej perspektywie budżetowej). Aby skorzystać z tej transzy środków finansowych UE należy spełnić następujące warunki:

- projekt musi być w zaawansowanej fazie planowania;
- powinien kreować wartość dodaną;
- zostać ukończony w określonym czasie.

Polska będzie mogła (już w pierwszym roku nowej perspektywy budżetowej) czerpać z 7 mld euro w ramach wspomnianego wyżej instrumentu o nazwie „Łącząc Europę”. Trzeba dodać, że poziom dofinansowania tych projektów wzrośnie do 85%.

Przedstawiłem tę sprawę w celu zadania, moim zdaniem, zasadniczego pytania. Pytanie to jest następujące – Jakie projekty z zakresu infrastruktury drogowej zostaną podjęte w naszym obszarze działania i czy przyczynią się do rozwiązania obecnych problemów przekraczania granic przez transport samochodowy?

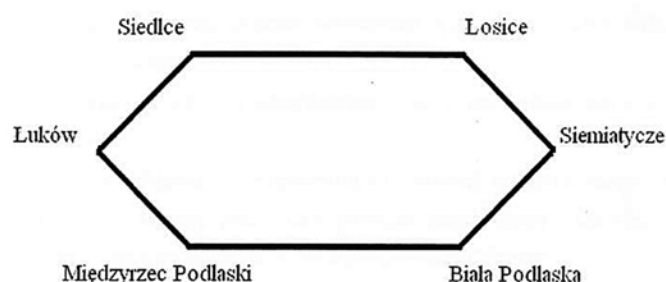
Z różnych programów działania (rządowych czy też regionalnych) nie wynika, aby istotne prace w tym kierunku były prowadzone. Brak jest sprawy kontynuowania budowy autostrady od Mińska Mazowieckiego do granicy Państwa. Brak jest chociażby budowy drugiego w Kozłowiczach mostu na Bugu dla potrzeb taboru ciężkiego. Terminal odpraw pojazdów ciężarowych w Koroszczynie, ze względu na stały wzrost ilości pojazdów przekraczających granicę, stał się zbyt mały i wymaga znacznego rozszerzenia. Przykładem warunków, w jakich funkcjonuje międzynarodowy transport samochodowy są ostatnie dni bieżącego roku (kolejka 1200 pojazdów). Chcę dodać, że mimo dużego zaangażowania Służby Celnej, Policji i Inspekcji Transportu Drogowego, przy zastosowaniu zasady „Stref buforowych” kolejka pojazdów, pod nadzorem funkcjonariuszy, kończyła się ok. 55 km od przejścia granicznego, tj. w miejscowości Woroniec na drodze E-2.

Polska nie może pozwolić sobie na takie działania. Jak wyglądamy względem ludzi stojących w tych kolejkach, a także jak oceniają to inne Państwa? A przecież „kierowca to też człowiek”.

Istnieje więc pilna potrzeba skierowania działań na rozbudowę przejścia w Koroszczynie, a także na przygotowanie do pełnych odpraw celnych przejścia w Sławatyczach (ciąg drogi krajowej nr 63).

W tej sytuacji muszę z niepokojem powiedzieć, że „czujemy się opuszczeni i niedocenieni, a rozwój infrastruktury granicznej i drogowej będzie poważnie ograniczał rozwój branży transportu międzynarodowego i naszego regionu”. Rozwiązaniem mogłaby być w najbliższej przyszłości budowa pierwszego odcinka autostrady nr 2 (granica państwa na Bugu – węzeł Dobryń ok. 10 km). Międzynarodowy transport samochodowy, jest mocno rozdrobniony, stanowi jednak liczące się zaplecze powstawania nowych miejsc pracy w wielu zakładach. Nowe miejsca pracy powstają także w wielu przedsiębiorstwach obsługujących procesy transportowe. Funkcjonują liczne: agencje celne, firmy spedycyjne, niewielkie terminale przeładunkowe, firmy paliwowe, firmy napraw taboru i stale ich przybywa. Z konieczności zwiększa się także zatrudnienie w granicznych służbach mundurowych. Tworzy się więc obszar działania gospodarczego, który ma duży udział w rozwoju gospodarczym regionu, a także bezpośredni wpływ na poziom życia mieszkańców.

W ocenie możliwości i potencjału przewozowego przedsiębiorstw funkcjonujących na „Południowym Podlasiu” należy brać pod uwagę firmy przewozowe skupione w obszarze terytorialnym o figurze geometrycznej sześcioboku, w którym wierzchołki stanowią następujące miasta: Biała Podlaska, Międzyrzec Podlaski, Łuków, Siedlce, Łosice, Siemiatycze. W tak określonym terytorium „Południowego Podlasia” funkcjonuje około 1100 firm między-



narodowego transportu drogowego, które dysponują około 6000 pojazdów o wysokiej ładowności. Tabor samochodowy, którym dysponują omawiane firmy to w znacznej większości tabor nowoczesny z dużą ekologicznością silników. Możemy więc prowadzić działalność przewozową, konkurując tak z zachodem jak i wschodem Europy. Tabor skupiony na omawianym terytorium „Południowego Podlasia” wykonujący przewozy na terytorium WNP to około 24% wszystkich polskich pojazdów jeżdżących na wschód.

Z obserwacji stanu funkcjonowania firm przewozowych wynika, że:

- W dalszym ciągu dominującą rolę stanowią przedsiębiorstwa małe – często rodzinne;
- Powstają nowe przez podział wewnętrzny wynikające z usamodzielnienia członków rodziny;
- Rejestrowane są także przedsiębiorstwa nowe przez cudzoziemców – często Białorusinów;
- Powstają także nowe przedsiębiorstwa transportowe stosujące zaawansowane i innowacyjne metody pracy. Jako przykład podam firmę „Adampol”, która zlokalizowała swe zaplecze w „Wolnym Obszarze Celnym”.

Należy podkreślić, że dostęp do zawodu międzynarodowego przewoźnika drogowego jest dość łatwy.

Aby ocenić możliwość rozwoju międzynarodowego transportu drogowego należy dokonać analizy możliwości pozyskania właściwie przygotowanych kierowców zawodowych. Pomimo daleko idących starań w dalszym ciągu występuje znaczny niedobór w tym zakresie.

Obecnie w przedsiębiorstwach międzynarodowych transportu drogowego województwa lubelskiego pracuje około 1000 osób jako kierowcy zawodowi z Białorusi i Ukrainy. Przecież są to miejsca pracy, które mogliby obsadzić obywatele naszego kraju. W tej sprawie prowadzone są rozmowy z Urzędami Pracy. Liczymy na zrozumienie i wsparcie działań przewoźników w tym zakresie. Chcielibyśmy wierzyć w to, że w niedalekiej przyszłości, przy zrozumieniu i wykorzystaniu istniejących szans, możemy doczekać się inwestycji infrastrukturalnych, a następnie logistycznych – magazynowych, które stworzą nowe miejsca pracy a my – przewoźnicy pozyskamy na naszym terenie nowe ładunki do przewozu. Muszą jednak zaistnieć nowe okoliczności i być stworzone korzystne warunki dla inwestorów, a także konieczna jest „wola polityczna” w tej sprawie.

My- przewoźnicy i społeczeństwo naszego regionu na to liczymy i chcemy czynnie w tym uczestniczyć.



Sławomir Kostjan

Wiceprezes Ogólnopolskiego
Stowarzyszenia Przewoźników
w Białej Podlaskiej

Działalność firmy Adampol

| Tomasz Bryszewski

Adampol jest obecnie jedną z największych firm logistycznych w kraju. Posiada oddziały i przedstawicielstwa we Włoszech, Rosji, Belgii, Niemczech i Wielkiej Brytanii. Współpracuje z czołowymi producentami samochodów i koncernami automotive. To operator logistyczny, którego flota 386 autotransporterów wyposażona jest w system telematyczny umożliwiający monitorowanie ładunków, dzięki czemu Klient jest na bieżąco informowany o aktualnej lokalizacji przewożonego towaru. Wykorzystując multimodalny transport drogowy, kolejowy i morski samochody dostarczane są do odbiorcy na zasadzie door to door. Cały proces transportu jest wsparty przez usługi składowania, usługi celne, przeładunkowe oraz serwisowe. Firma dla swoich Klientów, którymi są producenci, dealerzy i spedytorzy na terenie całej Eurazji jest w stanie przewieźć przy wykorzystaniu floty ponad 1500 autotransporterów - wchodzących w skład Grupy Adampol oraz podwykonawców ponad 480 tysięcy samochodów rocznie.



Firma posiada własne terminale samochodowe w Łapach i Małaszewiczach o łącznej powierzchni 50 ha i pojemności składowania 21 000 aut. W 2013 roku magazynowanych było łącznie 88 463 fabrycznie nowych aut. Na każdym z terminali firma umożliwia przeładunek samochodów z pociągu na pociąg, z pociągu na autotransporter oraz z autotransportera na pociąg.

Dzięki swojemu dogodnemu położeniu na głównym szlaku tranzytowym z EU do Rosji, w pobliżu przejścia granicznego z Ukrainą i Białorusią, terminal Małaszewicze idealnie łączy Europę Zachodnią z Europą Wschodnią i Azją. Intermodalny terminal z dostępem do europejskich i rosyjskich torów może obsługiwać 2-3 pociągi dziennie. To centralnie położony punkt w Europie z którego są transportowane towary na całą Eurazję. W Małaszewiczach rozwinęliśmy przeładunki w ruchu Zachód – Wschód a możliwości „suchego por-



tu” wynoszą 40 000 TEU rocznie. Do dyspozycji są dwa reachstackery, ciągnik szynowo-torowy do prac manewrowych na bocznicach, a także rampa służąca do załadunku i rozładunku zarówno pociągów europejskich jak i rosyjskich. Lokalizacja i dywersyfikacja oferowanych przez Adampol usług pozwala na skuteczne konkutowanie z międzynarodowymi koncernami logistycznymi, wychodząc tym samym na przeciw stale rosnącym oczekiwaniom Klientów oraz standardom rynkowym.

Uzupełnieniem szerokiej oferty składowania towarów o różnej postaci i przeznaczeniu w Małaszewiczach jest projekt DKD i PDI. We współpracy z producentami są przygotowywane indywidualne projekty technologiczne. DKD (Dismantling Knock Down) jest procesem wtórnego przygotowania i demontażu aut na odpowiednie podzespoły i części. Są one następnie pakowane, umieszczane w kontenerach i wysyłane drogą kolejową do odbiorcy. System pracy jest oparty na wysokim stopniu specjalizacji intelektualnej i manualnej. Jest on komplementarny z usługami PDI, w skład których wchodzi myjnia, usługi blacharsko-lakiernicze wraz z pełną homologacją na wykonywane usługi. Oferta jest skierowana również do Klientów indywidualnych. Wszystkie stosowane technologie są zgodne z wymogami Unii Europejskiej dotyczącymi ochrony środowiska.



Dylemat infrastrukturalny Południowego Podlasia

| Jacek Brdulak

Dorobek naukowy konferencji „Kierunki rozwoju Południowego Podlasia” (Biała Podlaska, dn. 24 stycznia 2014 r.) można podsumować następująco:

1 Przygotowane referaty, wystąpienia oraz dyskusja charakteryzowały się wysokim poziomem merytorycznym oraz zaangażowaniem specjalistów związanych z regionem Południowego Podlasia, którzy reprezentowali środowiska władzy samorządowej wszystkich

szczebli, przedsiębiorców zainteresowanych rozwojem regionu oraz gremia naukowe (uczelnie, instytuty branżowe i firmy doradcze).

2. Właściwością geograficzną, przestrzenną zainteresowania specjalistów było Południowe Podlasie, czyli północna Lu-

belszczyzna, a dokładniej przede wszystkim powiat bialski. Region wykazuje szereg cech charakterystycznych, które wzmacniają w nieoczekiwany sposób jego peryferyjność. Chodzi o traktowanie jego potrzeb rozwojowych przez stolicę województwa – Lublin, która bardzo często koncentruje się na swoich, metropolitarnych problemach, a Nizinę Południowopodlaską utożsamia z nadbużańskimi łakami, agrobiznesem, zdrową żywnością i parkami krajobrazowymi dla turystów uprawiających „szkoły przetrwania”. Tymczasem Południowe Podlasie, które już w swojej historii nowożytnej było województwem, obok nieskażonego klimatu dysponuje poważnymi, słabo uświadomionymi przez władze państwowe i wojewódzkie atutami rozwojowymi.

Oś transportowa drogi krajowej nr 2 oraz linii kolejowej L 20 z Siedlec, przez Międzyrzec Podlaski, Białą Podlaską do Terespolu leży w jednym z najważniejszych korytarzy komunikacyjnych Europy: Berlin-Warszawa-Mińsk-Moskwa. Istnieje słabo wykorzystywana, nie modernizowana infrastruktura transportowa w postaci jednego z największych w Europie „suchych” kolejowych portów przeładunkowych na granicy z Białorusią, wolnego obszaru celnego w Małaszewiczach, wielkiego lotniska powojkowego w Białej Podlaskiej, modernizowanej sieci dróg. Zgodna opinia specjalistów-praktyków, przedstawicieli służb mundurowych obsługujących granicę państwową Polski i zarazem Unii Europejskiej oraz naukowców wskazuje JEDNOZNACZNIE, że szans rozwojowych Południowego Podlasia należy upatrywać przede wszystkim w modernizacji i wykorzystaniu transportowej infrastruktury technicznej regionu.

3. Uwarunkowania szans infrastrukturalnych Południowego Podlasia są potwierdzane przez sytuację geopolityczną. Znaczenie doprowadzenia autostrady A 4 do granicy z Ukrainą w Korczowej osłabiane jest przez niestabilną sytuację społeczno-gospodarczą na Ukrainie, co wiąże się w opinii specjalistów w mniejszym stopniu z protestami społecznymi, a przede wszystkim z załamaniem gospodarczym. Geograficznie drogowe szlaki przewozowe przez Ukrainę w naturalny sposób „trafiają” w rejon Kaukazu, do Iranu i w pustynne obszary Kazachstanu. Natomiast głównym szlakiem transportowym do Rosji i na Daleki Wschód pozostaje w tej sytuacji korytarz komunikacyjny nr 2 przez Mińsk Białoruski i Moskwę. Potwierdzają to również bezpośrednio eksperci niemieccy i pośrednio chińscy, którzy ostatnio bardzo interesują się Białorusią i gotowi są współfinansować temu państwu szereg inwestycji infrastrukturalnych, w tym także energetycznych i w specjalne strefy ekonomiczne. Czekanie w tej sytuacji na umocnienie się partnerów pozaunijnych np. w Brześciu Białoruskim (ok. 310 tys. mieszkańców) i przejęcie przez nich pełnej obsługi handlu transgranicznego pozostaje w opinii specjalistów skrajną nieodpowiedzialnością polityczną na skalę co najmniej środkowoeuropejską. Tym bardziej, że polski eksport do Rosji, na Białoruś, do Kazachstanu i nawet na Ukrainę, rośnie w ostatnim czasie żywiołowo i musi być we właściwy sposób obsługiwany. W chwili obecnej kolejki samochodów ciężarowych na granicy z Białorusią w Koroszczynie/Terespolu sięgają 30-40 km, a nawet w niektórych dniach poza Białą Podlaską (!). Celnicy ze strażą graniczną wprowadzają tzw. buforowy sposób podjeżdżania ciężarówek do przejść granicznych, co wprawdzie redukuje śmiertelne wypadki wśród kierowców, ale NIE ROZWIĄZUJE PROBLEMU. Place postojowe w nowoczesnym terminalu samochodowym w Koroszczynie są już za małe, stanowisk

odpraw jest zbyt mało. Most na Bugu jest słaby, co ciągle wymaga prac utrzymaniowych. Specjaliści wskazują, że nie trzeba złej politycznej woli decydentów gospodarczych, by zablokować nasz eksport na wschód. Wystarczy zrobić tylko jeden, ale solidny, remont mostu granicznego na Bugu. Wszelkie postulaty specjalistów sugerujących budowę nowego, 6-pasmowego mostu na Bugu w osi przyszłej autostrady A 2 zbywane są przez decydentów. A to nie ma pieniędzy, a to nie lubimy tych, z którymi handlujemy, a to sprawa wymaga uzgodnień z reżimem na Białorusi. Zupełnie jakby nikt nie pamiętał sławnych słów cesarza Wespazjana, że biznes to biznes... Dla praktyków gospodarczych i zaangażowanych w rozwój Południowego Podlasia nie jest żadnym pocieszeniem, że prawdopodobnie powstanie w Terespolu nad Bugiem kładka dla pieszych.

4. Problemem o ponadregionalnej skali jest kontynuacja budowy autostrady A 2 w kierunku wschodnim. Do 2020 roku powstanie łącznik autostradowy między Warszawą i obwodnicą Mińska Mazowieckiego, co zmniejszy czas przejazdu ze stolicy na Południowe Podlasie o niespełną godzinę. Na dalszą inwestycję znów, jak zwykle, brakuje pieniędzy. Władze Siedlec przekonują, że dzięki autostradzie mają szansę stać się prężnym, „kompletnym” ośrodkiem regionalnym. Już obecnie zahamowały spadek ludności, nieśmiało pojawiają się inwestorzy. Specjaliści uważają, że po powstaniu A 2 miasto zwiększy liczbę ludności do 100 tys. mieszkańców doskonale skomunikowanych z aglomeracją stołeczną. Dla specjalistów Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie też nie jest obojętne, choćby z uwagi na bezpieczeństwo ruchu, czy w najbliższych latach autostrada A 2 będzie się kończyła w środku Kałuszyna, czy na obwodnicy Siedlec, z pominięciem zurbanizowanych, podmiejskich wsi. Dalsze fragmenty przyszłej autostrady odsuwane są „ad calendas Graecas”. Używa się przy tym argumentu „braku popytu”. Jest to krótkowzroczne, lokalne spojrzenie związane z motoryzacją indywidualną, a nie funkcjonowaniem europejskiego korytarza komunikacyjnego. Już w 2010 r. specjaliści wskazywali na dobroczynne skutki modernizacji DK 2 dla Południowego Podlasia, przy odsunięciu w czasie budowy autostrady¹. Od tego czasu sytuacja się dynamicznie zmienia. Rośnie handel międzynarodowy, a korytarz komunikacyjny nr 2 przez Polskę wygrywa zdecydowanie konkurencję z innymi szlakami równoleżnikowymi przez Środkową Europę, co jeszcze na początku tego wieku nie było takie pewne. Wystarczy przejechać się samochodem osobowym DK 2 między kolumnami ciężarówek, aby nabrać właściwego dystansu do lansowanego przez niektórych naukowców braku popytu. Zdając sobie jednak sprawę z realiów, specjaliści związani z Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Ogólnopolskim Stowarzyszeniem Przewoźników, sugerują w najbliższych latach likwidację granicznego, drogowego „wąskiego gardła” między Koroszczynem i Białą Podlaską. Inaczej mówiąc, budowa autostrady A 2 powinna zacząć się od mostu granicznego i niekłopotliwej inwestycji do węzła zapewniającego zjazd na istniejącą, nową obwodnicę Białej Podlaskiej. Po drugiej stronie granicy istnieje obwodnica Brześcia M 1 z węzłem rozjazdowym w Tielmach i dalej z węzłami wielopoziomowymi obwodnicy Kobrynia. Możli-

1. Ocena wpływu inwestycji infrastruktury transportowej realizowanych w ramach polityki spójności na wzrost konkurencyjności regionów (w ramach ewaluacji ex post NPR 2004-2006), Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, październik 2010.

na tylko dodać, że Unia Europejska pomaga nam finansować infrastrukturę transportową formułując priorytetowe cele integracji europejskiej sieci drogowej. Dalsza zwłoka w realizacji A 2 utrwali w środku Europy „czarną dziurę” autostradową między tzw. „olimpijką” na wschodzie i istniejącą A 2. Polscy przewoźnicy samochodowi, którzy zajęli zdecydowanie pierwsze miejsce w Europie w obsłudze przewozów międzynarodowych, podkreślają, że mogą utrzymać swoją pozycję ważnych eksporterów usług tylko wtedy, gdy będą jeździć a nie stać w lasach nad granicą.

5. Kolejnym problemem infrastrukturalnym Południowego Podlasia jest słabe wykorzystanie „suchego” portu kolejowego w Małaszewiczach. Zmiany strukturalne europejskiej gospodarki nie pozwolą osiągnąć historycznych rekordów przeładunków rzędu 7-9 mln ton ładunków rocznie. Możliwości przeładunkowe w relacjach między „normalnym”, europejskim torem i „szerokotorowymi” połączeniami w relacjach wschodnich, należy ocenić na 2-3 mln t ładunków. Część z nich stanowić będą wysokowartościowe przesyłki kontenerowe. Okazuje się jednak, że i te zamierzenia są zagrożone. Potencjał infrastrukturalny kolei w obszarze nadgranicznym jest zbyt duży, ale zupełny brak prac modernizacyjnych i utrzymaniowych nie pozwala reagować na zmiany jakościowe kolejnictwa naszych sąsiadów. Wytrzymałość polskich bocznic szerokotorowych przy rampach przeładunkowych wynosi niezmiennie od lat 22,5 tony/oś wagonu, a kluczowa górką rozrządową w Kobylanach pozwala obsługiwać skład o długości 450 m. Tymczasem w Rosji, a więc i na Białorusi, wprowadzane są powszechnie wagony o nacisku 25 t/oś o znacząco większej pojemności. Składy pociągów przedłużone zostały do 600 m. Jeżeli polska infrastruktura kolejowa na granicy nie zostanie zmodernizowana, to istnieje prawdopodobieństwo, iż takie jednostki zostaną obsługiwane po białoruskiej stronie granicy, a nasi kolejarze zasilą szeregi bezrobotnych. Nie są to przy tym inwestycje duże, kosztowne. Nie można ich porównywać ze skalą inwestycji drogowych.

6. Zainteresowani rozwojem Podlasia Południowego zwracają uwagę, iż gdyby mierzyć szanse rozwojowe regionu miarą jego znajomości i chęcią zaangażowania decydentów szczebla wojewódzkiego i rządowego, to należałoby ten region zaorać i obsiać rumiankiem i dziewanną, a w kwestii inwestycji infrastrukturalnych ograniczyć się do podglądania bobrów budujących swoje żeremia. Na szczęście są także przedsiębiorcy, którzy swoją aktywnością udowadniają celowość wzmacniania infrastruktury technicznej tak ważnego regionu nadgranicznego. W Małaszewiczach trwa budowa terminalu kontenerowego koncernu transportowego z Czech o przepustowości 100 tys. TEU rocznie. Spółka PKP Cargo wyodrębniła istniejące rampy przeładunkowe w tym samym celu. Jeden z największych operatorów logistycznych w Polsce „Adampol” S.A. rozbudowuje swoją bazę na terenie Wolnego Obszaru Celnego² w celu obsługi samochodów osobowych przewożonych na wschód. Docelowo powstaną hale montażowe o pow. 1,3 ha, kolejne utwardzone place składowe, budynki administracyjne i zaplecza technicznego. Od wielu lat obecny jest na obszarze WOC holenderski „Gaspol”, jeden z największych dystrybutorów gazu płynnego w naszym kraju. Mimo wielu problemów miejscowych władz rysują się szanse wykorzystywania powojennego lotniska w Białej Podlaskiej, jako

bazy przeładunków cargo. Zwraca się uwagę, że tego typu usługi na początku miałyby jedynie uzupełniający charakter w kompleksowych usługach wykształcającego się wieloelementowego, międzygałęziowego, sprawnie zarządzanego i dobrze skomunikowanego centrum logistycznego między Białą Podlaską i granicą państwa³. Powstanie takiego centrum logistycznego w ocenie specjalistów jest nieuniknione w tym punkcie geograficznym. W najgorszym przypadku powstanie ono po drugiej stronie granicy w Brześciu.

7. Wbrew obiegowym opiniom i słusznemu niepokojowi obserwatorów wzmożonej emigracji młodych ludzi do Europy Zachodniej, Podlasie Południowe posiada ciągle wystarczające zasoby kapitału ludzkiego. Zdaniem specjalistów Południowe Podlasie w kształtowaniu swojego kapitału ludzkiego ciąży coraz wyraźniej w kierunku Warszawy, a nie Lublina. Wzmocnienie powiązań infrastrukturalnych w nieunikniony sposób przyspieszy tylko ten trend. Mobilni pracownicy będą wzmacniać i kreować funkcjonowanie korytarza komunikacyjnego nr 2. Pewnym problemem jest tu stan permanentnej klęski szkolnictwa zawodowego. Pomocą w jego przezwyciężeniu służyć mogą przedsiębiorcy i organizacje ich reprezentujące, poszukujące kompetentnych kadr i wspierający inicjatywy pozwalające podnosić jakość zawodową młodych kadr.

8. Uczestnicy konferencji „Kierunki rozwoju Południowego Podlasia” stwierdzili na koniec, że państwo nie może wyzywać się wszystkich prerogatyw wpływania na siłę i kierunki rozwoju regionalnego. Jego rola nie polega tylko na utrzymywaniu rzesz szukających sobie zajęcia urzędników i rozmaitych plenipotentów wyborczych, lecz powinno realizować określoną, światłą, międzynarodową politykę gospodarczą. Podlasie Południowe może w niej zająć istotne i wcale nie tak kosztowne miejsce.

Powyższą konstatację potwierdzają przykłady z nie tak odległej historii. Ministerstwo Spraw Wojskowych zaufało czwórce kompetentnych entuzjastów lotnictwa, wyłożyło kilkaset tysięcy przedwojennych złotych i w okresie międzywojennym powstał w Białej Podlaskiej jeden z najważniejszych w kraju zakładów produkujących samoloty bojowe. Wsparcie cywilnych władz miały inicjatywy powoływania w regionie zakładów drzewnych i meblarskich, a nawet cegielni. Dlaczego więc obecnie plany dokończenia budowanej autostrady A 2, wydłużenia górką rozrządową w Kobylanach i zarządczego skoordynowania wykształcającego się centrum logistycznego wydają się tak odległe i trudne? Tempo poszukiwania odpowiedzi na tak postawione pytanie uzależniać będzie szanse rozwojowe i przyszłość regionu Południowego Podlasia.

3. Wyczerpująco na ten temat w: J. Brdulak, B. Zakrzewski, Efektywność centrum logistycznego na Południowym Podlasiu, ITS, Warszawa 2013.

2. Jeden z trzech funkcjonujących w Polsce.



prof. dr hab. Jacek Brdulak

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

Artykuł jest drugim z cyklu Modernizacja wspólnotowego prawa celnego.

Przedstawiono wyniki prac nad unijnym kodeksem celnym (UKC), których efektem jest rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) ustanawiające Unijny Kodeks Celny (UKC). Obecnie stosowany jest Wspólnotowy Kodeks Celny, normujący zagadnienia celne z wyłączeniem zwolnień celnych. Wspólnotowy Kodeks Celny został ustanowiony rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. o ustanowieniu Kodeksu Celnego Wspólnoty. W Kwartalniku Celnym będziemy monitorować zmiany w prawie celnym, które przynosi nowy UKC oraz stan prac nad aktami wykonawczymi.

Modernizacja wspólnotowego prawa celnego cz. 2

| Waldemar Czernicki

Wprowadzenie:

Podstawowym źródłem prawa celnego jest Traktat o Utworzeniu Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej, podpisany w dniu 25 marca 1957 roku w Rzymie (Traktat Rzymski). Po wejściu w życie Traktatu z Maastricht o Unii Europejskiej obowiązuje nazwa „Traktat o Utworzeniu Wspólnoty Europejskiej”. Traktat ten w art. 9 części III stanowi, że: (cyt.) „Wspólnota będzie oparta na unii celnej, która będzie obejmowała całą wymianę towarową i która będzie obejmowała zakaz nakładania między państwami członkowskimi ceł przywozowych i wywozowych oraz opłat o podobnych skutkach, a także wprowadzenie wspólnej taryfy celnej w stosunkach z państwami trzecimi.”

Wspólnotowy Kodeks Celny (WKC), normujący zagadnienia celne - z wyłączeniem zwolnień celnych - został ustanowiony rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2913/921 z dnia 12 października 1992 r. o ustanowieniu Kodeksu Celnego Wspólnoty, natomiast przepisy wykonawcze do wymienionego rozporządzenia zostały uchwalone rozporządzeniem Komisji (EWG) Nr 2454/93 z dnia 2 lipca 1993 r.2

Zwolnienia celne zostały uregulowane kompleksowo w rozporządzeniu RADY (WE) Nr 1186/2009 z dnia 16 listopada 2009 r. ustanawiające wspólnotowy system zwolnień celnych.

W Komisji Europejskiej prowadzone były prace nad zmianami prawa celnego.

Zmiany powinny służyć dostosowaniu unijnego prawa celnego do istniejących potrzeb gospodarczych oraz uproszczeniu i uporządkowaniu tego prawa.

Efekt końcowym tych prac jest rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) ustanawiające Unijny Kodeks Celny (UKC).

30 października 2013 r. weszło w życie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające Unijny Kodeks Celny (Dz. Urz. UE L 269 z dnia 10.10.2013). Od dnia 30 października 2013 r. zastosowanie mają jednak jedynie niektóre przepisy UKC w zakresie przekazania i przyznania uprawnień wykonawczych.

W pozostałym zakresie, przepisy UKC będą miały zastosowanie dopiero od dnia 1 maja 2016 r. – ponieważ ich stosowanie jest uzależnione od przyjęcia odpowiednich przepisów wykonawczych.

Unijny Kodeks Celny (UKC) **uchyla** poprzednio obowiązujące rozporządzenie (WE) nr 450/2008 z dnia 23 kwietnia 2008 r. ustanawiające wspólnotowy kodeks celny (zmodernizowany kodeks celny), które w praktyce zostało uchylone zanim zaczęło być stosowane.

We Wspólnotowym Kodeksie Celnym jest zdefiniowane „przeznaczenie celne towaru”, które oznacza:

- a) objęcie towaru procedurą celną,
- b) wprowadzenie towaru do wolnego obszaru celnego lub do składu wolnocłowego,
- c) powrotny wywóz towaru poza obszar celny Wspólnoty,
- d) zniszczenie towaru,
- e) zrzeczenie się towaru na rzecz Skarbu Państwa;

oraz zdefiniowane są procedury celne:

- a) dopuszczenie do swobodnego obrotu;
- b) tranzyt;
- c) skład celny;
- d) uszlachetnianie czynne;
- e) przetwarzanie pod kontrolą celną;
- f) odprawę czasową;
- g) uszlachetnianie bierne;
- h) wywóz;

W Unijnym Kodeksie Celnym nie określono przeznaczenia celnego a zdefiniowane zostały procedury celne:

- a) dopuszczenie do swobodnego obrotu;
 - b) procedury specjalne;
 - c) wywóz;
- oraz zdefiniowano:
- zgłoszenie celne dot. objęcia towaru procedurą celną,
 - zgłoszenie do powrotnego wywozu,
 - towary unijne,
 - towary nieunijne.

Towary nieunijne przeznaczone do wprowadzenia na rynek Unii lub przeznaczone do osobistego użytku lub konsumpcji na obszarze celnym Unii są obejmowane procedurą dopuszczenia do obrotu. Towary unijne, które mają zostać wyprowadzone poza obszar celny Unii, zostają objęte procedurą wywozu.

Towary mogą zostać objęte jedną z następujących procedur specjalnych:

- tranzytem, który obejmuje tranzyt zewnętrzny i tranzyt wewnętrzny,
- składowaniem, które obejmuje składowanie celne i wolne obszary celne,
- szczególnym przeznaczeniem, które obejmuje odprawę czasową i końcowe przeznaczenie,
- przetwarzaniem, które obejmuje uszlachetnianie czynne i uszlachetnianie bierne.

1. Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiające Wspólnotowy Kodeks Celny (Dz. U. WE Nr L 302 z dnia 19 października 1992 r. z późn. zm.).

2. Dz. U. WE Nr L 253, z dnia 11 października 1993 r. z późn. zm.).

Pozwolenie wydane przez organy celne jest wymagane w niżej wymienionych przypadkach:

- stosowania procedury uszlachetniania czynnego, uszlachetniania biernego, odprawy czasowej lub końcowego przeznaczenia,

- prowadzenia miejsc składowych przeznaczonych do składowania celnego, z wyjątkiem gdy prowadzącym są organy celne.

W ramach procedury końcowego przeznaczenia towary mogą zostać dopuszczone do obrotu bez cła lub z zastosowaniem obniżonej stawki celnej ze względu na ich szczególne przeznaczenie.

Towary nieunijne, które mają zostać wyprowadzone poza obszar celny Unii podlegają zgłoszeniu do powrotnego wywozu.



Waldemar Czernicki

Wykładowca przepisów krajowego i wspólnotowego prawa celnego

Problemy doskonalenia i obsługi celnej w Unii Europejskiej

| Ewa Gwardzińska

Uwagi wstępne

Jak pokazała rzeczywistość droga Unii Europejskiej do scentralizowanej odprawy celnej i zarządzania operacjami celnymi w systemach elektronicznych nie jest prosta ani łatwa i tu nie chodzi tylko o wdrożenie systemów informatycznych obsługujących operacje celne. Wprowadzona regulacją Zmodernizowanego Kodeksu Celnego¹ scentralizowana odprawa celna, która miała wejść w życie 23 czerwca 2013 r., nie weszła, a ZKC został przekształcony w Unijny Kodeks Celny² i wszedł w życie 30 października 2013 r. Wszedł w życie - ale jego status prawny jest podobny do ZKC, czyli nie jest stosowany, gdyż nadal nie ma przepisów wykonawczych do UKC. Nadal obowiązuje Wspólnotowy Kodeks Celny³ (WKC) i przepisy wykonawcze stworzone do niego⁴.

Te zharmonizowane przepisy prawa celnego, które funkcjonują od 1992 r. wielokrotnie były nowelizowane, ale decydenci celni przez dwadzieścia kolejnych lat nie zwrócili uwagi, że egzekwowanie stosowania jednolitych przepisów prawa celnego jest różna w poszczególnych państwach członkowskich, co uniemożliwia właściwe zarządzanie operacjami celnymi. Stało się to dopiero faktem w 2012 r. gdzie po raz pierwszy zidentyfikowano te rozbieżności i podjęto decyzję o uzupełnieniu ich wspólnymi przepisami dotyczącymi ich egzekwowania, które mają być implementowane do porządku prawnego wszystkich państw członkowskich najpóźniej do 1

maja 2017 r.⁵ pomimo, że art.21 ZKC przewidywał już ujednolicenie sankcji. Czy w związku z tym możemy oczekiwać, że scentralizowana odprawa celna zacznie funkcjonować od 1 czerwca 2016 r., prawidłowo kiedy to ostatecznie wejdą w życie wszystkie przepisy UKC i przepisy wykonawcze do niego? Dzisiaj wydaje się to mało prawdopodobne, jeśli popatrzymy na zaangażowanie unijnych decydentów celnych w zakresie wprowadzanych zmian w środowisku celnym, do tego dodamy dokonujące się zmiany w e-gospodarce to odpowiedź wydaje się prosta. Celem artykułu jest ukazanie silnego powiązania scentralizowanej odprawy celnej z instytucją AEO (Authorised Economic Operator) oraz ujawnionymi licznymi rozbieżnościami w zakresie egzekwowania naruszeń prawa celnego w poszczególnych państwach członkowskich i stosowanych w tym zakresie sankcji, które funkcjonują przecież od 1992 r., i uniemożliwiają jednolite zarządzanie operacjami celnymi.

Scentralizowana odprawa celna a system AEO

Scentralizowana odprawa celna powiązana została z instytucją AEO, gdyż zgodnie z art. 179 ust.2 UKC pozwolenie może otrzymać tylko upoważniony przedsiębiorca mający zgodę na korzystanie z uproszczeń celnych, czyli posiadający świadectwo AEOC (Customs Simplifications) lub AEOF (Customs Simplifications/Security and Safety). Według stanu na dzień 15.03.2014 r. na rynku unijnym wydano 12182 świadectw AEO, przy czym świadectw AEOC wydano 5430 sztuk oraz 6327 świadectw AEOF, czyli w sumie 11757 przedsiębiorców mogłoby starać się o pozwolenie na scentralizowaną odprawę celną (patrz. poniższa tab. nr 1) pod warunkiem, że urząd zgłoszenia i urząd przedstawienia towarów nie byłby tym samym urzędem.

1. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 450/2008 ustanawiające wspólnotowy kodeks celny (zmodernizowany kodeks celny). Dz.U. L 145 z 4.6.2008.

2. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny (wersja przekształcona), Dz.U. L 269 z 10.10.2013.

3. Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiające wspólnotowy kodeks celny, Dz.U. L 302 z 19.10.1992 z późn. zm.

4. Rozporządzenie Komisji (EWG) nr 2454/93 z dnia 2 lipca 1993 r. ustanawiające przepisy wykonawcze w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny, Dz. Urz. WE L 253 z 11.10.1993, z późn. zm.

5. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych ram prawnych dotyczących naruszeń przepisów prawa celnego oraz sankcji, COM(2013) 884 final, Wniosek, Komisja Europejska, Bruksela, dnia 13.12.2013 r.

Tabela nr 1
Liczba wydanych świadectw AEO na rynku unijnym (stan na dzień 15.03.2014)

I.p.	Państwo	Ogółem	Udział % w unijnym rynku AEO	AEOC	AEOF	AEOS
1.	Austria	251	2,06	86	164	1
2.	Belgia	330	2,71	28	273	29
3.	Bułgaria	17	0,14	1	16	0
4.	Chorwacja	2	0,02	2	0	0
5.	Cypr	13	0,11	2	11	0
6.	Czechy	133	1,09	40	88	5
7.	Dania	79	0,65	2	76	1
8.	Estonia	20	0,16	5	12	3
9.	Finlandia	61	0,50	0	54	7
10.	Francja	991	8,13	254	595	142
11.	Grecja	43	0,35	17	25	1
12.	Hiszpania	575	4,72	182	367	26
13.	Holandia	1370	11,25	340	952	78
14.	Irlandia	105	0,86	11	94	0
15.	Litwa	23	0,19	5	17	1
16.	Luksemburg	24	0,20	5	17	2
17.	Łotwa	18	0,15	1	16	1
18.	Malta	12	0,09	1	10	1
19.	Niemcy	5428	44,56	3223	2165	40
20.	Polska	666	5,47	422	224	20
21.	Portugalia	94	0,77	66	21	7
22.	Rumunia	51	0,42	4	43	4
23.	Słowacja	54	0,44	22	29	3
24.	Słowenia	83	0,68	26	49	8
25.	Szwecja	325	2,67	136	182	7
26.	Węgry	287	2,36	162	108	17
27.	Wielka Brytania	333	2,73	49	276	8
28.	Włochy	794	6,52	338	443	13
Ogółem świadectw		12182	100	5430	6327	425

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych zawartych na http://ec.europa.eu/taxation_customs/ dostęp 15.03.2014 r.

Reasumując, należy stwierdzić, że scentralizowana odprawa celna stanie się kolejnym dodatkiem do katalogu ułatwień dla przedsiębiorców posiadających status AEO lub AEOF, bez możliwości dodatkowej alternatywy wymagań dla tych wszystkich przedsiębiorców, którzy nie funkcjonują w systemie AEO. Należy oczekiwać, że w 2016 r. nastąpi kolejny błyskawiczny wzrost wydanych świadectw AEO na rynku unijnym, jak miało to miejsce w 2012, kiedy świadectwa AEO powiązano z procedurami uproszczonymi.

2. Elektroniczne operacje celne jako komponent e – jednolitego rynku unijnego

Wdrażanie elektronicznych operacji celnych jest logicznym następstwem wprowadzonego w 2004 r. programu e-Customs (elektroniczne cło)⁶ i podejmowanych od końca lat 90 ubiegłego wieku licznych inicjatyw z zakresu rozwoju społeczeństwa informatycznego, t.j. „e-Europa” – Społeczeństwo informacyjne dla wszystkich⁷ (eEurope - An Information Society for All) czy „e-Government” (e-administracja)⁸, które stały się następstwem opublikowanego w 1994 r. Raportu Martina Bangemana „Europa

i społeczeństwo globalnej informacji”,⁹ czy też późniejszych strategii Europa 2020,⁹ i Europejskiej Agendy Cyfrowej.¹⁰

Podstawowym dokumentem dla inicjatywy e-Customs była obok Wieloletniego Planu Strategicznego MASP (Multi-Annual Strategic Plan for Electronic Customs),¹¹ także Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 70/2008/WE z dnia 15 stycznia 2008r. w sprawie eliminowania papierowej formy dokumentów w sektorach cel i handlu (e-Decyzja)¹², która zobowiązuje administracje poszczególnych państw członkowskich do wdrażania określonych systemów i usług wspólnotowych zgodnie z określonymi wymaganiami i przyjętym harmonogramem oraz do zapewnienia ich sprawnego funkcjonowania i rozwoju. Administracje celne poszczególnych państw członkowskich zobligowane są do opracowania i wdrażania strategii rozwoju informatyzacji służb celnych.

8. EUROPE AND THE GLOBAL INFORMATION SOCIETY, Bangemann report recommendations to the European Council, Bruksels, 26 May 1999, <http://ec.europa.eu/competition/sectors/.../archive/...09.../sld005.htm>

9. EUROPA 2020 - Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, COM(2010) 2020.

10. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Europejska agenda cyfrowa, KOM(2010) 245 wersja ostateczna/2, KOMISJA EUROPEJSKA, Bruksela, dnia 26.8.2010,

11. Dokument TAXUD/477/2004 rev.9 z dnia 08.05.2008 r. wraz z załącznikami, który przedstawia wizję, cele, działania strategiczne dla tworzenia środowiska „e-Customs” do 2013r.

12. D. Urz.UE L 23/21 z 26.1.2008 r.

6. <http://www.sluzbacelna/projekt programu e-customs/>, 9.07.2011 r.

7. Według definicji Komisji Europejskiej - e-administracja jest stosowaniem technologii informatycznych w administracji publicznej. Wiąże się to ze zmianami organizacyjnymi i nowymi umiejętnościami służb publicznych, które mają poprawić jakość świadczonych przez administrację usług.

W Polsce na lata 2014-2020 opracowana jest strategia 3i (internet, inteligencja, innowacje), gdzie kluczowymi obszarami strategicznymi są: e-cło, e-granica i e-zarządzanie relacjami z klientem.¹³

Warto tu zauważyć, iż elektroniczne środowisko celne nie jest tylko celem samym w sobie stworzonym na potrzeby regulacji prawa celnego, ale stanowi szerszy komponent tworzonego e-rynku unijnego. Już dzisiaj elektroniczne operacje celne w UE realizowane są powyżej 98% (patrz poniższa tabela nr 2), ale poziom ich zaawansowania w poszczególnych państwach członkowskich bywa różny.

Różny też jest poziom zaawansowania e-usług publicznych realizowanych w kooperacji z innymi urzędami czy też powiązania ich z sektorem biznesu, a większość z nich powinna mieć charakter interoperacyjny, by nie dublować przekazywanych informacji.

W Polsce w 2010 r. wskaźnik informatyzacji wynosił 90% dla usług kierowanych do przedsiębiorców (średnia dla UE to 94%), czyli poniżej średniego poziomu UE, a dla usług dedykowanych obywatelom 85% (średnia dla UE to 87%). Nadal udział dokumentów elektronicznych w korespondencji wychodzącej z urzędu publicznego stanowi niezbyt wysoki procent, w 2012 r. stanowił tylko 6%, ale według prognoz wskaźnik ten w 2020 r. ma ukształtować się na poziomie 60%. W przypadku korespondencji wpływającej do urzędów publicznych udział dokumentów elektronicznych w 2012 stanowił 7%, ale według prognozy w 2020 ma stanowić 60%.¹⁴

Niezbyt wysoki poziom informatyzacji w polskich urzędach publicznych może odbić się negatywnie na uruchomienie i funkcjonowanie usługi celnej Single Window – kompleksowego punktu obsługi finalnego elementu inicjatywy „e Customs”, który będzie realizowany razem z innymi organami administracji publicznej. Na poziomie Unii, wdrożenie Single Window przebiega powoli z powodu luk prawnych, różnic między systemami i prawodawstwem krajowym, a także z powodu ograniczeń technicznych systemów elektronicznych. Wizja KE przewiduje rozwój krajowych systemów interoperacyjnych jednego okna we wszystkich 28 państwach członkowskich przez krajowe administracje celne. Polityki europejskie i krajowe powinny być stosowane przez krajowe administracje celne, podczas gdy krajowe systemy Single Window powinny być zarządzane centralnie w UE.

Tabela nr 2
Elektroniczne środowisko celne w Unii Europejskiej
(stan marzec 2014 r.)

1.	Elektroniczne operacje celne	Udział procentowy
	eksport	99,7
	import	96,5
2.	Elektroniczne operacje celne w procedurach uproszczonych	
	eksport	71
	import	78
3.	Operatorzy ze statusem AEO	
	Eksport/ import	50
	tranzyt	42

Źródło: dane Komisji Europejskiej.

Model jednolitych sankcji za nieprzestrzeganie przepisów prawa celnego

Nie ulega wątpliwości, że zasada jednolitego stosowania prawa celnego w UE powinna być podporządkowana zasadzie jednolitego jego egzekwowania w zakresie naruszeń i związanych z nim wymiarem sankcji. Regulacje w tym zakresie porządkuje w znacznym stopniu wniosek dyrektywy w sprawie unijnych ram prawnych dotyczących naruszeń przepisów prawa celnego oraz sankcji,¹⁵ który przedstawia wykaz czynów, które powinny być traktowane jako naruszenia unijnych przepisów prawa celnego i które powinny podlegać sankcjom, ujmując je w trzech kategoriach:

1. Naruszenia przepisów prawa celnego, za które odpowiedzialność ponoszona jest na zasadzie ryzyka.
2. Naruszenia przepisów prawa celnego popełnione w wyniku niedbalstwa.
3. Naruszenia unijnych przepisów prawa celnego popełnione umyślnie.

Pierwsza kategoria naruszeń przepisów prawa celnego, za które odpowiedzialność ponoszona jest na zasadzie ryzyka dotyczy m.in.:¹⁶ niezapewnienie przez osobę zobowiązaną do przekazania prawidłowości i kompletności informacji podanych w zgłoszeniu, deklaracji, powiadomieniu lub wniosku oraz autentyczności, prawidłowości i ważności załączonych dokumentów; niedopełnienie przez przedsiębiorcę obowiązku przechowywania dokumentów i informacji związanych z zakończeniem formalności celnych na dowolnym nośniku przez okres wymagany przepisami prawa celnego; podjęcie towarów wprowadzonych na obszar celný Unii z dozoru celnego bez zgody organów celnych, lub wbrew przepisom; niewykonanie przez osobę wprowadzającą towary na obszar celný Unii obowiązków dotyczących ich przewiezienia do właściwego miejsca lub poinformowania organów celnych, gdy obowiązki te nie mogą zostać wykonane; usunięcie lub zniszczenie środków identyfikacyjnych umieszczonych przez organy celne na towarach, opakowaniach lub środkach transportu bez wcześniejszego upoważnienia przez organy celne; nieuiszczenie należności celnych przywózowych lub wywózowych przez osobę zobowiązaną do zapłaty w określonym terminie.

Sankcja za naruszenie przepisów prawa celnego określonych towarów co do zasady dotyczy kary pieniężnej od 1 % do 5 % wartości tych towarów; w pozostałych przypadkach kara pieniężna wynosi od 150 EUR do 7 500 EUR.¹⁷

Druga kategoria naruszeń przepisów prawa celnego obejmuje te działania, które zostały popełnione w wyniku niedbalstwa i dotyczą m.in.:¹⁸ nieobjęcie towarów nieunijnych, które są czasowo składowane, procedurą celną lub niewywiezienie ich powrotnie przez przedsiębiorcę odpowiedzialnego za te towary w odpowiednim terminie; nieudzielenie organom celnym przez przedsiębiorcę wszelkiej pomocy niezbędnej do zakończenia formalności celnych lub kontroli; niewypełnienie przez posiadacza decyzji dotyczącej stosowania przepisów prawa celne-

15. DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie unijnych ram prawnych dotyczących naruszeń przepisów prawa celnego oraz sankcji, Wniosek COM(2013) 884 final, Komisja Europejska, Bruksela, dnia 13.12.2013 r.

16. Tamże. Szersza propozycja, patrz. art. 3

17. Tamże, art.9.

18. Szersza propozycja, patrz. art. 4.

13. Strategia działania Służby Celnej na lata 2014-2020, Załącznik do zarządzenia Nr 50 Ministra Finansów z dnia 13 grudnia 2013 r.

14. Program Zintegrowanej Informatyzacji Państwa, MAiC, Warszawa, marzec 2014.

go obowiązków wynikających z tej decyzji; nieprzedstawienie przez przedsiębiorcę organom celnym towarów wprowadzanych na obszar celny Unii lub wyprowadzanych z obszaru celnego; nieprzedstawienie przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury tranzytu unijnego towarów w nienaruszonym stanie w urzędzie celnym przeznaczenia w wyznaczonym terminie; nieprzedstawienie przez przedsiębiorcę organom celnym towarów wprowadzonych do wolnego obszaru celnego; składowanie towarów w magazynach czasowego składowania lub w składach celnych bez pozwolenia organów celnych; niewykonanie przez osobę uprawnioną do korzystania z procedury lub posiadacza pozwolenia obowiązków wynikających ze składowania towarów objętych procedurą składowania celnego.

Sankcja za naruszenie przepisów prawa celnego określonych towarów co do zasady dotyczy kary pieniężnej w wysokości do 15 % wartości tych towarów; w pozostałych przypadkach kara pieniężna wynosi do 22 500 EUR.¹⁹

Trzecia kategoria naruszeń unijnych przepisów prawa celnego dotyczy popełnionych umyślnie i obejmuje m.in.:²⁰ udzielenie lub przedstawienie organom celnym nieprawdziwych informacji lub fałszywych dokumentów; korzystanie przez przedsiębiorcę z fałszywych oświadczeń w celu uzyskania od organów celnych: statusu upoważnionego przedsiębiorcy, zgody na stosowanie zgłoszenia uproszczonego lub innych uproszczeń celnych; pozwolenia na objęcie towarów procedurami specjalnymi; wprowadzenie towarów na obszar celny Unii lub wyprowadzenie towarów poza ten obszar bez przedstawienia ich organom celnym; przetwarzanie towarów w składzie celnym bez zezwolenia organów celnych.

Sankcja za naruszenie przepisów prawa celnego określonych towarów co do zasady dotyczy kary pieniężnej w wysokości do 30 % wartości tych towarów; w pozostałych przypadkach kara pieniężna wynosi do 45 000 EUR.²¹

W przypadku toczących się postępowań dotyczących któregośkolwiek z naruszeń przepisów prawa celnego państwa członkowskie zapewniają czteroletni termin przedawnienia przy czym termin rozpoczyna bieg w dniu popełnienia naruszenia przepisów prawa celnego.²²

Wszczęcie lub kontynuowanie tych postępowań powinno być wykluczone po upływie ośmiu lat, natomiast okres przedawnienia w odniesieniu do egzekwowania sankcji powinien wynosić trzy lata.

Propozycje ujednolicenia zasady egzekwowania naruszeń przepisów prawa celnego wraz z wymiarem sankcji na rynku unijnym mają szansę zlikwidować narodowe różnorodności w tym zakresie, wprowadzając jednolite zasady dostępu do korzystania z ułatwień czy uproszczeń w operacjach celnych na rynku unijnym.

Uwagi końcowe

Problem doskonalenia obsługi celnej w Unii Europejskiej nie wynika tylko z różnego poziomu wdrażania systemów informatycznych do obsługi celnej w poszczególnych państwach członkowskich, ale również ze znacznych luk w prawie. Oczekiwana przez wielu przedsiębiorców scentralizowana odprawa celna stanie się tylko kolejnym ułatwieniem dla przedsiębiorców posiadających status AEOC lub AEOF, a nie dobrem dostępnym

dla wszystkich przedsiębiorców – uczestników e-jednolitego rynku unijnego. Dobrym kierunkiem zmian jest ujednolicenie egzekwowania naruszeń przepisów prawa celnego, co niewątpliwie przyczyni się lepszemu zarządzaniu operacjami celnymi. A elektroniczne środowisko celne i Single Window stworzy silną podstawę dla funkcjonowania e-rynku unijnego.

Bibliografia

1. Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 70/2008/WE z dnia 15 stycznia 2008r. w sprawie eliminowania papierowej formy dokumentów w sektorach cel i handlu (e-Decyzja), Dz. Urz. UE L 23/21 z 26.1.2008 r.
2. Dokument TAXUD/477/2004 rev.9 z dnia 08.05.2008 r. wraz z załącznikami.
3. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych ram prawnych dotyczących naruszeń przepisów prawa celnego oraz sankcji, COM(2013) 884 final, Wniosek, Komisja Europejska, Bruksela, dnia 13.12.2013 r.
4. EUROPE AND THE GLOBAL INFORMATION SOCIETY, Bangemann report recommendations to the European Council, Bruksela, 26 May 1999, <http://ec.europa.eu/competition/sectors/.../archive/...09.../sld005.htm>
5. EUROPA 2020 - Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, COM(2010) 2020.
6. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Europejska agenda cyfrowa, KOM(2010) 245 wersja ostateczna/2, KOMISJA EUROPEJSKA, Bruksela, dnia 26.8.2010.
7. Program Zintegrowanej Informatyzacji Państwa, MAiC, Warszawa, marzec 2014
8. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 450/2008 ustanawiające wspólnotowy kodeks celny (zmodyfikowany kodeks celny). Dz.U. L 145 z 4.6.2008,
9. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny (wersja przekształcona), Dz.U. L 269 z 10.10.2013,
10. Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiające wspólnotowy kodeks celny, Dz.U. L 302 z 19.10.1992 z późn. zm.
11. Rozporządzenie Komisji (EWG) nr 2454/93 z dnia 2 lipca 1993 r. ustanawiające przepisy wykonawcze w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny, Dz. Urz. WE L 253 z 11.10.1993, z późn. zm.
12. Strategia działania Służby Celnej na lata 2014-2020, Załącznik do zarządzenia Nr 50 Ministra Finansów z dnia 13 grudnia 2013 r.
13. <http://www.sluzbacelna/projekt programu e-customs//>, 9.07.2011 r.

Ewa Gwardzińska

Katedra Prawa Administracyjnego i Finansowego
Przedsiębiorstw Szkoła Główna Handlowa

19. Art. 10.

20. Szersza propozycja, patrz. art. 5.

21. Art. 11.

22. Art. 13.

Służba celna. Status prawny funkcjonariusza celnego

| Tadeusz Kucharuk

Rekomendacja książki

Kilka miesięcy temu Biblioteka Celnej Książki powiększyła się o ciekawą pozycję autorstwa Andrzeja Halickiego „Służba celna – status prawny funkcjonariusza celnego”. Autor jest prawnikiem. Ma kilkunastoletni staż w służbie celnej w tym na stanowiskach kierowniczych.

Książka napisana przez praktyka z zacięciem naukowym jest cennym źródłem wiedzy nie tylko dla celników. W rozdziale pierwszym zawarty jest rys historyczny rozwoju Służby Celnej od jej powstania tj. od roku 1918 do czasów współczesnych.

W zarysie pokazuje zmianę jaką przeszła Służba Celna do roku 2009 oraz jej strategię i misję na lata 2010-2015.

Rozdział drugi sytuuje administrację celną w strukturze państwa, jako część administracji publicznej ale także jako służbę mundurową.

Rozdział trzeci poświęcony jest zadaniom i organizacji Służby Celnej. Zaprezentowane są zadania Ministra Finansów, Szefa Służby Celnej, Dyrektora Izby Celnej oraz Naczelnika Urzędu Celnego.

Rozdziały od czwartego do trzynastego zawierają bardzo obszerny opis stanu prawnego ale i praktyki tzw. stosunku służbowego. Opisane są źródła prawa stosunku służbowego, zasady naboru do Służby Celnej, nawiązanie stosunku służbowego oraz przebieg służby funkcjonariusza celnego.

Dużo miejsca (w rozdziale 6) poświęcono służbie przygotowawczej, zmianie miejsca pełnienia służby, przeniesieniu do służby cywilnej, przeniesieniu do Policji i Straży Granicznej. Opisane jest także oddelegowanie do wykonywania pracy poza Służbą Celną oraz zawieszenie w pełnieniu obowiązków służbowych.

W rozdziale siódmym opisane są stanowiska i stopnie służbowe funkcjonariuszy celnych, wartościowanie stanowisk służbowych oraz zasady awansu i zmiany na stanowiskach służbowych.

Ponad czterdzieści stron tekstu poświęcono obowiązkowi i prawom funkcjonariuszy celnych. Wyodrębnione są cztery główne bloki tematyczne: obowiązki, zakazy, urlopy i prawa. Autor zwraca uwagę na brak precyzji a w niektórych przypadkach brak konsekwencji w przepisach prawa regulujących wyżej wymienione kwestie. Publikuje dane z których wynika „[...] iż kierownicy urzędów jedynie w sporadycznych przypadkach podwyższali uposażenia funkcjonariuszom celnym, bez zmiany stanowiska służbowego”.

W rozdziale ósmym zawarta jest ciekawa analiza czasu służby, w tym także analiza ilości godzin przedłużonego czasu służby w wybranych Izbach Celnym.

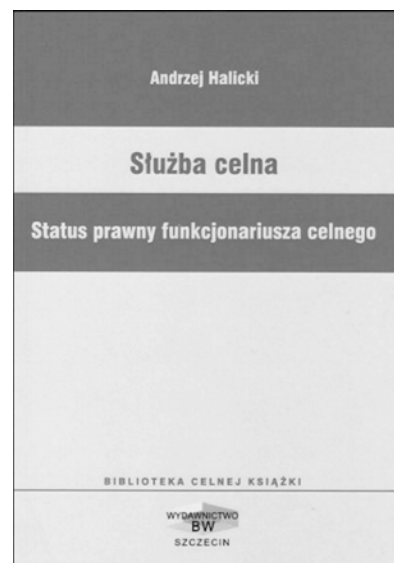
Dużo miejsca autor poświęcił także odpowiedzialności dyscyplinarnej funkcjonariuszy celnych, przytaczając dane z poszczególnych Izb Celnym.

Rozdział jedenasty traktuje o rozpatrywaniu sporów i roszczeń funkcjonariuszy celnych ze stosunku służbowego, a dwunasty o ustaniu stosunku służbowego.

Niewątpliwie dodatkową wartością książki jest rozdział traktujący o interwencjach Rzecznika Praw Obywatelskich w obszarze stosunku służbowego funkcjonariuszy celnych oraz działalność RPO przed Trybunałem Konstytucyjnym.

Aczkolwiek książka jest napisana przez prawnika i głównie koncentruje się na analizie prawa regulującego szeroko pojęte kwestie związane ze Służbą Celną, to również formułowane są interesujące wnioski praktyczne, wysuwane przez praktyka celnictwa.

Książka otrzymała bardzo przychylną recenzję, napisaną przez wybitnego znawcę tematu prof. dr hab. Wiesława Czyżowicza, byłego Szefa Służby Celnej. Jest to niewątpliwie wartościowa pozycja, przydatna zarówno dla tych, którzy okazjonalnie interesują się Służbą Celną jak i dla funkcjonariuszy celnych.



Tadeusz Kucharuk
Prezes Podlaskiej Agencji
Consultingowej RECTUS-WOC
organu prowadzącego Studium Celne

Od wydawcy

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

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

Redakcja

Kwartalnik
CELNY
ISSN 1896-4401

EDUKACJA GOSPODARKA KULTURA POLITYKA WYWIADY

TELEWIZJA MŁODYCH

Chcesz zaistnieć w internecie?
ZAPRASZAMY DO WSPÓŁPRACY



Pierwsza w regionie telewizja internetowa

Zareklamuj się na www.interwizja.edu.pl

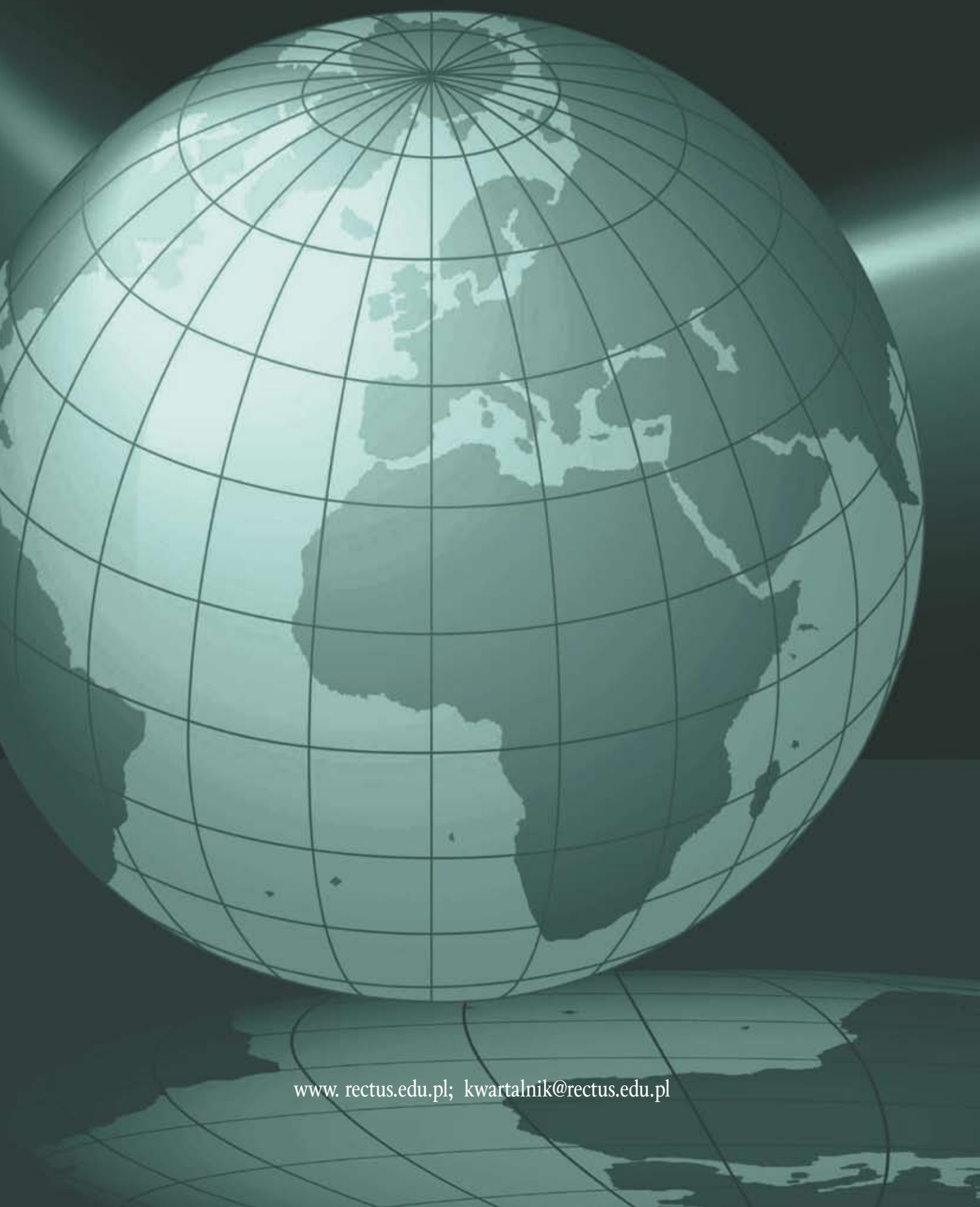
PODLASKA AGENCJA CONSUTINGOWA RECTUS-WOC Sp. z o.o.

PROWADZI

- Studium Celne
- Agencję Zatrudnienia
- Polsko - Niemieckie Centrum Przedsiębiorczości
- Regionalny Ośrodek Doskonalenia Nauczycieli „RECTUS”
- Kursy: językowe, SPEDYTORA, na AGENTÓW CELNYCH.



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



www.rectus.edu.pl; kwartalnik@rectus.edu.pl