

Kwartalnik

Nr 2 (18) Rok 2014 ISSN 1898-4401

CELNY

Numer Specjalny – Przejścia graniczne



Cło



Logistyka



Podatki



Transport

Biała Podlaska 2014

AGENCJA UBEZPIECZENIOWA

Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników

Życie niesie ze sobą wiele niespodzianek. Ubezpieczenia łagodzą ich skutki finansowe. Pomagamy wybrać najlepsze ubezpieczenie dostosowane do Państwa potrzeb.

Oferujemy

Ubezpieczenia dla osób indywidualnych:

- ✓ komunikacyjne OC/AC
- ✓ dom i mieszkanie
- ✓ podróż
- ✓ NNW
- ✓ życiowe
- ✓ OC w życiu prywatnym
- ✓ rolne
- ✓ zdrowotne

Ubezpieczenia dla Firm:

- ✓ komunikacyjne OC/AC floty pojazdów
- ✓ majątek
- ✓ zabezpieczenie finansowe do licencji
- ✓ odpowiedzialność cywilna
- ✓ NNW
- ✓ życiowe
- ✓ ubezpieczenie mienia w transporcie cargo
- ✓ zdrowotne

Najtańsze ubezpieczenie do licencji

Ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej w zakresie minimalnej zdolności finansowej przewoźnika drogowego

dla spełnienia wymogu określonego w art. 7 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Europy (WE) 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r.

21-500 Biała Podlaska, ul. Janowska 66, tel. 83 342 56 90, 83 342 59 50
wew. 22, e-mail: ubezpieczenia@stow.pl

Od wydawcy

Kwartalnik
ISSN 1896-4401
CELNY

„Kwartalnik Celný” 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

GRANICA NIE MUSI BYĆ BARIERĄ



Jarosław Jakoniuk
Prezes Ogólnopolskiego
Stowarzyszenia Przewoźników

Tak, rzeczywiście – granica (przejście graniczne) nie musi być barierą.

Ale, aby tak faktycznie było istnieje konieczność podjęcia radykalnych działań, które dostosują funkcjonujące, a także ewentualne nowe przejście do istniejących i stale zwiększających się potrzeb przekraczania granic przez pracowników wykonujących swą pracę zawodową, turystów i innych uczestników ruchu granicznego.

Od wszystkich, bardzo wielu prominentnych osób, płyną słowa, wnioski, postulaty. Powstają programy działania, które podkreślają, że jest to sprawa ważna i bezwzględnie konieczna do właściwego uregulowania.

Funkcjonują krajowe i europejskie programy dostosowania infrastruktury jak np.

- Biała Księga Transportu „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportowego.
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywy do 2030 r.) - program Sektorowy.
- Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu (priorytety transportowe).

Kryteria ocen, według których rozdzielane są środki finansowe na budowę i remont dróg, mówię o preferencjach t.j. kontynuacja ciągu drogowego, preferencje na obszar Polski Wschodniej, gotowość projektu.

Ze wszystkich tych programów i kryteriów nie wynikło, aby międzynarodowa droga A-2 – jej odcinek z Mińska Mazowieckiego do Granicy Państwa miał być realizowany w najbliższej perspektywie to jest w latach 2014 – 2020.

Także drogi krajowe prowadzące do przejść granicznych w Sławatyczach (nr 63) i Połowcach (nr 66), wymagają właściwego przygotowania i oznakowania. Konieczne są także daleko idące zmiany funkcjonowania służb granicznych po obu stronach granicy. Oczekujemy takich zmian, które spowodują, że faktycznie - „Granica nie będzie barierą”.

Jarosław Jakoniuk

W numerze:

Jarosław Jakoniuk		
Granica nie musi być barierą	str.	1
Jacek Brdulak		
Wrażliwość infrastrukturalna Lubelszczyzny	str.	3
Jan Buczek		
Wywiad	str.	4
Sławomir Kostjan		
Wybrane elementy bezpieczeństwa gospodarczego i personalnego w transporcie drogowym na terytorium przejść granicznych	str.	5
Tadeusz Kucharuk		
Pogranicze polsko - białoruskie, problemy nie tylko polskie	str.	7
Piotr Pawlak		
Infrastruktura drogowa a bezpieczeństwo ruchu drogowego na przykładzie województwa lubelskiego	str.	9
Jerzy Siedlanowski		
Służba Celna - kim jesteśmy?	str.	11
Małgorzata Mieńko, Tadeusz Kucharuk		
Bez egzaminu ale z wyższymi kompetencjami	str.	15

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.

Wrażliwość infrastrukturalna Lubelszczyzny

| Jacek Brdulak

W Unii Europejskiej prowadzone są badania grupy regionów NUTS 2 (w Polsce województw) pod kątem ich wrażliwości na zjawisko globalizacji. Chodzi przede wszystkim o zdolność regionów do funkcjonowania w gospodarce globalnej, umiejętność uzyskiwania korzyści ekonomicznych i społecznych na poziomie międzynarodowym, zdolność do wchodzenia w powiązania sieciowe, zachowanie dobrej dostępności w układzie międzynarodowym. Od strony skutków globalizacji analizowane są: podatność regionów na szoki (np. kryzysy), wrażliwość/czułość na przejawy życia społeczno-gospodarczego oraz zdolność do reagowania¹.

Wśród wskaźników wykorzystywanych do pomiaru wrażliwości/podatności regionów na skutki globalizacji ważne miejsce zajmują **powiązania sieciowe** (przewozy dalekiego zasięgu głównie transportem lotniczym i morskim, udział zatrudnienia w handlu, transporcie, hotelarstwie, gęstość autostrad w km na 1000 km kw.) oraz **dostępność** (dostępność drogowa, kolejowa, lotnicza, udział gospodarstw domowych z dostępem do szerokopasmowego Internetu). Analiza złożonych wskaźników pozwoliła podzielić regiony unijne na cztery klasy:

- regiony niewrażliwe na globalizację ze względu na swoją siłę i wysokie zdolności do reagowania,
- regiony przygotowane do uczestnictwa w gospodarce globalnej, gdy ich zdolność do reagowania jest wyższa niż negatywne wpływy globalizacji,
- regiony wrażliwe, jeśli ich zdolność do reagowania jest nieco mniejsza niż wpływy globalizacji,
- regiony najbardziej wrażliwe, jeśli zdolność do reagowania jest poniżej średniej².

Większość polskich województw we wszystkich kategoriach wyzwań globalizacyjnych została zaliczona do najbardziej wrażliwych/podatnych na zewnętrzne szoki wynikające z tego procesu. Wyjątki to województwo mazowieckie oraz województwo dolnośląskie – wrażliwe (ale nie najbardziej) ze względu na wchodzenie w powiązania sieciowe. Unijne państwa Europy Środkowej i Południowo-Wschodniej (włącznie z Grecją) znalazły się wraz z kilkoma regionami Włoch, Hiszpanii i Portugalii wśród obszarów zagrożonych procesami globalizacji i nie wykazujących zdolności do reagowania na poważniejsze zakłócenia życia społeczno-gospodarczego. Wśród nowych członków Unii wyróżniają się jedynie regiony stołeczne – najzamożniejsze, z największą liczbą central gospodarczych, najlepiej skomunikowane, z najlepszą infrastrukturą. I tu dochodzimy do ciekawej obserwacji, która bezpośrednio dotyczy Podlasia Południowego i Lubelszczyzny.

Na mapie polskich regionów analizowanych przez specjalistów/regionalistów Unii wyróżnia się wspomniane wcześniej województwo mazowieckie, które uzyskało status regionu zorientowanego na usługi wśród najsłabszych obszarów, wrażliwych na procesy globalizacji.

A więc o pozycji Mazowsza zdecydowały przede wszystkim usługi (stołeczne Warszawy, handlowe, transportowe, tranzytowe, hotelarskie i in.). Nie ma w Europie Środkowej i Wschodniej żadnego regionu przygotowanego na wyzwania globalizacji z uwagi na przykład na wysoką produktywność, metropolitarność lub gospodarkę opartą na wiedzy. Pozostaje więc ponadprzeciętny udział usług handlowych, komunikacyjnych i transportowych. Lubelszczyzna niestety w omawianych badaniach uzyskała status bardzo wrażliwego regionu peryferyjnego. Ale przecież w jej granicach jest Południowe Podlasie, przez które przechodzi jeden z najważniejszych korytarzy komunikacyjnych współczesnej Europy – Amsterdam/Haga-Berlin-Warszawa-Mińsk-Moskwa-Daleki Wschód. Korytarz, który w awansie regionalnym tak bardzo pomógł w ocenie analityków przestrzennych aglomeracji warszawskiej i Mazowszu. Dlaczego nie może pomóc także Lubelszczyźnie...

Są sprawy doskonale rozumiane przez środowisko związane z sektorem Transport-Spedycja-Logistyka (TSL). Ono w swojej istocie jest międzynarodowe, doskonale skomunikowane, tworzące sieciowe więzi między międzynarodowymi podmiotami i na koniec – eksportujące w twardej konkurencyjnej walce usługi przewozowe. To właśnie przewoźnicy, najczęściej drogowi, kreują w nieodzownej współpracy usługi służb celnych i granicznych. Wydawałoby się, że nikogo nie trzeba przekonywać do tego, iż przewoźnicy drogowi w naszym kraju powinni mieć odpowiednie warunki infrastrukturalne do pracy³. A tymczasem nie widać wcale determinacji władz wojewódzkich Lubelszczyzny w forsowaniu niezbędnych, podstawowych inwestycji infrastrukturalnych w regionie. Specjaliści przekonują, z uporem maniaków, o konieczności przedłużenia autostrady A 2 do granicy państwowej w Koroszczynie/Kukurykach⁴. Uwzględniając chroniczny brak pieniędzy, postulują wybudowanie sześciopasmowego mostu granicznego na Bugu w tym regionie i budowę autostrady od granicy w kierunku Białej Podlaskiej. Konieczna jest rozbudowa nowoczesnego terminalu granicznego w Koroszczynie, ale także przedłużenie górnicy rozrządowej w Kobyłanach w „suchym porcie kolejowym” Małaszewicz/Terespol. To nie są wydatki inwestycyjne, które zachwieją finansami państwa. Z punktu widzenia omawianych badań regionalnych Unii Europejskiej to nie są również wydatki, których brak mógłby podważyć priorytetowe cele unijne integracji infrastrukturalnej ważnych perspektywnie obszarów współpracy gospodarczej i handlowej Europy. Czas aby wreszcie władze wojewódzkie i rządowe spojrzały na sprawy infrastruktury transportowej w Polsce i poszczególnych regionach z punktu widzenia makro, czyli wyzwań współpracy międzynarodowej w sferze gospodarki i handlu. Lubelszczyzna

1. Szczegóły w: Wrażliwość polskich regionów na wyzwania współczesnej gospodarki, red. K. Gawlikowska-Hueckel i J. Szlachta, Oficyna a Wolters Kluwer business, Warszawa 2014, s. 206 i nast.

2. Tamże, s. 224.

3. Por.: M. Banak, J. Brdulak, C. Krysiuk, P. Pawlak, Kierunki rozwoju infrastruktury transportu samochodowego w Polsce, ITS, Warszawa 2014 oraz J. Brdulak, B. Zakrzewski, Efektywność centrum logistycznego na Południowym Podlasiu, ITS, Warszawa 2013.

4. Por. ustalenia konferencji z 24 stycznia 2014 r. „Szanse rozwoju Południowego Podlasia” w Białej Podlaskiej, która w naturalny sposób zdominowana została przez przedstawicieli sektora TSL i współpracujące z nim służby mundurowe: celne i graniczne.

to nie tylko region uprawy rumianku i dziewanny, ale przede wszystkim eksporter mięsa, jabłek, owoców miękkich. Zgrozą przejmują wypowiedzi przedstawicieli administracji rządowej, którzy uważają, że granicy wschodniej Unii niedługo nie będzie i że obecnie liczą się tylko grupy producenckie rolników. Nic nie ujmując przekształceniom jakościowym polskiego rolnictwa, to jeszcze trzeba będzie ten towar sprzedać i przewieźć w odpowiednich warunkach. 40-kilometrowe korki samochodów ciężarowych na naszych granicach nie poprawią kondycji eksportowanych towarów.

Jednym słowem, specjaliści/regionaliści prowadzą badania europejskich regionów, wskazując na peryferyjność polskich regionów nadgranicznych, a my nie robimy nic, aby te badania w najbliższej przyszłości zweryfikować i udowodnić na przykład, że północna Lubelszczyzna nie zasługuje na taką hierarchizację. My wolimy nasz „grajdoł” i babrzenie się w lokalnych problemach wyborczych.

Problemy infrastrukturalne Lubelszczyzny nie ograniczają się tylko do A 2. Należy dopominać się o przyspieszenie realizacji drogi ekspresowej DK 19. Dużym sukcesem jest uwzględnienie jej w perspektywie finansowej Unii Europejskiej do 2020 roku. Z punktu widzenia infrastrukturalnej współpracy międzynarodowej to nasza trzecia co do ważności południkowa trasa drogowa, po autostradzie A 1 i korytarzu dróg ekspresowych S 3. Do 2017 r. powstanie kosztem 290 mln zł odcinek DK 19 Stobierna – Sokołów Młp. o długości 12,5 km, na północ od Rzeszowa. Decyzje środowiskowe zostały wydane na następny odcinek do Janowa Lubelskiego na granicy województwa (w sumie 52 km). Jak długo będziemy czekać na drogę ekspresową na terenie Lubelszczyzny? Może na jej spotkanie w bliżej nie określonej przyszłości z „ekspresówką” Warszawa – Lublin, czyli obecną DK 17?

Truizmem jest przypominanie, że budowa dróg, przejść

granicznych, lotnisk, centrów logistycznych pozostaje podstawowym, infrastrukturalnym warunkiem rozwoju współpracy międzynarodowej. Udowodnione zostało naukowo, że nadrobienie opóźnień infrastrukturalnych stanowi warunek konieczny, choć nie wystarczający, wszelkiego rozwoju – lokalnego, regionalnego, krajowego i międzynarodowego⁵. Bez tych inwestycji wszelkie analizy polskich regionów nadgranicznych będą wskazywały na ich nieuchronną peryferyjność ze wszystkimi tego negatywnymi skutkami.

BIBLIOGRAFIA:

1. Banak M., Brdulak J., Krysiuk C., Pawlak P., Kierunki rozwoju infrastruktury transportu samochodowego w Polsce, ITS, Warszawa 2014.
2. Brdulak J., Zakrzewski B., Efektywność centrum logistycznego na Południowym Podlasiu, ITS, Warszawa 2013.
3. Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski, Min. Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2013.
4. Wrażliwość polskich regionów na wyzwania współczesnej gospodarki, red. K. Gawlikowska-Hueckel i J. Szlachta, Oficyna a Wolters Kluwer business, Warszawa 2014.

5. Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski, Min. Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2013.



prof. dr hab. Jacek Brdulak

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

Wywiad

z Janem Buczkim, prezesem Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych oraz członkiem Prezydium Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego w Genewie

| Tadeusz Kucharuk

TADEUSZ KUCHARUK - Jak Pan ocenia polską wschodnią granicę pod kątem transportu i sprawności funkcjonowania?

□ **JAN BUCZEK** - Dziękuję za to pytanie, bo jest to, w chwili obecnej, chyba największy problem dla polskich przewoźników, granica. Granica, która szczerze mówiąc, nie tylko dotyczy Polski i problemów gospodarczych naszego kraju ale jest to trzeba o tym pamiętać granica Unijna. Polska otrzymała od Unii jako zadanie sprawowanie pieczy nad wszelkimi procesami zarówno organizacyjnymi, technicznym jak i formalnymi. I jak widać Polska nie wywiązuje się z tego zadania najlepiej. Dlatego też w ostatnim okresie dosyć często podnosimy ten temat. Temat granicy, ponieważ wydaje nam się a nawet jesteśmy przekonani, że odbiorcą naszych uwag nie może być tylko Szef Służby Celnej czy Minister odpowiedzialny za transport, ponieważ problemy graniczne są problemami, które mogą być rozwiązane tylko przy współudziale różnych odpowiedzialnych stron, których jest naprawdę wiele. W związku z tym trzeba aby tym problemem zajął się rząd jako taki, dla-

tego też deklaracja Pani Wicepremier Elżbiety Bieńkowskiej jest dla nas bardzo ważna, ponieważ dzięki Pani Wicepremier jest szansa na to aby zarówno Ministerstwo Administracji, Ministerstwo Cyfryzacji, Ministerstw Gospodarki, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju a także Ministerstwo Finansów mogły przeanalizować ten problem kompleksowo i wspólnymi siłami podjąć rozwiązanie tego problemu.

TK - Czy da się ten problem rozwiązać tylko organizacyjnie, bezinwestycyjnie czy jednak są potrzebne inwestycje, w tym również unijne?

□ **JB** - Oczywiście, że organizację również trzeba poprawić, przykładem takiej bezinwestycyjnej akcji jest chociażby uruchomienie takich stref buforowych w oczekiwaniu na wjazd na granicę. Jest to tylko leczenie bólu, ale nie rozwiązuje problemu jako takiego. Strefa buforowa pozwala kierowcy tylko na złagodzenie skutków nieoczekiwanego zatrzymania przed granicą, pozwala mu wypoczynek 11-godzinny. Nie stety nie dając mu szansy na to aby szybciej przekroczył tą

granice, często z ładunkiem wrażliwym, na który albo czeka ją odbiorca ale w czasie w oczekiwania są własności fizyczne ładunku, które mogą ulec zmianie. Dlatego też uważamy, że trzeba tutaj kompleksowej analizy i kompleksowych działań. Oczywiście będą tutaj potrzebne pieniądze ale również bardzo ważnym elementem jest współpraca dwustronna międzynarodowa. I tutaj zwracamy się do MSZ, ponieważ właśnie Ministerstwo Spraw Zagranicznych musi znaleźć sposób na to aby zainteresować tą problematyką partnerów zagranicznych a więc: Rosję, Białoruś i Ukrainę. Z tym niestety mamy problem ponieważ każdy dziś uważa, że to problem nie tego resortu, że problemem powinien zająć się tylko minister odpowiedzialny za transport.

TK - Czy te zawirowania w związku z wieprzowiną też odbiły się na ekonomii transportowców?

□ **JB** - Oczywiście, że tak, ponieważ politycy sami nie zamierzają płacić za skutki swoich działań, więc przerzucają je na gospodarkę i my jako element tej gospodarki już odczuwamy brak reakcji na samym początku, gdy tylko pojawiła się informacja o rzekomej inwazji choroby na terenie Polski. Wtedy zabrakło nam zdecydowanej reakcji i działań. W pierwszym okresie tak jakby rząd zaakceptował tą informację a to już wystarczyło aby wykluczyć nas z tego rynku. To się odbija na

branży transportowej również dlatego, że my mamy mniej, o około 30 tys., transportów w związku z tym embargo. A przecież przewoźnik to również jest przedsiębiorca, który w ostatnim okresie dosyć mocno zainwestował w swój tabor. A żeby móc być najlepszym w Europie to trzeba mieć rzeczywiście doskonały sprzęt i ten sprzęt mamy, te pieniądze wydaliśmy a politycy niestety nie widzą tego, nie dostrzegają. Stąd mamy naszym zdaniem takie wadliwe i błędne działania.



Jan Buczek

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych oraz członek Prezydium Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego w Genewie



Tadeusz Kucharuk

Redaktor naczelny portalu www.interwizja.edu.pl

Wybrane elementy bezpieczeństwa gospodarczego i personalnego w transporcie drogowym na terytorium przejść granicznych

| Sławomir Kostjan

Tematyka bezpieczeństwa w transporcie drogowym wpisuje się jednoznacznie w zasadniczy temat dzisiejszej konferencji. Moim zdaniem należałoby rozszerzyć rozważania także na strefę przygraniczną w której powstają różne zdarzenia gospodarcze często wymykające się spod kontroli i niekoniecznie akceptowane przez nasze Państwo czy też funkcjonujące na rynku przewozowym firmy.

My, polscy przewoźnicy międzynarodowi uważamy za jeden z pierwszych priorytetów, bezpieczeństwo na drogach, w tym także bezpieczeństwo naszych ludzi i naszego sprzętu w strefach przygranicznych oraz na przejściach granicznych z Białorusią, Ukrainą i Rosją.

Każdego dnia wysyłamy w podróż kierowców i sprzęt a także często bardzo drogi ładunek z myślą, że cała trasa w tym przekroczenie granicy państwa a także U.E. odbędzie się sprawnie, zgodnie z wysokimi standardami pracy służb granicznych i w bezpiecznych warunkach odprawy dokumentów, a nasz człowiek - kierowca nie będzie narażony na przemoc, mobbing i przykrości związane z przekraczaniem granicy państwa i U.E.

Przecież nasz pracownik, po przekroczeniu granicy, musi dalej jechać, zdać przewożony ładunek, pobrać następny, ponownie przekroczyć granicę, zdać ładunek no i wreszcie szczerze wrócić do bazy.

Jesteśmy więc żywotnie zainteresowani żeby granice (przejścia graniczne) funkcjonowały bezpiecznie i stanowiły mocne ogniwo, wspomagające proces transportu. Rzeczywistość jest często daleko odbiegająca od tych nakreślonych powyżej idealnych oczekiwań. Można powiedzieć, że przekraczanie granicy państwa z Białorusią, Ukrainą i Rosją nie można uznać za łatwe czy też bezstresowe.

Na wielu przejściach granicznych powstają, w zależności od dnia, tygodnia czy też innych uwarunkowań kolejki pojazdów, zagrażające w pierwszej kolejności bezpieczeństwo drogowemu. Kolejki te wymuszają pewne zachowanie naszych kierowców. Oprócz naturalnych potrzeb życiowych załóg samochodowych powstają inne negatywne zjawiska:

- przydrożny, niekontrolowany handel,
- kradzieże (kół zapasowych, paliwa, dokumentów),
- nieporozumienie i sprzeczki z współuczestnikami kolejki

i funkcjonariuszami służb.

Postój w kolejkach przekracza często wszelkie normy normalnego odpoczynku. Powstają więc sytuacje (szczególnie przy oczekiwaniu kilkunasto godzinnym) w których pojawia się także między innymi alkohol. Wszystkie te negatywne zjawiska - występujące w strefie przygranicznej, mają wpływ na bezpieczeństwo na drodze i bezpieczeństwo w transporcie.

My przewoźnicy z niepokojem patrzymy na te negatywne zjawiska graniczne, które mogą powodować zagrożenie dla funkcjonowania firm a także zagrożenie osobiste naszych pracowników.

Odrębnym tematem jest przedstawiona wcześniej sprawa przemytu.

Świadomi jesteśmy, że nieliczni przedsiębiorcy a także niektórzy kierowcy, uczestniczą czy też dokonują systematycznie drobnego przemytu, szczególnie: papierosów, alkoholu lub innych używek.

Uznajemy te postępowanie za wysoce negatywne i dokonywane wbrew naszej woli. Nie identyfikujemy się z takimi osobami a często o ich zachowaniach i działaniach dowiadujemy się w sądzie lub prowadzonym postępowaniu przez kompetentne służby.

Uważamy, że nie powinni być naszymi pracownikami ale eliminacja ich z tego procederu jest bardzo utrudniona.

Jak wynika z informacji, które otrzymujemy, przepisy w zakresie ochrony danych osobowych nie pozwalają służbom prowadzącym działania na przejściach granicznych i w strefie przygranicznej na przekazywanie ujawnionych przypadków i informowanie o takich faktach nawet właściciela pojazdu (firmy). Zupełnie nie zrozumiałe jest dlaczego nie można uzyskać choćby sygnału o fakcie, że konkretny kierowca, jadący zidentyfikowanym pojazdem należącym do konkretnej firmy dopuścił się naruszenia prawa w zakresie przestępstwa karnoskarbowego.

Aby eliminować te negatywne i zabronione prawem zjawiska, informacje o które się dopraszamy są niezbędnie potrzebne. Przecież taki fakt może skończyć się fatalnie dla firmy przez konfiskatę pojazdu a nawet cofnięcie licencji zawodowej.

Takie przypadki już były. Jak więc rozwiązać ten „gordyjski węzeł”. Musi znaleźć się, sankcjonowana prawem procedura, która pozwoli naszym przewoźnikom działać w tej sprawie.

Inną drogą walki z tym negatywnym procederem mogłaby być zasada „donosu” ale stosowanie jej jest nierealne. Donos na „własnego kierowcę” jako forma przeciwdziałania zjawisku może być oceniany tylko teoretycznie.

Takich przypadków nie znamy i rozważać go można jako żart lub zupełny brak logiki postępowania.

Oczekujemy więc od stanowiących prawo a także od wykonujących skrupulatnie zapisy prawa rozwiązanie tego, istotnego także dla nas tematu. Jako ważny element bezpieczeństwa gospodarczego i przeciwpożarowego uważamy sprawę nielegalnego obrotu paliwem przez kierowców z Białorusi i Rosji a także naszych kierowców, którzy upłynniają pewne ilości paliwa wwożonego do Polski. Te praktyki choć, niebezpieczne i zabronione prawem nie znalazły dotychczas swego miejsca w zwalczaniu patologii związanych z granicą państwa. Nieznane są przypadki aby służby kontrolne takie działanie ujawniły i podjęły skuteczne ich zwalczanie.

Nielegalna sprzedaż paliw z pojazdów a także palet ładunkowych odbywa się bez większego kłopotu na wielu przygranicznych, ale także w głębi kraju, parkingach i stacjach paliw.

Próby nawiązania kontaktów z policją w tej sprawie nie

dały oczekiwanego rezultatu. Można powiedzieć - proceder kwitnie. My przewoźnicy, dziwimy się brakiem reakcji ze strony służb państwowych.

W swoim wystąpieniu chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jedno zjawisko niebezpieczne związane z granicą a właściwie z jej przekraczaniem w sposób niezgodny z obowiązującymi przepisami określone jako „nielegalna imigracja”.

Świadomi jesteśmy, że nasi ludzie tj. kierowcy mogą i pewnie są narażani na różnego rodzaju propozycje udziału w tym procederze. Nasze pojazdy mogą przecież służyć a nawet ułatwiać próby takich działań.

Możemy więc świadomie a także nieświadomie uczestniczyć w tym, zabronionym prawem, procederze.

Aby jednak właściwie przygotować naszych ludzi do przeciwdziałania tym zjawiskom, a także realizować postanowienia zawarte w Układzie z Schengen (14 czerwca 1985 r.), szczególnie „Tytuł IV” - mówiący o „systemie informacyjnym Schengen” w art. 96, 97, 98, 99, 100, przekazujemy im tą wiedzę w ramach:

- szkoleń okresowych - obowiązkowych (co 5 lat) dla kierowców wykonujących ten zawód obecnie
- a dla kierowców - kandydatów w ramach szkolenia tzw. kwalifikacji wstępnej - bardzo obszernie.

Szczególna uwaga zwracana jest na niebezpieczeństwa jakie mogą zaistnieć bezpośrednio dla samego kierowcy.

Proszę Państwa.

Istotą bezpieczeństwa na granicy, na poszczególnych jej przejściach z pewnością jest sprawne przekraczanie granicy i mierzone jest czasem jej przekraczania.

Największe przejście graniczne dla samochodów ciężarowych Koroszczyn - Kozłowice oceniane takim miernikiem i stanem faktycznym pozostawia jednak złe wrażenie.

Pomimo daleko idących starań służb granicznych - szczególnie celnych i wprowadzania nowych zasad postępowania np. tworzenie stref buforowych czy też próby Elektronicznej Rezerwacji Odpraw Granicznych, która niebawem ma być wdrożona stan faktyczny nie ulega istotnej poprawie.

W tej sytuacji wydaje się być konieczne podjęcie działań inwestycyjnych i organizacyjnych zmieniających ten stan rzeczy.

Rozbudowa przejścia granicznego Koroszczyn jest bezwzględnie potrzebna a uruchomienie przejść w Sławatyczach i Połowcach dla samochodów ciężarowych o ładowności powyżej 3,5 tony niezbędne.

Myślę jednak, że plany inwestycyjne dostosowania przejść granicznych do faktycznych potrzeb będą tematem następnej konferencji.

Niebawem odbędzie się „konferencja krajowa” pod hasłem „SPRAWNE SZLAKI GRANICZNE wyzwania - rozwiązania”. Konferencja ta odbędzie się 13.06.2014 r. i mamy nadzieję, że jej ustalenia przyczynią się znacznie do poprawy obecnego stanu.



Sławomir Kostjan

Wiceprezes Ogólnopolskiego
Stowarzyszenia Przewoźników
w Białej Podlaskiej

Pogranicze polsko – białoruskie

problemy nie tylko polskie

| Tadeusz Kucharuk

Już w starożytności granice państw były pod szczególnym nadzorem panującego władcy. Niezależnie od tego czy były to granice państw czy księstw, oprócz znaczenia politycznego, czyli wyznaczenia granicy strefy wpływów, władztwa nad obszarem, było to także źródło dochodów władzy. Dochody te stanowiły istotny składnik budżetu władcy, a więc kwestie związane z ochroną granicy i poborem „myta” były dla każdego władcy bardzo ważne. W czasach pokoju obrót towarowy (handel) oraz pobór danin, podatków, ceł miały wpływ na rozwój i zamożność miast, regionów, względnie państw. Poborca danin publicznych, celnik jest więc jednym z najstarszych zawodów świata. Celnicy zwani również poborcami danin publicznych, byli tzw. dzierżawcami dochodów państwowych, czyli publicznych. Danina publiczna nazywana także cłem była dochodem państwowym, a więc jednym ze źródeł utrzymania administracji państwowej i realizacji wielorakich funkcji państwa. Ustalenie i pobór danin publicznych to jedna z prerogatyw państwa.¹

Oczywiście każde państwo i jego aparat są zobowiązane do dbałości o rozwój ekonomiczny, bo w czasach pokoju tylko mocna gospodarka zapewnia siłę państwu, a w czasie wojny stanowi zaplecze jego siły militarnej.

Od dziesięciu lat wschodnia granica Polski jest również wschodnią granicą Unii Europejskiej. Należałoby sądzić, że jest ona ważnym elementem polityki gospodarczej, zarówno Polski jak i Unii Europejskiej. Analiza zjawisk mających miejsce na szlakach komunikacyjnych, czas oczekiwania na odprawę, polityka gospodarcza w stosunku do pogranicza, wskazują raczej na **niedoceniające znaczenia gospodarczego granicy i pracy służb granicznych**.

Wschodnia granica Polski, będąca zarazem wschodnią granicą Unii Europejskiej to:

- 210 km granicy z Rosją,
- 418 km granicy z Białorusią oraz
- 535 km Granicy z Ukrainą.

Na granicy Polski i Białorusi znajduje się trzynaście przejść granicznych: siedem drogowych, pięć kolejowych i jedno rzeczne.

Drogowe:

Białowieża – Piererow,
Bobrowniki – Brzostowica,
Kukuryki – Kozłowicze,
Kuźnica – Bruzgi,
Połowce – Pieszczałka,
Sławatycze – Domaczewo,
Terespol – Brześć.

Kolejowe:

Czeremcha – Wysokolitowski,
Kuźnica – Grodno,
Siemianówka – Swisłocz,
Terespol – Brześć,
Zubki – Bierestowica.

Rzeczne:

Rudawka – Lesnaja (sezonowe, turystyczne – kajakowe)

Nie wszystkie przejścia graniczne mają istotne znaczenie z punktu widzenia gospodarki kraju, względnie z uwagi na tranzyt.

Niektóre z nich mają znaczenie lokalne. Do przejść granicznych mających niewątpliwie istotne znaczenie zarówno dla ruchu osobowego oraz obrotu towarowego krajowego i międzynarodowego, należą przejścia graniczne zlokalizowane w korytarzu komunikacyjnym nr 2 (Paryż, Berlin, Warszawa, Moskwa).

Aczkolwiek w wykazie przejść granicznych wymieniana się dwa przejścia drogowe i jedno kolejowe, to faktycznie funkcjonują tam cztery przejścia graniczne. Każde z nich oddalone jest od siebie o kilka kilometrów. Każde z nich ma również inne znaczenie z punktu widzenia interesów lokalnych, krajowych, względnie europejskich, aczkolwiek każde z nich funkcjonuje w tym wymiarze.

Przejście drogowe Kukuryki – Kozłowicze obsługuje głównie ruch towarowy. W związku z dynamicznie rosnącym obrotem towarowym pomiędzy państwami Unii Europejskiej i Rosją, Białorusią i Kazachstanem, przejście to okresowo generuje wielokilometrowe zatory drogowe na drodze dojazdowej do terminala odpraw celnych w Koroszczynie. Rekordowa długość kolejek pojazdów (TIR-ów) oczekujących na odprawę graniczną wynosiła ponad 40 km, a czas oczekiwania był liczony nie w godzinach, lecz w dobach. Oczekujące „TIR-y” blokują jeden, a czasami dwa pasy ruchu na drodze dojazdowej do granicy, zwiększając zagrożenie wypadkowe dla pojazdów poruszających się po tej drodze. Inną kwestią są warunki pracy kierowców, koszty i efektywność wykorzystania taboru transportowego, względnie nastroje społeczne ludności zamieszkającej na obszarze pogranicza.

Przejście drogowe Terespol – Brześć jest przejściem obsługującym ruch osobowy (samochody osobowe). Aczkolwiek na przestrzeni lat 2002-2012 spadła liczba osób przekraczających granicę, to czas, jaki podróżni muszą przeznaczyć na przekroczenie granicy w tym miejscu, w ocenie osób przekraczających granicę, jest dość długi.

Ruch osobowy jest obsługiwany również na przejściu kolejowym Terespol – Brześć. W wykazie przejść zazwyczaj mówi się o przejściu kolejowym Terespol – Brześć. Opisując to przejście precyzyjnie należy wyjaśnić, że faktycznie funkcjonują tam dwa odrębne przejścia graniczne. Przejście kolejowe osobowe i przejście kolejowe towarowe. Te przejścia różnią się specyfiką odpraw, inną lokalizacją składów pociągów i innym oprzyrządowaniem służącym do kontroli. Przez przejście kolejowe towarowe do 1989 roku przechodziło około 9 milionów ton towarów rocznie. Obecnie jest to masa towarowa (5 – 7 mln ton)² znacznie mniejsza, lecz biorąc pod uwagę projekty rozwojowe firm logistycznych związanych z koleją względnie planujących współpracę z przewoźnikiem kolejowym, należy temu przejściu poświęcić więcej uwagi.

Wyżej opisany zespół przejść granicznych stanowi i będzie stanowił w przyszłości główny element infrastruktury tranzytowej naszego kraju. Polska, państwo położone na szlakach tranzytowych ma wyjątkową okazję by umocnić swoją pozycję ekonomiczną w Europie. Paneuropejski korytarz nr II, przebiegający przez Niemcy, Polskę, Białoruś i Rosję ma duże znaczenie ekonomiczne nie tylko dla polskiej gospodarki.³ W globalizującym się świecie,

2. J. Tarasiuk, Warunki funkcjonowania centrum logistycznego na wschodniej granicy Polski (Unii Europejskiej) na przykładzie PKP CARGO Centrum Logistycznego Małaszewicze sp. z o.o., Kwartalnik Celny Nr 1(17), Biała Podlaska 2014, s. 8.

3. J. Brdulak, B. Zakrzewski, Efektywność centrum logistycznego na Południowym Podlasiu, Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie, Warszawa 2013, s. 39.

1. W. Czyżowicz, M. Woźniczko, Cło i celnicy w historii. Struktury i mechanizmy działania, Difin S.A., Warszawa 2012, s. 12

gdzie koszty transakcyjne, sprzedaży, transportu, decydują o sukcesie rynkowym, sprawny tranzyt odgrywa ważną rolę. Wypowiedzi prominentnych polityków o braku potrzeby inwestowania w infrastrukturę graniczną na granicy wschodniej, a także zatrzymanie budowy autostrady A-2 na rogatkach Warszawy, wskazuje na lekceważące podejście zarówno do interesów państwa polskiego jak również innych państw europejskich. Przykład tranzytowego gazociągu Nord Stream pokazuje jak błędy polityczne mogą rzutować na gospodarkę i bezpieczeństwo państwa. Należy mieć nadzieję, że autostrada A-2 ogłoszona autostradą wolności nie zakończy swego biegu w Mińsku Mazowieckim. Udział prezydentów Polski i Niemiec w uroczystości nadania nazwy tej autostradzie świadczy o zrozumieniu jej znaczenia dla obydwu krajów.

Udrożnienie na wielką skalę tego szlaku tranzytowego daje ogromną szansę na rozwój społeczno-gospodarczy także terenów położonych wzdłuż szlaków tranzytowych. To szansa na powstanie wielu nowych miejsc pracy w usługach dla ludności (zajazdy, bary hotele, myjnie samochodowe) i dla firm (magazyny, składy celne, wolne obszary celne, agencje celne, firmy spedycyjne).⁴ W przypadku obszarów pogranicza ma to jeszcze jeden bardzo ważny aspekt z punktu widzenia skuteczności ochrony granicy. Skuteczność ochrony granicy jest uzależniona także od poziomu rozwoju gospodarczego obszarów pogranicza. Zdaniem ekspertów zajmujących się tym problemem, „wspólny europejski rynek jest najmniej szczelny w tych miejscach, gdzie jest najbiedniej, gdzie jest wysokie bezrobocie...”⁵ Niestety w miastach pogranicza Polski Wschodniej nie tworzy się miejsc pracy. Powoduje to wyludnianie się tych terenów.

Według danych GUS liczba ludności Polski wschodniej wyraźnie maleje. Zaznaczają się tendencje depopulacyjne. PKB per capita oraz wysokość średnich miesięcznych wynagrodzeń jest również niższa od średniej krajowej.

Te niekorzystne zjawiska występują także w województwie lubelskim.

PKB per capita w województwie lubelskim
w stosunku do krajowego PKB

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

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

Również niekorzystna tendencja występuje w podregionie białskim na terenie którego znajdują się wyżej omawiane przejścia graniczne w rejonie Terespoła.

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

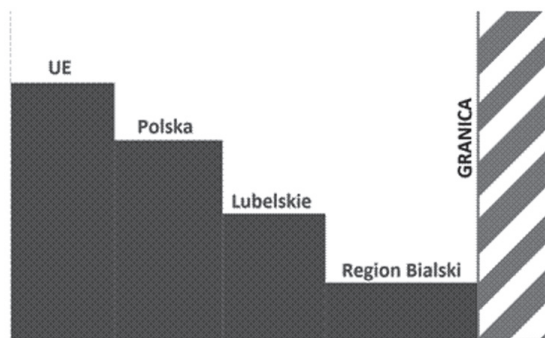
Lubelskie = 100	2000	2002	2008
Białkopodlaski	87,1 %	86,6 %	84,5 %

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

Porównując poziom rozwoju Unii Europejskiej, Polski, Lubelszczyzny i podregionu białkopodlaskiego widzimy wy-

rażnie, że im bliżej granicy tym PKB na głowę mieszkańca jest niższy. Obrazują to rys. nr 1.

Rys. nr 1



Zaprezentowana powyżej sytuacja aczkolwiek dotyczy podregionu białkopodlaskiego jest charakterystyczna praktycznie dla całego pogranicza Polski Wschodniej. Ta sytuacja sprzyja przestępczości granicznej. Ta zaś sprzyja korupcji służb granicznych. **Wysokie bezrobocie sprzyja wchodzeniu na ścieżkę przestępczości granicznej.** Z badań prowadzonych na przejściach granicznych położonych na terenie powiatu białskiego wynika, że dla 40% badanych dochody osiągnięte z nielegalnej działalności stanowią główny dochód, 50% badanych traktuje zyski z przemytu jako dodatkowy dochód⁶.

Istotna zmiana warunków ekonomicznych miała miejsce po wejściu Polski do Unii Europejskiej. Położenie przygraniczne straciło na atrakcyjności przed przystąpieniem Polski do UE i kilka lat po wstąpieniu. W 2001 łączna liczba podróżnych (w obie strony) przekraczających granicę powiatu białskiego z Białorusią wynosiła 7 089 134 osoby, w 2002 roku było to 9 943 879 osób. W 2003 roku nastąpił spadek liczby przekraczających do 4 624 761 osób a w 2004 roku (rok wejścia Polski do UE) było to 4 100 358 osób.⁷

W 2012 roku na przejściach drogowych w Terespolu i Światyczach oraz kolejowym w Terespolu, łącznie w obydwie strony przekroczyło 3 678,8 tys. osób.⁸ Sytuację dodatkowo pogorszyło wejście do strefy Schengen. O ile dało to korzyści w zakresie podróżowania po krajach Unii Europejskiej, to jednocześnie wpłynęło na radykalne zmniejszenie liczby osób przekraczających granicę wschodnią, pogarszając sytuację lokalnych firm handlowych i produkcyjnych, które straciły klientów. Planowany mały ruch graniczny który miał być rekompensatą, za utracone korzyści z tytułu „handlu ze wschodem” dotychczas nie został uruchomiony. Ruch taki funkcjonuje na granicy Polski z Rosją i z Ukrainą. Ten ostatni przykład jest dodatkowym argumentem do tezy, że problemy granicy na odcinku z Białorusią winny być poddane gruntownej analizie przez właściwe resorty z ministerstwem spraw zagranicznych łącznie. Obecna sytuacja która, z jednej strony sprzyja rozwojowi przemytu i rozszczelnianiu granicy Unii Europejskiej, a z drugiej strony utrudnia prowadzenie legalnej działalności, jest nie do zaakceptowania. Dotychczasowy sposób wydawania funduszy unijnych na Polskę Wschodnią nie dał właściwych efektów. Zaangażowanie funduszy unijnych w strategicznych miejscach decydujących o rozwoju międzynarodowej wymia-

4. W. Czyżowicz, Tranzyt międzynarodowy – celne i logistyczne aspekty historyczne oraz aktualne problemy, (w) Tranzyt Międzynarodowy Wschód – Zachód aspekty celne i logistyczne, red. W. Czyżowicz, T. Michalak, Wydawnictwo BW Szczecin 2013, s. 20.

5. B. Hołyst, Psychologiczna charakterystyka sprawców przestępstwa przemytu, (w), Zwalczanie przemytu. Zbiór dobrych praktyk, red. E.W. Pływaczewski, E. Kowalewska-Borys, Difin, Warszawa 2013, s. 101.

6. M. Adamowicz, J. Dzyruk, Przemyt a dochody ludności obszarów przygranicznych, (w) Rozwój trans granicznej współpracy gospodarczej w regionie Biała Podlaska – Brześć, red. M. Adamowicz, A. Siedlecka, Wydawnictwo PWSZ w Białej Podlaskiej, Biała Podlaska 2007, s. 67.

7. <http://www.powiatbialski.eu/starostwo/index.php?pid=98>

8. http://www.stat.gov.pl/gus/5840_11951_PLK_HTML.htm

ny towarowej jest śladowe. **Dalsze zaniedbywanie rozwoju infrastruktury granicznej** na wschodniej granicy Polski, będącej zarazem granicą Unii Europejskiej **spowoduje nie tylko negatywne skutki dla gospodarki III R. P., lecz także dla gospodarek państw członkowskich Unii Europejskiej.**



Tadeusz Kucharuk

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

Infrastruktura drogowa a bezpieczeństwo ruchu drogowego na przykładzie województwa lubelskiego

| Piotr Pawlak

Wstęp

Od końca XIX wieku, wraz z rozwojem motoryzacji zaczął narastać również problem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Konstruowane samochody rozwijały coraz większe prędkości co automatycznie wpływało na potrzebę stworzenia odpowiednich regulacji prawnych, wprowadzenia oznakowania dróg czy zajęcia się problemem bezpieczeństwa zarówno pasażerów jak także innych użytkowników dróg. Bezpieczeństwo ruchu drogowego dotyczy wielu aspektów związanych zarówno z samochodem, infrastrukturą, kierowcą, pasażerami jak również innymi użytkownikami dróg. Są to takie aspekty jak: zagadnienia techniczne, medyczne, psychologiczne, a także infrastrukturalne.

Słaby stan infrastruktury drogowej wpływa na wiele czynników społeczno-gospodarczych. Oprócz zwiększania dostępności transportowej regionu czy uatrakcyjniania danego regionu w celu pozyskiwania inwestorów zagranicznych, czynnik ten wpływa również na bezpieczeństwo ruchu drogowego (BRD). W procesie projektowania i przebudowy dróg BRD jest jednym z ważniejszych kryteriów. Niewłaściwa infrastruktura drogowa w sposób pośredni i bezpośredni przyczynia się do powstawania wypadków.

Wypadki drogowe niosą za sobą negatywne skutki, ponoszone są koszty społeczno-ekonomiczne, które dzielą się na wymierne koszty materialne oraz koszty niewymierne. Podstawowe składowe kosztów wypadków to:

- straty powstałe w wyniku zniszczenia mienia, koszty akcji ratowniczej, opieki medycznej, rehabilitacji,
- wartość utraconej produkcji w wyniku okresowej niezdolności do pracy, trwałej utraty zdrowia lub śmierci,
- koszty ludzkie (ból, cierpienie, obniżenie jakości życia).

Analizując koszty materialne straty z tytułu wypadków drogowych w Polsce w 2012 roku wyniosły 1,6% PKB. Wg raportu przygotowanego przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów, szczegółowe koszty wypadków drogowych w 2012 roku były następujące:

Tab. 1. Koszt wypadków drogowych

Łączny koszt wypadków drogowych	29 372 482 000 PLN
Koszt jednostkowy ofiary śmiertelnej	2 500 000 PLN
Koszt jednostkowy ofiary ciężko rannej	1 100 000 PLN
Koszt jednostkowy ofiary lekko rannej	15 000 PLN

Źródło: Instytut Badawczy Dróg i Mostów

Infrastruktura drogowa województwa lubelskiego

Województwo lubelskie ma sieć drogową liczącą ponad 21 tys. km, z czego jedynie 1058,2 km stanowią drogi krajowe. Największą liczbę kilometrów stanowią drogi powiatowe, następnie gminne, wojewódzkie i krajowe.

Tab. 2. Drogi publiczne o twardej nawierzchni, stan na 31.12.2011 r.

	Drogi krajowe	Drogi wojewódzkie	Drogi powiatowe	Drogi gminne	Razem
Polska	18799,2	28412,6	116364,1	116824,6	280400,5
Lubelskie	1058,2	2209,4	10162,6	7894,9	21325,1

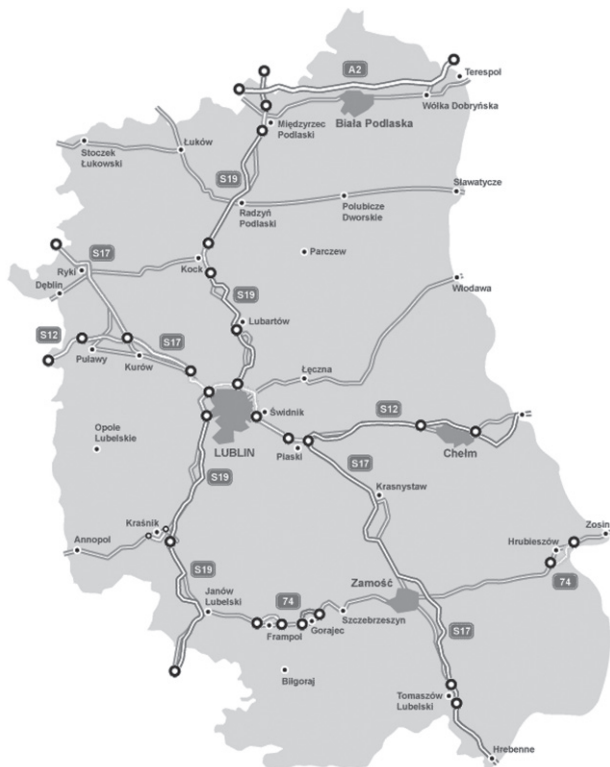
Źródło: Główny Urząd Statystyczny, Transport wyniki działalności 2012.

Porównując dane Głównego Urzędu Statystycznego z roku 2004 i 2011 w województwie lubelskim przybyło zaledwie 8 km dróg krajowych i 2,8 km dróg wojewódzkich. Zdecydowanie większy przyrost dotyczył dróg powiatowych – 967,5 km oraz gminnych – 2423,5 km. Całkowita liczba kilometrów dróg publicznych o twardej nawierzchni wzrosła o 3401,8 km.

Liczba kilometrów dróg najwyższej klasy technicznej (autostrad oraz dróg ekspresowych) w województwie lubelskim jest znikoma. Do użytku oddanych jest zaledwie osiem krótkich odcinków. 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 chwili obecnej w realizacji są trzy odcinki drogi ekspresowej S17 (docelowo odcinki te mają stworzyć północno-wschodnią obwodnicę Lublina). W realizacji jest także odcinek drogi krajowej 74, który będzie stanowił obwodnicę Hrubieszowa. W trakcie przetargu są trzy odcinki: 2 etap obwodnicy Puław w ramach ciągu drogi ekspresowej S12, odcinek S17 Garwolin – Kurów oraz odcinek drogi ekspresowej S19 węzeł Lublin Słowiek – węzeł Lublin Węglin. Pozostałe odcinki dróg w tym województwie są w przygotowaniu. Dotyczy to

odcinka autostrady A2 oraz odcinków dróg ekspresowych S12, S17, S19 oraz DK74.

Rys. 1. Autostrady i drogi ekspresowe w województwie lubelskim, stan na 02.06.2014r.



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Wypadki drogowe w województwie lubelskim

Województwo lubelskie charakteryzuje się jednym z wyższych wskaźników ofiar śmiertelnych na mln mieszkańców (por. rys. 2), jedynie województwo łódzkie cechuje wyższy wskaźnik ofiar śmiertelnych. Wskaźnik ten w województwie lubelskim jest dużo wyższy od średniej krajowej. W 2012 roku, różnica pomiędzy średnią krajową a województwem lubelskim wynosiła 18,61. Również w przypadku wskaźnika osób ciężko rannych w wypadkach województwo lubelskie cechuje większa wartość niż średnia dla Polski. Warto dodać, iż negatywna wartość tych wskaźników została osiągnięta przy mniejszym udziale samochodów osobowych na 1000 mieszkańców aniżeli wynosi polska średnia (por. tab. 2 oraz tab. 3).

Tab. 3. Polska - wskaźniki wypadków w 2012 roku

Rok	Liczba ofiar śmiertelnych	Liczba rannych	Liczba ciężko rannych	Wskaźnik ofiar śmiertelnych na mln mk	Wskaźnik ciężko rannych na mln mk	Wskaźnik sam. os. na 1000 mk
2012	3571	45792	12049	92,67	312,69	486,45

Źródło: Źródło: Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, <http://www.obserwatoriumbrd.pl/>

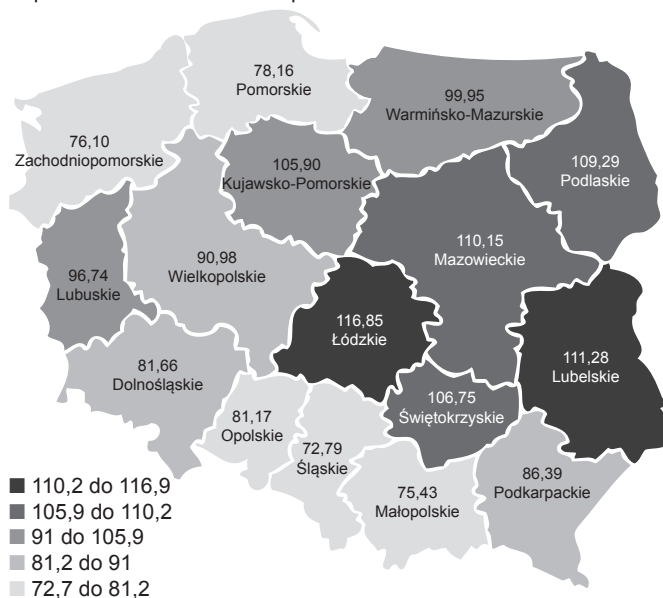
Tab. 4. Województwo lubelskie - wskaźniki wypadków w latach 2006-2012

Rok	Liczba ofiar śmiertelnych	Liczba rannych	Liczba ciężko rannych	Wskaźnik ofiar śmiertelnych na mln mk	Wskaźnik ciężko rannych na mln mk	Wskaźnik sam. os. na 1000 mk
2006	341	2758	1047	156,94	481,87	319,33
2007	351	3051	1296	162,03	598,28	347,17
2008	372	2955	1301	172,08	601,80	382,76
2009	318	2674	1093	147,41	506,67	399,06
2010	256	2287	839	118,96	389,89	420,85
2011	252	2250	891	116,03	410,25	438,91
2012	241	1877	772	111,28	356,47	456,31

Źródło: Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, <http://www.obserwatoriumbrd.pl/>

Pomimo wysokich wartości wskaźników ofiar śmiertelnych oraz osób ciężko rannych można zaobserwować pozytywne zjawisko systematycznego zmniejszania się wartości tych wskaźników, nieprzerwanie od 2006 roku. Różnica pomiędzy 2006 a 2012 rokiem w przypadku ofiar śmiertelnych na mln mieszkańców wyniosła aż 45,66, a w przypadku osób ciężko rannych różnica wyniosła 125,40. Sytuacja ta wynika zapewne z licznych kampanii społecznych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, wzmożonej edukacji kierowców, działań służb mundurowych oraz modernizacji istniejącej już infrastruktury. Aczkolwiek nadal w porównaniu do województw wyposażonych w większym stopniu w drogi najwyższej klasy technicznej, zauważyć można różnicę na korzyść województw położonych w Polsce zachodniej oraz południowej, które są w tym względzie lepiej rozwinięte.

Rys. 2. Polska - wskaźniki wypadków w 2012 roku
Źródło: Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, <http://www.obserwatoriumbrd.pl/>



Przyczyny wypadków drogowych

Najczęstszymi przyczynami wypadków drogowych są:

- niedostosowanie prędkości do warunków na drodze,
- nieudzielanie pierwszeństwa przejazdu,
- nieprawidłowe zachowanie względem pieszych,

- nieprawidłowe wyprzedzanie,
- niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami,
- prowadzenie pod wpływem alkoholu.

Z przytoczonej listy wynika, iż przede wszystkim za wypadki drogowe odpowiada czynnik ludzki, jednak infrastruktura jest także istotna. Infrastruktura drogowa odpowiedniej jakości może niwelować bądź zmniejszać ryzyko popełnienia błędu przez ludzi. Problemy związane z infrastrukturą, które wpływają na bezpieczeństwo ruchu to m.in.:

- brak dróg o dużej przepustowości,
- przebieg ruchu tranzytowego przez tereny zabudowane,
- nieodpowiedni stan techniczny nawierzchni.

Dzięki skutecznej realizacji budowy sieci autostrad i dróg ekspresowych będzie można zmniejszyć ryzyko wypadków drogowych. Drogi najwyższej klasy technicznej pozwalają poruszać się z większą prędkością, ograniczają ryzyko związane z wyprzedzaniem czy konstruowane są tak aby przejścia dla pieszych były bezkolizyjne z ruchem drogowym. Dlatego sprawna budowa odcinków autostrad i dróg ekspresowych w województwie lubelskim pozwoli także na zmniejszenie liczby wypadków drogowych, zwłaszcza, iż przez województwo to przebiega odcinek autostrady A2, który stanowi część europejskiego korytarza transportowego Berlin – Warszawa – Mińsk – Moskwa oraz dwie istotne dla regionu Polski Wschodniej drogi ekspresowe S17 (Warszawa – Hrebenne) oraz S19 (Kućnica Białostocka – Białystok – Lublin – Rzeszów – Barwinek). Również budowa obwodnic pozwoli na wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenów zabudowanych, co także wpłynie pozytywnie na poziom BRD.

Podsumowanie

W przypadku bezpieczeństwa ruchu drogowego czynnik ludzki jest największym mankamentem, jednak odpowiednio zaprojektowana bądź zmodernizowana infrastruktura drogowa pozwoli zmniejszyć liczbę popełnianych błędów i będzie wpływać na bezpieczniejszą jazdę.

BIBLIOGRAFIA:

1. Banak M., Brdulak J., Krysiuk C., Pawlak P., Kierunki rozwoju infrastruktury transportu samochodowego w Polsce, Wydawnictwo Instytutu Transportu Samochodowego, Warszawa 2014,
2. Barcik J., Czech P., Wpływ Infrastruktury drogowej na bezpieczeństwo ruchu – część 1, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, Seria: Transport z. 67, 2010,
3. Generalne Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, www.gddkia.gov.pl,
4. Główny Urząd Statystyczny, Transport wyniki działalności 2012,
5. Metoda oraz wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec 2012, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych zdarzeń drogowych na sieci TEN-T, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Zakład Ekonomiki, Warszawa 2013,
6. Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, www.obserwatoriumbrd.pl,
7. www.moto.onet.pl,
8. www.policja.pl.



Piotr Pawlak

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

Służba Celna - kim jesteśmy?

| Jerzy Siedlanowski



**Służba
Celna**

Służba Celna jest umundurowaną formacją, podlegającą Ministerstwu Finansów, utworzoną w celu zapewnienia ochrony i bezpieczeństwa obszaru celnego Wspólnoty Europejskiej. Zakres działania Służby Celnej obejmuje: obszar ceł i podatków w imporcie, podatku akcyzowego, podatku od kopalin oraz obszar gier hazardowych.

Zmieniające się warunki zewnętrzne oraz rosnące oczekiwania społeczeństwa i środowisk gospodarczych wymuszają zmiany w sposobie działania administracji publicznej, w tym też Służby Celnej. Chcąc sprostać tym oczekiwaniom Służba Celna włącza się w nurt nowego zarządzania publicznego (New Public Management), wraz z jego głównymi elementami:

- współzarządzanie publiczne (Public Governance),
- zarządzanie wielopoziomowe (multi-level Governance),
- dobre rządzenie (Good Governance),
- nowa służba publiczna (New Public Service),
- zarządzanie relacjami z klientem (customer relations management).

W swoich działaniach Służba Celna kładzie główny nacisk na podnoszenie standardów obsługi klienta oraz zwiększanie zakresu i dostępności ułatwień skierowanych do przedsiębiorców i osób fizycznych. Wyraznym odzwierciedleniem zmiany sposobu działania jest przyjęta pod koniec 2013 r. *Strategia działania Służby Celnej 2014-2020* (będąca kontynuacją *Strategii działania Służby Celnej na lata 2010-2015*), która skupia się na podnoszeniu skuteczności działania w ścisłym powiązaniu z podnoszeniem standardów obsługi klienta i jakością oferowanych usług.

W 2013 r. Służba Celna w całym kraju przyjęła ponad 6,2 mln zgłoszeń celnych i deklaracji akcyzowych - i liczba ta z roku na rok rośnie. To oznacza, że co 5 sekund przyjmowane jest zgłoszenie celne lub deklaracja akcyzowa. Już teraz 100% zgłoszeń eksportowych i prawie 100% zgłoszeń importowych składanych jest w formie elektronicznej. Ponad 52% zgłoszeń celnych składanych jest w procedurze uproszczonej, a Polska jest jednym z liderów europejskich (5. miejsce - po Niemczech, Holandii, Francji i Włoszech) w przyznawaniu przedsiębiorcom swego certyfikatu zaufania, jakim jest status upoważnionego przedsiębiorcy (AEO).

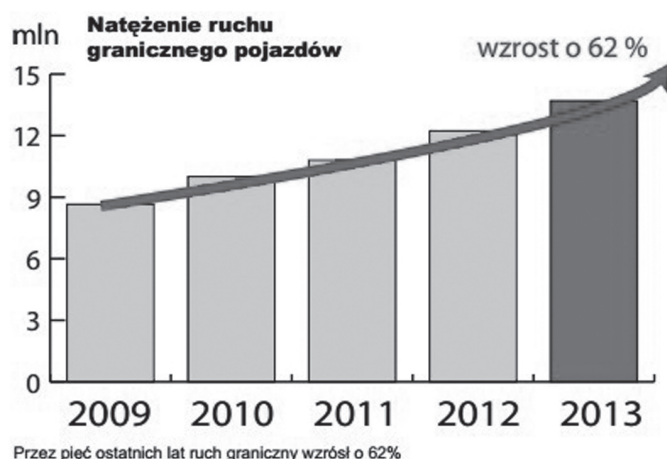
Służba Celna na zewnętrznej granicy UE

Wschodnia granica lądowa Polski obejmuje obszar czterech województw: warmińsko-mazurskiego, podlaskiego, lubelskiego i podkarpackiego. Jest to jednocześnie najdłuższy lądowy odcinek zewnętrznej granicy Unii Europejskiej, tj. 1138 km.

Przez Polskę przebiega najważniejszy transeuropejski szlak komunikacyjny Zachód - Wschód. Jest to główny korytarz tranzytowy dla towarów przewożonych z UE przez terytorium Polski w kierunku Rosji. W tym kontekście jednym z podstawowych zadań, jakie stoją przed Służbą Celną, jest zapewnienie płynności ruchu i obrotu towarowego na granicy. Tranzytowe położenie Polski sprawia, że nasza wschodnia granica jest też granicą o największym natężeniu samochodowego ruchu towarowego.

Od 2008 r. ruch graniczny rośnie w tempie 10-15%. W 2013 r. polscy celnicy odprawili na zewnętrznej granicy Unii Europejskiej 11,5 mln samochodów osobowych, 2 mln ciężarówek oraz 42 mln podróży. To oznacza, że co 2 sekundy na granicy odprawiany był samochód (osobowy lub ciężarowy), a co niespełna sekundę - podróżny.

Dzięki determinacji Służby Celnej w poszukiwaniu rozwiązań pozwalających sprostać stojącym przed nią wyzwaniom (np. wprowadzenie wspomagających systemów IT, wprowadzenie systemu wczesnego ostrzegania o sytuacjach nadzwyczajnych pomiędzy służbami obu państw granicznych, zwiększenie udziału elektronicznych zgłoszeń celnych - co ogranicza udział funkcjonariuszy celnych do niezbędnego minimum, zwiększenie obsady kadrowej, wprowadzenie szybkiej ścieżki dla pojazdów pustych i oparcie kontroli celnej na analizie ryzyka) - pomimo ponad 60% wzrostu natężenia ruchu granicznego w latach 2009-2013 czas oczekiwania na przekroczenie granicy nie zwiększył się. W przypadku ruchu samochodów osobowych czas obsługi granicznej skrócono o 50%.



W latach 2008-2013 następowało też sukcesywne wzmacnianie etatowe Służby Celnej na granicy - obsada oddziałów celnych obsługujących zewnętrzną granicę Unii Europejskiej zwiększyła się w tym czasie o 330 etatów.

Skuteczna analiza ryzyka

Konieczność obsługi coraz większej liczby zgłoszeń, środków transportu i podróży nie zwalnia Służby Celnej z obowiązku dbania o bezpieczeństwo finansowe Polski i Wspólnoty Europejskiej, ale i bezpieczeństwo obywateli Unii Europejskiej rozumiane wprost. Przedsiębiorcy prowadzący legalną

działalność gospodarczą słusznie oczekują ułatwień w obrocie międzynarodowym, w tym ograniczenia działań kontrolnych, społeczeństwo z kolei - skutecznego uszczelnienia granic przed napływem szkodliwych, niespełniających odpowiednich norm oraz niebezpiecznych dla życia lub zdrowia towarów.

Opierając kontrolę zgłoszeń celnych w większym stopniu na analizie ryzyka, Służba Celna zmniejszyła ingerencję w legalny obrót towarowy, poprzez znaczne obniżenie odsetka zgłoszeń celnych poddawanych kontroli. Warto przy tym zauważyć, że pomimo aż trzynastokrotnego zmniejszenia odsetka kontroli (z 16,5% do 1,26%), skuteczność wykrywania nieprawidłowości (m.in. skutkujących wydaniem decyzji uznających zgłoszenia skontrolowane za nieprawidłowe) nominalnie pozostała na tym samym poziomie, a w ujęciu procentowym wzrosła blisko 10-krotnie.

W 2013 r. Służba Celna skonfiskowała ponad 400 mln szt. nielegalnych papierosów, zatrzymała 1389 transportów towarów szkodliwych, niebezpiecznych, niespełniających norm, 82 transporty odpadów i ponad 3,7 mln różnych towarów pirackich i podrabianych.

Skuteczność kontroli przed zwolnieniem towarów

		2008	2012	2013
Zgłoszenia ogółem	szt.	1,98 mln	2,57 mln	2,8 mln
Zgłoszenia skontrolowane przed zwolnieniem	szt.	326 tys.	53 tys.	35 tys.
	%	16,46%	2,07%	1,26%
Liczba nieprawidłowości	szt.	8,8 tys.	7,5 tys.	9,1 tys.
	%	2,7%	14,14%	25,85%

Walka z przemytem

Od wielu już lat głównym towarem zatrzymywanym przez polską Służbę Celną są przemycane papierosy. Ograniczanie szarej strefy, głównie w obszarze wyrobów akcyzowych, jest zatem jednym z priorytetów w działaniach Służby Celnej. Pomimo wciąż utrzymującego się zagrożenia przemytem papierosów - w 2013 r. szara strefa rynku papierosów w Polsce według badań Instytutu ALMARES wyniosła ok. 14 % i była najniższa w regionie. Dużą w tym zasługą działań podejmowanych przez Służbę Celną. Uszczelnienie granicy po wejściu Polski do Unii Europejskiej i wyposażenie polskich służb w wysokospecjalistyczny sprzęt do kontroli spowodowało, że zorganizowane grupy przestępcze coraz częściej wybierają szlaki przemytnicze omijające Polskę.

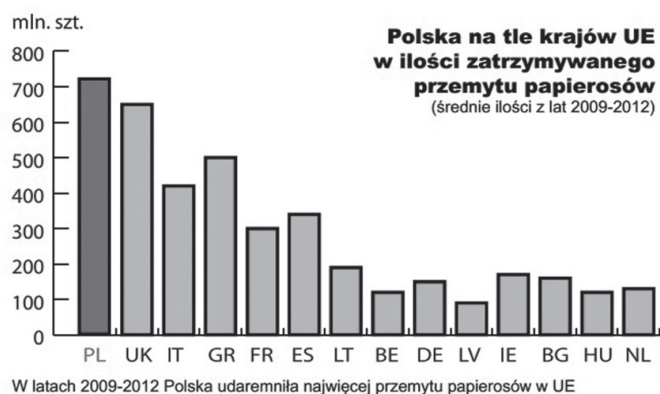
W ostatnich latach na przemytniczej mapie Europy bardzo uaktywnił się szlak bałkański. O ile w latach 2008-2009 Niemcy wskazywały, że tranzyt przez Polskę stanowi główny kierunek napływu nielegalnych papierosów na ich terytorium, to obecnie zauważają, że napływ nielegalnych papierosów ze Wschodu jest około trzykrotnie mniejszy od dokonywanego szlakami wiodącymi z południa Europy.

W samej tylko Izbie Celnej w Białej Podlaskiej funkcjonariusze mają do dyspozycji kilkadziesiąt urządzeń, m.in.: do prześwietlania kontenerów ciężarówek, bagaży, samochodów

osobowych oraz wagonów kolejowych, które jednocześnie należą do najnowocześniejszych w Europie.

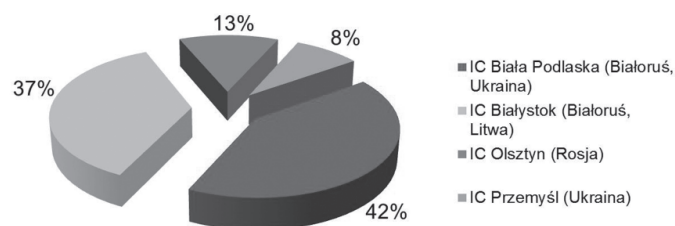
Wyzwaniem nie tylko dla Służby Celnej pozostaje jednak szara strefa w obrocie suszem tytoniowym i nielegalna podaż papierosów wewnątrz kraju.

Walka z przemytem papierosów

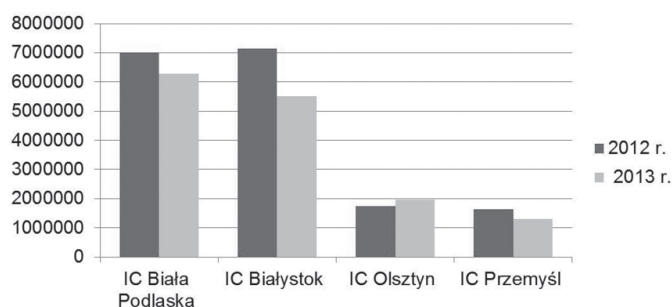


Procentowy udział papierosów przejętych w 2013 r. na poszczególnych odcinkach granicy przedstawia się następująco:

Nielegalne papierosy zatrzymane w 2013 r.



Nielegalne papierosy (w paczkach) zatrzymane w latach 2012-2013

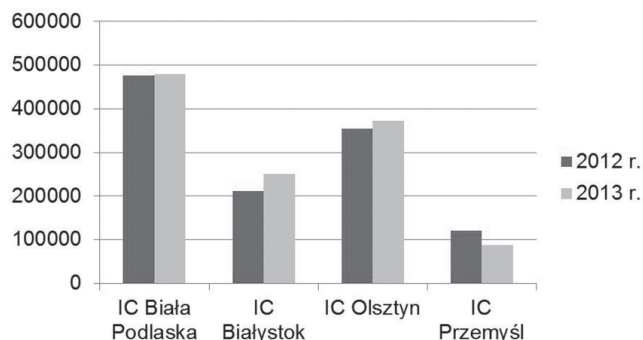


Walka z nielegalnym obrotem paliwem

Jednym z problemów zdiagnozowanych w ostatnich latach przez Służbę Celną jest też nielegalny obrót paliwem, w dużej mierze przywożonym do Polski w ramach zwolnień celnych. W 2013 r. Służba Celna zintensyfikowała działania w tym obszarze, polegające na ograniczaniu nielegalnego przywozu (w tym bardziej szczegółowe egzekwowanie okazjonalności przywozu paliwa), a w konsekwencji dystrybucji i sprzedaży na terenach przygranicznych paliwa, od którego nie zostały zapłacone należności podatkowe.

W 2012 r. Służba Celna zakwestionowała na terenie województw położonych na wschodniej granicy Polski 1.162.792 litrów, a w kolejnym roku 1.188.882 litrów.

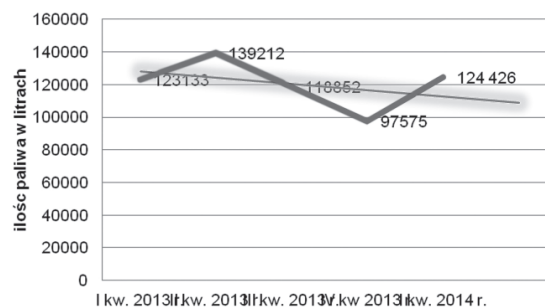
Paliwo zakwestionowane przez Służbę Celną na terenie województw przygranicznych w latach 2012-2013



Izba Celna w Białej Podlaskiej

Linia trendu, wyznaczona na podstawie danych za cztery kwartały 2013 r. i I kwartał 2014 r. w odniesieniu do województwa lubelskiego, ma wyraźny charakter spadkowy, co pozwala sądzić, że liczba nieprawidłowości w tym obszarze również będzie malała.

Ilość ujawnionego paliwa w poszczególnych kwartałach 2013 r. oraz I kw. 2014 r. na terenie województwa lubelskiego

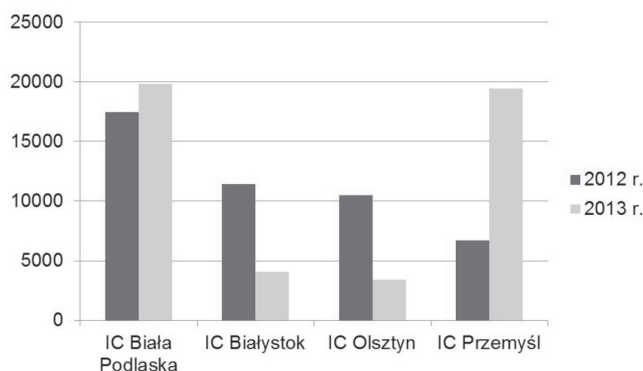


Cienką kreską zaznaczono tzw. linię trendu + prognozowany dodatkowy okres, tj. II kw. 2014 r.

Walka z nielegalnym obrotem alkoholem

W ostatnich latach nastąpiła marginalizacja zjawiska przemytu alkoholu etylowego z krajów trzecich. Jednocześnie nastąpił wzrost obrotu alkoholem bez zapłaty podatku akcyzowego, który pozyskiwany jest procesie oczyszczania z alkoholu etylowego skażonego. Dlatego bardzo ważne jest podnoszenie świadomości społeczeństwa odnośnie do zagrożeń, jakie niesie ze sobą spożywanie alkoholu niewiadomego pochodzenia. Służba Celna włącza się w akcje informacyjne, dotyczące tego problemu, a dodatkowo w 2012 r. Ministerstwo Finansów i Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych udostępniły System Informacji o Banderolach Akcyzowych (SIBA), dzięki któremu za pośrednictwem strony internetowej każdy obywatel może sprawdzić autentyczność banderoli umieszczonej na butelce z alkoholem.

Nielegalny alkohol zajęty w latach 2012-2013 na terenie poszczególnych województw przygranicznych



Przemyt narkotyków

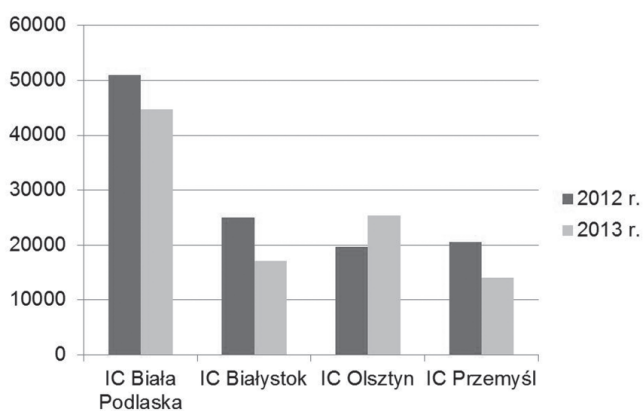


W latach 2012 - 2013 na wschodnim odcinku granicy doszło do kilku zatrzymań niedużych ilości narkotyków - mimo to ciągle istniało i nadal istnieje ryzyko przemytu. Najlepszym dowodem na to są dwie próby przemytu dużych ilości heroiny, do których doszło w 2014 r. na przejściach granicznych z Ukrainą w Dorohusku (woj. lubelskie) i Medyce (woj. podkarpackie). Były to jednocześnie jedne z największych przesyłek heroiny przechwycone przez służby w ostatnich latach w Europie. W ciągu zaledwie dwóch miesięcy funkcjonariusze celnicy zatrzymali blisko 250 kg heroiny o wartości 50 mln zł. Niewykluczone, że miało to związek z niestabilną sytuacją polityczną na Ukrainie, która, jeśli się utrzyma, może stanowić dodatkowy czynnik ryzyka.



Skalę przestępczości w obrocie towarowym z zagranicą oraz nadużyć podatkowych w obszarze nadzorowanym przez Służbę Celną na terenie województw przygranicznych obrazuje poniższa grafika.

Liczba spraw karnych skarbowych i wystawionych mandatów



Podsumowując należy stwierdzić, że polska granica wschodnia stała się na przestrzeni ostatnich lat granicą bardziej przyjazną i jednocześnie bezpieczniejszą. Pomimo utrzymującego się zagrożenia przemytem, przede wszystkim papierosów, liczba popełnianych przestępstw i wykroczeń maleje. To w dużej mierze efekt uszczelnienia granicy, skutecznej analizy ryzyka i determinacji służb granicznych. Choć do rozwiązania pozostaje wciąż wiele problemów, a służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo

granicy są konfrontowane z nowymi wyzwaniami – obywatele Unii Europejskiej, w tym Polscy, mogą czuć się bezpiecznie.

Ciekawsze przypadki przemytu na wschodniej granicy Polski w 2013 r. i 2014 r.

Marzec 2013

Przemyt blisko 675 tys. paczek papierosów o wartości 7,5 miliona złotych udaremnili funkcjonariusze podlaskiej Służby Celnej podczas kontroli 2 tirów w pobliżu polsko-litewskiej granicy w Budzisku. Oficjalnie w ciężarówkach miały znajdować się meble.

Lipiec 2013

Na początku lipca w ładunku drewna celnicy z Kowalewa znaleźli blisko 72 tys. paczek papierosów.

Sierpień 2013

Na przejściu drogowym z Ukrainą w Dorohusku celnicy udaremnili przemyt ponad 102 tys. paczek papierosów o wartości ponad miliona złotych. Papierosy ukryte były w drewnianych elementach ogrodzeniowych.

Październik 2013

640 tysięcy paczek przemycanych papierosów o szacunkowej wartości rynkowej ponad 6 milionów złotych przechwycili w Augustowie podlaski celnicy. Kontrabandę funkcjonariusze Służby Celnej znaleźli w litewskim tirze, w którym miał znajdować się transport drewnianych zrębek.

Październik 2013

Niemal 200 tys. paczek papierosów o szacunkowej wartości rynkowej dwóch milionów złotych przechwycili funkcjonariusze Służby Celnej na polsko-białoruskiej granicy w pobliżu przejścia granicznego w Terespolu. Papierosy ukryte były w ładunku drewnianych ścińków.

Luty 2014

Funkcjonariusze Służby Celnej z Budziska (woj. podlaskie) przechwycili ponad 17 kilogramów amfetaminy o czarnorynkowej wartości ponad pół miliona złotych. Narkotyki ukryte były w zbiorniku na gaz samochodu, którym podróżowali dwaj obywatele Litwy.

Marzec 2014

Przemyt 96 kg heroiny o wartości 20 mln zł udaremnili funkcjonariusze celnicy z Dorohuska. Spakowana w 40 foliowych worków heroina ukryta była w przerobionej przedniej ścianie naczepy.

Kwiecień 2014

150 kg heroiny o wartości 30 mln zł zatrzymali funkcjonariusze celnicy z Medyki. Narkotyki znaleziono w przerobionej podwójnej podłodze pustej naczepy.

Kwiecień 2014

Funkcjonariusze Służby Celnej i Straży Granicznej udaremnili na terenie Portu Przeładunkowego w Małaszewiczach przemyt ponad 60 tys. paczek papierosów o wartości rynkowej ponad 700 tys. zł.



mł. insp. Jerzy Siedlanowski
Zastępca Dyrektora Izby Celnej
w Białej Podlaskiej

Bez egzaminu ale z wyższymi kompetencjami

W 2014 roku w ramach ustawy o deregulacji zawodów nastąpiła zmiana w zasadach dostępu do wykonywania zawodu Agenta Celnego. Nowa ustawa likwiduje egzamin państwowy potwierdzający kwalifikacje w zawodzie ale podwyższa wymagania kompetencyjne.

W związku z dużą liczbą telefonów i e-maili jakie spłynęły do Studium Celnego i Podlaskiej Agencji Consultingowej Rectus-WOC z prośbą o wyjaśnienie aktualnej sytuacji jaka zaistniała w zakresie przygotowywania kadr do zawodu Agenta Celnego, w dniu 15 maja zwróciliśmy się do Ministerstwa Finansów z zapytaniem o wyjaśnienie tej sytuacji. 27 maja otrzymaliśmy odpowiedź, z której wynika, że wymagane jest minimum 3-letnie doświadczenie w sprawach celnych. Przez doświadczenie rozumie się okres pracy w tej branży lub okres kształcenia specjalistycznego w szkole policealnej przygoto-

wującej do wykonywania tych czynności. Ponadto osoby posiadające wykształcenie wyższe na kierunkach w dziedzinie nauk ekonomicznych, prawnych lub technicznych, obejmującym wiedzę i umiejętności z zakresu prawa administracyjnego i finansowego, w szczególności prawa celnego, albo świadectwo ukończenia studiów podyplomowych w tym zakresie, mogą zostać wpisane na listę Agentów Celných. Jednakże w ocenie pracodawców, nie są to wystarczające kwalifikacje, ponieważ osoba taka będzie musiała się także wykazać umiejętnościami praktycznymi. Zlikwidowano egzamin państwowy ale podniesiono wymogi kompetencyjne.

14 maja br. nastąpiło przekazanie uchwalonej ustawy przez Marszałka Sejmu do podpisu Prezydentowi RP.

Z uwagi na duże zainteresowanie problematyką w naszym regionie prosimy o zamieszczenie tej informacji.

Z wyrazami szacunku,

Małgorzata Mieńko
Dyrektor Studium Celnego

Tadeusz Kucharuk
Prezes Podlaskiej Agencji
Consultingowej RECTUS-WOC



Podlaska Agencja Consultingowa RECTUS-WOC we współpracy ze STUDIUM CELNYM

organizuje kurs na

AGENTA CELNEGO

wg nowych zasad

Cena kursu – **1499 zł brutto** Liczba godzin szkoleniowych – **90**

MOŻLIWOŚĆ ZALICZENIA 2 LAT STAŻU!!

Planowany termin 12 czerwca 2014 r.

Termin rozpoczęcia kursu uzależniony jest od ilości zgłoszeń. Więcej na temat kursu Agenta Celnego i nowych wymagań mogą Państwo znaleźć na www.rectus.edu.pl w zakładce „Kurs Agenta Celnego”.

Zapisy:

PAC RECTUS-WOC Sp. z o.o. ,ul. Warszawska 14, p.6, 21-500 Biała Podlaska
tel. (083) 343 14 60, e-mail: biuro@rectus.edu.pl, www.rectus.edu.pl

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.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



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