

Kwartalnik

ISSN 1898-4401

Nr 1 (23) Jubileuszowy Rok 2017 Ukazuje się od 2007 r.

CELNY



Cło



Logistyka



Podatki



Transport

Biała Podlaska 2017

AGENCJA UBEZPIECZENIOWA

Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników

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

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
- ✓ PNN
- ✓ życiowe
- ✓ OC w życiu prywatnym
- ✓ rolne
- ✓ zdrowotne

Ubezpieczenia dla Firm:

- ✓ komunikacyjne OC/AC floty pojazdów
- ✓ majątek
- ✓ zabezpieczenie finansowe do licencji
- ✓ odpowiedzialność cywilna
- ✓ PNN
- ✓ 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.

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

PROWADZI

- Studium Celne i Skarbowe • Agencję Zatrudnienia
- Polsko - Niemieckie Centrum Przedsiębiorczości
- Regionalny Ośrodek Doskonalenia Nauczycieli „RECTUS”
- Kursy: językowe, SPEDYTORA, na AGENTÓW CELNYCH.
- Specjalistyczną Poradnię Psychologiczną – Pedagogiczną ERUDITIO



Biała Podlaska ul. Warszawska 14, p. 6

Tel./fax (83) 343 14 60, www.rectus.edu.pl, e-mail: biuro@rectus.edu.pl

Od wydawcy

Kwartalnik
ISSN 1896-4401
CELNY

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

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

Redakcja

ZAANGAŻOWANIE W ROZWÓJ REGIONU



Jacek Brdulak
Przewodniczący
Rady Programowej

Numer „Kwartalnika Celnego” oddajemy w ręce Szanownych Czytelników w szczególnym, dziesiątym roku istnienia czasopisma. Podobnie jak wcześniej, poruszone problemy nie są związane monotematycznie z jedną sferą aktywności społeczno-gospodarczej. Zaangażowanie w rozwój regionu skłania do udostępniania łamów kwartalnika specjalistom analizującym w zrozumiałej, syntetycznej formie szereg spraw nierozzerwalnie związanych z przyszłością Podlasia Południowego, czyli północnej Lubelszczyzny. Tak się przy tym składa, że podnoszone zagadnienia mają charakter międzynarodowy, sieciowy i ponadregionalny, mimo iż kształtować będą warunki rozwoju i pomyślności społeczności lokalnych.

Współpraca transgraniczna znalazła swoje odzwierciedlenie w problemach Euroregionu Bug. Instytucjonalnie jest to twór w stanie hibernacji. Nawet podnoszą się głosy tzw. autorytetów, że nie jest nam do niczego potrzebny. Jednocześnie jednak tysiące ludzi i setki firm współpracują ze sobą ponad granicą i znajduje ten fakt swój wspólny mianownik w miliardach złotych i euro. Czyżby zbytnia prostota polityczna, żeby nie nazwać jej prostactwem, oderwała się o praktyki i prozy dnia codziennego? Może należałoby tworzyć instytucjonalną infrastrukturę korzystnej współpracy gospodarczej, edukacyjnej, naukowej i kulturalnej na wzór bogatszych, lepiej rozwiniętych regionów Europy? Skład autorski artykułu jest tu wielce wymowny...

Zagadnienia infrastruktury transportowej, a szczególnie dróg samochodowych na wschodzie Polski są tematem podnoszonym od dawna. Bez nowoczesnych magistrali autostradowych nie będzie rozwoju. Zamiast pulsującego życiem przygranicza będą opustoszałe demograficznie peryferie. Wieloletnia obserwacja lokalizacji bezpośrednich inwestycji zagranicznych w naszym kraju (BIZ) jednoznacznie wskazuje na sukcesy rozwojowe Dolnego Śląska a nawet problemowego Podkarpacia. I to dzięki autostradom i uzupełniającej, wzmacniającej sieci dróg towarzyszących. Ponieważ obecnie doktryna gospodarczego rozwoju metropolitalnego ustąpiła chęciom zasypywania dysproporcji rozwojowych, należy walczyć, upominać się o kontynuację budowy A 2 i S 19. To one wraz z obwodnicami bariery przestrzennej, jaką zaczęła stanowić Warszawa, „zredukują” przestrzeń wschodniej Polski. Dadzą istotny impuls rozwojowy. Zachęcą inwestorów...

Niezmierzalnym problemem jest inwestowanie w kapitał ludzki. Sieciowość umożliwia różne formy świadczenia pracy, uczenia się, komunikowania. System edukacji powinien szybko odpowiadać w takiej sytuacji na zapotrzebowania rynku pracy. Pojawiają się nowe wyzwania zawodowe, których nie można pozostawiać bez odpowiedzi. Potrzebne są nowe zawody osób obsługujących niekonwencjonalną technikę i kreujących nowe usługi. Nie można ciągle powtarzać doświadczeń związanych z kształceniem kierowców międzynarodowych, od których oczekiwano uniwersyteckiego poziomu wykształcenia albo ich kierowano w wieku 19 lat na szlaki międzynarodowe... Tworzenie warunków edukacji w nowych, nowoczesnych zawodach może stanowić prawdziwą szansę rozwojową każdego, przedsiębiorczego regionu.

Zespół redakcyjny „Kwartalnika Celnego” liczy, że wskazane problemy ulegną z czasem pomyślnemu rozwiązaniu. Jesteśmy zarazem przekonani, że w kolejnym dziesięcioleciu pracy edytorskiej z Państwem pomocą odnajdziemy i zidentyfikujemy w interesie regionu szereg innych, nie mniej istotnych zagadnień.

Jacek Brdulak

W numerze:

Jacek Brdulak		
Zaangażowanie w rozwój regionu	str.	1
Ina Prokorym, Bartosz Zakrzewski		
Euroregiony istotnym czynnikiem rozwoju i wzrostu konkurencyjności województw Polski wschodniej	str.	3
Jacek Brdulak, Piotr Pawlak		
Drogownictwo jako szansa rozwoju regionu	str.	10
Cezary Krysiuk		
Zmiany w infrastrukturze drogowej Obszaru Metropolitalnego Warszawy	str.	14
Tadeusz Kucharuk		
Technik pilotażu bezzałogowego - zawód przyszłości	str.	19
Andrzej Halicki		
E - learning w Służbie Celnej	str.	22
Recenzje i rekomendacje		
Tadeusz Kucharuk		
Uwarunkowania działalności przedsiębiorstw społecznych w Polsce	str.	24
Redakcja		
Zmiany przepisów prawnych	str.	25
Tadeusz Kucharuk		
Wykaz autorów i artykułów opublikowanych w KWARTALNIKU CELNYM w latach 2007-2017	str.	26

Rada programowa:

prof.dr hab. Jacek Brdulak – przew. rady
 prof. Dr Elena Bogdanowa
 prof. Gennady M. Brovka
 prof. zw dr hab. Wiesław Czyżowicz
 dr Ewa Gwardzińska
 dr Andrzej Halicki
 prof. Dr. Dr. h. c. Hans Kaminski
 prof. zw. dr hab. Elżbieta Kawecka – Wyżykowska
 mgr Sławomir Kostjan
 dr inż. Jerzy Małkowski
 prof. dr Iva Moneva
 prof. dr hab. Dorota Niedziółka
 prof. dr hab. Teresa Pakulska
 prof. dr hab. Zbigniew Pastuszek
 prof. Dr. rer pol Rudolf Schroeder
 prof. zw dr hab. Czesław Skowronek
 prof. zw. dr hab. inż. Sławomir Partycki
 dr Piotr Witkowski
 ks. dr Tomasz Zadrozny
 Gergana Zhelyazkova

Teksty recenzowane

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

Redaguje zespół:

Monika Pawlonka – sekretarz redakcji
 Tadeusz Kucharuk – redaktor naczelny
 Andrzej Halicki – sekretarz naukowy redakcji

Z Kwartalnikiem współpracuje:

Waldemar Czernicki – ekspert celny

Redaktorzy tematyczni

Ewa Gwardzińska - Problematyka celna
 Bartosz Zakrzewski - Branża TSL
 Ewelina Florczak - Rozwój lokalny, problematyka społeczna

Piotr Witkowski - Współpraca transgraniczna

Maciej Gurbala - Przedsiębiorczość

Redaktor językowy: Edyta Giedzińska

Redaktor statystyczny: Leszek Zakrzewski

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



Skład: Waldemar Pepa 600 854 515, pepaw@wp.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.

Euroregiony istotnym czynnikiem rozwoju i wzrostu konkurencyjności województw Polski wschodniej

Ina Prokorym
Bartosz Zakrzewski

Streszczenie

Celem i zadaniem euroregionów jest rozwój terenów przygranicznych, współpraca gospodarcza, wzmocnienie kontaktów sąsiedzkich, wymiana kulturalna, działalność społeczna, humanitarna, ochrona środowiska, przeciwdziałanie klęskom żywiołowym, budowa ponadgranicznej infrastruktury transportowej oraz wspieranie ruchu granicznego i turystyki. Prowadzona w ramach działalności wszystkich Euroregionów promocja regionów przygranicznych stwarza korzystniejsze warunki do wspólnego prowadzenia działalności gospodarczej. Euroregiony działające obecnie na wschodzie naszego kraju nie wykorzystują dostatecznie swego potencjału. Kooperacja gospodarcza w ramach współpracy transgranicznej pomiędzy stronami polską a białoruską i ukraińską jest niewystarczająca i nie stymuluje odpowiednio gospodarek obydwu stron. Tym samym konkurencyjność polskich regionów wschodnich jest mniejsza, nie tylko wobec rozwiniętych regionów Unii Europejskiej, ale także wobec regionów Polski centralnej i zachodniej. W artykule udowodniono, że skuteczna i harmonijna współpraca transgraniczna w ramach istniejących już Euroregionów jest skuteczną receptą na poprawę niskiej jak dotąd konkurencyjności regionów wschodniej Polski.

Słowa kluczowe: Euroregiony, Euroregion Bug, konkurencyjność, współpraca transportowa, integracja europejska, Paneuropejski Korytarz Transportowy nr 2, infrastruktura transportu samochodowego

Euroregions as an important factor in the development and growth of the competitiveness of Eastern Poland voivodships

Abstract

The objective and task of the Euroregions is the development of border areas, economic cooperation, the strengthening of neighbourhood contacts, cultural exchanges, social and humanitarian activities, environmental protection, natural disaster prevention, construction of cross-border transport infrastructure and support for border traffic and tourism. Promotion of cross-border regions run as part of the activities of all Euroregions, creates more favourable conditions for joint businesses. Euroregions operating in the East of our country do not fully

utilize their potential. Economic cooperation within the cross-border cooperation between the Poland, Belorussia and Ukraine is insufficient and does not stimulate the respective economies of the countries. Thus, the competitiveness of the Polish Eastern regions is smaller, not only in respect to the developed regions of the European Union, but also to the regions of Central and Western Poland. The paper argues that effective and harmonious cross-border cooperation within existing Euroregions is an effective recipe for improving the hitherto low competitiveness of the Eastern regions of Poland.

Keywords: Euroregions, Euroregion Bug, competitiveness, european integration, international transport corridor No. 2, road transport infrastructure

Wprowadzenie

W artykule poruszono problematykę regionów i euroregionów Unii Europejskiej (UE), w tym Polski, w kontekście wzrostu konkurencyjności. Celem artykułu jest wykazanie, że skuteczna i harmonijna współpraca transgraniczna w ramach Euroregionów może zaktywizować i poprawić niską jak dotąd konkurencyjność polskich regionów (województw) położonych zwłaszcza we wschodniej Polsce. Charakterystyka regionów i euroregionów Unii Europejskiej w zestawieniu z wynikami konkurencyjności polskich województw na tle innych regionów UE, doprowadzi do wyprowadzenia przez autorów wniosków dotyczących wpływu współpracy transgranicznej na poprawę konkurencyjności polskich regionów przygranicznych na wschodzie Polski.

Obecnie Euroregiony na wschodzie naszego kraju nie wykorzystują w pełni swego potencjału. Współpraca pomiędzy stronami polską a białoruską i ukraińską jest niewystarczająca i nie stymuluje odpowiednio gospodarki po obu stronach granicy. Szansą rozwojową dla wschodnich regionów Polski jest m.in. lokalizacja nowoczesnych, z informatyzowanych, kilkunastu-centrowych centrów logistycznych¹, a także korzyści wynikające z położenia w pasie ciążenia równoleżnikowych paneuropejskich

1. Brdulak J., Zakrzewski B., *Efektywność centrum logistycznego na Południowym Podlasiu. Monografia*, ITS, Warszawa 2013; Zakrzewski B., *Potencjalne centra logistyczne Polski wschodniej w międzynarodowym korytarzu komunikacyjnym nr 2*, „Autobusy. Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe”, T.194, Nr 4/2016, s. 115-119

korytarzy transportowych². Także położenie przy granicy z Białorusią³ i Ukrainą oraz współpraca transgraniczna⁴ powinny być szansą na zwiększenie konkurencyjności a nie barierą w rozwoju. Odpowiednie wykorzystanie istniejącej już na wschodzie kraju wielogałęzowej (drogowej, kolejowej, przesyłowej) infrastruktury transportowej⁵ np. powojenskowego lotniska w Białej Podlaskiej⁶ czy Wolnego Obszaru Celnego w Małaszewiczach⁷ także zwiększyłyby konkurencyjność województwa lubelskiego na tle innych regionów w kraju i UE. Szansą dla województw podlaskiego i podkarpackiego są z kolei inwestycje transportowe w drogi Via Baltica i Via Carpathia. Wzrost konkurencyjności i rozwój wschodnich regionów Polski jest ważny w kontekście konsekwentnej polityki Unii Europejskiej dotyczącej zrównoważonego rozwoju.

Struktura tego artykułu to dwa punkty. Pierwszy dotyczy roli i znaczenia polityki regionalnej w UE i Polsce i miejsca w tej polityce Euroregionów. Drugi prezentuje konkurencyjność regionów Polski na tle regionów UE. Całość kończy stosowne zakończenie z wnioskami i propozycjami. **Bazą** dla czynionych analiz są zebrane informacje statystyczne z dostępnych źródeł, raportów i czasopism. Główną **metodą badawczą** jest obserwacja oraz wnioskowanie. Prezentowane informacje należy traktować jako zarys podjętego problemu i przyczynek do szerszej dyskusji w tym obszarze wiedzy.

1. Regiony w Europie

Z definicji region to umownie wydzielony obszar, lub inaczej jednorodny obszar, różniący się od terenów sąsiednich cechami naturalnymi bądź cechami historycznymi. Cechy różnicujące regiony można podzielić na dwie grupy: naturalne i antropogeniczne. Te pierwsze to najczęściej położenie geograficzne i cechy przyrody ożywionej lub nieożywionej. Istotnymi dla regionalizacji cechami antropogenicznymi bywają najczęściej odrębność językowa, religijna lub etniczna zamieszkującej region społeczności oraz cechy lokalnej gospodarki. Odpowiednio do tego wyodrębnia się:

- regiony naturalne (fizycznogeograficzne, klimatyczne, zoogeograficzne itp.),
- regiony kulturowe (o wspólnych cechach kulturowych),
- regiony gospodarcze (o wspólnych centrach bądź powiązaniach gospodarczych - przemysłowe, rolnicze, itp.),
- regiony administracyjne (wyodrębnione prawnie jednostki administracji terenowej - podział administracyjny).

Regiony wydziela się w celu przestrzennego usystematyzowania materiału naukowego (regionalizacja⁸).

Jednym z elementów polityki regionalnej w Europie jest współpraca regionów przygranicznych zarówno w samej Unii Europejskiej jak i z państwami w UE nie będącymi. Ważnym dokumentem regulującym politykę regionalną jest Europejska Karta Regionów Granicznych i Transgranicznych (do 1995 r. – Europejska Karta Regionów Przygranicznych) – dokument uchwalony przez Radę Europy 19 listopada 1981 r., przyjęty przez Polskę w 1995 r. Choć pozbawiony mocy prawnej oraz nieuznawany za normę prawa międzynarodowego, determinuje on kluczowe zagadnienia polityki gospodarczej dotyczące europejskiej współpracy transgranicznej i przygranicznej. W dokumencie tym zdefiniowano między innymi termin „współpracy transgranicznej”. Pod pojęciem tym rozumie się współpracę przylegających do siebie regionów granicznych lub współpracę zagraniczną władz szczebla regionalnego i lokalnego, organizacji lub instytucji reprezentujących obszary graniczne. Pojęcie to obejmuje także wszelkie przedsięwzięcia sprzyjające wzmocnieniu więzi gospodarczych i kulturowych pomiędzy związanymi stronami oraz porozumienia o różnym charakterze służące powstawaniu podobnych zależności. Jest to szczególna forma współpracy międzynarodowej mająca dwie podstawowe cechy:

- sąsiedzkość kontaktów,
- regionalny lub lokalny poziom współpracy”.

Jednocześnie dokument zaznacza, iż współpraca transgraniczna jest pojęciem szerszym niż współpraca euroregionalna, która – w przeciwieństwie do transgranicznej – charakteryzuje się wyższym stopniem zinstytucjonalizowania. Staje się to przyczyną powoływania w jej zakresie komitetów, sekretariatów czy stowarzyszeń.

1.1 Euroregiony Unii Europejskiej

Wyrazem transgranicznej i regionalnej współpracy było pojawienie się pojęcia „Europa regionów” oraz narastanie tendencji i procesów decentralistycznych, które prowadziły do wzrostu autonomii niektórych regionów. Pozwoliło to na rozpoczęcie procesu tworzenia się euroregionów w Europie Zachodniej, pełniących ważną rolę w integracji poszczególnych krajów europejskich. Nawiązywanie współpracy transgranicznej i jej instytucjonalizację umożliwił przełom polityczno-ustrojowy 1989 r., ma-

2. Zakrzewski B., *Paneuropejski korytarz komunikacyjny nr 2 a potencjał rozwojowy gmin Mazowsza*, „Logistyka” nr 4/2015, s. 8544-8551; Zakrzewski B., *Paneuropejski korytarz komunikacyjny nr 2 a potencjał rozwojowy gmin Mazowsza*, „Logistyka” nr 4/2015, s. 8544-8551

3. Zakrzewski B., Prokorym I., *Systemy monitoringu drogowego w Paneuropejskim Korytarzu Transportowym nr 2 na przykładzie Białorusi i Polski*, „Kwartalnik Celny”, T.21-22, Nr 1-2/2016, s. 16-23

4. Brdulak J., Zakrzewski B., *Transgraniczna współpraca transportowa w Euroregionie Bug*, TTS Technika Transportu Szybowego” nr 12/2015, s. 1727-1731; Prokorym I., *Współpraca transgraniczna Polski i Białorusi – euroregiony*, SGGW, Warszawa 2016.

5. Zakrzewski B., *Transport samochodowy w Polsce wobec problemów dalszego rozwoju na przykładzie regionów wschodnich*, „Gospodarka Materialowa & Logistyka”, T. 1257, Nr 5/2016, s. 790-808

6. Zakrzewski B., *Former Military Airfield in Biała Podlaska as a Part of New Logistics Centre in Southern Podlasie*, „Security Dimensions. International and National Studies”, 2016, no 19, p. 116–134; Płaczek J., Zakrzewski B., *Wykorzystanie byłego lotniska wojskowego w Białej Podlaskiej na rzecz utworzenia nowego Centrum Logistycznego na Podlasiu w: Współczesne problemy logistyczne lotnictwa. Teoria i praktyka*, pod red. D. Ungiera, WSOSP, Dęblin 2016, s. 193-211

7. Brdulak J., Zakrzewski B., *Efektywność...*, op. cit., s. 135-137

8. **Regionalizacja** - proces wydzielania regionów, forma klasyfikacji, w której występuje dodatkowe kryterium sąsiedztwa przestrzennego. Dokonując regionalizacji wydzielamy większe terytoria złożone z mniejszych obszarów o podobnych, badanych cechach (region strukturalny) lub skupione wokół jakiegoś ośrodka (region węzłowy).

jący miejsce w krajach Europy Środkowej i Wschodniej. Zakres współpracy ponadgranicznej obejmuje:

- współpracę transgraniczną;
- współpracę euroregionalną.

Współpraca euroregionalna jest szczególną formą współpracy transgranicznej, wyróżniającą się następującymi cechami:

- wyższym poziomem instytucjonalizacji i formalizacji - powoływanie stałych, transgranicznych struktur i organów współpracy w postaci rad, grup roboczych, sekretariatów;
- licznymi powiązaniem z wyspecjalizowanymi międzynarodowymi i krajowymi organami koordynacji współpracy transgranicznej;
- specyficznym charakterem powoływania euroregionu.

Euroregion to wydzielona jednostka na obszarze dwóch lub więcej państw, będąca formą współpracy transgranicznej pomiędzy regionami państw członkowskich Unii Europejskiej, państw kandydujących oraz regionami ich sąsiadów. W tworzeniu euroregionu uczestniczą przedstawiciele lokalnych i regionalnych władz samorządowych, a niekiedy także inni postępowie społeczni i ekonomiczni regionów przygranicznych. Działalność transgraniczną i euroregionalną regulują konwencje odpowiednich struktur międzynarodowych – Rady Europy i UE:

- Europejska Konwencja Ramowa o Współpracy Trans-

granicznej między Wspólnotami i Władzami Terytorialnymi (tzw. Konwencja Madrycka z 21 maja 1980 r.),

- Europejska Karta Samorządu Lokalnego,
- Europejska Karta Samorządu Regionalnego,
- Europejska Karta Regionów Granicznych i Transgranicznych.
- Cele, które powinny spełniać Euroregiony, dotyczą:
- zmian charakteru granic i przewyższenia krępujących uregulowań państwowych dotyczących nieprzenikalności granic
- umacniania warunków gospodarczych i społeczno-kulturowych,
- czynienia ze zdecentralizowanych regionów siły napędowej współpracy ponadgranicznej,
- ułatwienia realizacji europejskiej polityki zagospodarowania przestrzennego,
- usuwania przeszkód i nierówności ekonomicznych i infrastrukturalnych,
- określania metod rozwiązywania problemów, przejawów niedorozwoju i uciążliwości charakterystycznych dla obszarów peryferyjnych,
- formułowania zasad budowy podstaw wzajemnego zaufania i współpracy między instytucjami europejskimi oraz ich efektywności,
- budowania i utrwalania wzajemnych więzi.

Na pograniczu Polski znajduje się 16 euroregionów (tab. 1).

Tabela 1. Euroregiony na terenie Polski (według kolejności ich utworzenia)

	Euroregion	Rok utworzenia	Państwa graniczące z Polską	Przygraniczne województwa Polski
1	Nysa	1991	Czechy, Niemcy	dolnośląskie, lubuskie
2	Karpacki	1993	Ukraina, Węgry, Słowacja, Rumunia	podkarpackie
3	Sprewa – Nysa – Bóbr	1993	Niemcy	lubuskie, podkarpackie
4	Pro Europa Viadrina	1993	Niemcy	lubuskie, zachodniopomorskie
5	Tatry	1994	Słowacja	małopolskie
6	Pomerania	1995	Niemcy, Szwecja	zachodniopomorskie
7	Bug	1995	Ukraina, Białoruś	lubelskie, mazowieckie, podkarpackie, świętokrzyskie
8	Glacensis	1996	Czechy	dolnośląskie
9	Niemen	1997	Litwa, Białoruś	podlaskie, warmińsko-mazurskie
10	Pradziad	1997	Czechy	opolskie
11	Bałtyk	1998	Litwa, Łotwa, Rosja, Dania, Szwecja	pomorskie, warmińsko-mazurskie
12	Śląsk Cieszyński	1998	Czechy	śląskie
13	Silesia	1998	Czechy	opolskie, śląskie
14	Beskidy	2000	Czechy, Słowacja	śląskie, małopolskie
15	Puszcza Białowieska	2002	Białoruś	podlaskie
16	Łyna – Ława	2003	Rosja	warmińsko-mazurskie

Źródło: na podstawie danych z poszczególnych euroregionów.

W 2001 r. zawiązał się polsko-czeski Euroregion Dobrowa, konkurencyjny dla euroregionu Glacensis. W praktyce nie podjął działania i został formalnie zlikwidowany w 2004 r.

Od początku lat dziewięćdziesiątych XX wieku Polska zawarła szereg porozumień i umów o współpracy trans-

granicznej i jest sygnatariuszem trzech dokumentów: Europejskiej Konwencji Ramowej o Współpracy Transgranicznej (tzw. Konwencja Madrycka), Europejskiej Karty Samorządu Terytorialnego i Europejskiej Karty Regionów

Granicznych i Transgranicznych⁹. Zawarte oraz podpisane przez Polskę porozumienia, konwencje, traktaty oraz umowy dotyczące współpracy międzyregionalnej i transgranicznej stworzyły ramy dla podejmowania współpracy na szczeblu regionalnym i lokalnym¹⁰. Regulacje prawne dają możliwość powoływania związków międzyregionalnych, takich jak euroregiony czy regiony, które skupiają związki gmin i miast znajdujących się na terenach przygranicznych państw współpracujących ze sobą.

Po II wojnie światowej długość granic Polski uległa zmianom. Obecnie granice te wynoszą: z Niemcami – 467 km, Czechami – 796 km, Słowacją – 541 km, Ukrainą – 535 km, Białorusią – 418 km, Litwą – 104 km, Rosją – 210 km, a granica morska wynosi 440 km (rys. 1).

Współpraca transgraniczna najbardziej rozwijała się na granicy polsko-czeskiej i polsko-niemieckiej, co spowodowało powstanie tam największej liczby euroregionów¹¹. Pierwszy euroregion - Euroregion Nysa został utworzony w 1991 r. na terytorium obszarów przygranicznych Polski, Czech i Niemiec. W następnych latach na pograniczu zachodnim powstały trzy euroregiony (Sprewa – Nysa – Bóbr – 1993 r., Pro Europa Viadrina – 1993 r., Pomerania – 1995 r.), mające duże znaczenie dla rozwoju form współpracy ponadgranicznej na terenach przygranicznych Polski¹².

Rys. 1. Granice Polski po 1991 r.

Źródło: www.dobrypasterz.pl



Do najważniejszych czynników, które sprzyjały powstawaniu regionów transgranicznych na granicy zachodniej należały:

- nowe ukształtowanie polityczne granicy zachodniej, w wyniku czego ówczesna granica polsko-niemiecka stała się jednocześnie zewnętrzną granicą UE;

9. Sikorska-Wolak I., *Współpraca transgraniczna w euroregionach i jej znaczenie w rozwoju turystyki*, [W:] *Problemy rozwoju turystyki na Wileńszczyźnie, Mazowszu, Podlasiu i Podolu*. Z. J. Przychodzeń (red.). Tom II. Wyd. WSTiJO i SGGW, Warszawa – Lwów – Żyto- mierz 2006, str. 294.

10. Szlakiem dawnych kultur i religii ... , op. cit., str. 40.

11. Sikorska-Wolak I., *Współpraca transgraniczna ...* , op. cit., str. 294-295.

12. Euroregion Karpacki, <http://www.karpacki.pl/>.

Mapa 1. Rozmieszczenie euroregionów na terenach przygranicznych Polski



Źródło: www.euroregion-silesia.pl/index,euroregiony-w-polsce,1.html.

- zawarcie układu stowarzyszeniowego Polski z UE sprzyjało współpracy transgranicznej polsko-niemieckiej, co miało charakter prekursorski w Europie Środkowej i Wschodniej;
- aktywne nawiązywanie współpracy transgranicznej środowisk lokalnych i regionalnych.
- Na wschodniej granicy Polski obecnie funkcjonują cztery Euroregiony łączące krainy geograficzne i gospodarcze m.in. nad rzeką Bug (Euroregion Bug, Euroregion Niemen, Puszcza Białowieska oraz Euroregion Karpacki).

Współpraca pomiędzy polskimi regionami położonymi na wschodzie Polski, które czasami nazywa się tzw. polską „ścianą wschodnią” a ich odpowiednikami na Białorusi, Ukrainie i w Rosji, jest niezwykle istotna. Kraje te nie należą do Unii Europejskiej – Ukraina jest jedynie stowarzyszona, a wschodnia granica Polski jest jednocześnie wschodnią granicą Unii Europejskiej stąd też **współpraca transgraniczna na wschodzie Polski** (np. wobec ograniczeń wizowych czy celnych) **jest niewątpliwie trudniejsza niż na zachodzie i południu** naszego kraju.

Współpraca transgraniczna pomiędzy Polską (wschodnie województwa) i regionami przygranicznymi Białorusi rozpoczęła się od podpisania „Porozumienia o współpracy przygranicznej” (18 grudnia 1991 r.). Na pograniczu Polski i Białorusi euroregiony powstawały pod silną presją struktur lokalnych, jednakże dominującym czynnikiem ich utworzenia były działania administracji rządowej (Euroregion Bug oraz Niemen). Najmniejszymi jej jednostkami są województwa i jest to równocześnie najniższy szczebel podejmowania decyzji w zakresie współpracy oraz realizacji wytyczonych zadań. Układ taki jest specyficzną cechą

wschodnich transgranicznych regionów polskich¹³. Polskę i Białoruś „łączy” trzy Związki Transgraniczne: Euroregion Bug, Euroregion Niemen oraz Euroregion Puszcza Białowieska (tabela 1). Euroregion Bug po wschodniej stronie Polski został utworzony najwcześniej – w 1995 r., Euroregion Niemen powstał w 1997, natomiast najpóźniej został utworzony Euroregion Puszcza Białowieska – 2002 r.

Tabela 2. Euroregiony na pograniczu Polski i Białorusi (dane z 2013 r.)

Lp.	Nazwa	Powierzchnia (w km ²)	Ludność (w tys.)
1.	Bug	80916	4975,2
2.	Niemen	65084	3720,3
3.	Puszcza Białowieska	8000	190
RAZEM		154000	8885,5

Źródło: dane na podstawie GUS oraz poszczególnych euroregionów.

Pogranicze polsko-białoruskie charakteryzuje się następującymi uwarunkowaniami:

- tereny pogranicza są zamieszkiwane przez podobną liczbę mieszkańców;
- obszar zajmowanej powierzchni jest podobny – około 20 tys. km²;
- warunki klimatyczne są zbliżone;
- różniwalna struktura sektorów gospodarki: Polska – rolnictwo, usługi, przemysł; Białoruś – usługi, przemysł, rolnictwo;
- rolnictwo jest przeważającym sektorem gospodarki po polskiej stronie pogranicza;
- tereny polsko-białoruskiego pogranicza posiadają po-
kazalne walory turystyczne.

Na pograniczu wschodnim współpraca transgraniczna jest najbardziej zaawansowana z Ukrainą. Jako pierwszy na pograniczu polsko-ukraińskim powstał Euroregion Karpacki (w 1993 roku). Euroregion ten został powołany przez państwa byłego bloku wschodniego bez udziału państw członkowskich Unii Europejskiej. Euroregion Bug na pograniczu polsko-ukraińsko-białoruskim został utworzony w 1995 r. Najmłodszym euroregionem na pograniczu wschodnim jest Euroregion Puszcza Białowieska, utworzony w 2002 roku między Polską i Białorusią.

1.2 Polityka regionalna Unii Europejskiej

Głównym celem polityki regionalnej Unii Europejskiej jest zwiększenie spójności ekonomicznej i społecznej w Unii Europejskiej (UE). Poprzez pomoc słabiej rozwiniętym regionom i sektorom gospodarek państw członkowskich dąży się do zmniejszenia różnic w poziomie rozwoju i w poziomie życia w regionach UE. Tym samym dąży się do zwiększenia konkurencyjności regionów „zapóźnionych” gospodarczo.

Pierwszy fundusz wspierający rozwój słabo rozwinię-

tych regionów UE powstał w 1975 r. jako Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego jeszcze w ramach EWG na mocy umowy z Wielką Brytanią w trakcie jej negocjacji o członkostwo w EWG. Z jego środków finansowane było wyrównanie ekonomiczne uboższych regionów UE (m. in. Wielkiej Brytanii i Irlandii w 1975 r.) W 1986 r. postanowiono połączyć EFRR z innymi instrumentami, np. istniejącym już od lat 60. XX w. Europejskim Funduszem Społecznym we wspólną politykę regionalną.

Polityka regionalna jest istotnym elementem polityki strukturalnej Unii Europejskiej. Wydatki UE przeznaczane są na dofinansowanie dziedzin, w których występuje deficyt środków. Przyjęto, że część wydatków budżetowych transferowana jest w postaci przepływów środków na rzecz wsparcia mniej rozwiniętych państw członkowskich lub tylko samych określonych obszarów położonych na ich terytorium. Pomoc w ramach polityki regionalnej zakłada m.in. wspieranie rozwoju gospodarczego regionów zacofanych ekonomicznie, restrukturyzację regionów i obszarów przygranicznych, zwalczanie długotrwałego bezrobocia oraz stymulowanie rozwoju regionów wiejskich. Działania UE opierają się na zasadzie subsydiarności – uzupełniają działania lokalne i samorządowe.

W perspektywie finansowej 2000-2006 UE posiadała cztery fundusze strukturalne:

- Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego,
- Europejski Fundusz Społeczny,
- Finansowy Instrument Orientacji Rybołówstwa,
- Europejski Fundusz Orientacji i Gwarancji Rolnej – sekcja orientacji.

Funkcjonował również Fundusz Spójności, ale nie był klasyfikowany jako fundusz strukturalny. W perspektywie finansowej 2007-2013 do funduszy strukturalnych zaliczały się:

- Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
- Europejski Fundusz Społeczny.

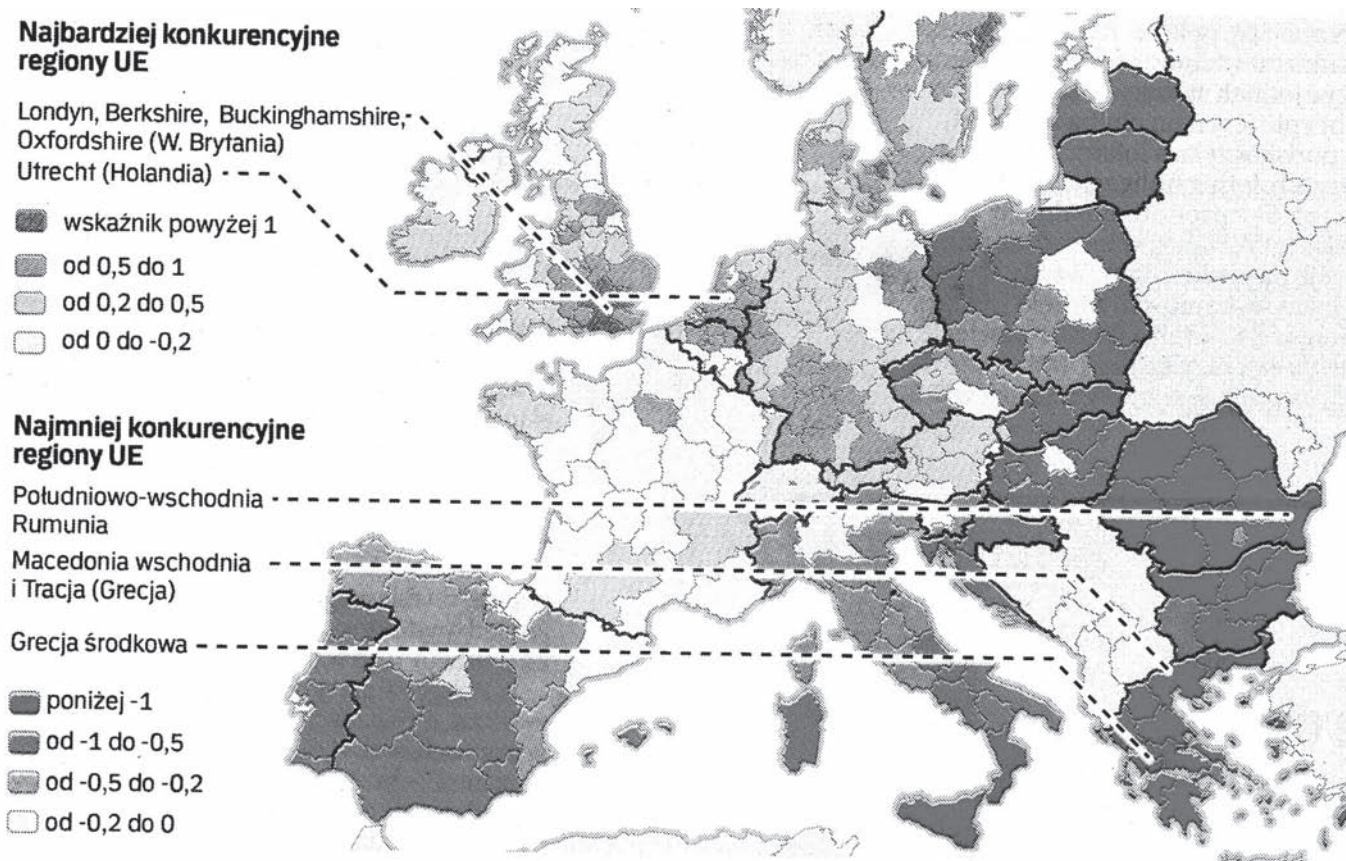
Funkcjonuje także Fundusz Spójności, nie będący wprawdzie funduszem strukturalnym, ale wdrażany w perspektywie finansowej Rybołówstwa również przestał istnieć, a w jego miejsce stworzono Europejski Fundusz Rybacki będący instrumentem wdrażania Wspólnej polityki rybołówstwa. W latach 2007-2013 na zasadach prawie identycznych jak fundusze strukturalne, w ramach wspólnych z Europejskim Funduszem Rozwoju Regionalnego programów operacyjnych przestał istnieć Europejski Fundusz Orientacji i Gwarancji Rolnej. W jego miejsce powołano Europejski Fundusz Rolny na Rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich, który stanowi instrument wdrażania Wspólnej Polityki Rolnej.

2. Konkurencyjność regionów Unii Europejskiej

Indeks konkurencyjności to narzędzie wykorzystywane przez Komisję Europejską do wspierania reform strukturalnych, zwiększania zdolności innowacyjnych w regionach poprzez politykę spójności i kształtowania przyszłej polityki. Ukazuje on rzeczywistą siłę poszczególnych gospodarek regionalnych. Komisja wykorzystuje indeks do wspierania reform strukturalnych i zwiększania zdolności

13. Wendt J., *Współpraca regionalna Polski w Europie Środkowej*, Studia Europejskiej 4/1998, http://www.ce.uw.edu.pl/pliki/pw/4-1998_Wendt.pdf (z dn. 4.4.2017)

Rys. 2. Mapa konkurencyjności regionów UE stan na koniec 2016 r.



Źródło: A. Słojewska, *Niezbyt konkurencyjne polskie województwa*, „Rzeczpospolita”, 28.02.2017 r., s. A1

innowacyjnych unijnych regionów poprzez inwestycje w ramach polityki spójności. Indeks konkurencyjności regionalnej umożliwia regionom w UE przede wszystkim porównywanie się z konkurencją. Miejsce w rankingu jest wynikiem osiągnięć w 11 dziedzinach podzielonych, na trzy grupy. Grupa podstawowa obejmuje: instytucje, stabilność makroekonomiczną, infrastrukturę, zdrowie oraz kształcenie podstawowe. Stanowią one najważniejsze, podstawowe czynniki rozwoju każdego rodzaju gospodarki. W miarę jak gospodarka regionalna rozwija się i poprawia swoją konkurencyjność, zaczynają się liczyć: bardziej wykwalifikowana siła robocza i bardziej wydajny rynek pracy – to obejmuje grupa efektywnościowa. W jej skład wchodzi trzy dziedziny: kształcenie wyższe, szkolenie i uczenie się przez całe życie; wydajność rynku pracy oraz rozmiary rynku. Na najbardziej zaawansowanym etapie rozwoju gospodarki regionalnej czynnikami decydującymi o poprawie warunków są te, które wchodzi w skład grupy innowacyjnej tj.: gotowość technologiczna, stan rozwoju przedsiębiorstw oraz innowacyjność¹⁴.

27 lutego 2017 r. Komisja Europejska (KE) w Brukseli opublikowała raport o konkurencyjności regionów w UE. Jak wynika z danych Komisji Europejskiej w zakresie konkurencyjności regionów w Europie dominują kraje anglosaskie oraz Francja. Stolica Wielkiej Brytanii - Londyn znalazł się na czele stawki najbardziej konkurencyjnych regionów w UE, a do pierwszej dziesiątki weszły aż cztery regiony z Wielkiej Brytanii. Z raportu wynika, że polskie województwa

nie notują poprawy – ich wskaźniki od 2010 r. pozostają na niezmiennym poziomie. Krajowym liderem konkurencyjności jest województwo mazowieckie (150. miejsce na 262. regiony sklasyfikowane), ale według ekspertów nie wykorzystuje ono odpowiednio swojego potencjału. Listę zamykają regiony południa Europy: rumuńskie, bułgarskie, greckie i dwa włoskie (Kalabria i Sycylia) (rys. 2)¹⁵.

Jak już wspomniano na 262 statystycznych regionów najlepsze polskie województwo zajęło dopiero 150. miejsce. Najgorsze – leżące na wschodzie Polski województwo lubelskie – uplasowało się na 208. pozycji, a zatem 58 pozycji niżej.

Analizując pozycję województwa mazowieckiego, należy zwrócić uwagę na fakt, że KE umieściła w raporcie instrument umożliwiający porównanie każdego regionu z 15 innymi w UE o zbliżonym poziomie PKB. Porównanie to ukazuje, na ile region wykorzystuje swoje bogactwo. W tej kategorii województwo mazowieckie wypada najslabiej w Polsce. Z 11 zanalizowanych kategorii aż w pięciu jest gorsze od regionów o zbliżonym dochodzie, w żadnej nie jest lepsze. Za to pozytywnie wypadają położone na południu kraju województwa małopolskie i opolskie, które w czterech kategoriach są lepsze od swoich konkurentów, a w żadnej nie są gorsze¹⁶.

Główną siłą napędową konkurencyjności regionalnej są przede wszystkim silne ośrodki stołeczne i metropoli-

14. A. Słojewska, *Pochwała Opola i Krakowa*, „Rzeczpospolita”, 28.02.2017 r., s. B.8

15. A. Słojewska, *Niezbyt konkurencyjne polskie województwa*, „Rzeczpospolita”, 28.02.2017 r., s. A1

16. A. Słojewska, *Pochwała Opola i Krakowa*, „Rzeczpospolita”, 28.02.2017 r., s. B.8

talne, które promieniują na inne regiony w tym samym kraju, w większej części Europy Północno-Zachodniej, ale znacznie rzadziej w regionach południowo-wschodnich UE. W tym wypadku wypada zauważyć, że Lublin i Białystok nie wykorzystują swego potencjału metropolitarne-go na wschodzie Polski.

W porównaniu z dwiema poprzednimi edycjami rankingu konkurencyjności regionów, opublikowanymi w latach 2010 i 2013, poprawiły się wyniki Malty oraz kilku regionów Francji, Niemiec, Szwecji, Portugalii i Wielkiej Brytanii. Pogorszyły się natomiast wyniki Cypru oraz regionów Grecji, Irlandii i Holandii. We wschodnich regionach UE, w tym w Polsce, poziom konkurencyjności pozostaje niestety na podobnym, niskim poziomie.

Wnioski

Każda zinstytucjonalizowana współpraca regionalna, także transgraniczna, powinna być oparta na partnerstwie i wspólnych korzyściach. Efekty współpracy zależą od kompetencji, potencjałów, sił przetargowych, umiejętności negocjacji stron uczestniczących w porozumieniu o współdziałaniu. W podejmowaniu działań na rzecz rozwoju swojego regionu ważna jest dobra wola społeczeństwa, nie mniej ważna jest wola władz regionalnych i samorządowych¹⁷.

Autorzy uważają, że konkurencyjność polskich regionów, zwłaszcza położonych na tzw. „ścianie wschodniej”, byłaby większa gdyby skutecznie i efektywnie rozwijała się współpraca przygraniczna, w ramach już utworzonych euroregionów np. Euroregionu Bug, który obejmuje Polskę, Białoruś i Ukrainę. **Obecnie ta współpraca transgraniczna jest niewystarczająca, a czasami ma się wrażenie, że wręcz zamarła.** Nie bez znaczenia są tu oczywiście problemy polityczne na Ukrainie (wojna z Rosją w Donbasie), czy ostatnie demonstracje i rozruchy wewnętrzne na Białorusi.

Oceniając istotę współpracy transgranicznej należy pamiętać o korzyściach i zagrożeniach z niej płynących. Współpraca transgraniczna pozwala na zbliżenie partnerów gospodarczych, znalezienia nowych rynków zbytu dla producentów polskich, białoruskich i ukraińskich. Promocja regionu poprzez podkreślenie jego atutów, zwiększa szanse na znalezienie i przyciągnięcie inwestorów, zarówno krajowych, jak i zagranicznych. Stwarza również możliwości pozyskania środków finansowych na rzecz wspólnej promocji regionu. Unia Europejska daje duże możliwości pojedynczym gminom/rejonom zrealizować własne inicjatywy, „zapomnianym” terenom rozwinąć się. Tym samym zwiększa się ich konkurencyjność.

Współpraca transgraniczna polsko-ukraińsko-białoruska oznacza wspólnie podjęte działania wszystkich podmiotów w bezpośrednim sąsiedztwie granicy. Działania te są prowadzone w zakresie:

- gospodarki przestrzennej i planowania przestrzennego;
- gospodarki regionalnej i lokalnej;
- infrastruktury technicznej, komunalnej, rozwój przejść

granicznych, komunikacji;

- ochrony środowiska;
- sfery społecznej.

Jednak współpraca transgraniczna ma i swoje minusy, np. zagrożenia epidemiologiczne (choroby zwierząt), choroby roślin uprawnych i leśnych (np. zagrożenie lasów iglastych kornikiem w Puszczy Białowieskiej), które nie zostały zlikwidowane przez każdą ze stron w należyтым czasie. Otwartość granic oraz swobodny przepływ ludności mogą także wpływać na nasilanie się ujemnych następstw w zachowaniu ludności. Do takich zagrożeń zaliczają się: rozwój przestępczości, słaba znajomość języka sąsiada, rozwój przemytu, nierówny poziom rozwoju gospodarczego oraz zróżnicowanie płac, odrębne tempo dopasowania obszarów w zakresie konkurencyjności. Mimo tych niedogodności pozytywów ze współpracy transgranicznej jest jednak zdecydowanie więcej. Ograniczenie oraz likwidacja istniejących barier zależy w głównej mierze od wprowadzenia rozwiązań, m.in. językowych, informacyjnych, infrastrukturalnych, finansowych oraz prawnych.

Wschodnie obszary przygraniczne Polski powinny postawić na zwiększenie konkurencyjności a także na rozwój gospodarczy oraz przyspieszyć procesy wzrostu atrakcyjności inwestycyjnej. Należy wykorzystać istniejącą już infrastrukturę transportową leżącą w pasie paneuropejskich międzynarodowych korytarzy transportowych w regionach wschodnich, do budowy nowoczesnych centrów logistycznych¹⁸, a tym samym do rozwinięcia kooperacji ze stronami białoruską i ukraińską w zakresie transportu rozumianego jako wielogłęziowy system.

Podsumowując, aktywna **współpraca w ramach Euroregionów na wschodzie naszego kraju, sprzyja stabilizacji sytuacji na obszarze pogranicza pomiędzy Polską, Białorusią i Ukrainą, przynosi wymierne korzyści gospodarcze i ekonomiczne, zbliża ludzi i łagodzi napięcia społeczne. Współpraca jest szansą rozwojową i zwiększa konkurencyjność regionów wschodniej Polski na tle całego kraju a co za tym idzie także regionów całej Unii Europejskiej.** Dla Białorusi i Ukrainy współpraca transgraniczna to jednak przede wszystkim zbliżenie ku zjednoczonej Europie.

Mgr Ina Prokorym

Absolwentka Wydziału Nauk Ekonomicznych Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie na Kierunkach Zarządzanie i Marketing oraz Ekonomia. Zajmuje się problematyką współpracy transgranicznej Polski i Białorusi.



Bartosz Zakrzewski

Adiunkt w Instytucie Transportu Samochodowego w Warszawie



17. Mierosławska A., *Uwarunkowania rozwoju i współpracy ...*, op. cit. str. 52-55.

18. Brdulak J., Zakrzewski B., *Efektywność...*, op. cit.

BIBLIOGRAFIA:

1. Brdulak J., Zakrzewski B., *Efektywność centrum logistycznego na Południowym Podlasiu. Monografia*, ITS, Warszawa 2013.
2. Brdulak J., Zakrzewski B., *Transgraniczna współpraca transportowa w Euroregionie Bug*, TTS Technika Transportu Szynowego” nr 12/2015, s. 1727-1731
3. Euroregion Karpacki, <http://www.karpacki.pl/> (z dn. 4.4.2017)
4. <http://www.dobrypasterz.pl/> (z dn. 4.4.2017).
5. <http://www.euroregion-silesia.pl/index,euroregiony-w-polsce,1.html> (z dn. 4.4.2017).
6. Kuśmińska-Fijałkowska A.; Łukasik Z.; *European Establishing a Framework for Maritime Spatial Planning*, “Information, Communication and Environment/Marine Navigation and Safety of Sea Transportation”, pp. 135-138, 2015, CRC Press/Balkema.
7. Kuśmińska-Fijałkowska A.; Łukasik Z.; *Information and Communication Technologies in the Area with a Complex Spatial Structure*, “Information, Communication and Environment/Marine Navigation and Safety of Sea Transportation”, pp. 131-134, 2015, CRC Press/Balkema.
8. Mierosławska A., *Uwarunkowania rozwoju i współpracy transgranicznej wschodnich regionów Polski*, Wyd. IERiGŻ, Warszawa 2000
9. Płaczek J., Zakrzewski B., *Wykorzystanie byłego lotniska wojskowego w Białej Podlaskiej na rzecz utworzenia nowego Centrum Logistycznego na Podlasiu* w: Współczesne problemy logistyczne lotnictwa. Teoria i praktyka, pod red. D. Ungiera, WSOSP, Dęblin 2016, s. 193-211
10. Prokorym I., *Współpraca transgraniczna Polski i Białorusi – euroregiony*, SGGW, Warszawa 2016.
11. Sikorska-Wolak I., *Współpraca transgraniczna w euroregionach i jej znaczenie w rozwoju turystyki*, [W:] *Problemy rozwoju turystyki na Wi-*
12. *leńszczyźnie*, Mazowszu, Podlasiu i Podolu. Z. J. Przychodzeń (red.). Tom II. Wyd. WSTiJO i SGGW, Warszawa – Lwów – Żytomierz 2006
13. Stojewska A., *Niezbyt konkurencyjne polskie województwa*, „Rzeczpospolita” 28.02.2017 r. s. A1
14. Stojewska A., *Pochwała Opola i Krakowa*, „Rzeczpospolita” 28.02.2017 r., s. B8
15. *Szlakiem dawnych kultur i religii*, Uniwersytet Trzeciego Wieku przy Państwowej Wyższej Szkole Zawodowej im. Papieża Jana Pawła II w Białej Podlaskiej, Biała Podlaska 2007.
16. Wendt J., *Współpraca regionalna Polski w Europie Środkowej*, Studia Europejskiej 4/1998, http://www.ce.uw.edu.pl/pliki/pw/4-1998_Wendt.pdf (z dn. 4.4.2017)
17. Zakrzewski B., *Former Military Airfield in Biała Podlaska as a Part of New Logistics Centre in Southern Podlasie*, “Security Dimensions. International and National Studies”, 2016, no 19, p. 116–134.
18. Zakrzewski B., Prokorym I., *Systemy monitoringu drogowego w Paneuropejskim Korytarzu Transportowym nr 2 na przykładzie Białorusi i Polski*, „Kwartalnik Celný”, T.21-22, Nr 1-2/2016, s. 16-23
19. Zakrzewski B.; *Potencjalne centra logistyczne Polski wschodniej w międzynarodowym korytarzu komunikacyjnym nr 2*, „Autobusy. Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe”, T.194, Nr 4/2016, s. 115-119
20. Zakrzewski B.; *Transport samochodowy w Polsce wobec problemów dalszego rozwoju na przykładzie regionów wschodnich*, „Gospodarka Materialowa & Logistyka”, T. 1257, Nr 5/2016, s. 790-808

Drogownictwo jako szansa rozwoju regionu

Jacek Brdulak
Piotr Pawlak

Streszczenie

Przedstawiony artykuł w pierwszej kolejności określa specyfikę regionu przygranicznego Polski Wschodniej. Artykuł skupia się przede wszystkim na obszarze województwa lubelskiego. Krótko opisano indeks urbanizacji, sieć miast analizowanego regionu oraz cechy rozwoju lokalnego. W drugiej części artykułu położono nacisk na problemy infrastruktury drogowej w tym regionie.

Abstract

In first part of this article, characteristics of the eastern regions of Poland, near the border, was described. This article focuses primarily on the area of Lublin Province (voivodeship). The urbanization index, the network of cities, and the characteristics of local development was briefly described. The second part of the paper focuses on the problems of road infrastructure in this region.

Wstęp

Rozwój drogownictwa ma często pozytywny wpływ i jest szansą rozwoju regionów zaniedbanych lub będących na uboczu, z dala od dużych metropolii, a takimi właściwościami charakteryzują się obszary przygraniczne Polski Wschodniej. Na fakt dysproporcji rozwojowych wpływa w dużej mierze również sytuacja, w której większa część

wschodniej granicy Polski jest równocześnie zewnętrzną granicą całego ugrupowania jakim jest Unia Europejska. Jest to bariera administracyjna dla tego regionu, co wiąże się z licznymi ograniczeniami, zwłaszcza w porównaniu do granic zachodniej i południowej, które w ramach współpracy Unijnej można obecnie swobodnie przekraczać.

Charakterystyka przygraniczna Polski Wschodniej

Analizując kwestie związane z drogownictwem na obszarze przygranicza Polski Wschodniej, w pierwszej kolejności należy doprecyzować badany obszar. Geograficznie region przygraniczny (graniczny, nadgraniczny) jest obszarem położonym wzdłuż granicy państwowej, po jednej z jej stron. Może on być wyznaczony na podstawie jednorodności cech (region strefowy) lub powiązań (region węzłowy). Według jednej z definicji¹, tego typu region określa się odległością od granicy państwowej. Druga definicja opiera się na podziale administracyjnym danego kraju, jednak podejście to ma zasadniczą wadę w zależności od przyjętych jednostek podziału administracyjnego. Jeżeli przyjmiemy za regiony przygraniczne całe województwa leżące wzdłuż granicy, dochodzi do sytuacji, w której niejednokrotnie stolice tych województw

1. A. Raczek, S. Dołzbłasz, M. Leśniak-Johann, *Relacje współpracy i konkurencji na pograniczu polsko-niemieckim*, 2012, Wydawnictwo Gaskom, Wrocław, 2012.

są znacznie oddalone od granicy.

Według innych wytycznych strefa przygraniczna powinna obejmować pas 15-30 km od granicy w głąb państwa. W Polsce przyjmuję się pas dwóch gmin sąsiadujących z granicą, lub pas jednego powiatu². Można się posłużyć także definicją strefy nadgranicznej. Jest to obszar gmin przyległych do granicy państwowej, a na odcinku morskim - do brzegu morskiego. W przypadku, gdy szerokość strefy nadgranicznej nie osiąga w ten sposób 15 km, włącza się do strefy również obszar gmin bezpośrednio sąsiadujących z gminami przyległymi do granicy państwowej (lub brzegu morskiego). Przebieg linii określającej obszar strefy nadgranicznej wyznacza Komendant Główny Straży Granicznej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 29 sierpnia 2005 r. w sprawie wykazu gmin i innych jednostek zasadniczego podziału terytorialnego państwa położonych w strefie nadgranicznej oraz tablicy określającej zasięg tej strefy.

Z kolei wytyczne Unii Europejskiej określają regiony przygraniczne jako jednostki podziału terytorialnego NUTS 3, znajdujące się wzdłuż granicy państwowej (są to tzw. podregiony, grupujące powiaty i składające się przeważnie z kilku, 4-5 powiatów). Przyjęcie tylko jednego z założeń jest stosunkowo dużym uproszczeniem, warto zwrócić uwagę, iż wpływ granicy często jest większy niż pas dwóch gmin położonych wzdłuż niej ale równocześnie nie jest tak rozległy jak całe województwo. Dlatego w celu analizy regionu przygranicznego trzeba często łączyć różne podejścia, ponieważ dystans komunikacyjny zawsze będzie charakteryzował się takimi samymi cechami bez względu na podziały administracyjne i przyjęte założenia. I tak w przypadku analizy regionu przygranicza Polski Wschodniej nie można brać pod uwagę tylko regionów należących do województw lubelskiego, podlaskiego i podkarpackiego, należy także wziąć pod uwagę wschodnią część województwa mazowieckiego, która geograficznie nie znajduje się w tak dużej odległości od granicy, a administracyjnie województwo mazowieckie jest zaliczane do województw centralnie położonych. Dlatego warto szerzej omówić pojęcie wyżej wymienionego dystansu komunikacyjnego, który kształtowany jest przez szereg czynników. Historycznie najważniejszym była odległość związana z położeniem geograficznym. Rozwój społeczny ludzkości w trakcie coraz bardziej zaawansowanych procesów, dzisiaj zwanych z uwagi na skalę – globalizacją, zawsze był nierozdzielnie związany z walką z odległością, która stanowiła istotną, uciążliwą barierę aktywności człowieka. Trudno przecenić w tej sytuacji pierwszy globalny, interaktywny wynalazek Grahama Bella – telefon, który do dnia dzisiejszego stanowi nową jakość komunikacyjną w naszym życiu. A. Miszcuk wskazuje, że peryferyjność tego typu „...może wynikać ze specyfiki walorów środowiska geograficznego, takich jak m.in.: wysokość nad poziomem morza, pionowe (obszary górskie i podgórskie) i poziome ukształtowanie powierzchni, warunki hydrologiczne czy klimatyczne, które utrudniają budowę

i eksploatację sieci infrastrukturalnych podnoszących dostępność komunikacyjną”³. Należy podkreślić przy tym zmienność historyczną wymiaru lokalizacji przestrzennej jako czynnika kształtującego centralność i peryferyjność⁴. Rozpatrując ten czynnik, jeszcze przed II Wojną Światową obszary Podlasia Południowego i Polesia Zachodniego stanowiły centralne obszary II Rzeczypospolitej, znajdując się na ważnym szlaku handlowym. Obecnie obszary te również znajdują się przy ważnym szlaku transportowym (II Paneuropejski korytarz transportowy: Berlin – Poznań – Warszawa – Brześć – Mińsk – Smoleńsk – Moskwa – Niżny Nowogród), jednak stanowią równocześnie obszary przygraniczne. W związku z tym należy zadbać o rozwój drogownictwa w tym regionie, zarówno głównych korytarzy transportowych, jak również sieci lokalnej, która połączy mniejsze miejscowości przygranicza z głównymi szlakami drogowymi. Odpowiedni rozwój sieci dróg pozwala połączyć ze sobą także ośrodki miejskie regionu i osiągać korzyści aglomeracji, jak również ułatwić dojazd do pracy osobom z dalszych obszarów województwa. Niestety w tym względzie Polska Wschodnia ustępuje pozostałym regionom Polski. Oprócz faktu, iż region Polski Wschodniej nie ma bardzo dużych, a co za tym idzie znacząco oddziaływujących na region ośrodków miejskich, to również wskaźnik urbanizacji w województwach podkarpackim

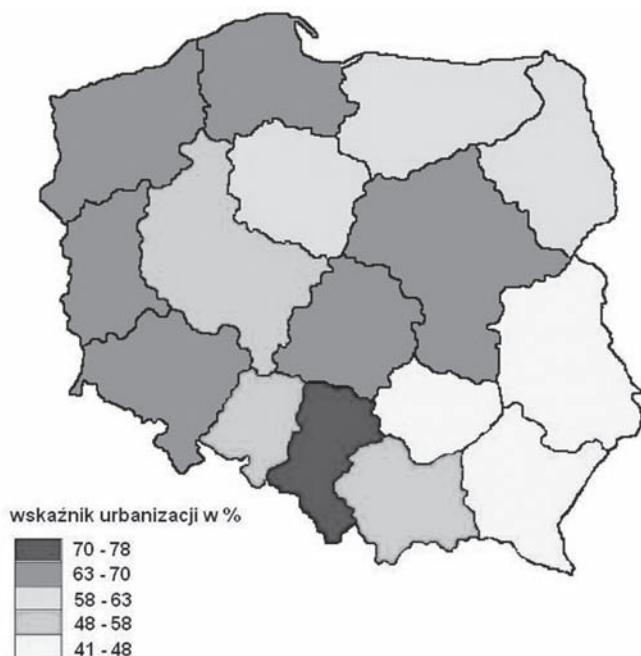
3. A. Miszcuk, *Uwarunkowania peryferyjności regionu przygranicznego*, Norbertinum, Lublin 2013, s. 11.

4. R. Krawczyk, *Podstawy cywilizacji europejskiej*, Wyższa Szkoła Handlu i Prawa im. Ryszarda Łazarskiego w Warszawie, Warszawa 2006, s. 19-25. Według autora geneza kształtowania się centrum Europy jest tematem zawitym, który zmieniał się na przestrzeni wieków. Najpierw Hellada była uważana za centrum, następnie Imperium Rzymskie czy średniowieczne Święte Cesarstwo Rzymskie utworzone przez Ottona III, stanowiące centrum ówczesnej Europy. W późniejszych wiekach państwo polsko-litewskie zaliczane było do Europy, aby następnie zachodnia cywilizacja uważała, iż Europa kończy się na granicy Śląska z Rzeczpospolitą. Istotne znaczenie dla rozwoju Europy i określeniu jej centrum miała tzw. „żelazna kurtyna”, która w drugiej połowie XX wieku ukształtowała obecny do dzisiaj podział na Europę bogatych, na zachód od Polski, oraz Europę biednych czyli pozostałe kraje na wschód od Niemiec. Należy tu dodać, że podział ten zaczął się kształtować znacznie wcześniej, XVIII wieczny proces industrializacji objął zaledwie część ziem polskich będących w owym czasie pod zaborem pruskim, pozostałe polskie ziemie: zaboru austriackiego i rosyjskiego zostały zaniedbane, będą ówczesnymi peryferiami tych krajów. W dzisiejszych czasach nadal trudno oszacować czym jest tak naprawdę Europa, jakie są jej początki, centrum i jaka jest tożsamość Europy. Geograficznie Polska znajduje się w centrum Europy i zawsze do niej należała, jednak cywilizacja zachodnioeuropejska inaczej określa Europę, kierując się subiektywną oceną „europejskości” kraju czy narodu. W latach osiemdziesiątych XX wieku Komisja Europejska objęła patronat nad projektem, który miał na celu napisanie historii Europy, która została scharakteryzowana jako 12 państw Wspólnoty Europejskiej wraz z Austrią i Szwajcarią oraz Norwegią i Szwecją. Przynależność Finlandii, Polski, Czech i Węgier została określona jako niejasna. Obecnie jedną z idei jest koncepcja tzw. „twardego rdzenia”, który składa się z Francji, Niemiec, Belgii, Holandii i Luksemburga, oddzielnymi grupami są kraje atlantyckie (Wielka Brytania, Irlandia), kraje południa (Włochy, Hiszpania, Portugalia i Grecja), Skandynawia (Szwecja, Dania, Finlandia) oraz kraje wschodu (Polska, Czechy, Słowacja, Węgry, Słowenia, Litwa, Łotwa i Estonia). Klóci się to po raz kolejny z podejściem geograficznym. Należy bowiem zauważyć, iż geograficznymi peryferiami Europy jest Półwysep Skandynawski, jednak procesy ekonomiczne, polityczne i przemiany kulturowe sprawiły, że pojęcie Zachodu rozciągnęło się także na te obszary. Ekonomicznie i kulturowo Szwecja, Norwegia, Finlandia i Islandia są członkami Europy Zachodniej, a z drugiej strony zdecydowanie bardziej centralnie położone: Polska, Litwa, Ukraina i Mołdawia są utożsamiane z Europą Wschodnią.

2. M. Leśniak, *Konkurencyjność obszarów pogranicza polsko-niemieckiego*, praca doktorska, Uniwersytet Wrocławski, Zakład Zagospodarowania Przestrzennego, 2006.

i lubelskim jest jednym z niższych w kraju. Średnia dla kraju stanowi 60,6%. Najwyższym wskaźnikiem charakteryzującym się województwo śląskie 77,6%, natomiast województwa podkarpackie wskaźnikiem 41,3%, a lubelskie 46,4%. W województwach tych ludność wiejska stanowi ponad połowę ogółu ludności (por. rys. 1).

Rys. 1. Wskaźnik urbanizacji



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS Miasta w liczbach 2012 s. 34 oraz www.scholaris.pl

Jak widać na poniższym rysunku, także sieć miast w regionie przygranicznym Polski Wschodniej charakteryzują się niewielką liczbą miast oraz znacznymi odległościami pomiędzy poszczególnymi miastami (por. rys. 2).

Rys. 2. Sieć miast w 2012 r.



Źródło: GUS Miasta w liczbach 2012, Warszawa 2014 s. 28

Dlatego należy pamiętać, iż zróżnicowanie podmio-

tów rozwoju lokalnego, wieloaspektowość dziedzin życia społecznego objętych rozwojem wymaga stałej kontroli i oceny realizacji rozwoju lokalnego⁵. Przez ostatnie dwie dekady formułuje się wolę znalezienia skutecznej polityki, która przyspieszy powolne procesy naturalnego transferowania wzrostu na obszary peryferyjne, a takimi jest przygranicze. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego (dalej KSRR) ma za zadanie wspierać we wszystkich regionach rozwój ich potencjałów endogenicznych, a nie jak to w tradycyjnym ujęciu bywa wyrównywać tylko szanse. W związku z przyjętym podejściem w KSRR zaproponowano 3 podstawowe cele:

1. konkurencyjność – wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów,
2. spójność – budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych,
3. sprawność – tworzenie warunków do skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie.

Dla przykładu, w latach 1997-2007 można było zaobserwować szybki rozwój społeczno-gospodarczy Mazowsza, a także innych województw związanych z największymi ośrodkami miejskimi oraz dużo wolniejszy innych biedniejszych województw, zwłaszcza Polski wschodniej. W wyżej przytoczonym okresie pozycja Mazowsza poprawiła się o 25 punktów procentowych względem średniej UE27, podczas gdy Lubelszczyzny o 3,6 punktu procentowego. Dysproporcje te są jeszcze bardziej widoczne w układzie podregionów⁶. Dlatego tak istotne znaczenie ma zagospodarowanie transportowe regionu, zwłaszcza Polski Wschodniej, która w tym względzie od lat jest zaniedbywana co ogranicza możliwości rozwoju i uruchamianie czynników endogenicznych rozwoju tego regionu.

Infrastruktura drogowa w regionie przygranicza Polski Wschodniej

Rozwinięta, nowoczesna i dobrej jakości infrastruktura transportowa jest bardzo istotna dla wzrostu gospodarczego oraz zrównoważonego rozwoju regionalnego. Infrastruktura ta poprawia efektywność prowadzenia działalności gospodarczej, pozwala przedsiębiorstwom łatwiej podejmować decyzję inwestycyjne – co za tym idzie, infrastruktura ta przyczynia się do wzrostu konkurencyjności danego regionu i tworzenia nowych miejsc pracy. Regiony wyposażone w dobrze rozwiniętą infrastrukturę transportową dysponują również większym potencjałem rozwojowym.

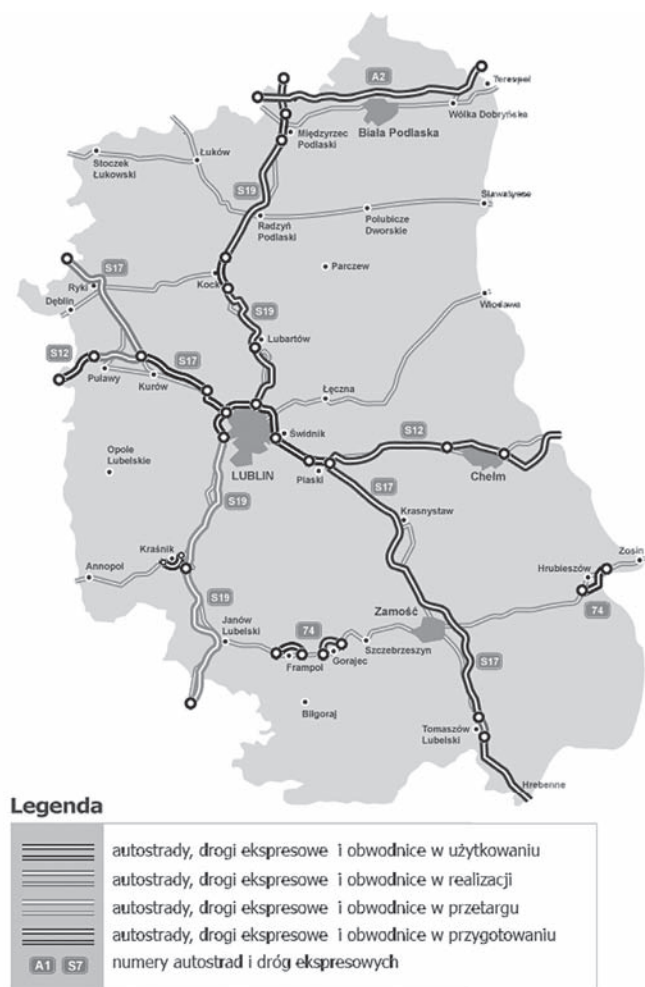
Jednym z podstawowych celów państw członkowskich Unii Europejskiej jest wzmocnienie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. W odniesieniu do transportu najważniejsza jest spójność terytorialna ozna-

5. www.praktycznateoria.pl/, 13 kwietnia 2011 w Demografia przedsiębiorstw, Konkurencyjność i innowacyjność przedsiębiorstw.

6. J. Szlachta, J. Zaleski, Kierunki polityki regionalnej w Polsce do 2020 roku, Gospodarka Narodowa, 10/2010, SGH, Warszawa 2010, s. 37 – 56.

czająca możliwość integracji systemów transportowych państw Unii Europejskiej. W przypadku Polski należy zwrócić uwagę na fakt, iż gęstość sieci drogowej należy rozpatrywać dwuaspektowo, analizując długość dróg najwyższej jakości tj. autostrad i dróg ekspresowych oraz pozostałych dróg tzn. krajowych i lokalnych. Podstawowym problemem w Polsce jest słabe nasycenie siecią autostrad i dróg ekspresowych, ukazuje ono lukę infrastrukturalną w porównaniu z resztą Unii Europejskiej.

Rys. 3. Mapa autostrad i dróg ekspresowych w województwie lubelskim, stan na kwiecień 2017 r.



Źródło: www.gddkia.gov.pl

Na przykładzie województwa lubelskiego można zobaczyć, iż poziom rozwoju dróg najwyższej klasy technicznej odbiega od standardów europejskich, obecnie również od sytuacji w innych częściach kraju. Większość tego typu dróg jest dopiero na etapie przygotowania, część w trakcie procedur przetargowych, a zaledwie niewielkie dwa odcinki w trakcie realizacji. Brakują połączeń odpowiedniej jakości z przejściami granicznymi, jak również w ramach samego województwa. Większość połączeń w województwie lubelskim stanowią drogi wojewódzkie, których stan jakościowy jest niewystarczający. Bez rozwoju drogownictwa ciężko jest mówić o szansach rozwojowych regionu, zwłaszcza obszarów przygranicznych województwa, które są szczególnie zaniedbane.

Podsumowanie

Analizując specyfikę badanego obszaru przygranicznego, przedstawione informacje na temat rozwoju regionów, a także krótko opisując stan infrastruktury drogowej w województwie lubelskim, należy stwierdzić, iż cały czas jest to region problemowy i zaniedbywany przez władze krajowe. Brak inwestycji w infrastrukturę drogową, nie wywoła pozytywnego impulsu, który mógłby przy tej okazji powstać i stać się szansą rozwojową regionu. Zasadne by było przyspieszenie inwestycji drogowych w tym regionie, tak aby ożywiać cechy endogeniczne rozwoju tego regionu. Niestety pomimo licznych wytycznych zawartych w różnego rodzaju strategiach, mających na celu wspieranie regionów problemowych, nadal decyzje są często podejmowane względami rozwoju większych miast, przeważnie na zachodzie, południu oraz północy Polski.

BIBLIOGRAFIA:

- [1.] Banak M., Brdulak J., Krysiuk C., Pawlak P., Kierunki rozwoju infrastruktury transportu samochodowego w Polsce, Wydawnictwo Instytutu Transportu Samochodowego, Warszawa 2014.
- [2.] Brdulak J., Pawlak P., Krysiuk C., Zakrzewski B., Domykanie sieci dróg ekspresowych i autostrad czynnikiem mnożnikowym gospodarczego rozwoju regionów, Instytut Magazynowania i Logistyki, Logistyka 3/2014.
- [3.] Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, www.gddkia.gov.pl
- [4.] Główny Urząd Statystyczny, *Miasta w liczbach 2012*, Warszawa 2014.
- [5.] Krawczyk R., Podstawy cywilizacji europejskiej, Wyższa Szkoła Handlu i Prawa im. Ryszarda Łazarskiego w Warszawie, Warszawa 2006.
- [6.] Leśniak M., Konkurencyjność obszarów pogranicza polsko-niemieckiego, praca doktorska, Uniwersytet Wrocławski, Zakład Zagospodarowania Przestrzennego, 2006.
- [7.] Miszczuk A., Uwarunkowania peryferyjności regionu przygranicznego, Norbertinum, Lublin 2013.
- [8.] Raczek A., Dołzbłasz S., Leśniak-Johann M., Relacje współpracy i konkurencji na pograniczu polsko-niemieckim, 2012, Wydawnictwo Gaskom, Wrocław, 2012.
- [9.] Szlachta J., Zaleski J., Kierunki polityki regionalnej w Polsce do 2020 roku, Gospodarka Narodowa, 10/2010, SGH, Warszawa 2010.
- [10.] www.praktycznateoria.pl/, 13 kwietnia 2011 w Demografia przedsiębiorstw, Konkurencyjność i innowacyjność przedsiębiorstw.
- [11.] www.scholaris.pl



prof. dr hab. Jacek Brdulak

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



Piotr Pawlak

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

Zmiany w infrastrukturze drogowej Obszaru Metropolitalnego Warszawy

| Cezary Krysiuk

Streszczenie

W artykule zostały zarysowane zmiany związane z modernizacją głównych ciągów komunikacyjnych drogowych przechodzących lub mieszczących się na terenie Obszaru Metropolitalnego Warszawy. Zostały również przedstawione problemy związane z brakiem rozwiązań kompleksowych głównych dróg OMW, czego wynikiem staje się m.in. słaba płynność ruchu. Artykuł został napisany na podstawie analiz realizowanych w badaniach statutowych ITS (praca 6512/ITS). Na końcu zamieszczono główne wnioski, które stanowią podsumowanie zarysowanych problemów.

Changes in the road infrastructure of the Metropolitan Area of Warsaw

Abstract

The article outlines changes related to the modernization of major road transport routes passing or occupying the Metropolitan Area of Warsaw. The problems related to the lack of comprehensive solu-

tions of main roads of OMW have also been presented, which results in e.g. flow of traffic. This article was written on the basis of analyses carried out in statutory research ITS (Project 6512 / ITS). Finally, the main conclusions are presented, which summarize the problems outlined.

System transportowy ulega ciągłym przemianom związanym z dostosowaniem się do coraz to nowych potrzeb społeczno-gospodarczych. Zmiany te dokonują się w całym obszarze systemu transportowego, a obecnie najbardziej widoczne są w sieci dróg państw członkowskich UE (priorytetowe korytarze transportowe), poszczególnych regionach, obszarach metropolitalnych czy wręcz samych miast i miasteczek. Niezależnie od kraju zmiany te są bardzo kosztowne i czasochłonne.

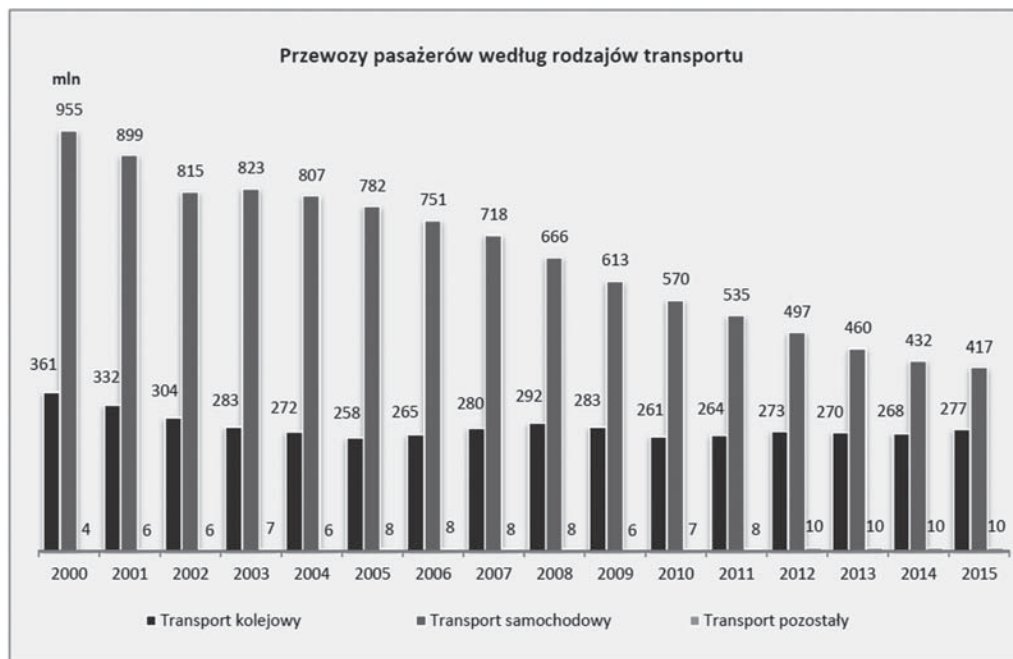
Polityka transportowa pomimo dążenia do zrównoważonego rozwoju nadal szczególną uwagę poświęca infrastrukturze transportowej zarówno w UE, jak i naszym kraju. Głównym powodem takiej sytuacji jest nadal bardzo duży udział przewozów ładunków i osób transportem samochodowym, ale również ciągły wzrost liczby pojazdów.

W Polsce udział transportu drogowego przy przewozie ładunków w ogólnych przewozach ładunków wynosi 83,5% w tonach i 75,7% tonokm w roku 2015 (tabl. 1) oraz przewozach osób (wykres 1) 417 mln pasażerów odpo-

Tabl. 1. Kształtowanie się dynamiki i struktury przewozów ładunków i pracy przewozowej w wybranych latach 2010-2015

RODZAJE TRANSPORTU	2010	2013	2014	2015	2010	2013	2014	2015
	Rok poprzedni = 100				Struktura w%			
TONY								
OGÓŁEM ^b	104,8	103,3	99,5	98,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Transport kolejowy ^b	105,4	100,7	98,0	98,5	13,1	12,6	12,4	12,4
Transport samochodowy	104,7	104,0	99,7	97,3	83,1	84,0	84,1	83,5
Transport lotniczy	111,1	90,1	102,4	100,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport rurociągowy	111,9	95,6	98,3	110,1	3,1	2,7	2,7	3,0
Żegluga śródlądowa	90,9	110,2	151,2	156,4	0,3	0,3	0,4	0,7
Żegluga morska	89,2	93,2	97,3	102,7	0,4	0,4	0,4	0,4
TONOKILOMETRY								
OGÓŁEM ^b	108,9	106,8	100,0*	103,6	100,0	100,0	100,0	100,0
Transport kolejowy ^b	112,0	104,0	98,4	101,1	15,8	14,6	14,4*	14,0
Transport samochodowy	111,9	111,3	101,2	103,9	69,5	74,7	75,5*	75,7
Transport lotniczy	134,8	96,6	123,3	106,5	0,1	0,0	0,1	0,0
Transport rurociągowy	105,5	90,1	102,1*	106,3	7,9	5,8	5,9*	6,1
Żegluga śródlądowa	101,0	94,2	101,4	280,9	0,3	0,2	0,2	0,6
Żegluga morska	82,9	80,3	83,6	93,5	6,4	4,7	3,9	3,5

Wykres 1. Kształtowanie się poziomu przewozów pasażerów według rodzajów transportu w latach 2000-2015



Źródło: Transport Wyniki Działalności w 2015 r., GUS, Warszawa 2016, s. 48

wiada ok. 60% udziałowi w ogólnych przewozach pasażerów w roku 2015. Dlatego też każdy zmiany systemu transportowego powinny to uwzględniać.¹

Do nadmiernego wykorzystywania istniejącej infrastruktury transportowej przyczynia się również rozwój motoryzacji indywidualnej, wyrazem tego jest oraz większa liczba samochodów poruszających się po drogach w naszym kraju, w szczególności samochodów osobowych, gdyż to one właśnie powodują największe zatory podczas dojazdów do pracy jak i powrotów, dotyczy to w szczególności dużych miast i ich obszarów w tym Obszaru Metropolitalnego Warszawy. Według danych GUS w roku 2015 liczba samochodów osobowych na 1000 osób wynosiła prawie 550 samochodów (Wykres 2, str.16).² Można zatem przyjąć, że jednym z głównych wy-

znaczników prawidłowego funkcjonowania systemu transportowego na w naszym kraju, ale również na Obszarze Metropolitalnym Warszawy, w tym samej Warszawie jest dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa w tym oczywiście infrastruktura drogowa.

Infrastrukturę transportową można rozpatrywać w trzech aspektach: technicznym, ekonomicznym i organizacyjnym. Do typowych cech technicznych obiektów infrastrukturalnych zalicza się:³

- niepodzielność techniczną, która oznacza istnienie pewnej minimalnej wielkości inwestycji infrastrukturalnych, która warunkuje ich użyteczność. Z drugiej strony, niepodzielność ta określa niektóre cechy techniczne obiektów, które determinują budowę przynajmniej dwupasmowej drogi kołowej, kanału o określonej głębokości i szerokości itp. Niepodzielność techniczna bywa również rozumiana jako konieczność stworzenia minimalnej liczby różnych urządzeń infrastrukturalnych, która warunkuje ich użyteczność szczególnie w krajach słabo rozwiniętych. W krajach wysoko rozwiniętych nie są istotne wielkości minimalne poszczególnych obiektów, lecz ich współzależność, która doprowadza do łańcucha inwestycji uzupełniających;
- długi okres żywotności, kolejną specyficzną cechą infrastruktury jest jej długowieczność. Bardzo długa żywotność skłania do szczególnie wnikliwej analizy przyszłych potrzeb oraz możliwości ich zaspokojenia, aby przyjęte rozwiązania techniczne i układ przestrzenny infrastruktury nie utrudniały przyszłego rozwoju miast. Cecha ta powoduje, iż dla harmonijnego rozwoju infrastruktury niezbędne jest przygotowanie perspektywicznych planów, które nie gwarantują uniknięcia błędów, lecz przy wnikliwej analizie kierunków rozwoju społeczno-gospodarczym miast, wynikających z nich przyszłych potrzeb, a także umiejętnym przewidywaniu kierunków rozwoju transportu pozwalają na zmniejszenie ryzyka popełniania błędów, których skutki mogą być odczuwalne przez bardzo długi okres;
- długi okres powstawania, przy realizacji inwestycji infrastrukturalnych transportowych należy również zwrócić uwagę na długi okres powstawania obiektów, co przynosi pewne niekorzystne skutki w miastach, w tym długotrwale zakłóca działanie ich systemu transportowego. Konieczność uwzględnienia powiązań

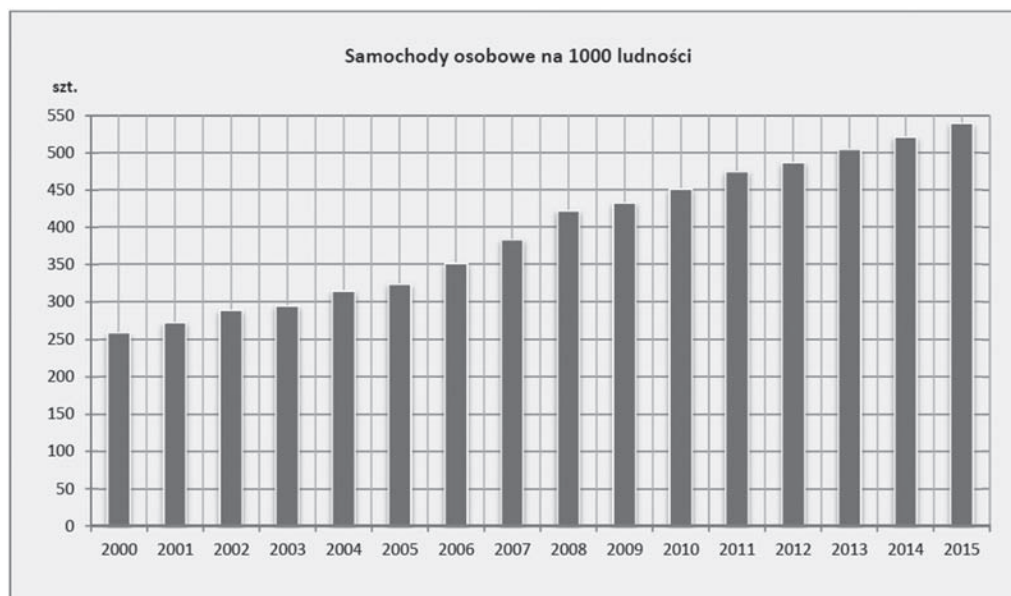
1. W 2015 r. wszystkimi rodzajami transportu przewieziono 1803,8 mln ton ładunków, tj. o 0,2% mniej niż przed rokiem i wykonano pracę przewozową w wysokości 360,6 mld tonokilometrów, tj. o 3,6% większą niż przed rokiem. Zanotowano spadek przewozów ładunków w transporcie kolejowym, samochodowym, przy wzroście w żegludze śródlądowej, żegludze morskiej, transporcie lotniczym i rurociągowym, natomiast praca przewozowa zwiększyła się we wszystkich rodzajach transportu, z wyjątkiem żegludgi morskiej.

W 2015 r. środkami publicznego transportu zbiorowego (bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej) przewieziono 703,7 mln pasażerów, tj. o 0,8% mniej niż przed rokiem. Spadek przewozów zanotowano w transporcie lotniczym (o 6,4%), w transporcie samochodowym (o 3,4%) i żegludze morskiej (o 2,4%), wzrost – w żegludze śródlądowej (o 11,6%) i transporcie kolejowym (o 3,4%). Praca przewozowa wykonana przy przewozie pasażerów wyniosła 52,6 mld pasażerokilometrów i wzrosła o 2,2% wobec roku poprzedniego.

2. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w końcu 2015 r. wyniosła 20,7 mln i była większa o 3,4% niż przed rokiem, przy czym liczba samochodów w wieku do 30 lat wyniosła 18,0 mln (o 2,5% więcej niż w 2014 r.). Na 1000 mieszkańców przypadało 539 samochodów (w 2014 r. – 520), w tym w wieku do 30 lat – 469 (w 2014 r. – 457). Udział samochodów osobowych w wieku do 5 lat wzrósł z 9,1% do 9,3%. Wzrósł również udział pojazdów w przedziale wiekowym 16 – 30 lat z 41,0% w 2014 r. do 42,3% w 2015 r., a wieku powyżej 30 lat wyniósł 13,1% (w 2014 r. – 12,2%).

3. Krysiuk C.: Rozwój nowoczesnej infrastruktury transportowej w miastach. Autobusy nr 9, Radom 2016, s. 3.

Wykres 2. Zmiany w stopniu motoryzacji w naszym kraju w latach 2000-2015



Źródło: Transport Wyniki Działalności w 2015 r., GUS, Warszawa 2016, s. 52

wewnątrz sektora transportowego, wpływu na inne działy oraz wspomniana długa żywotność powodują, iż proces projektowania inwestycji infrastrukturalnych jest wyjątkowo skomplikowany i w efekcie również czasochłonny. Długi okres realizacji powoduje ponadto określone konsekwencje ekonomiczne dla firm i mieszkańców terenu, na którym dokonywane są inwestycje. Także długi czas zamrożenia poniesionych nakładów i uzyskania efektów są przyczyną małej atrakcyjności inwestycji tego typu dla kapitału prywatnego;

- brak możliwości importu, inwestycje infrastrukturalne charakteryzuje duży udział prac budowlanych oraz konieczność zapewnienia ich należytej obsługi logistycznej, co wywołuje poważne konsekwencje w ruchu na całej sieci drogowej miasta, a nie tylko lokalnie w bliskim otoczeniu prowadzonych robót;
- dużą kapitałochłonność, kolejnym problemem nieodzownym związanym z inwestycjami w infrastrukturę jest jej wysoka kapitałochłonność. Koniecznym jest przeznaczanie, nawet przy współudziale dotacji unijnych, znacznych środków na realizację inwestycji infrastrukturalnych, na które miast po prostu nie stać. Warto dokładnie analizować plany związane z inwestycjami tego rodzaju, gdyż zasięg oddziaływania planowanej modernizacji, bądź budowy infrastruktury często znacznie wykracza poza obszar miasta, a nawet regionu, czy kraju, co powoduje konieczność szerokiej koordynacji planowanej inwestycji.

Infrastruktura drogowa Obszaru Metropolitalnego Warszawy

Obszar Metropolitalny Warszawy pod względem rozwoju infrastruktury technicznej jest bardzo zróżnicowany. Zróżnicowany jest też poziom wielkości luki infrastrukturalnej, która stanowi jedną z podstawowych barier rozwoju gospodarki regionu. W podziale na podregiony największą lukę infrastrukturalną w zakresie transportu

drogowego wykazuje⁴ Warszawa oraz podregiony ją otaczające w szczególności - warszawski wschodni, południowy, północny. Główny problem to niewydolne obecnie jeszcze ciągi komunikacyjne dochodzące do OMW. Na obecną chwilę dobry dojazd (i wyjazd) do OMW stanowi autostrada A2 z kierunku zachodniego oraz część S8. Pozostałe główne drogi OMW w tym obwodnice w samej Warszawie nie stanowią kompletnej sieci dróg, a jedynie fragmentaryczną, odcinkową, co wyraźnie widać na mapie 1. Powoduje to szereg problemów występujących obecnie i najbardziej

widocznych w godzinach szczytu, związanych z kongestią. Oczywiście nie tylko to stanowi przyczynę występującej kongestii, zaliczyć można jeszcze do tego wiele czynników takich, jak:⁵

- wzrost liczby ludności zamieszkałej w miastach – istotny jest nie tylko przyrost liczby mieszkańców miasta, lecz także, będące jego skutkiem, zjawisko rozprzestrzeniania się miast, związane z wyprowadzaniem się obywateli na obrzeża miast i w związku z tym konieczność ich codziennych dojazdów do szkół i pracy w centrum,
- wcześniej wspomniany wzrost liczby samochodów w miastach,
- wzrost liczby sklepów detalicznych – warto podkreślić, że pojawia się również tendencja do redukcji powierzchni magazynowej przy sklepie, w wyniku czego zmienia się charakter popytu generowanego przez poszczególne sklepy; zamawiają one towar częściej, ale w mniejszej ilości, w efekcie czego współczynnik wypełnienia samochodów realizujących dostawy do sklepów jest niższy, natomiast ich trasy do rozproszonej sieci sklepów wydłużają się,
- wzrost popularności lokalnych sklepów jako miejsca podstawowych zakupów mieszkańców miast na skutek przewidywanego przez demografów starzenia się społeczeństwa, w efekcie czego zwiększy się popyt na dostawy towarów do ścisłych centrów miast,
- brak infrastruktury wyładunkowo/załadunkowej powodujący to, że samochody realizujące dostawy do sklepów zatrzymują się na ulicy i blokują ruch,
- rozwój e-handlu i m-handlu przyczyniający się do wzrostu liczby dostaw realizowanych do domów indywidualnych klientów..

4. Komornicki T., Czapiewski K., Solon S. (red.), Zagospodarowanie infrastrukturalne i kapitał fizyczny oraz policentryczność rozwoju Mazowsza, Trendy Rozwojowe Mazowsza, nr 4, Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego, Warszawa 2012, s. 20.

5. Więcej na ten temat Bryx M. (red. naukowa), Innowacje w zarządzaniu miastami, SGH, Warszawa 2014.

Ze względu na specyfikę inwestycji infrastrukturalnych i w szczególności drogowych w obrębie dużych miast (m.in. czas ich trwania oraz koszty) zmiany w tym zakresie zachodzą powoli. Przykładem pozytywnych zmian jest właśnie podregion warszawski zachodni gdzie oddanie autostrady A2 skomunikowało OMW praktycznie z całą Europą zachodnią. Jednak przejazd już z autostrady tej w kierunku wschodnim stanowi problem, głównie z powodu braku kompleksowej obwodnicy oraz dróg ekspresowych i autostrad.

Dotychczasowe inwestycje drogowe poczynione na OMW zmniejszają występujące problemy, ale ich struktura przestrzenna nie pozwala na pełne wykorzystanie budowanego potencjału przez region. Przyczyny są dwie: po pierwsze konieczne jest priorytetowe potraktowanie inwestycji w newralgicznych punktach sieci transportowej, gdzie tworzą się „wąskie gardła” i system transportowy jest najmniej wydolny; po drugie należy zadbać o możliwość rozwoju wszystkich większych ośrodków w regionie, szczególnie tych o największym potencjale gospodarczym, ludnościowym lub będących miejscami lokalizacji zakładów o znaczeniu kluczowym dla rozwoju kraju. W sferze realizacyjnej jest to tożsame z budową nowoczesnych drogowych ciągów komunikacyjnych przechodzących przez OMW.

Ocena inwestycji dokonanych na sieci dróg, szczególnie krajowych, nie jest jednoznaczna. W skali kraju istotne jest połączenie Warszawy z siecią autostrad, co ma stymulujący wpływ na wzmacnianie roli metropolii w Europie. Równocześnie inwestycje polegające na budowie dróg ekspresowych bez włączenia w węzeł warszawski stanowią raczej formę przesunięcia, a nie usunięcia, problemów takich jak kongestia czy niski poziom bezpieczeństwa na drogach. Przyczyniają się też raczej do większej dostępności i spójności w skali samego regionu, a nie kraju (skrócenie czasu przejazdu do Warszawy z Radomia i Ostrołęki). Inne inwestycje, często dotyczące jedynie krótkich odcinków rozrzuconych po całym regionie, nie wpływają znacząco na poprawę dostępności czy skrócenie czasu przejazdów do większych ośrodków. Inwestycjom brakuje kompleksowego charakteru np. obecnie obwodnica południowa Warszawy, która kończy się obecnie na ul. Puławskiej.

Inwestycje drogowe dokonane w poprzedniej perspektywie finansowej, nie tylko w obrębie OMW nie miały silnego oddziaływania na sieć drogową, co oznacza, że również nie eliminowały „wąskich gardeł”, nie skracały czasu przejazdu (w różnych układach przestrzennych, nie eliminowały istniejących problemów związanych z transportem i mobilnością. Dopiero w ostatnich latach kolejne oddawanie nowych lub zmodernizowanych dróg umożliwiło lepsze połączenie dużych ośrodków regionalnych, jednak nie we wszystkich regionach Polski.

Lepiej należy ocenić działania inwestycyjne Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich (MZDW), w ramach których modernizowano drogi wlotowe do Warszawy oraz drogi łączące mniejsze ośrodki z trasami ekspresowymi/krajowymi przewidywanymi do rozbudowy, a które często były realizowane na znacznej długości odcinkach. Paradoksalnie większe oddziaływanie na gospodarkę re-

gionu miały przebudowy istniejących dróg, choć oceniane są one raczej jako doraźne działania nie poprawiające np. przepustowości, ale oddziałujące na koszty transportu. Równocześnie jednak należy zauważyć, że modernizowane drogi krajowe (DK2 i DK50), jak też budowa A2, przyczyniły się do zwiększenia atrakcyjności lokalizacji w województwie dla wybranych branż. Szczególnie widoczne jest to w przypadku logistyki, która rozwinęła się w sąsiedztwie tych ciągów (m.in. w Mszczonowie, Teresinie, Błoniu i Sochaczewie), a decyzje o nowych lokalizacjach nierozzerwalnie łączą się z planami rozbudowy sieci drogowej. Z drugiej strony wskazywany jest wyraźny związek między budową nowych dróg, nawet bez dodatkowych inwestycji w inne gałęzie infrastruktury, a rozwojem regionu i tempem tego rozwoju.⁶

Lepsze rezultaty daje podejście do inwestycji infrastrukturalnych o charakterze bardziej całościowym – opierające się o inwestycję drogową, taką jak budowa autostrady czy obwodnicy, ale związane z równoczesnym rozwojem infrastruktury technicznej innego rodzaju, np. sieci gazowej, energetycznej czy wodociągowej. Pozwala to samorządom na przygotowanie uzbrojonych działek inwestycyjnych lub budowlanych i przyciągnięcie inwestorów zainteresowanych lokalizacją nowych zakładów produkcyjnych i magazynów bądź deweloperów budujących nowe osiedla. Przykładem takich działań jest tworzona w Przasnyszu i Chorzelach wzdłuż rozbudowywanej drogi powiatowej strefa aktywności gospodarczej, która ma skupiać przedsiębiorstwa produkcyjne (Przasnysz i podstrefa Chorzele I), jak też stanowić bazę dla działalności turystycznej (podstrefa „Chorzele II – Mazowieckie Centrum Sportów Zimowych”).

Podobne skutki mogłyby przynieść dla region wschodniej Polski zmniejszenie barier komunikacyjnych OMW, właśnie w kierunku wschodnim. Mogłoby to umożliwić realizację inwestycji na tym obszarze.

Obecny stan budowy dróg ekspresowych i autostrad przedstawia mapa nr 1 (str. 18).

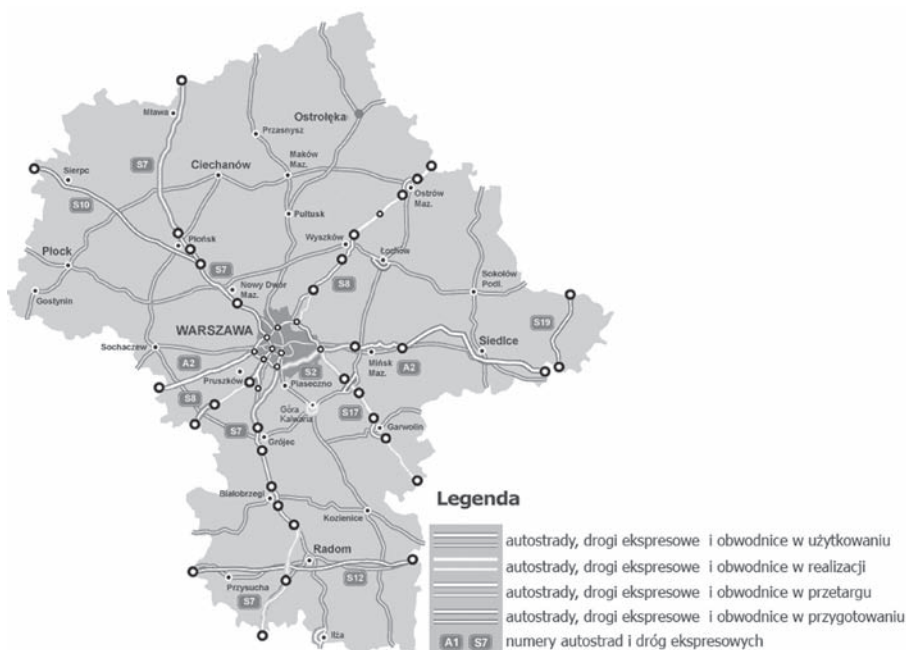
Sieć dróg ekspresowych i autostrad wraz z obwodnicami nie jest jeszcze dostępna poza widocznymi odcinkami (kolor zielony), większość dróg stanowiących główne ciągi komunikacyjne kraju i przechodzące przez OMW jest jeszcze w realizacji, przetargu lub przygotowaniu. Powyższa mapa odzwierciedlając aktualny stan budowy dróg ekspresowych i autostrad oraz obwodnic, uwidacznia duże braki w tym zakresie wielu miejscach OMW. Przykładem istotnych braków infrastruktury drogowej w najbliższym centrum OMW są obwodnice i drogi wylotowe z miasta na mapie 1 oznaczone innymi kolorami niż zielony.

Poniżej przedstawione zostały dwa przykłady odcinków dróg, które domkną obwodnice Warszawy istotną dla całego OMW.

Pierwszy odcinek to jest część drogi ekspresowej S2 Puławska – Lubelska. Odcinek ten jest już w realizacji. Projekt obejmuje trzy zadania: zadanie „A” od węzła Puławska (bez węzła) do węzła Przyczółkowa (bez węzła) o długości

6. Banak M., Brdulak J., Krysiuk C., Pawlak P., Kierunki rozwoju infrastruktury transportu samochodowego w Polsce. Wydawnictwo ITS, Warszawa 2014, s. 112.

Mapa 1 Stan realizacji dróg w OMW (województwo mazowieckie),
wg stanu na marzec 2017 r.



Źródło: http://www.gddkia.gov.pl/mapa-stanu-budowy-drog_mazowieckie
(pobrano 16.03.2017 r.)

ok. 4,6km; zadanie „B” od węzła Przyczółkowa (z węzłem) do węzła Wał Miedzeszyński (z węzłem) o długości ok. 6,5km; zadanie „C” od węzła Wał Miedzeszyński (bez węzła) do węzła Lubelska (bez węzła) o długości ok. 7,5km”. Łącznie długość odcinka wynosi 18,65 km. Przebieg odcinka: Projektowany odcinek drogi ekspresowej S2 będzie się zaczynać tuż za węzłem „Puławska” w rejonie Warszawy-Grabówka, a kończyć się będzie przed węzłem „Lubelska”, zlokalizowanym na przecięciu trasy POW z poprzeczną drogą krajową nr 17 (projektowaną drogą ekspresową S17). Planowana inwestycja na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” (bez węzłów) będzie utworzona przy wykorzystaniu wschodniej części zarezerwowanego w planach zagospodarowania przestrzennego korytarza drogowego zwanego „Południową Obwodnicą Warszawy” (POW). Lokalizacja w jednostkach administracyjnych: Miasto Stołeczne Warszawa - miasto na prawach powiatu (dzielnice: Ursynów, Wilanów, Wawer), powiat otwocki (gmina Wiązowna). Wartość kontraktu wykonawcy w poszczególnych zadaniach wynosi: zadanie „A” 1 222 236 392,51 zł, zadanie „B” 757 643 100,00 zł i zadania „C” 561 670 000,00 zł. Projekt przewidziany do współfinansowania w ramach POIiŚ.⁷

Drugi przykładowy odcinek domykający obwodnicę Warszawy, to budowa drogi ekspresowej S-17 odcinek od węzła „Drewnica” do węzła „Lubelska”, stanowiącego część Wschodnią Obwodnicę Warszawy. Długość odcinka drogi S17 Marki – w. Lubelska wynosi 20,15 km. Inwestycja została podzielona na trzy etapy: odcinek drogi S17 węzeł „Drewnica” – węzeł „Zakręt” (bez węzła); odcinek drogi S17 węzeł „Zakręt” – węzeł „Lubelska”; oraz S17 węzeł Lubelska. Projektowana trasa ekspresowa stanowi element

północno-wschodni obwodnicy dróg ekspresowych Warszawy. Inwestycja zlokalizowana jest w całości na terenie województwa mazowieckiego i przebiega przez tereny czterech powiatów: powiatu wołomińskiego (m. Marki, m. Ząbki i m. Zielonka), miasta stołecznego Warszawa (dzielnice: Warszawa-Rembertów i Warszawa-Wesoła), powiatu mińskiego (gm. Sulejówkę) oraz powiatu otwockiego (gm. Wiązowna). Celem budowy obwodnicy jest połączenie systemu dróg miejskich Warszawy z układem dróg krajowych, wyprowadzenie ruchu z centrum miasta oraz zapewnienie (wraz z obwodnicą miejską i śródmiejską, których realizację planuje m.st. Warszawa), sprawnych powiązań drogowych pomiędzy dzielnicami. Projektowany odcinek od węzła „Drewnica” do węzła „Lubelska” będzie łączył się od zachodu z drogą S8 Marki-Radzymin w węźle „Drewnica”, a od południa z autostradą A2 i drogą S2 (Południowa Obwodnica Warszawy).⁸

Podsumowanie

Poczynione od początku XXI w. inwestycje w infrastrukturę drogową w województwie mazowieckim są zaledwie pierwszym krokiem na drodze do zniwelowania luki infrastrukturalnej w regionie. Mimo to jednak przyczyniły się już do podniesienia atrakcyjności regionu a przynajmniej niektórych jego części, w oczach inwestorów. Nie mniejsze znaczenie miały też inwestycje o charakterze lokalnym (np. przebudowy dróg powiatowych i gminnych), które poprawiły komfort życia mieszkańców regionu, ale też ułatwiły dostęp do rynku przedsiębiorcom z mniejszych ośrodków i przyczyniają się do lepszego skonsumowania efektów inwestycji drogowych o skali krajowej przez ludność i podmioty działające w województwie mazowieckim.

Nadal poważnym obciążeniem dla sieci dróg stanowią przewozy ładunków i osób transportem drogowym oraz wzrastająca liczba samochodów osobowych, powiązana z mobilnością osób poruszająca się prywatnymi samo-

BIBLIOGRAFIA:

- [1.] Banak M., Brdulak J., Krysiuk C., Pawlak P.; Kierunki rozwoju infrastruktury transportu samochodowego w Polsce, ITS, Warszawa 2014.
- [2.] Komornicki T., Czapiewski K., Solon S. (red.), Zagospodarowanie infrastrukturalne i kapitał fizyczny oraz policentryczność rozwoju Mazowsza, Trendy Rozwojowe Mazowsza, nr 4, Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego, Warszawa 2012.
- [3.] Krysiuk C.: Rozwój nowoczesnej infrastruktury transportowej w miastach. Autobusy nr 9, Radom 2016.
- [4.] Strona internetowa GDDKiA http://www.gddkia.gov.pl/mapa-stanu-budowy-drog_mazowieckie (pobrano 15.03.2017 r.).
- [5.] Transport Wyniki Działalności w 2015 r., GUS, Warszawa 2016

7. <http://www.gddkia.gov.pl/a/7958/s2-pulawska-lubelska> (pobrano 15.03.2017 r.)

8. <http://www.gddkia.gov.pl/a/7988/s17-marki-w-lubelska> (pobrano 15.02.2017 r.)

chodami w szczególności podczas dojazdów i powrotów z pracy.

Brak kompleksowości głównych ciągów komunikacyjnych w OMW stanowi swoistą barierę, której zniwelowanie jej mogłoby się przyczynić do rozwoju regionu wschodniej Polski.

**Cezary Krysiuk**

Instytut Transportu Samochodowego

Technik pilotażu bezzałogowego - zawód przyszłości

| Tadeusz Kucharuk

Abstrakt

Bezzałogowe statki powietrzne popularnie zwane dronami, wykorzystywane dotychczas głównie do celów militarnych, stają się hitem w wielu dziedzinach gospodarki. Specjaliści widzą możliwość zastosowania dronów w monitoringu, ratownictwie, transporcie, geodezji, filmie i w wielu innych dziedzinach. Stają się modną zabawką dla młodzieży. Wg fachowców rynek dronów w najbliższych latach szacowany jest na 100 mld euro. Dotychczasowy system kształcenia operatorów dronów nie nadąży za dynamicznie rosnącą liczbą użytkowników dronów i nie zapewnia szerokiej popularyzacji zagrożeń wynikających z niewłaściwego posługiwania się tym sprzętem. Istnieje pilna potrzeba uruchomienia kształcenia w systemie szkolnym, wpisując wcześniej zawód np. technik pilotażu bezzałogowego na listę zawodów szkolnych.

Abstract

Remotely piloted aircraft, commonly known as drones, used mainly for military purposes, have become a hit in many areas of the economy. Specialists see the possibility of using drones in monitoring, rescue, transport, geodesy, film, and many other areas. What is more, they have become a trendy toy for teens. According to experts, the drones market in the coming years is going to be estimated as 100 billion euros. The current system of education including drones operators will not be able to keep pace with the rapidly growing number of drones users and will not ensure the widespread dangers resulting from the misuse of this equipment. There is an urgent need to start with the education in the school system by adding a profession such as unmanned piloting to the school list.

Postęp techniczny i technologiczny dotyczy praktycznie wszystkich dziedzin naszego życia. Utarło się nawet powiedzenie „życie wyprzedza biurokrację” (prawo, ustawy itp.). Niewątpliwie takim przypadkiem jest kształcenie kadr dla potrzeb dynamicznie rozwijającej się branży jaką jest pilotaż bezzałogowych statków powietrznych, potocznie zwanych dronami. To że jest to ważne zagadnienie gospodarcze, świadczy Deklaracja Warszawska dotycząca bezzałogowych statków powietrznych „Drony jako źródło nowych miejsc pracy i wzrostu gospodarcze-

go”, przyjęta w czasie Warszawskiej Konferencji Wysockiego Szczepła 24 listopada 2016 roku. W konferencji tej uczestniczyli: Komisarz Europejska Violeta Bulc, Dyrektor Wykonawczy EASA Patrick Ky, p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson, Dyrektor Wykonawczy SESAR Joint Undertaking Florian Guillemet, Dyrektorzy Generalni Lotnictwa Cywilnego z państw członkowskich UE, przedstawiciele ICAO, przedstawiciele organów UE, organizacji i stowarzyszeń związanych z lotnictwem.

Minister Infrastruktury i Budownictwa Andrzej Adamczyk był gospodarzem tej Konferencji. W czasie tej konferencji zwrócono uwagę na ogromny potencjał rynku bezzałogowych statków powietrznych, szacując go na sto miliardów euro w nadchodzących latach.¹

Konferencja ta była rozwinięciem ustaleń zawartych w Deklaracji z Rygi z 6 marca 2015 roku.²

Tytuł konferencji i uczestniczące w niej osoby wskazują, że ta kwestia jest traktowana bardzo priorytetowo. Jest ona ważna dla gospodarki Europy. Fakt, że gospodarzem tej konferencji był Minister Infrastruktury i Budownictwa, świadczy że dziedzina ta jest również ważna dla gospodarki Polski.

Aczkolwiek, drony zostały uznane za przyszłościowy sprzęt będący na wyposażeniu wojska i wojsko było niewątpliwie prekursorem w rozwoju tej techniki i technologii, to już dzisiaj wiadomo, że drony będą miały zastosowanie w wielu dziedzinach gospodarki i nie tylko gospodarki. Już dzisiaj są wykorzystywane w geodezji, sporcie, monitoringu, filmie, rekreacji, itp. Wielu ekspertów widzi możliwość zastosowania dronów w transporcie. Wykorzystywane są w celach rekreacyjnych. Eksperti i osoby nie związane z branżą lotniczą lub transportową traktują drony jako przyszłościową gałąź gospodarki, która niezależnie od wpływu na rozwój techniki i technologii związanej z lotnictwem będzie wywierać znaczący wpływ na telekomunikację, systemy informatyczne, a także zmusi społeczność międzynarodową do pilnego podjęcia kwestii dotyczących uregulowań prawnych, bezpieczeństwa

1. http://ulc.gov.pl/download/wiadomosci/11_2016/Deklaracja_Warszawska_dotycz%C4%85ca_bez%C5%82ogowych_statk%C3%B3w_powietrznych.pdf

2. <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/news/doc/2015-03-06-drones/2015-03-06-riga-declaration-drones.pdf>

stwa i edukacji.

W Deklaracji Warszawskiej zaapelowano o edukację i prowadzenie kampanii promocyjnych mających na celu zwiększenie świadomości wszystkich użytkowników, w szczególności tych którzy nie mają wykształcenia w zakresie lotnictwa.³

Skalę problemu wskazuje tempo wzrostu tej branży. Według informacji Urzędu Lotnictwa Cywilnego w 2013 r. było w Polsce zarejestrowanych sześciu operatorów bezzałogowych statków powietrznych, w 2016 już ponad 3,5 tysiąca⁴. Dynamika wzrostu jest ogromna i wymaga podjęcia natychmiastowych kroków, które skanalizują ten wielki „bum na drony” w ten sposób że zostanie on wykorzystany do rozwoju gospodarki, tworzenie miejsc pracy a nie na niekontrolowany wybuch i zagrożenie bezpieczeństwa państwa. Regulacje prawne, nakazy i zakazy nie dadzą pozytywnych efektów, jeżeli w porę nie zadamy o edukację i podniesienie świadomości społeczeństwa wyzwalając jego kreatywność do rozwoju a nie tylko do zabawy lub destrukcji. Użytkownik bezzałogowego statku powietrznego (drona) bez właściwych kwalifikacji będzie tak samo groźny jak kierowca samochodu bez prawa jazdy. Musimy również zadbać o wzrost świadomości ogółu obywateli, ich postrzeganie tej maszyny pod kątem korzyści ale także zagrożeń. Produkcja rodzima i import będą wzrastały bardzo dynamicznie i nie sądzę żeby ktokolwiek był w stanie zahamować ten trend.

Żeby uniknąć przykrych następstw wynikających z powodu dynamicznie rozwijającego się sektora mającego olbrzymie znaczenie dla gospodarki i obronności kraju, musimy w szybkim tempie zorganizować kształcenie przyszłych użytkowników tej techniki. Kształcenie kursowe nie rozwiąże tego problemu. W sytuacji gdy drona - zabawkę sterowaną przy pomocy telefonu komórkowego można kupić już za 200 zł, i zabawki te stają się modne, to jest to wstęp do masowych zakupów przez firmy i osoby fizyczne, dronów do profesjonalnych zastosowań. Kupujący ten sprzęt w Internecie często nie mają żadnej wiedzy prawnej i przepis o 5 latach więzienia za łamanie przepisów o ruchu lotniczym, jest przepisem martwym. Straszaniem przepisami nie można stymulować rozwoju tej dziedziny gospodarki. Tym bardziej że bezzałogowe statki powietrzne będą odgrywały coraz większą rolę także w obronności kraju. Rozwiązaniem problemu może być tylko kształcenie masowe i także w ramach edukacji szkolnej. Z dronami będzie jak z komputerami. W pierwszym okresie komputeryzacji, użytkownik komunikował się z komputerem za pośrednictwem informatyka. Obecnie każdy użytkownik komputera potrafi samodzielnie wykonać wiele czasami złożonych operacji, a informatyk potrzebny jest w sytuacjach awaryjnych lub wówczas gdy istnieje potrzeba stworzenia np. nowego produktu względnie jego wdrożenia. Mając na uwadze fakt, że sterowanie dronem dla wielu sprawia prawdziwą przyjemność, trzeba wziąć pod uwagę taki rozwój wydarzeń związanych z masowym za-

stosowaniem dronów, że również masowo trzeba będzie kształcić ich użytkowników. Wprowadzenie kształcenia operatorów dronów do systemu oświatowego da dalszy impuls rozwojowy dla różnych gałęzi gospodarki i nie tylko „wykorzystujących tę technologię”. Aktualnie kształceniem operatorów bezzałogowych statków powietrznych zajmują się podmioty szkolące i wykonujące działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia szkoleń personelu lotniczego w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji członka personelu lotniczego. Rejestr tych podmiotów prowadzi Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Ośrodki te skupiają się na:

- wyszkoleniu operatorów bezzałogowych statków powietrznych używanych w celach innych niż rekreacyjne i sportowe – UAVO.
- szkoleniu teoretycznym i praktycznym do uzyskania uprawnienia podstawowego do wykonywania lotów jedynie w zasięgu wzroku operatora – VLOS.
- szkoleniu teoretycznym i praktycznym do uzyskania uprawnienia podstawowego do wykonywania lotów poza zasięgiem wzroku operatora – BVLOS.
- szkoleniu teoretycznym i praktycznym do uzyskania uprawnienia instruktora (UAVO)-INS.

Koszt kursu zależy od rodzaju i zakresu szkolenia i kształtuje się od kilkuset złotych do około dziesięciu tysięcy. Aby uzyskać świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego, kursanci przystępują do egzaminu przed egzaminatorem Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Ten system kształcenia przygotowuje jednak tylko w zakresie operowania dronem czyli bezzałogowym statkiem powietrznym. Mając na uwadze dynamiczny rozwój różnych biznesów z wykorzystaniem dronów warto już obecnie podjąć działania mające na celu wprowadzenie nowego zawodu do klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego. Biorąc pod uwagę wymogi jakim musi sprostać operator drona, sensownym rozwiązaniem byłoby kształcenie na poziomie technika, w ramach organizacyjnych technikum oraz szkoły policealnej. **Technik pilotażu bezzałogowego**, przyjmując na przykład taką nazwę powinien dysponować szerszą wiedzą aniżeli tą tylko potrzebną do pilotażu. Musimy pamiętać, że 95% polskich przedsiębiorstw to przedsiębiorstwa małe i mikro. Jeżeli chcemy dać szansę młodemu pokoleniu przedsiębiorców to musimy już na etapie tworzenia podstawy programowej uwzględnić ten zakres wiedzy i umiejętności, który jest potrzebny przedsiębiorcy. Wątek ten wydaje się szczególnie ważny gdyż poza wojskiem, które było i jest prekursorem we wdrażaniu tej techniki, to olbrzymim zainteresowaniem temat ten cieszy się wśród przedsiębiorców i ludzi mających pomysł na biznes. To urządzenie ma wiele walorów do wykorzystania go w tak zwanym smol biznesie.

W podstawie programowej oprócz takich zagadnień jak obsługa i pilotaż platform UAV, nawigacja, meteorologia, radiokomunikacja, budowa platform UAV, powinny się znaleźć zagadnienia z zakresu prawa gospodarczego, cywilnego, administracyjnego, pracy, bhp, rachunkowości, marketingu, reklamy, informatyki i zarządzania. Dotychczasowy system kształcenia instruktorów (UAVO – INS), może być doskonałym zapleczem do kształcenia

3. http://ulc.gov.pl/_download/wiadomosci/11_2016/Deklaracja_Warszawska_dotycz%C4%85ca_bezza%C5%82ogowych_statk%C3%B3w_powietrznych.pdf

4. <http://ulc.gov.pl/pl/publikacje/wiadomosci/4097-deklaracja-warszawska-dotyczaca-bezza%C5%82ogowych-statkow-powietrznych>

kadr instruktorskich dla szkolnictwa.

Procedura wprowadzania nowego zawodu do klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego nie jest prosta, bo wymaga wielopłaszczyznowych działań i zabiegów, jednak ten zawód, zdaniem autora, powinien znaleźć zrozumienie w ministerialnych gabinetach. Kształcenie zawodowe w ramach polskiego systemu oświaty jest prowadzone w zawodach ujętych w rozporządzeniu Ministra Edukacji Narodowej w sprawie klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego z dnia 13 marca 2017 r.⁵ Klasyfikacja zawodów szkolnictwa zawodowego określa nazwy zawodów dla zawodów nauczanych w systemie oświaty na poziomie branżowej szkoły I stopnia, branżowej szkoły II stopnia, technikum i szkoły policealnej. Kwalifikacje w zawodzie wyodrębnione w ramach poszczególnych zawodów są opisane w podstawie programowej kształcenia w zawodach jako zestawy oczekiwanych efektów kształcenia: wiedzy, umiejętności zawodowych, oraz kompetencji personalnych i społecznych. Kształcenie w systemie szkolnym winno funkcjonować równolegle z kształceniem na kwalifikacyjnych kursach zawodowych organizowanych przez podmioty wpisane do rejestru prowadzonego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Celem tego artykułu nie jest określić jakie wymogi winna wypełniać szkoła podejmująca kształcenie, względnie kwestii związanych z egzaminami, uprawnieniami i innymi problemami natury organizacyjnej, lecz wskazanie, że bez właściwie i w miarę szybko zorganizowania szkolnictwa, nie tylko stracimy szansę na stworzenie w Europie silnej pozycji polskiego biznesu opartego na bezzałogowych statkach powietrznych, ale będziemy mieli problemy wynikające z niskiej świadomości użytkowników dronów. To że polski międzynarodowy transport samochodowy dysponuje największym potencjałem w Europie, wynika z powszechnego, dobrze zorganizowanego szkolnictwa zawodowego, zanim zostało ono zniszczone przez kolejne reformy systemu oświaty w Polsce. W kształceniu kierowców zawodowych uczestniczyła wówczas „oświata”, firmy transportowe a także wojsko.

Proponowany przez autora zawód i zarys podstawy programowej wychodzi naprzeciw powstającym potrzebom przyszłego rynku pracy. Praktycznie rzecz biorąc ten rynek pracy już jest, bo trudno nie zauważyć potrzeb jakie już dzisiaj ma likwidowana Służba Celna, jej następczyni Krajowa Administracja Skarbowa, czy Straż Graniczna. Przemysłowcy nie będą pytać o zgodę na loty przez granicę, nawet wtedy gdy jest ona granicą Unii Europejskiej czy Paktu NATO. Nie do przyjęcia jest również sytuacja, że w powstających jednostkach obrony terytorialnej tylko wybrańcy będą potrafili pilotować drona.

Chcąc wprowadzić do szkoły inne zawody niż wymienione w rozporządzeniu Ministra Edukacji Narodowej z dnia 13 marca 2017 r w sprawie klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego, należy wystąpić z wnioskiem do właściwego ministra resortowego z propozycją ustanowienia nowego zawodu. Zawody wprowadzane do klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego powinny być zawodami już wpisanymi do klasyfikacji zawodów

i specjalności na potrzeby rynku pracy. W przypadku zawodu określonego jako **technik pilotażu bezzałogowego** właściwym ministrem resortowym jest Minister Infrastruktury i Budownictwa. Prawo opiniowania, względnie występowania z wnioskami mają organizacje pracodawców i związki zawodowe uczestniczące w Radzie Dialogu Społecznego i wojewódzkich komisjach dialogu społecznego. Są to np. Związek Rzemiosła Polskiego, Krajowa Izba Gospodarcza, Business Center Club, Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”, Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, Związek Zawodowy „Solidarność”, Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.

Potencjał rynku szacowany na sto miliardów euro jest niewątpliwie poważnym argumentem, aby osoby i instytucje od których działania lub bezczynności zależy rozwój tej powstającej gałęzi gospodarki, zainteresowały się tym problemem.

Niezależnie od bogatej oferty producentów zagranicznych, również polskie biura konstrukcyjne mogą pochwalić się ciekawymi osiągnięciami⁶. Wiodącym ośrodkiem w tej dziedzinie jest Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych. W tym instytucji stworzono między innymi: takie bezzałogowe statki powietrzne jak: ATRAX, KOLIBER, PSZCZOŁA.

Bezzałogowy statek powietrzny pionowego startu i lądowania ATRAX⁷ wykonany został z kompozytów szklano-węglowych, wyposażony został w 8 niezależnych silników, kamerę światła dziennego i kamerę termowizyjną. Udźwig – 15 kg, promień działania 5 km, lot po linii prostej -35 km, długość lotu 45- 60 min, pułap lotu 1000 m.



Bezzałogowy statek powietrzny pionowego startu i lądowania KOLIBER⁸ jest składanym lekkim śmigłowcem z napędem elektrycznym, wyposażony w kamerę sterowaną w jednej osi, układ transmisji danych i obrazu oraz



awaryjny spadochronowy układ lądowania. Masa startowa 3100 g, prędkość lotu 0 – 15 m/s (0 – 60 km/h), praktyczny zasięg lotu 3 km, czas lotu 25 min. Sterowany z wykorzystaniem nawigacji GPS, lot może być sterowany

5. Dz. U. z 2017 r poz. 622.

6. A.A. Mroczek, Konstruktor – 26 rozmów z Andrzejem Frydrychewiczem, Galaktyka, 2016r.

7. https://www.itwl.pl/attachments/article/424/Atrax_pl.pdf

8. <https://www.itwl.pl/attachments/article/424/kolibier.pdf>

ręcznie lub całkowicie autonomicznie.

Bezzałogowy statek powietrzny klasy mini PSZCZOŁA⁹ wyposażony jest w kamerę dzienną z systemem transmisji obrazu w czasie rzeczywistym. Rozpiętość – 500 mm, maksymalna masa startowa 800 g, prędkość lotu 10 – 100 km/h, promień operowania 5 km, czas lotu – 20 min.



Zaprezentowane drony mają za zadanie przybliżenie

tematu dla osób nie interesujących się na co dzień zagadnieniami bezzałogowych statków powietrznych. Przytoczone fragmentarycznie dane techniczne powinny uzmysłowić możliwości wykorzystania tego sprzętu zarówno w gospodarce, ratownictwie, monitoringu jak i w sferach związanych z szeroko pojętą obronnością i bezpieczeństwem publicznym.

Fakt, że myśl przewodnia konferencji obradującej w Warszawie w listopadzie 2016r brzmiała: „Drony jako źródło nowych miejsc pracy i wzrostu gospodarczego”, powinna zmobilizować również sektor oświatowy do nadążania za potencjalnym rynkiem pracy.



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

9. <https://www.itwl.pl/attachments/article/424/Pszczo%C5%82a.pdf>

E - learning w Służbie Celnej

| Andrzej Halicki

W tekście poruszono problematykę szkoleń funkcjonariuszy celnych realizowanych z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej. Podnoszenie kwalifikacji zawodowych w ramach e-learningu stanowi część systemu zarządzania zasobami ludzkimi w szczególności zarządzania wiedzą w Służbie Celnej. W opracowaniu zaprezentowano najważniejsze zalety i wady szkoleń prowadzonych w ramach usług dostarczanych przez Ministerstwo Finansów, Agencję Unii Europejskiej ds. Szkolenia w Dziedzinie Ścigania oraz Światową Organizację Celną.

E - learning in Customs Service

The text discusses the issue of training customs officers using electronic means of communication. Raising professional qualifications within eLearning is part of the human resources management system in particular knowledge management in Customs Service. The main advantages and disadvantages of the training organized by the Ministry of Finance, European Union Agency for Law Enforcement Training and World Customs Organization are also presented in the paper.

Referat wygłoszony na konferencji „Przedsiębiorczość, doradztwo zawodowe i nowe technologie – szanse i zagrożenia”, która odbyła się w Białej Podlaskiej w dniu 23 listopada 2016 r.

W moim wystąpieniu chciałem poruszyć problematykę wykorzystywania przez Służbę Celną narzędzi e-learningowych. Jest to istotna sfera zarządzania zasobami ludzkimi w tej formacji związana z podnoszeniem kwalifikacji

zawodowych przez funkcjonariuszy celnych. Na wstępie należy odnotować, iż określenie „e - learning” oznacza edukację na odległość, zdalne nauczanie, e – szkolenie czyli metodę kształcenia z zastosowaniem środków komunikacji elektronicznej. E – learning stanowi więc część e – administracji nastawioną na obsługę potrzeb szkoleniowych klientów wewnętrznych tj. funkcjonariuszy celnych.

Jednym z priorytetów Służby Celnej stanowiących wizję tej organizacji jest „innowacyjne wykorzystywanie wiedzy do świadczenia lepszych usług w erze cyfrowego stylu życia”¹. Szkolenie na odległość wpisuje się więc w opracowaną przez Ministerstwo Finansów koncepcję 3i odwołującą się do takich pojęć jak „internet”, „intelligence” oraz „innovation”² czyli nowoczesnego podejścia do zarządzania wiedzą z uwzględnieniem dostępnych narzędzi środowiska elektronicznego. Początki kształcenia na odległość sięgają 2004 r. i łączą się z utworzeniem systemu e – learningowego ATENA, z którego mogli korzystać wyłącznie funkcjonariusze i pracownicy tej formacji. W 2013 r. Ministerstwo Finansów (Centrum Edukacji Zawodowej Resortu Finansów) uruchomiło Usługę Zdalnej Edukacji Resortu Finansów ATENA2, która objęła swym zakresem również pracowników administracji podatkowej i kontroli skarbowej. Dostęp do tego systemu odbywa się z wykorzystaniem sieci wewnętrznej (intranetu) w trakcie służby funkcjonariusza celnego. Rozwiązanie to gwarantuje uczestnikowi szkolenia bieżący dostęp do usługi w do-

1. Strategia działania Służby Celnej na lata 2014 – 2020. Załącznik do zarządzenia Ministra Finansów nr 50 z dnia 13 grudnia 2013 r.

2. Służba Celną 3i. Od modernizacji do innowacji, Ministerstwo Finansów, Warszawa 2012.

godnym dla niego czasie z możliwością przerwania nauki na określonym etapie i kontynuacji jej nawet po kilku tygodniach. Na tym tle należy odnotować istotną rolę jaką w procesie kształcenia pełni przełożony funkcjonariusza. Powinien on zadbać o taką organizację pracy kierowanej przez niego komórki organizacyjnej, która zapewni podwładnym możliwość udziału w e – learningu (sprzęt komputerowy, odpowiedni rozkład czasu służby). Katalog szkoleń w systemie ATENA2 jest zróżnicowany i obejmuje kursy:

- ogólne (językowe, dotyczące przeciwdziałania korupcji, ochrony danych osobowych oraz szkolenia „miękkie” m.in. z zakresu zarządzania i komunikacji),
- celne (dług celny, taryfa celna, wartość celna),
- skarbowe (system podatkowy, zwalczanie oszustw w VAT),
- informatyczne (obsługa programów komputerowych np. Excel, Outlook, Word).

Niektóre z tych szkoleń mają charakter obowiązkowy np. funkcjonariusz celny odbywający służbę przygotowawczą powinien wziąć udział w kursie poświęconym nadawaniu towarom przeznaczenia celnego oraz taryfie celnej i środkom taryfowym. Z kolei szkolenie specjalistyczne do mianowania na pierwszy stopień w korpusie aspirantów Służby Celnej wiąże się z wymogiem ukończenia w ATENIE 2 kursu „System prawa unijnego”. Ponadto niektóre szkolenia e – learningowe np. bezpieczeństwo i higiena pracy oraz bezpieczeństwo teleinformatyczne są dedykowane dla wszystkich funkcjonariuszy celnych. Udział w większości szkoleń ma jednak charakter dobrowolny. Natomiast funkcjonariusz powinien liczyć się z tym, iż gotowość do uczenia się czyli m.in. zdolność do podnoszenia swoich kompetencji podlega uwzględnieniu w procesie oceny okresowej dokonywanej przez kierownika urzędu raz na 2 lata³. W skrajnym przypadku funkcjonariusz, która odmawia wzięcia w zaplanowanym szkoleniu np. ujętym w „Formularzu Indywidualnych Potrzeb Szkoleniowych” stanowiących część „Systemu szkolenia w Służbie Celnej” powinien liczyć się z możliwością pociągnięcia go do odpowiedzialności dyscyplinarnej, a nawet zwolnienia ze służby. Zachowanie takie stanowi nie tylko naruszenie obowiązków służbowych, ale także budzi wątpliwości pod względem zasad etyki zawodowej. Z kolei doskonaląc kwalifikacje przydatne dla służby w tym z wykorzystaniem narzędzi e – learningowych, funkcjonariusz może oczekiwać na wyróżnienie.

W procesie zarządzania szkoleniami w ATENIE2 kluczową rolę odgrywa e – szkoleniowiec funkcjonujący na poziomie każdej izby celnej. Osoba ta m.in. informuje funkcjonariuszy o nowej ofercie edukacyjnej, potwierdza przyjęcie zgłoszenia na dany kurs, monitoruje postępy w nauce oraz wystawia zaświadczenie o ukończeniu szkolenia (generowane automatycznie przez system). Do najważniejszych zalet ATENY 2 należy zaliczyć: niskie koszty i oszczędność czasu (w zestawieniu ze szkolenia-

mi stacjonarnymi), a także przejrzystą, atrakcyjną szatę graficzną i dostęp do dodatkowych materiałów szkoleniowych. Natomiast wadą tej usługi jest brak możliwości odbywania nauki poza miejscem pełnienia służby np. z wykorzystaniem prywatnego sprzętu komputerowego, co ogranicza dostęp do szkoleń w szczególności funkcjonariuszom z przejść granicznych (specyfika służby związana ze znacznym natężeniem ruchu). Konieczne wydaje się również wzbogacenie oferty edukacyjnej o kursy z języka rosyjskiego i ukraińskiego przydatne dla funkcjonariuszy pełniących służbę na zewnętrznej granicy UE.

Kolejnym narzędziem e – learningowym wymagającym omówienia są szkolenia organizowane przez Agencję Unii Europejskiej ds. Szkolenia w Dziedzinie Ścigania (CEPOL) z siedzibą w Budapeszcie, utworzoną z przekształcenia Europejskiego Kolegium Policyjnego⁴. Jest to unijny podmiot zajmujący się pogłębianiem kompetencji m.in. Policji oraz służb celnych w obszarze zapobiegania i zwalczania poważniejszej przestępczości w państwach członkowskich UE, terroryzmu a także zarządzaniem kryzysowym i utrzymywaniem porządku publicznego. Szkolenia internetowe organizowane przez CEPOL obejmują w szczególności zagadnienia związane z oszustwami podatkowymi, narzędziami śledczymi, metodami prowadzenia szkoleń. Są one prowadzone w języku angielskim przez ekspertów z poszczególnych państw członkowskich UE będących praktykami w danej dziedzinie. Dostęp kursów wymaga aktywności ze strony funkcjonariusza tj. wysłania w drodze elektronicznej zgłoszenia, które poddawane jest weryfikacji przez krajowego koordynatora pod kątem posiadanych uprawnień do korzystania z oferty szkoleniowej, a następnie zalogowania się przez użytkownika do portalu internetowego prowadzonego przez CEPOL. Wybór konkretnego szkolenia należy do funkcjonariusza, który otrzymuje w drodze elektronicznej potwierdzenie zapisania się na kurs.

Szkolenie odbywa się „na żywo” o zaplanowanej godzinie, zaś o jego terminie funkcjonariusz jest informowany z odpowiednim wyprzedzeniem poprzez służbowego maila. Ma ono charakter interaktywny. W końcowej części każdego kursu funkcjonariusz może bowiem skorzystać z możliwości skierowania zapytania do wykładowcy. Szkolenia są nagrywane, co pozwala na ich odtworzenie w czasie dogodnym dla użytkownika. Potwierdzeniem udziału w danej sesji e – learningowej jest imienny certyfikat wystawiany przez CEPOL, który zawiera informacje obejmujące m.in. cel oraz program szkolenia. Ponadto po zakończeniu kursu funkcjonariusz otrzymuje drogą elektroniczną ankietę ewaluacyjną odnoszącą się do takich aspektów jak np. organizacja szkolenia (czas trwania, temat), realizacja programu, poziom wykładowców, przydatność uzyskanej wiedzy. Formularz ten zapewnia organizatorowi informację zwrotną o szkoleniu i pozwala na dostosowanie przyszłych kursów do potrzeb uczestników.

3. Art. 129 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o Służbie Celnej (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 1799 ze zm.) oraz zał. nr 1 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie ocen okresowych i opinii służbowych funkcjonariuszy celnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 1017).

4. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2219 z dnia 25 listopada 2015 r. w sprawie Agencji Unii Europejskiej ds. Szkolenia w Dziedzinie Ścigania (CEPOL) oraz zastępujące i uchylające decyzję Rady 2005/6812/WSiSW, Dz. Urz. UE L z 2015 r. poz. 319 s. 1.

Szkolenia udostępnione przez Ministerstwo Finansów oraz CEPOL nie są jedynymi przeznaczonymi dla funkcjonariusza celnego. Może on bowiem - po uprzednim zarejestrowaniu się na portalu CLICK (Customs Learning and Knowledge Community). - korzystać z oferty edukacyjnej Światowej Organizacji Celnej (World Customs Organization). Katalog kursów jest rozbudowany i obejmuje zagadnienia z zakresu m.in. kontroli celnych, wartości celnej, reguł pochodzenia towarów, zarządzania ryzykiem, praw własności intelektualnej, procedur celnych, etyki. Szkolenia prowadzone są w języku angielskim, francuskim, hiszpańskim, portugalskim, rosyjskim oraz mongolskim.

Do osób zainteresowanych poszerzaniem wiedzy z zakresu prewencji antykorupcyjnej w tym funkcjonariuszy celnych skierowane są szkolenia e-learningowe organizowane przez Centralne Biuro Antykorupcyjne. Uczestnik po zalogowaniu się na platformie szkoleniowej tej formacji, może wziąć udział w kursach - w języku polskim bądź angielskim - poświęconych korupcji w administracji publicznej, korupcji w biznesie oraz społecznym skutkom korupcji.

Podsumowując, należy odnotować, iż e-learning w Służbie Celnej stanowi uzupełnienie tradycyjnych (stacjonarnych) metod kształcenia opartych na udziale (obec-

ności) funkcjonariuszy celnych w danym szkoleniu. Jest to istotny element systemu zarządzania zasobami ludzkimi w tej formacji w szczególności zarządzania wiedzą oraz czasem. Ponadto uchwalenie w dniu 16 listopada 2016 r. ustawy o Krajowej Administracji Skarbowej⁵ powinno skutkować rozszerzeniem oferty szkoleniowej o zagadnienia związane np. z kontrolą celno-skarbową, prowadzeniem czynności operacyjno-rozpoznawczych oraz przestrzeganiem praw człowieka. W procesie tym powinni brać udział nie tylko eksperci ze Służby Celno-Skarbowej, ale również przedstawiciele środowiska akademickiego zajmujący się problematyką podatkową i celną.

5. Dz. U. poz. 1947.



dr Andrzej Halicki
jest doktorem nauk prawnych

Recenzje i rekomendacje

Uwarunkowania działalności przedsiębiorstw społecznych w Polsce

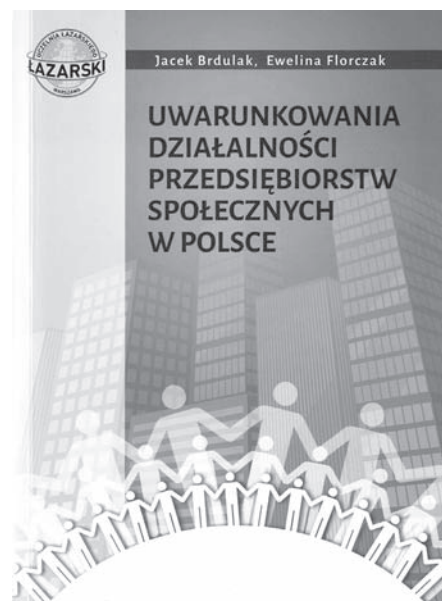
Recenzja

| Tadeusz Kucharuk

Monografii p. t. „Uwarunkowania działalności przedsiębiorstw społecznych w Polsce”. Autorzy: prof. dr hab. Jacek Brdulak - Szkoła Główna Handlowa w Warszawie i Uczelnia Łazarskiego oraz dr Ewelina Florczak - Uczelnia Łazarskiego, zajmująca się problematyką przedsiębiorstw społecznych i gospodarką społeczną, wydawnictwo Oficyna Wydawnicza Uczelni Łazarskiego, Warszawa 2016.

Książka podejmuje nie do końca zbadane i opisane zjawisko społeczno-gospodarcze określane mianem gospodarki społecznej. Oprócz części teoretycznej, prezentuje także wyniki własnych badań. Opracowanie składa się z sześciu rozdziałów. W rozdziale pierwszym „Prospołeczność wyznacznikiem współczesnego rozwoju”, po zarysowaniu wiodących teorii ekonomicznych XX i XXI wieku, podjęto próbę udowodnienia tezy, że przedsiębiorstwa społeczne, organizacje i instytucje zaliczane do tej grupy, mogą przyczynić się do zniwelowania narastających nierówności społecznych i gospodarczych. Podrozdział 1.1. Nierówności i dysproporcje życia społeczno-gospodarczego – makrouwarunkowania, aczkolwiek w pigułce, to dostarcza bardzo ciekawe fragmenty z historii ekonomii, które powinny pobudzić czytelnika do re-

fleksji. W rozdziale II „Przedsiębiorstwo społeczne – pojęcie, idea, funkcje i cele działalności”, zaprezentowano przedsiębiorczość społeczną w ujęciu historycznym wskazując, że niezależnie od sposobu działań gospodarczych i ekonomicznych, przedsiębiorstwa te zawsze uwzględniają podmiotowość człowieka. W rozdziale tym podjęto wątek przyczyn powstawania przedsiębiorstw społecznych oraz zaprezentowano systematykę



przedsiębiorstw społecznych w ujęciu europejskim i amerykańskim. W rozdziale tym zaprezentowano także przykłady definicji przedsiębiorstwa społecznego. Zaprezentowano także poglądy autorów, których „punkt widzenia stanowi zapowiedź zmiany priorytetów i zachowań rynkowych w kontekście umiejscowienia człowieka w centrum działalności gospodarczej”. Rozdział III podejmuje próbę określenia miejsca przedsiębiorstwa społecznego w polskim sektorze usług i jego roli w rozwoju lokalnym. Akcentuje się czynnik kulturowy w funkcjonowaniu przedsiębiorstw społecznych. Rozdział IV „Działalność przedsiębiorstw społecznych w Polsce”, ma charakter poznawczo-empiryczny. Rozdział ten zawiera wiele ciekawych wniosków i spostrzeżeń niewątpliwie przydatnych dla działaczy społecznych i politycznych nie tylko szczebla lokalnego. W rozdziale V „Zarządzanie przedsiębiorstwem społecznym” wypunktowano specyficzne cechy przedsiębiorstwa społecznego pod kątem wyodrębnienia

kryterium i jego charakterystyki.

Monografia zawiera wiele sformułowań wnioskowych i propozycji metodologicznych. Autorzy przyznają że materia badawcza jest bardziej skomplikowana niż wydawało się to przed podjęciem tematu. Niewątpliwie wartością tego opracowania jest fakt permanentnego wskazywania na złożoność procesów gospodarczych i konieczność interdyscyplinarnego podejścia przy prowadzeniu badań w dziedzinie nauk ekonomicznych.



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

Zmiany przepisów prawnych

| oprac. red.

Od 1 marca 2017 r.:

► **Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. poz. 1947 ze zm.).**

Ustawa reguluje m.in. zadania, organy oraz zasady funkcjonowania Krajowej Administracji Skarbowej stanowiącej wyspecjalizowaną administrację rządową wykonującą zadania z zakresu realizacji dochodów z tytułu podatków, należności celnych, opłat oraz niepodatkowych należności budżetowych, ochrony interesów Skarbu Państwa oraz ochrony obszaru celnego Unii Europejskiej, a także zapewniającą obsługę i wsparcie podatnika i płatnika w prawidłowym wykonywaniu obowiązków podatkowych oraz obsługę i wsparcie przedsiębiorcy w prawidłowym wykonywaniu obowiązków celnych. W ramach KAS wyodrębniono Służbę Celno – Skarbową składającą się z funkcjonariuszy, których wyposażono w nowe uprawnienia w zakresie m.in. czynności operacyjno – rozpoznawczych.

► **Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. Przepisy wprowadzające ustawę o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. poz. 1948 ze zm.).**

Ustawa wprowadza zmiany w ponad 150 aktach prawnych. Ponadto uchyla m.in. ustawę z dnia 27 sierpnia 2009 r. o Służbie Celnej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1799) regulującą dotychczasowy status funkcjonariuszy celnych, a także znosi Generalnego Inspektora Kontroli Skarbowej, Szefa Służby Celnej, dyrektorów izb skarbowych, dyrektorów izb celnych, dyrektorów urzędów kontroli skarbowej i naczelników urzędów celnych.

Ponadto ustanawia takie organy Krajowej Administracji Skarbowej jak: Szef Krajowej Administracji Skarbowej, dyrektor Krajowej Informacji Skarbowej, dyrektor izby administracji skarbowej oraz naczelnik urzędu celno - skarbowego. Ustawa określa również zasady przekształcenia stosunku pracy i stosunku służbowego funkcjonariuszy Służby Celno - Skarbowej w - zależności od treści propozycji złożonej pracownikowi oraz funkcjonariuszowi - stosunek pracy bądź stosunek służbowy.

Od 1 kwietnia 2017 r.:

► **Ustawa z dnia 15 grudnia 2016 r. o zmianie ustawy o grach hazardowych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2017 r. poz. 88).**

Ustawa stanowi kolejny etap procesu ograniczania „szarej strefy” w obszarze prowadzenia i urządzania gier hazardowych. Do narzędzi mających skutecznie ograniczyć ten proceder zaliczono m.in. blokowanie dostępu do nielegalnych domen internetowych poprzez utworzenie prowadzonego przez Ministra Rozwoju i Finansów Rejestru Domen Służących do Oferowania Gier Hazardowych Niezgodnie z Ustawą (gry hazardowe prowadzone bez koncesji, zezwolenia lub stosownego zgłoszenia). Ponadto wprowadzono zakaz posiadania (poza wyjątkami) automatów do gier oraz podwyższono z 12 000 zł. do 100 000 zł. wysokość kary pieniężnej za urządzenie gier na automatach w sposób niezgodny z ustawą przez np. właścicieli lokali, w których znajdują się automaty do gier. Na mocy ustawy utworzono Fundusz Wspierania Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego, którego dysponentem jest Prezes Rady Ministrów. Wydatki z funduszu zostaną przeznaczone m.in. na wspieranie rozwoju porozumień organizacji, platform współpracy, reprezentacji środowisk organizacji sektora pozarządowego.

Od 18 kwietnia 2017 r.:

► **Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. 708)**

Ustawa reguluje stanowi część „pakietu przewozowego” mającego na celu uszczelnienie systemu podatkowego i odnosi się do monitorowania przewozu „towarów wrażliwych” tj. paliw, alkoholu, suszu tytoniowego, które odbywa się w oparciu o rejestr zgłoszeń prowadzony przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej. Kontrola przewozu towarów w ramach systemu jest realizowana przez funkcjonariuszy Służby Celno - Skarbowej, Policji, Straży Granicznej oraz Inspekcji Transportu Drogowego.

Wykaz autorów i artykułów

opublikowanych w KWARTALNIKU CELNYM w latach 2007-2017

Kwartalnik Celny jest pismem popularno-naukowym założonym w 2007 roku przez zespół osób związanych ze Studium Celnym i organem prowadzącym szkołę, Podlaską Agencją Consultingową RECTUS-WOC sp. z o.o., która jest od początku istnienia pisma jego wydawcą. W okresie dziesięciu lat istnienia pisma na jego łamach ukazało się 150 artykułów merytorycznych i kilkanaście w formie artykułu wprowadzającego (wstępnego), pisanych przez przedstawicieli nauki i praktyki. Wiodącymi tematami były zagadnienia związane z granicą, logistyką, spedycją, transportem i cłem. Aczkolwiek staraliśmy się dużo miejsca poświęcać problemom Polski Wschodniej, to również nie unikaliśmy podejmowania kwestii istotnych dla gospodarki państwa. Dużo miejsca poświęciliśmy sprawom infrastruktury, w tym granicznej, zagadnieniom prawnym dotyczącym obsługi towarowej, pokazując także niedoskonałości funkcjonowania prawa i czasami ludzi. Stałym tematem były problemy dotyczące transportu, logistyki i współpracy międzynarodowej. Dużą uwagę przywiązaliśmy do problemów kształcenia kadr i funkcjonowania rynku pracy. Staraliśmy się dać porcję wiedzy o Unii

Europejskiej. Udostępniliśmy nasze łamy także naukowcom i ekspertom zagranicznym (Włochy, Niemcy).

Z posiadanych przez redakcję informacji wynika, że artykuły zamieszczane w Kwartalniku Celnym były czytane także na „wysokich szczeblach władzy” i były podejmowane stosowne działania. Elektroniczna wersja Kwartalnika notuje stałe zainteresowanie internautów.

Wszystko to było możliwe dzięki społecznemu wysiłkowi autorów tekstów i także społecznej pracy zespołów redakcyjnych. Rangę pisma podnosi także Rada Programowa pisma, składająca się z wybitnych osobistości świata nauki i praktyki. Cienimy wsparcie materialne współpracujących instytucji i firm.

Dziękuję wszystkim członkom Rady Programowej, zespołowi redakcyjnemu a przede wszystkim autorom artykułów, dzięki którym pismo jest widocznym, nie tylko w regionie, popularyzatorem często specjalistycznej wiedzy.

Tadeusz Kucharuk
Redaktor Naczelny

Nr 1 Rok 2007

1. Jacek Brdulak - „W sojuszu z przedsiębiorcami”
2. Waldemar Czernicki - „Statystyka obrotu towarowego w Unii Europejskiej”
3. Jacek Brdulak - „Lokalne rynki pracy – szanse i problemy”
4. Sławomir Kostjan - „Kłody na drodze przewoźników”
5. Joanna Rudzka, Anna Rutkowska – Brdulak - „Międzynarodowy pozawspólnotowy transport drogowy”
6. Andrzej Halicki - „Korupcja. Kilka uwag ku refleksji”
7. Tadeusz Kucharuk, Małgorzata Trębicka - „Swoboda przepływu osób. Skutki dla subregionu białkopodlaskiego”
8. Jerzy Trudzik - „Edukacja i aspiracje – sprawozdanie z konferencji”

Nr 2 (2) Rok 2007

1. Jacek Brdulak - „Wykorzystać rentę geograficzną”
2. Wiesław Czyżowicz - „Wyzwania dla polityki i prawa celnego Unii Europejskiej w środowisku biznesu elektronicznego”
3. Jacek Brdulak - „Lubelskie w strategii rozwoju kraju 2007 – 2015”
4. Janusz Łacny - „System TIR instrumentem integracji gospodarczej makro-kontynentu euroazjatyckiego”
5. Sławomir Kostjan - „Przed nami droga do Chin”
6. Bartosz Zakrzewski - „Międzynarodowe korytarze transportowe w Polsce”
7. Tadeusz Kucharuk - „Historia gospodarcza regionu”
8. Andrzej Halicki - „Komputeryzacja polskiej administracji celnej. System kontroli Eksportu”
9. Józef Król - „Korupcja”

Nr 1 (3) Rok 2008

1. Jerzy Trudzik - „Lobbying dla sprawy”
2. Waldemar Czernicki - „Pojęcie i ewolucja Wspólnej Polityki Handlowej”
3. Roman Zdybel - „Wspólnotowy kodeks celny na zewnętrznych granicach Unii”
4. Jacek Brdulak - „Gospodarka społeczna szansą rozwoju regionalnego”

5. Bartosz Zakrzewski - „Wizja centrum logistycznego w Małaszewiczach”
6. Tadeusz Kucharuk - „Wybrane aspekty blokady WOC Małaszewicze”
7. Anna Maria Migdał - „Czynniki kulturowe w lokalizacji przedsiębiorstw”
8. Marek Mazur - „Zaopatrzenie i dystrybucja produktów na przykładzie producenta AGD”

Nr 2 (4) Rok 2008

1. Tadeusz Kucharuk - „Olimpiada to nie tylko rywalizacja”
2. Jan Buczek - „Politykom nie wychodzi, urzędnicy zapominają o misji”
3. Sławomir Kostjan - „Fakty o przejściach granicznych na wschodzie Unii Europejskiej”
4. Waldemar Czernicki - „Wspólny rynek a rynek wewnętrzny”
5. Roman Zdybel - „Wspólnotowy kodeks celny na zewnętrznych granicach Unii”
6. Jacek Brdulak - „Infrastruktura a przedsiębiorczość w Polsce Wschodniej”
7. Teresa Pakulska - „Rozwój regionu w opinii przedsiębiorców”
8. Małgorzata Poniatowska-Jaksch - „Region podmiotem gospodarującym”
9. Tadeusz Kucharuk - „Próby komercjalizacji lotniska w Białej Podlaskiej”

Nr 3 (5) Rok 2008

1. Jacek Brdulak - „Infrastruktura rozwoju”
2. Waldemar Czernicki - „Unia Celna we Wspólnotach Europejskich – 40 rocznica”
3. Tadeusz Kucharuk - „Droga do członkostwa w Unii Europejskiej. Kalendarium”
4. Andrzej Halicki - „Instytucja Upoważnionego Podmiotu Gospodarczego (AEO) w prawie celnym”
5. Jacek Brdulak - „Uwarunkowania tworzenia specjalnych stref ekonomicznych”
6. Wiesław Czyżowicz - „Kodeksowe elementy kalkulacyjne

w teorii i praktyce celnej Unii Europejskiej”

7. Roman Zdybel - „Wspólnotowy kodeks celny na zewnętrznych granicach Unii. Próba oceny skuteczności stosowania rozporządzeń i dyrektyw implementowanego prawa do systemu wewnętrznego państwa (cz. 3/3)”
8. Bartosz Zakrzewski - „Sieć drogowa północnej Lubelszczyzny”

Nr 1 (6-7) Rok 2009

1. Jerzy Trudzik - „Róbmy lotniska i latajmy”
2. Waldemar Czernicki - „Dostosowanie polityki handlowej Polski do wymogów Wspólnoty cz. I”
3. Andrzej Halicki - „Założenia nowej ustawy o Służbie Celnej”
4. Wiesław Czyżowicz - „Recenzja”
5. Jacek Brdulak - „Renta geograficzna Podlasia Południowego”
6. Bartosz Zakrzewski - „Szanse wykorzystania terenu lotniska w Białej Podlaskiej”
7. Emilia Kałwa - „Problemy limitowania wwozu paliwa samochodowego do Polski”
8. Jerzy Trudzik - „Blokada terminalu”

Nr 2 (8) Rok 2009

1. Jacek Brdulak - „Wielkie problemy regionalnej polityki gospodarczej”
2. Waldemar Czernicki - „Dostosowanie polityki handlowej Polski do wymogów Wspólnoty cz. II”
3. Jacek Brdulak - „Szanse transportu małymi samolotami w regionie”
4. Agnieszka Suchecka - „Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) - European Rail Traffic Management System”
5. Bartosz Zakrzewski - „Organizacja centrum logistycznego na Południowym Podlasiu – badania ankietowe”
6. Jacek Bryś - „Uwarunkowania ekologiczne przedsiębiorstwa. Perspektywa inwestora”
7. Magdalena Fus - „Jakość kształcenia wobec rynku pracy”
8. Sławomir Kostjan - „Jak wspólnie przezwyciężyć kryzys?”
9. Tadeusz Kucharuk - „Lądowy most transportowy Europa – Azja”
10. Dorota Niedziółka - „Czy Białoruś stać na samodzielność”

Nr 3 (9) Rok 2009

1. Jacek Brdulak - „Kapitał ludzki szansą rozwojową regionu”
2. Waldemar Czernicki - „Integracja Europejska w ujęciu teoretycznym”
3. Danilo Desiderio, Mauro Giffoni (Włochy) - „Zmiany w statusie AEO w Zmodernizowanym Wspólnotowym Kodeksie Celnym”
4. Andrzej Halicki - „EORI w kontaktach z organami celnymi”
5. Andrzej Halicki - „Prawo strony do wysłuchania w postępowaniu w sprawach celnych”
6. Jacek Brdulak - „System transportu małymi samolotami w Polsce (STMS)”
7. Bartosz Zakrzewski - „Ocena zainteresowania powołaniem Centrum Logistycznego na Południowym Podlasiu”
8. Tadeusz Kucharuk - „Polsko – Niemiecka współpraca ekonomistów”
9. Ewelina Florczak - „Nisza działalności przedsiębiorczej umożliwiająca rozwiązanie problemów lokalnych”
10. Opracowania redakcyjne - „Co nowego w prawie”, „Przegląd orzecznictwa”
11. Pytania do Kwartalnika

Nr 1 (10) Rok 2010

1. Andrzej Halicki - „Szanowni Państwo”
2. Roman Zdybel - „Oprzysiężowanie prawne Służby Celnej (cz. I. Rekrutacja kadr)”
3. Andrzej Halicki - „Rozpatrywanie sporów o roszczenia funkcjonariuszy celnych ze stosunku służbowego na tle proble-

matyki mianowania na stopień służbowy pod rządami ustawy o Służbie Celnej z 2009 r.”

4. Małgorzata Bessaraba - „Postępowanie dyscyplinarne w Służbie Celnej - zmiany dotyczące sankcji za przewinienia dyscyplinarne”
5. Mikołaj Oniszczyk - „Czas na konstruktywne projekty rozwoju i współpracy”
6. Jakub Juja, Szymon Piotrowski - „Regulacja cen eksportowych jako bariera handlu z Białorusią”
7. Jacek Brdulak - „Podlasie Południowe bliżej Warszawy”
8. Bartosz Zakrzewski - „XIII. Międzynarodowa Konferencja TRANSCOMP 2009”
9. Marzena Siemieniuk - „Zmiana na stanowisku Dyrektora Izby Celnej w Białej Podlaskiej”
10. Przegląd orzecznictwa
11. Co nowego w prawie
12. Jerzy Trudzik - „Ożywianie lotniska”

Nr 2 (11) Rok 2010

1. Jacek Brdulak - „Dylematy rozwojowe Południowego Podlasia”
2. Roman Zdybel - „Oprzysiężowanie prawne Służby Celnej (cz. 2. Zadania na zewnętrznych granicach wspólnoty. Unifikacja i standaryzacja prawa celnego do wymogów prawa europejskiego)”
3. Andrzej Halicki - „Umowa o małym ruchu granicznym pomiędzy Polską a Białorusią, szansą dla Podlasia”
4. Mikołaj Oniszczyk - „Promocja, priorytety i możliwości wzrostu eksportu”
5. Mikołaj Oniszczyk - „Ukraińskie realia gospodarcze - Wszystko jest dobrze, tylko ludzie narzekają”
6. Jacek Brdulak - „Kształcenie zawodowe i ustawiczne - Dyskusja wokół projektowanych zmian”
7. Ewelina Florczak - „Przedsiębiorczość społeczna w obszarach edukacji”
8. Bożena Heller - „Ekobiznes jako czynnik rozwoju regionalnego Opolszczyzny”
9. Tadeusz Kucharuk - „Mosty dla przedsiębiorców czy kładka dla przemysłników”
10. Przegląd Orzecznictwa
11. Co nowego w prawie

Nr 1 (12) Rok 2011

1. Jacek Brdulak - „Dyskusja wokół szans rozwojowych regionu”
2. Jacek Brdulak - „Cechy rozwoju lokalnego”
3. Mikołaj Oniszczyk - „Perspektywa gospodarcza Ukrainy – to inwestycje i eksport”
4. Piotr Pawlak - „Założenia rozwoju infrastruktury drogowej Polski Wschodniej”
5. Waldemar Czernicki - „Kontrola przestrzegania czasu jazdy i czasu postoju pojazdu, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowców”
6. Grzegorz Gołąbek - „Rzeka Bug w rozwoju regionalnym”
7. Agnieszka Suchecka - „Systemy i narzędzia informatyczne dla optymalizacji planowania międzynarodowych przewozów towarowych w Europie”
8. Mikołaj Oniszczyk - „Polska wśród liderów eksportu zdrowej żywności”
9. Tadeusz Kucharuk - „Kapitał ludzki – inwestycja czy marnotrawstwo?”

Nr 2 (13) Rok 2011

1. Jacek Brdulak - „Szanse rozwoju regionalnego”
2. Jacek Brdulak, Sławomir Kostjan, Tadeusz Kucharuk - „Dyskusja redakcyjna. Rynek pracy a sytuacja w regionie”
3. Piotr Pawlak - „Rozwój i budowa infrastruktury drogowej szansą rozwoju i zwiększenia konkurencyjności regionu Podlasia Południowego”

4. Mikołaj Oniszczyk - „Jak osiągnąć partnerstwo strategiczne z Ukrainą”
5. Michał Banak - „Siedlce i Łosice jako potencjalne centra logistyczne na Mazowszu”
6. Anna Brdulak - „Społeczna odpowiedzialność łańcucha dostaw”
7. Waldemar Czernicki - „Kąć transportowca”

Nr 1 (14) rok 2012 Wydanie Specjalne

1. Waldemar Czernicki - „Niedostosowanie profili kształcenia do rynku pracy”
2. Edward Tymoszyński - „Bialski rynek pracy w latach 2004 – 2012 na podstawie danych Powiatowego Urzędu Pracy w Białej Podlaskiej”
3. Jan Klimek - „Dylematy edukacji przedsiębiorczości. NAUKA CZY PRAKTYKA ? Część Pierwsza”
4. Anna Stańczyk - „Lubelski rynek pracy w lipcu 2012 r.”
5. Jacek Brdulak, Sławomir Kostjan, Tadeusz Kucharuk - „Niedostosowanie profili kształcenia do rynku pracy”
6. Mieczysław Maciejczyk - „Kształcenie zawodowe istotnym czynnikiem rozwoju regionu w temacie: Szkoła – pracownik młodociany a zakład pracy”
7. Iwona Kulchawczuk - „Program nauczania i egzaminy potwierdzające kwalifikacje zawodowe”
8. Jakub J. Brdulak - „Jak być dobrym liderem”
9. Redakcja - „Wspólnie wypromujemy południowe Podlasie”

Nr 1 (15 – 16) Rok 2013

1. Jacek Brdulak - „Perspektywy gospodarki lokalnej”
2. Waldemar Czernicki - „Modernizacja wspólnotowego prawa celnego”
3. Mikołaj Oniszczyk - „Co słycać na Ukrainie”
4. Grzegorz Gołąbek - „Rzeka Bug jako produkt turystyczny”
5. Tadeusz Kucharuk - „Rynek pracy dla ludzi młodych”
6. Magdalena Fus - „Uczelnia jako czynnik rozwoju regionalnego”
7. Jan Klimek - „Dylematy edukacji przedsiębiorczości. NAUKA CZY PRAKTYKA ? Część druga. Edukacyjne wyzwania przedsiębiorców”
8. Jacek Brdulak - „Recenzja monografii pt. Nielegalny obrót wyrobami tytoniowymi, alkoholem i piwem w Polsce: przyczyny, formy, skala, konsekwencje i rozwiązania zwiększające efektywność walki z nielegalnym handlem”
9. Tadeusz Kucharuk - „Recenzja monografii pt. Efektywność centrum logistycznego na Południowym Podlasiu”

Nr 1 (17) Rok 2014

1. Jacek Brdulak - „Infrastruktura szansą rozwoju Południowego Podlasia”
2. Tadeusz Kucharuk - „Czynniki rozwoju Południowego Podlasia”
3. Jacek Brdulak, Bartosz Zakrzewski - „Efektywność Centrum Logistycznego na Południowym Podlasiu”
4. Jarosław Tarasiuk - „Warunki funkcjonowania centrum logistycznego na wschodniej granicy Polski (Unii Europejskiej) na przykładzie PKP CAGO Centrum Logistycznego Małaszewicze sp. z o.o.”
5. Piotr Pawlak - „Infrastruktura drogowa województw wschodnich”
6. Sławomir Kostjan - „Potencjał przewozowy Południowego Podlasia”
7. Tomasz Bryszewski - „Działalność firmy Adampol”
8. Jacek Brdulak - „Dylemat infrastrukturalny Południowego Podlasia”
9. Waldemar Czernicki - „Modernizacja wspólnotowego prawa celnego cz. 2”
10. Ewa Gwardzińska - „Problemy doskonalenia i obsługi celnej w Unii Europejskiej”

11. Tadeusz Kucharuk - „Rekomendacja książki . Służba celna. Status prawny funkcjonariusza celnego”

Nr 2 (18) Rok 2014 Numer Specjalny – Przejścia graniczne

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

Nr 1-2 (19 – 20) Rok 2015

1. Jacek Brdulak - „Przedsiębiorczość szkolna podstawą kultury biznesu w regionie”
2. Andrzej Halicki - „Działania Służby Celnej na rzecz przedsiębiorców - wybrane zagadnienia”
3. Hans Kaminski, Dirk Loerwald (Niemcy) - „Edukacja w duchu przedsiębiorczości w Niemczech”
4. Tadeusz Kucharuk - „Nauczanie przedsiębiorczości w Polsce. Teoria i praktyka”
5. Monika Kępka - „Bariery w tworzeniu klastrów gospodarczych w północnej Lubelszczyźnie”
6. Krzysztof Skotarek - „Dlaczego zagraniczni inwestorzy obawiają się wschodu Polski?”
7. Dominik Nojszewski - „Rozwój przedsiębiorstw przetwórstwa produktów zwierzęcych w województwach podlaskim i lubelskim na przykładzie rozwoju firmy ZM Łuniewscy”
8. Czesław Skowronek - „Infrastruktura procesów logistycznych - podstawowe zjawiska. Zmiany w infrastrukturze transportowej polskiej logistyki. Infrastruktura magazynowa i informacyjna logistyki”
9. Jacek Brdulak, Piotr Pawlak - „Podlasie Południowe – infrastrukturalne przygranicze czy peryferie”
10. Tomasz Gardziński - „Konstytucyjny zapis o społecznej gospodarce rynkowej szansą rozwojową Południowego Podlasia”

Nr 1-2 (21 – 22) Rok 2016

1. Jacek Brdulak - „Aktualne problemy rozwoju regionu Południowego Podlasia”
2. Andrzej Halicki - „Krajowa Administracja Skarbowa, czyli nowy model administracji danin publicznych”
3. Tadeusz Kucharuk - „Jedwabny szlak szansą wschodniego pogranicza Polski i Unii Europejskiej”
4. Jacek Brdulak, Piotr Pawlak - „Autostrada A2 na wschód od Warszawy, a kwestia peryferyjności Polski Wschodniej”
5. Ina Prakarym, Bartosz Zakrzewski - „Systemy monitoringu drogowego w Paneuropejskim Korytarzu Transportowym nr 2 na przykładzie Białorusi i Polski”
6. Marek Kuźmicki - „Aktywność instytucji wspierających rozwój przedsiębiorczości i turystyki w województwie lubelskim”
7. Tomasz Gardziński - „Przedsiębiorstwo społeczne szansą rozwiązywania problemów regionów”
8. Tadeusz Kucharuk - „Recenzja . Problemy programowania inwestycji infrastrukturalnych w transporcie”
9. Tadeusz Kucharuk - „Rekomendacja książki. Ustawa o służbie celnej. Komentarz”
10. Tadeusz Kucharuk - „Rekomendacja książki. Instrumenty polityki celnej Unii Europejskiej”

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

STUDIU CELNE I SKARBOWE w Białej Podlaskiej

NAJLEPSZA SZKOŁA W STREFIE PRZYGRANICZNEJ

- ZARZĄDZANIE MAŁĄ FIRMĄ I REKLAMA
na kierunku rachunkowość
- OBSŁUGA CELNA
- SPECJALNOŚĆ SKARBOWA
NOWOŚĆ!!! na kierunku administracja
- BEZPIECZEŃSTWO
POŻAROWE na kierunku BHP
- ASYSTENT OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNEJ

oraz wiele nowych,
bezpłatnych kierunków wejdź na:

www.studiumcelne.pl
www.gdziewartostudiować.pl



**zajęcia weekendowe
+ e-learning
WYKŁADY ON-LINE**

DAJE SZANSE NA DOBRĄ PRACĘ ! BEZPŁATNIE!!



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