

Zastosowanie biznesplanu

W dzisiejszej praktyce zarządzania niezwykle ważną rolę odgrywają rozmaite opracowania o charakterze koncepcyjnym i eksperckim. Zanim podjęta zostaje poważna decyzja, powstają liczne dokumenty w formie analiz, ocen i projektów. Decyzje gospodarcze wymagają bowiem coraz lepszego przygotowania, w tym fachowego uzasadnienia merytorycznego i finansowego. Wymienione opracowania pozwalają na wszechstronne zbadanie problemu, rozważenie alternatyw rozwiązań, przeanalizowanie wszystkich za i przeciw. Dzięki temu coraz częściej udaje się zapobiegać decyzjom nietrafionym i w poważnym stopniu ogranicza się ryzyko decyzyjne.

Nic dziwnego, że wzrasta znaczenie takich dokumentów, jak raport z wyceny przedsiębiorstwa, analiza finansowa czy biznesplan. Wymienione dokumenty stały się dzisiaj istotnymi instrumentami komunikowania w biznesie, o bardzo szerokim zakresie zastosowania. Trudno wymienić wszystkie okoliczności, które wymagają opracowania biznesplanu, niemniej w wielu z nich wydaje się wprost nieodzowny. W szczególności znajduje zastosowanie w^[1]:

- zarządzaniu strategicznym,
- przygotowywaniu i realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych,
- uruchamianiu działalności gospodarczej (tworzeniu przedsiębiorstw),
- zdobywaniu kapitału i partnerów gospodarczych (kredyty, pożyczki, leasingi, fuzje, tworzenie wspólnych przedsiębiorstw i przedsięwzięć),
- restrukturyzacji przedsiębiorstw (prywatyzacji, naprawie, postępowaniu układowym czy ugodowym, wprowadzaniu zarządu komisarzyckiego),
- likwidacji przedsiębiorstw,
- wycenianiu przedsiębiorstw,

- konkursach na stanowiska kierownicze i kontrakty menedżerskie.

Zastosowanie biznesplanu w zarządzaniu przedsiębiorstwem ma szeroki zakres i obejmuje różne etapy funkcjonowania organizacji, począwszy od fazy koncepcyjnej, aż po dojrzałe stadia rozwoju. **Biznesplan** jest narzędziem, które znajduje praktyczne wykorzystanie wszędzie tam, gdzie konieczne jest uporządkowanie zamierzeń, ocena ich realności oraz zaplanowanie działań w sposób racjonalny i spójny. Jego uniwersalność sprawia, że może być stosowany zarówno w małych podmiotach gospodarczych, jak i w dużych organizacjach o rozbudowanej strukturze.

Jednym z podstawowych obszarów zastosowania biznesplanu jest proces zakładania nowego przedsiębiorstwa. W tym kontekście dokument ten pozwala na usystematyzowanie pomysłu biznesowego oraz ocenę jego opłacalności i wykonalności. Biznesplan umożliwia analizę rynku, identyfikację grupy docelowej oraz określenie przewidywanych kosztów i przychodów, co ma kluczowe znaczenie dla ograniczenia ryzyka związanego z rozpoczęciem działalności gospodarczej. Dzięki temu przedsiębiorca może podejmować decyzje w oparciu o racjonalne przesłanki, a nie wyłącznie intuicję.

Istotnym zastosowaniem biznesplanu jest również pozyskiwanie zewnętrznych źródeł finansowania. Banki, inwestorzy oraz instytucje publiczne wykorzystują biznesplan jako podstawowe narzędzie oceny wiarygodności przedsięwzięcia oraz zdolności przedsiębiorstwa do generowania zysków i regulowania zobowiązań. W tym ujęciu biznesplan pełni funkcję informacyjną i prezentacyjną, umożliwiając przedstawienie celów, strategii oraz prognoz finansowych w sposób uporządkowany i zrozumiały dla podmiotów zewnętrznych.

Biznesplan znajduje zastosowanie także w procesach rozwoju i restrukturyzacji przedsiębiorstwa. Może być wykorzystywany przy wprowadzaniu nowych produktów, wchodzeniu na nowe rynki,

modernizacji procesów produkcyjnych czy zmianach organizacyjnych. W takich sytuacjach pozwala on na ocenę skutków planowanych działań oraz na porównanie różnych wariantów rozwoju. Dzięki temu stanowi narzędzie wspierające zarządzanie zmianą i długofalowe planowanie strategiczne.

Nie mniej ważnym obszarem zastosowania biznesplanu jest zarządzanie wewnętrznym przedsiębiorstwem. Dokument ten może służyć jako punkt odniesienia dla bieżących działań operacyjnych oraz jako narzędzie kontroli realizacji założonych celów. Biznesplan wspiera koordynację działań poszczególnych obszarów organizacji, ułatwia komunikację wewnętrzną oraz sprzyja budowaniu spójnej wizji rozwoju przedsiębiorstwa wśród kadry zarządzającej i pracowników.

Podsumowując, zastosowanie biznesplanu obejmuje zarówno planowanie, finansowanie, rozwój, jak i zarządzanie bieżące przedsiębiorstwem. Jego praktyczna wartość polega na możliwości ograniczania niepewności, racjonalizacji decyzji oraz zwiększania przejrzystości działań organizacyjnych. Współcześnie biznesplan jest narzędziem uniwersalnym, które znajduje zastosowanie w wielu obszarach zarządzania i stanowi istotny element profesjonalnego prowadzenia działalności gospodarczej.

[1] L. Kowalczyk, *Biznesplan, czyli jak poznać kredytobiorcę*, Twigger, Warszawa 2000.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę [pisanie prac](#) - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.

Włoski ruch kontestacyjny końca lat sześćdziesiątych

W tym kraju młodzież przeszła od niezadowolenia z połowiczności reform ówczesnego ministra oświaty, do krytyki całej rzeczywistości społecznej. Studenci włoscy zakładali: "Kontestacja objąć powinna całą organizację kapitalistyczną, zdemaskować grupy interesów, uwolnić kulturę, doprowadzić do walki, która umożliwi stworzenie systemu kształcenia, zaprzeczając aktualnemu systemowi społecznemu".[\[1\]](#)

Do rozwijającego się ruchu studenckiego przyłączyli się licealiści, którzy określając swe stanowisko, mając na myśli aktualne wydarzenia, stwierdzili, iż: " (...) system kształcenia jest uwarunkowany klasowym charakterem kultury, wobec czego należy zakwestionować przede wszystkim te uwarunkowania, a nie same treści lub formy kształcenia".[\[2\]](#)

Włoskie wydarzenia potoczyły się zgodnie z utartym już schematem kontrkulturowego buntu – studenci rozpoczęli strajki okupacyjne, częściowo poparli ich żądania pracownicy naukowci, następnie wkraczała policja i rozpętały się zamieszki, po których wzrastały represje wobec ich uczestników.

Kontestacja we Włoszech charakteryzowała się tym, iż do studenckiego buntu przyłączyły się organizacje studenckiej młodzieży katolickiej. Nastąpiło to w wyniku potępienia zjawiska kontestacji przez papieża.

Próbowano także nawiązać kontakt z robotnikami, by wspólnie przeprowadzać akcję. Studenci podjęli taką decyzję, gdyż w pełni utożsamiali się z klasą robotniczą i jej dążeniami. Rola studentów była przejściowa, a oni sami postrzegali się już w roli przyszłych pracowników, czyli osób podlegających w niedalekiej przyszłości presji systemu. Do tych założeń nawiązywała grupa pod nazwą „Potere Operaio” („Studenci

Walczący o Władzę dla Pracujących”), występowali oni z hasłami „Władza robotnikom”.[\[3\]](#)

Sami w tym czasie organizowali manifestacje, solidaryzując się tym samym z Walczącą Francją, oraz antykapitalistyczne wystąpienia. Ich szeregi zasilili delegaci z „Ruchu 22 Marca”, jeszcze bardziej wzmocniło to opozycję wobec państwa i Kościoła.

Do ostatecznego zawiązania sojuszu studencko – robotniczego doszło podczas zorganizowanego w Wenecji Narodowego Zgromadzenia Studentów i Robotników, na który przybyli przedstawiciele związków zawodowych, intelektualistów i niezorganizowani robotnicy.

Sytuacja w całych Włoszech stawała się coraz bardziej napięta, a to ze względu na złą sytuację materialną robotników i represję ze strony władz. W kolejnych demonstracjach śmierć poniosły 2 osoby. Studenci zorganizowali się w Rady Robotnicze i Studenckie, koncentrując się wokół problematyki polityki mieszkaniowej, służby zdrowia, warunków pracy i podatków. Kolejne rozruchy przynoszą kolejne śmiertelne ofiary, ponadto aktywizują się organizacje neofaszystowskie i dochodzi do zamachów bombowych.

Ruch kontestacyjny na początku 1969 roku nieco zamiera, nie potrafiąc stworzyć określonej linii działania, zatrzymując się na początkowej fazie spontanicznej integracji.[\[4\]](#)

W kolejnych miesiącach i latach napięcia społeczne we Włoszech nie zniknęły, lecz przybrały bardziej złożoną i wielowymiarową formę. Rozczarowanie brakiem wyraźnych efektów wcześniejszych protestów prowadziło do pogłębiającej się frustracji, szczególnie wśród młodych ludzi, którzy zaczęli kwestionować skuteczność dotychczasowych metod działania. Coraz częściej pojawiało się przekonanie, że spontaniczne manifestacje i okupacje uczelni nie są wystarczające do przeprowadzenia realnych zmian strukturalnych.

W tym kontekście część środowisk zaczęła organizować się w bardziej zdyscyplinowane grupy o wyraźnym profilu ideologicznym. Pojawiły się inicjatywy, które stawiały na długofalową strategię działania, obejmującą zarówno aktywność polityczną, jak i próbę wpływania na świadomość społeczną poprzez działalność wydawniczą, edukacyjną oraz propagandową. W rezultacie ruch kontestacyjny przestał być jednolity, a jego uczestnicy zaczęli reprezentować różne, często sprzeczne ze sobą wizje przyszłości.

Równocześnie pogarszająca się sytuacja gospodarcza kraju sprzyjała radykalizacji nastrojów. Wzrost bezrobocia, inflacja oraz utrzymujące się nierówności społeczne powodowały, że postulaty wysuwane przez studentów i robotników znajdowały coraz większe zrozumienie wśród szerszych warstw społeczeństwa. Konflikt przestawał mieć charakter wyłącznie pokoleniowy, a zaczynał przybierać formę głębszego sporu o model państwa i gospodarki.

Istotnym czynnikiem wpływającym na dalszy rozwój sytuacji była także reakcja władz. Z jednej strony podejmowano próby wprowadzania ograniczonych reform, mających na celu złagodzenie napięć społecznych, z drugiej natomiast nasilano działania represyjne wobec najbardziej aktywnych uczestników protestów. Taka ambiwalentna strategia prowadziła do dalszej destabilizacji, ponieważ żadna ze stron konfliktu nie była w pełni usatysfakcjonowana.

W środowiskach robotniczych coraz wyraźniej zaznaczała się potrzeba niezależnej reprezentacji interesów pracowniczych. Tradycyjne związki zawodowe były często postrzegane jako zbyt ugodowe wobec pracodawców i państwa, co skłaniało część robotników do poszukiwania alternatywnych form organizacji. W tym kontekście idee współpracy między studentami a robotnikami nabierały nowego znaczenia, choć w praktyce ich realizacja napotykała liczne trudności wynikające z różnic doświadczeń i oczekiwań obu grup.

Nie bez znaczenia pozostawał także wpływ wydarzeń międzynarodowych. Włoski ruch kontestacyjny funkcjonował w szerszym kontekście globalnych przemian końca lat sześćdziesiątych, czerpiąc inspirację z protestów w innych krajach Europy oraz w Stanach Zjednoczonych. Jednocześnie obserwowano rosnącą polaryzację ideologiczną, która prowadziła do zaostrzenia konfliktów zarówno na poziomie krajowym, jak i międzynarodowym.

W miarę upływu czasu coraz większą rolę zaczęły odgrywać działania o charakterze symbolicznym i kulturowym. Protesty uliczne uzupełniane były przez działalność artystyczną, eksperymenty społeczne oraz próby tworzenia alternatywnych form życia zbiorowego. W ten sposób kontestacja wychodziła poza sferę polityki, obejmując także codzienne praktyki i style życia.

Jednakże brak spójnej strategii oraz narastające podziały wewnętrzne sprawiały, że ruch stopniowo tracił swoją dynamikę. Część jego uczestników wycofywała się z aktywnej działalności, inni natomiast wybierali bardziej radykalne ścieżki, co prowadziło do dalszej fragmentaryzacji. W rezultacie początkowa jedność, oparta na wspólnym sprzeciwie wobec istniejącego porządku, ustępowała miejsca zróżnicowanym i często konkurencyjnym inicjatywom.

Mimo to doświadczenia tego okresu miały trwały wpływ na kształt włoskiego społeczeństwa. Uczestnicy ruchu, nawet jeśli porzucali bezpośrednią działalność protestacyjną, wnosili zdobyte doświadczenia do różnych dziedzin życia – od polityki, przez edukację, po kulturę. W ten sposób idee kontestacyjne, choć osłabione jako ruch masowy, przetrwały w zmienionej formie, wpływając na dalszy rozwój życia społecznego.

Włoski ruch kontestacyjny końca lat sześćdziesiątych był zjawiskiem złożonym i niejednoznacznym. Z jednej strony ujawnił głębokie problemy strukturalne państwa i społeczeństwa, z drugiej zaś pokazał ograniczenia

spontanicznych form buntu w konfrontacji z utrwalonymi instytucjami. Jego znaczenie polegało nie tyle na bezpośrednich rezultatach politycznych, ile na długofalowym wpływie na świadomość społeczną i kulturę polityczną kolejnych pokoleń.

[1] A. Jawłowska, *Drogi...*, op. cit., s. 81.

[2] Tamże, s. 81.

[3] A. Jawłowska, *Drogi...*, op. cit., s. 80 – 87.

[4] Tamże, s. 84.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę [pisanie prac](#) - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.

Przetłaczanie jako następna operacja tłoczenia - zwiększenie wysokości kosztem zmniejszenia średnicy d

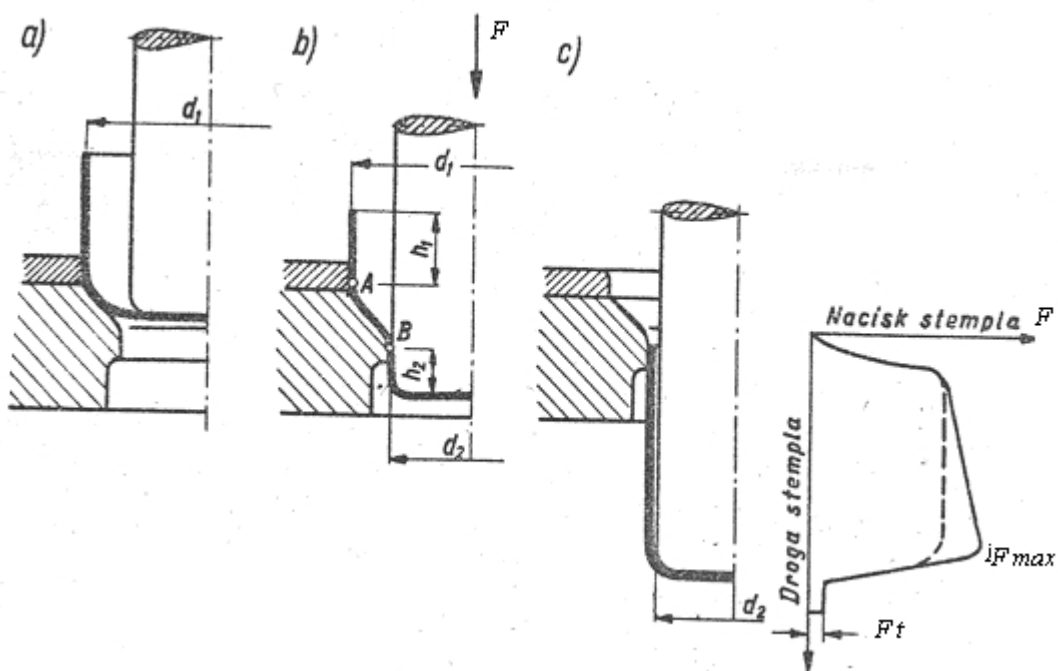
W procesach wytłaczania osiągnęliśmy z reguły maksymalną wysokość wytłoczek rzędu około $(0,7-0,8)d$. W celu uzyskania wytłoczek o większej wysokości w stosunku do średnicy, należy wstępnie ukształtowaną wytłoczkę poddać następnej operacji zwanej przetłaczaniem.

Przebieg procesu przetłaczania zostanie rozpatrzony na

przykładzie wykonania wytłoczki cylindrycznej (rys.7.1).

Pod wpływem nacisku wywieranego przez stempel na dno wytłoczki (rys.7.1a) swobodna jego część, przechodząc przez stożek matrycy o tworzącej AB (rys.7.1b), stopniowo przekształca się w ściankę pionową. Przebieg odkształcania dna jest zbliżony do procesu wytłaczania. Następnie przez stożek matrycy przechodzi część cylindryczna wytłoczki, zmniejszając swą średnicę z d_1 do d_2 (rys.7.1b). Odbywa się to pod wpływem promieniowych naprężeń rozciągających b_2 i obwodowych ściskających b_1 . Kształtowanie przebiega więc w sposób charakterystyczny dla procesów ciągnięcia. Zmniejszanie bocznej średnicy ścianki wytłoczki zachodzi przy ustalonej geometrii warunków kształtowania.

Obszar plastycznego płynięcia obejmuje bowiem jedynie stożek kształtujący i jest ograniczony punktami A i B. Pozostałe obszary wytłoczki są w stanie sprężystym. Jest to istotna różnica w stosunku do operacji wytłaczania, w której średnica zewnętrzna kołnierza kształtowanej wytłoczki ulega zmianie przez cały czas trwania procesu, a obszar uplastyczniony dochodzi do krawędzi kołnierza. Przebieg siły przetłaczania zależy od tego, czy po operacji wytłaczania **zastosowano wyżarzanie rekrytalizujące**, czy też przetłaczaniu poddaje się wytłoczkę w stanie umocnionym. Dla pierwszego przypadku przebieg siły przedstawiono na (rys.7.1d), linią przerywaną. Na początku procesu występuje szybki wzrost siły. Po ustaleniu się warunków geometrycznych wartość siły przetłaczania powinna być stała. W rzeczywistości występuje jednak pewien jej wzrost, który jest spowodowany niejednakową grubością ścianki wytłoczki. Grubość ta jest najmniejsza w pobliżu dna, a największa na obrzeżu.



Rys.7.1. Przetłaczanie swobodne: a) położenie wytłoczki na początku procesu, b) kształt wytłoczki podczas przetłaczania, c) zakończenie procesu, d) zależność między siłą przetłaczania a drogą stempla. [3]

Przebieg siły przetłaczania wytłoczki nie wyżarzanej pokazano na (rys.7.1d) linią ciągłą. W tym przypadku w poszczególnych fazach procesu siła ma znacznie większe, wartości, przy czym wzrost jej podczas zmiany średnicy ścianki bocznej jest szybszy niż dla wytłoczki wyżarzanej. Jest to spowodowane niejednakowym umocnieniem, materiału, wzdłuż ścianki, które wystąpiło podczas wytłaczania. Najmniejsze umocnienie występuje przy dnie, największe zaś na obrzeżu.

Siła przetłaczania osiąga największą wartość pod koniec procesu. Po osiągnięciu maksimum siła szybko spada do wartości F_t (rys.7.1d), potrzebnej do pokonania oporów tarcia obrzeża wytłoczki o cylindryczną ściankę otworu matrycy.

Opisany wyżej prawidłowy przebieg procesu przetłaczania może zostać zakłócony przez trzy bardzo niekorzystne zjawiska a mianowicie:

- rozerwanie wytłoczki siłą osiową wywieraną przez stempel-oderwanie dna,
- fałdowanie się ścianki wytłoczki, spowodowane nadmiernym utwardzeniem materiału,
- wzdłużne pękanie ścianki przy obrzeżu wytłoczki przyczyną których jest nadmierne umocnienie materiału w wyniku przekroczenia dopuszczalnej wielkości odkształcenia plastycznego na zimno dla tego typu operacji i danego materiału.

Rozerwanie wytłoczki siłą osiową.

Podobnie jak w procesie wytłaczania aby nie wystąpiło obwodowe pęknięcie wytłoczki, musi być spełniony warunek, że maksymalna siła występująca w procesie przetłaczania jest mniejsza od siły zrywającej:

$$F_{\max} < F_{zr}$$

Przy czym : $F_{zr} R_m$ –siła zrywająca walcową ściankę wytłoczki.

Warunek jest spełniony wtedy, gdy stosunek średnicy wytłoczki po przetłoczeniu do średnicy przed procesem d_2/d_1 jest większy od pewnej wartości granicznej tzw. Granicznego współczynnika przetłaczania (m_2)gr.

Przy wielokrotnym powtarzaniu tego procesu tj. Pierwszego z średnicy otrzymanej wytłoczki w procesie wytłaczania d_1 na d_2 (współczynnik przetłaczania m_2) a następnie przetłaczając na d_3 , d_4 ... d_n można otrzymać

wymaganą średnicę wyrobu. Dla każdej kolejnej operacji przetłaczania musi być spełniony warunek:

$$m_n = \frac{d_n}{d_{n-1}} > \left(\frac{d_n}{d_{n-1}} \right)_{gr},$$

wynikający ze wzrastającego oporu plastycznego ścianki wytłoczki (wywołanego umacnianiem materiału), podczas gdy

materiał przy dnie wytłoczki jest prawie nie umocniony ze względu na małą wartość odkształcenia.

TABELA 7.1. Najmniejsze wartości współczynników m_n dla kolejnych operacji. [20]

$\frac{g}{D} \cdot 100$	2÷1	1÷0,3	0,3÷0,08
$m_2 = \frac{d_2}{d_1}$	0,73÷0,76	0,76÷0,79	0,79÷0,82
$m_3 = \frac{d_3}{d_2}$	0,76÷0,79	0,79÷0,81	0,81÷0,84
$m_4 = \frac{d_4}{d_3}$	0,78÷0,81	0,81÷0,83	0,83÷0,86
$m_5 = \frac{d_5}{d_4}$	0,80÷0,84	0,84÷0,86	0,86÷0,88

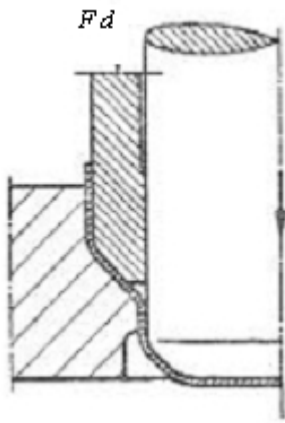
Fałdowanie ścianki bocznej.

Przy przetłaczaniu ścianka boczna może w pewnych przypadkach ulec pofałdowaniu. Mechanizm tego zjawiska jest podobny jak przy wytłaczaniu. Powstawaniu fałd zapobiega się przez zastosowanie dociskacza (rys.7.2).

Stosowanie przetłaczania swobodnego lub z dociskaczem zależy od grubości ścianki wytłoczki w stosunku do średniej średnicy wytłoczki przed przetłaczaniem.

Dla grubości ścianki $g > 0,015$ stosuje się przetłaczanie swobodne.

Dla grubości ścianki $g < 0,01$ stosuje się przetłaczanie z dociskaczem.



Rys. 7.2 . Przetłaczanie z dociskaczem. [19]

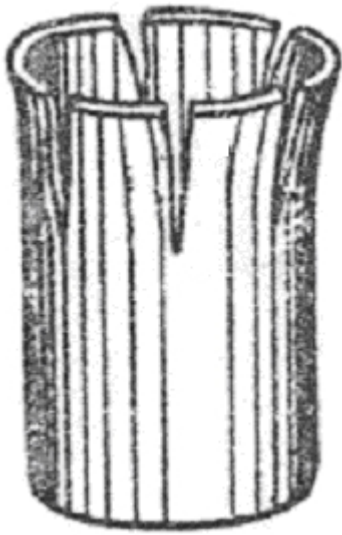
Wartość siły dociskającej F_d (rys.7.2) przy przetłaczaniu jest na ogół ustalana doświadczalnie. Zależy ona od kształtu matrycy, stosunku , rodzaju materiału i sposobu smarowania.

Pękanie obrzeża wytłoczki.

Wykonywanie większej ilości operacji przetłaczania, bez przeprowadzenia obróbki wyżarzania zmiękczającego, w niektórych przypadkach jest niemożliwe, ze względu na zjawisko utraty własności plastycznych przez materiał. Powoduje to wzdłużne pękanie obrzeża wytłoczki w czasie przetłaczania (rys.7.3). Ścisłe określenie dopuszczalnej ilości operacji bez prób jest trudne, ponieważ zależy ono od rodzaju i stanu materiału, konstrukcji i stanu powierzchni narzędzi oraz smarowania.

Na ogół czynnikiem zasadniczym jest jednak rodzaj materiału i wielkość odkształcenia.

Rys.7.3. Wzdłużne pęknięcie ścianki bocznej. [7]

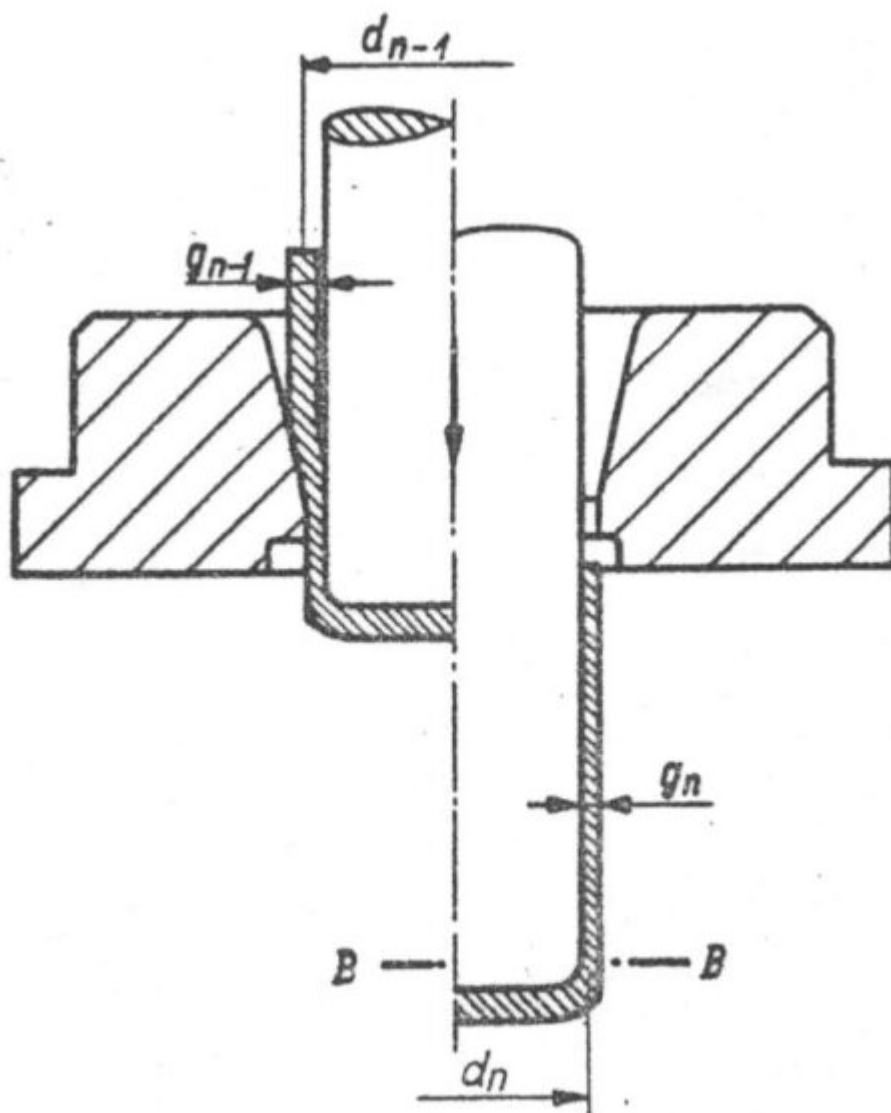


Wyciąganie jako kolejna metoda przetłaczania.

Proces wyciągania prowadzi się z reguły po zakończeniu operacji wytłaczania i przetłaczania bez pocienienia ścianek oraz po wyrównaniu obrzeża wytłoczki i wyżarzeniu rekrystalizującym.

Wyciąganie polega na zwiększeniu wysokości wytłoczki przez zmniejszenie grubości jej ścianki , przy czym wewnętrzna średnica wytłoczki nie ulega zazwyczaj zmianie.

Rys.7.4. Wyciąganie. [19]



Operacje wyciągania przeprowadza się na tłocznikach (rys.7.4), dla których szczelina między ścianką otworu pierścienia ciągowego a stemplem, równa końcowej grubości ścianki g_n , jest mniejsza od początkowej grubości ścianki g_{n-1} .

Podobnie jak przy przetłaczaniu, maksymalne zmniejszenie grubości ścianki, możliwe do uzyskania w jednej operacji wyciągania, jest ograniczone możliwością rozerwania wytłoczki, gdy siła osiowa wywierana przez stempel na dno wytłoczki przekracza wytrzymałość jej walcowych ścianek.

W procesie wyciągania, na dno wytłoczki działa tylko część całkowitej siły wywieranej przez stempel. Pozostała część siły przenoszona jest na skutek tarcia stempla bezpośrednio na

wewnętrzną powierzchnię walcowych ścianek wytłoczki w obszarze odkształcenia plastycznego . Na skutek tego całkowity nacisk stempla może nawet znacznie przekraczać wytrzymałość wytłoczki na rozciąganie w najsłabszym przekroju B-B, leżącym w pobliżu dna (rys. 7.4). Stwarza to możliwość większego wydłużenia wytłoczki w jednej operacji wyciągania niż jest to możliwe w operacji przetłaczania.

W pewnych przypadkach można połączyć wytłaczanie z jednoczesnym pocienieniem ścianki. Odkształcenie określa się wówczas, biorąc za A_0 powierzchnię boczną krążka ($A_0 = g_0$).

TABELA 7.3 Zestawienie największych odkształceń, jakie można uzyskać w operacji wytłaczania w połączeniu z wyciąganiem, lub przy samym wyciąganiu (dla różnych materiałów) . [4]

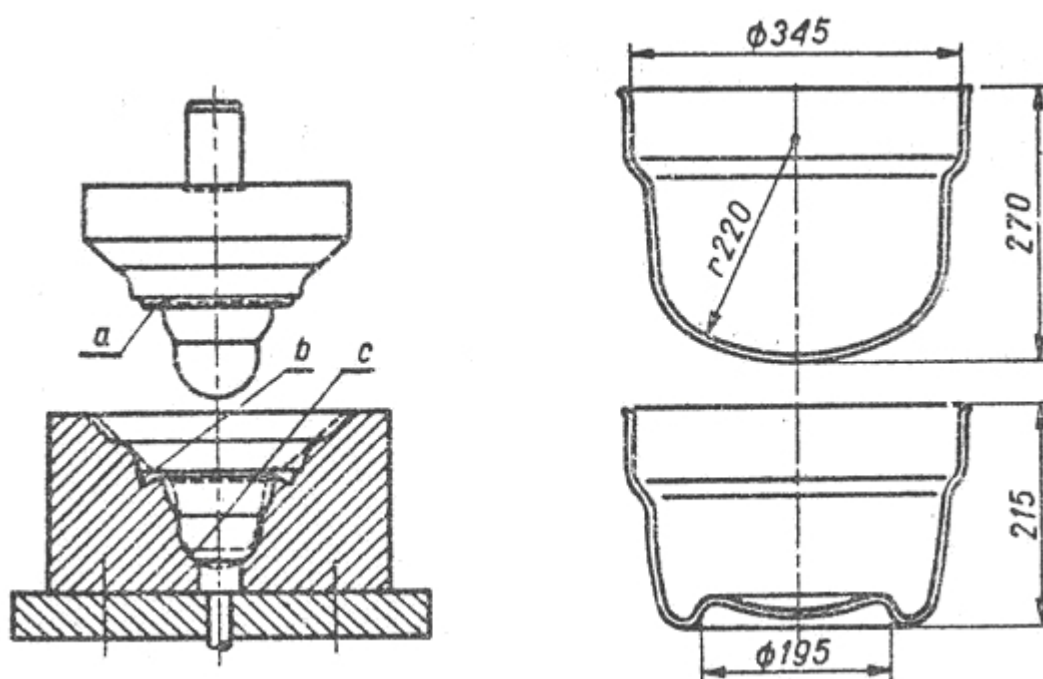
Materiał	$\varepsilon_A = \left[1 - \frac{A}{A_0} \right] \cdot 100\%$	
	Wytłaczanie z wyciąganiem	Wyciąganie
Stal miękka	5560	3545
Stal średnio twarda	3540	2530
Mosiądz	6070	5060
Aluminium	6065	4050

W warunkach, wyciągania z zastosowaniem odkształceń podanych w tabeli 7.3, należy zasadniczo poddać wytłoczkę wyżarzaniu zmiękczającemu. Istnieje jednak możliwość uzyskania znacznie większych odkształceń bez potrzeby wyżarzania zmiękczonego. Ma to miejsce w przypadku następujących po sobie kolejno operacjach przetłaczania i wyciągania , bądź kilka operacji wyciągania z mniejszymi stopniami odkształceń niż podano w tablicy 7.3.

Dotłaczanie jako operacja wykończająca.

Dotłaczanie polega na nadaniu wytłoczce ostatecznego kształtu co przedstawiono na rysunku 7.5.

W czasie dotłaczania, w pewnych obszarach wytłoczki powstają naprężenia i odkształcenia odpowiadające procesowi rozciągania, w innych zaś ciągnięcia. Dotłaczanie bywa stosowane jako ostatnia operacja w procesach kształtowania głębokich wytłoczek w postaci walców, stożków, paraboloid obrotowych itp.



Rys.7.5. Ostateczne kształtowanie wytłoczek przez dotłaczanie. [19]

Celem dotłaczania może być również zmniejszenie promieni przejść między dnem i ścianką lub między ścianką i kołnierzem wytłoczki, które ze względów technologicznych zostały wykonane znacznie większe od żądanych przez konstruktora.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę [pisanie prac](#) - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.

Komunikacja niewerbalna

Komunikacja niewerbalna to mowa ciała. Jest zespołem bezdźwięcznych komunikatów nadawanych i odbieranych przez ludzi na wszystkich niewerbalnych kanałach jednocześnie. Informuje ona o podstawowych stanach emocjonalnych, oczekiwaniach wobec odbiorcy, pochodzeniu. Może być nadawana nieświadomie lub świadomie [Jarząbek 1994, s. 10]. Do głównych form komunikacji niewerbalnej należą:

- wyraz twarzy;
- kontakt wzrokowy;
- gesty i ruchy ciała;
- dotyk;
- postawa ciała;
- wygląd zewnętrzny.

Badania prowadzone przez naukowców dowodzą, że aż 65% informacji przekazywanych jest poprzez komunikację niewerbalną, a tylko 35% poprzez komunikację werbalną. Dlatego nie warto kłamać, bo ruchy naszego ciała, mimika twarzy zdradzą rozmówcy nasze zamiary [Sepkowska; Żurakowski 1997]. Poniżej omówię przykład formy komunikacji niewerbalnej.

Wygląd umundurowanego stróża prawa nakłania kierowców do zachowania zgodnego z prawem. Także jego wyraz twarzy stanowi najbardziej wymowny sposób komunikacji niewerbalnej, świadcząc o stanie emocjonalnym. Gesty i ruchy ciała towarzyszą człowiekowi w całym jego życiu. Gdy barierą pomiędzy ludźmi jest niemożliwość porozumiewania się za pomocą dźwięku, wtedy gestykulujemy rękoma, kiwamy głową, zaciskamy pięści, grozimy palcem. Każdy z tych gestów ma swoje znaczenie, stanowiąc nieodłączny element procesu komunikowania. Ważne jest aby pamiętać o tym, że odpowiednio dobrane i stosowane gesty oraz

inne ruchy ciała niezwykle pomagają w rozumieniu przekazywanych komunikatów [Oleksy, dok. elektr.].

W ruchu drogowym, gdzie uczestników dzieli duża odległość, krótki czas, lub dźwiękochłonne pojazdy, informacje przekazywane są sposobem niewerbalny. Najlepszym przykładem tego jest używanie kierunkowskazów w pojeździe. Włączając je robimy to wyłącznie dla innych użytkowników dróg. Jest to rodzaj „rozmowy”. Inny przykład stanowią elementy odblaskowe na ubraniach, w które wyposażony jest pieszy, czy rowerzysta. Kierowca pojazdu z daleka widząc takiego użytkownika ruchu drogowego ma czas na bezpieczne ominięcie go i zlikwidowanie potencjalnego zagrożenia na drodze. Ponadto klasycznym przykładem komunikacji niewerbalnej jest sygnał do zatrzymania dawany tarczą odblaskową przez osobę wykonującą kontrolę drogową. Osoba ta machając tarczą odblaskową daje nam sygnał do zatrzymania się, często równocześnie wskazując miejsce.

W polskiej ustawie Prawo o ruchu drogowym, obowiązują prawne z góry ustalone reguły poruszania się po drogach. Czasami jednak (np. podczas korków) kierowcy nie stosują się do tych reguł. Ma to miejsce, gdy kierowca pojazdu będąc na drodze z pierwszeństwem przejazdu daje sygnał (machając ręką) kierowcy stojącemu na drodze podporządkowanej, że ustępuje mu pierwszeństwa. Ma to na celu usprawnienie ruchu pojazdów.

Ogólnie rzecz biorąc komunikacja niewerbalna towarzyszy użytkownikom dróg przez cały czas. Jest stosowana tam gdzie komunikat nie może być przesłany z „ust do ust”. Komunikacja niewerbalna opiera się na ogólnie znanych gestach, znakach, mimice twarzy. Niestety procesy i formy przekazu informacji nie przebiegają bez zakłóceń. W życiu pojawiają się bariery, które utrudniają zrozumienie wiadomości. Ich istotę i podział omówię poniżej.

Bariery komunikacyjne stanowią jeden z podstawowych problemów występujących w procesie przekazywania informacji. Mogą one prowadzić do zniekształcenia komunikatu, błędnej interpretacji

przekazywanej treści lub całkowitego braku zrozumienia pomiędzy nadawcą a odbiorcą. Bariery te występują zarówno w komunikacji werbalnej, jak i niewerbalnej. W ruchu drogowym ich znaczenie jest szczególnie istotne, ponieważ nieprawidłowe odczytanie komunikatu może prowadzić do niebezpiecznych sytuacji oraz zagrożenia życia uczestników ruchu drogowego.

Jedną z najczęściej występujących barier komunikacyjnych są bariery fizyczne. Zaliczamy do nich hałas, dużą odległość pomiędzy uczestnikami komunikacji, złe warunki atmosferyczne czy ograniczoną widoczność. W ruchu drogowym kierowcy bardzo często spotykają się z takimi utrudnieniami. Gęsta mgła, intensywne opady deszczu lub śniegu utrudniają dostrzeżenie znaków drogowych, sygnałów świetlnych czy gestów wykonywanych przez innych użytkowników dróg. Także hałas silników, klaksonów i ruchu ulicznego może utrudniać odbiór sygnałów dźwiękowych, takich jak syreny pojazdów uprzywilejowanych.

Istotną grupę stanowią również bariery psychologiczne. Są one związane z emocjami, samopoczuciem oraz indywidualnym nastawieniem uczestników komunikacji. Zdenerwowanie, pośpiech, stres lub zmęczenie mogą powodować błędne interpretowanie komunikatów oraz nieprawidłowe reakcje. Kierowca znajdujący się pod wpływem silnych emocji może niewłaściwie odczytać zachowanie innych uczestników ruchu drogowego lub sam wysyłać mylące sygnały. Agresja drogowa bardzo często wynika właśnie z problemów komunikacyjnych oraz błędnego interpretowania gestów czy zachowań innych kierowców.

Kolejnym rodzajem utrudnień są bariery językowe. Występują one szczególnie często podczas podróży zagranicznych, kiedy kierowcy mają trudności ze zrozumieniem obcojęzycznych komunikatów lub oznaczeń. Mimo że większość znaków drogowych posiada charakter międzynarodowy i opiera się na symbolach graficznych, to jednak tablice informacyjne, instrukcje lub komunikaty głosowe mogą być niezrozumiałe dla obcokrajowców. Problem ten dotyczy również kontaktów kierowców z zagranicznymi służbami drogowymi czy uczestnikami ruchu.

W komunikacji drogowej duże znaczenie mają także bariery wynikające z nieuwagi. Współczesny kierowca jest narażony na ogromną ilość bodźców docierających z otoczenia. Reklamy przydrożne, telefony komórkowe, urządzenia multimedialne w pojazdach oraz intensywny ruch uliczny mogą powodować rozproszenie uwagi. W efekcie kierowca może nie zauważyć istotnego sygnału przekazywanego przez innego uczestnika ruchu drogowego. Nieuwaga jest jedną z głównych przyczyn wypadków drogowych i często wynika właśnie z zakłóceń procesu komunikowania.

Do ważnych barier należy również zaliczyć bariery techniczne. Są one związane z awariami urządzeń służących do przekazywania informacji. Przykładem może być uszkodzony kierunkowskaz, niesprawne światła hamowania czy wadliwa sygnalizacja świetlna. Tego rodzaju usterki utrudniają prawidłowe przekazywanie komunikatów pomiędzy uczestnikami ruchu drogowego. Kierowca jadący za pojazdem z niesprawnymi światłami stopu może nie otrzymać odpowiednio wcześniej informacji o hamowaniu, co zwiększa ryzyko kolizji.

Bariery komunikacyjne mogą wynikać także z różnic kulturowych oraz odmiennych przyzwyczajęń uczestników ruchu drogowego. W różnych krajach kierowcy mogą stosować odmienne gesty, sposoby sygnalizowania czy zwyczaje związane z jazdą. To, co w jednym państwie jest uznawane za uprzejmy gest, w innym może zostać odebrane negatywnie lub niezrozumiale. Dlatego osoby podróżujące za granicę powinny zapoznawać się z lokalnymi zasadami i kulturą jazdy.

Ważnym elementem ograniczającym bariery komunikacyjne jest odpowiednie oznakowanie dróg. Znaki drogowe, sygnalizacja świetlna oraz oznaczenia poziome zostały opracowane w taki sposób, aby były czytelne i zrozumiałe dla wszystkich użytkowników ruchu. Ich zadaniem jest szybkie przekazywanie informacji dotyczących ograniczeń prędkości, pierwszeństwa przejazdu czy zagrożeń występujących na drodze. Dzięki standaryzacji znaków drogowych możliwe jest sprawne

porozumiewanie się pomiędzy uczestnikami ruchu nawet bez używania słów.

Dużą rolę w ograniczaniu zakłóceń komunikacyjnych odgrywa także edukacja kierowców. Podczas kursów nauki jazdy przyszli kierowcy uczą się interpretowania znaków, sygnałów oraz zachowań innych uczestników ruchu drogowego. Zdobywana wiedza pozwala na lepsze rozumienie komunikatów niewerbalnych oraz właściwe reagowanie w różnych sytuacjach drogowych. Edukacja wpływa również na rozwijanie kultury jazdy oraz wzajemnego szacunku pomiędzy uczestnikami ruchu.

Współczesna motoryzacja coraz częściej wykorzystuje nowoczesne technologie wspomagające komunikację. Systemy ostrzegania przed kolizją, czujniki martwego pola czy automatyczne systemy hamowania pomagają kierowcom szybciej reagować na zagrożenia. W wielu pojazdach stosowane są także komunikaty głosowe oraz wizualne ostrzegające o niebezpieczeństwach. Rozwiązania te mają na celu zmniejszenie liczby błędów wynikających z niewłaściwego odbioru informacji.

Komunikacja niewerbalna oraz występujące w niej bariery mają ogromne znaczenie w codziennym funkcjonowaniu ruchu drogowego. Każdy uczestnik ruchu drogowego nieustannie odbiera i wysyła różnego rodzaju sygnały, które wpływają na bezpieczeństwo oraz płynność jazdy. Prawidłowe rozumienie tych komunikatów pozwala uniknąć wielu niebezpiecznych sytuacji. Dlatego tak ważne jest rozwijanie umiejętności komunikacyjnych, zachowanie koncentracji oraz przestrzeganie obowiązujących zasad ruchu drogowego.

Jarząbek, Krystyna (1994). Gestykulacja i mimika. Katowice: Wydawnictwo Śląsk, s. 206

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę [pisanie prac](#) - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach

Gałęzie transportu

Ze względu na rodzaj stosowanych środków w transporcie wyróżnia się jego sześć podstawowych gałęzi. Każda z nich charakteryzuje się odmiennymi właściwościami, zakresem zastosowań oraz specyficznymi zaletami i ograniczeniami. Wybór odpowiedniej gałęzi transportu zależy od wielu czynników, takich jak rodzaj przewożonego ładunku, odległość, wymagany czas dostawy, koszty przewozu, bezpieczeństwo transportu czy dostępność infrastruktury. W praktyce gospodarczej bardzo często stosuje się transport intermodalny, polegający na wykorzystaniu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu podczas realizacji jednego procesu przewozowego. Pozwala to na połączenie zalet poszczególnych środków transportu i ograniczenie ich wad.

Zostały one ujęte w poniższym zestawieniu:

Transport samochodowy

- + najlepsza dostępność przestrzenna,
- + najkorzystniejsze dostosowanie sieci dróg do rozmieszczenia rynków zaopatrzenia i zbytu,
- + bardzo korzystna oferta z punktu widzenia czasu transportu,
- + specjalistyczny tabor przystosowany do przewozu ładunków o różnorodnej podatności transportowej,
- + najlepsze możliwości dowozu do przewoźników innych gałęzi transportu,

- stosunkowo wysokie koszty przewozu,
- ryzyko utraty ładunku w następstwie wypadków drogowych,
- ilość ładunków ograniczona.

Transport samochodowy jest obecnie najczęściej wykorzystywaną gałęzią transportu zarówno w przewozach krajowych, jak i międzynarodowych. Jego największą zaletą jest możliwość realizacji dostaw „od drzwi do drzwi”, bez konieczności przeładunku towarów na dodatkowych etapach przewozu. Dzięki gęstej sieci dróg możliwe jest dotarcie praktycznie do każdego miejsca. Transport drogowy doskonale sprawdza się w przewozie produktów szybko psujących się, przesyłek kurierskich oraz ładunków wymagających częstych dostaw. Wadą tej gałęzi transportu jest jednak duże uzależnienie od natężenia ruchu drogowego, korków, remontów oraz warunków pogodowych. Dodatkowo transport samochodowy wywiera znaczący wpływ na środowisko naturalne poprzez emisję spalin oraz hałas.

Transport kolejowy

- + zdolność do przewozów masowych,
- + relatywnie niskie stawki przewozowe,
- + stosunkowo rozległa sieć połączeń kolejowych,
- + korzystna oferta z punktu widzenia czasu przewozu,
- + wysoka niezawodność przewozów kolejowych,
- + regularna częstotliwość i rytmiczność oferowanych połączeń,
- + specjalistyczny tabor przystosowany do przewozów ładunków o zróżnicowanej podatności transportowej,
- + możliwość dostępu do przewoźników innych gałęzi,
- relatywnie niższe bezpieczeństwo przewozów ładunków wrażliwych,

- wstrząsy i przeładunki oraz duże niebezpieczeństwo kradzieży
- konieczność dostarczenia i odbioru przesyłki lub osób do i ze stacji.

Transport kolejowy odgrywa szczególnie ważną rolę w przewozach surowców, materiałów budowlanych, paliw oraz kontenerów. Pozwala na jednoczesne przewożenie bardzo dużych ilości towarów przy stosunkowo niewielkich kosztach jednostkowych. W porównaniu z transportem drogowym jest bardziej ekologiczny, gdyż charakteryzuje się znacznie mniejszą emisją dwutlenku węgla przypadającą na tonokilometr przewozu. Rozwój terminali intermodalnych sprawia, że kolej coraz częściej współpracuje z transportem samochodowym i morskim, umożliwiając sprawną organizację łańcuchów dostaw.

Transport morski

- + zdolność do masowych przewozów ładunków o najszerszym wachlarzu podatności transportowej,
- + światowy zasięg obsługiwanych szlaków przewozowych
- + najkorzystniejsze ceny przewozowe,
- niewielka prędkość eksploatacyjna statków,
- relatywnie niska częstotliwość, punktualność połączeń morskich,
- relatywnie niskie bezpieczeństwo ładunków wrażliwych na wilgoć, dłuższy czas dostaw czy przeładunku,
- konieczność dodatkowego korzystania z transportu lądowego w związku ze stosunkowo niską dostępnością przestrzenną portów morskich.

Transport morski stanowi podstawę światowego handlu międzynarodowego. Szacuje się, że zdecydowana większość towarów w wymianie międzykontynentalnej przewożona jest

właśnie drogą morską. Jest to szczególnie opłacalny sposób transportu dużych partii ładunków na znaczne odległości. W transporcie morskim wykorzystuje się różne typy statków, między innymi kontenerowce, masowce, tankowce czy promy. Rozwój konteneryzacji znacząco usprawnił przeładunki oraz skrócił czas obsługi portowej. Wadą pozostaje jednak długi czas transportu oraz podatność na zakłócenia wynikające z warunków pogodowych lub utrudnień na szlakach żeglugowych.

Transport wodny śródlądowy

- + zdolność do masowych przewozów ładunkowych o niskiej wartości,
- + niskie ceny przewozowe wynikające z dużej regresji kosztów jednostkowych przy przewozach dużych partii ładunków na duże i średnie odległości,
- długi czas dostawy będący efektem małej szybkości eksploatacyjnej i dużej nieregularności przewozów w wyniku uzależnienia od warunków atmosferycznych,
- słaba dostępność przestrzenna związana z niedostosowaniem sieci dróg wodnych do rozmieszczenia rynków zaopatrzenia i zbytu,
- relatywnie niskie bezpieczeństwo ładunków wrażliwych na wilgoć, dłużej trwający czas dostawy czy przeładunku.

Transport wodny śródlądowy znajduje zastosowanie przede wszystkim w przewozie materiałów sypkich, kruszyw, węgla, rud metali oraz innych towarów o dużej masie i stosunkowo niewielkiej wartości jednostkowej. Jego funkcjonowanie uzależnione jest od odpowiednio rozwiniętej sieci żeglownych rzek i kanałów oraz od poziomu wody. W krajach posiadających dobrze rozwiniętą infrastrukturę wodną, takich jak Holandia, Belgia czy Niemcy, transport śródlądowy odgrywa bardzo ważną rolę w systemie logistycznym. Jest również jedną z najbardziej energooszczędnych i przyjaznych środowisku gałęzi transportu.

Transport lotniczy

- + zdolność do przewozu relatywnie niewielkich partii produktów o specyficznej podatności naturalnej, technicznej i ekonomicznej,
- + najkorzystniejsza oferta czasowa, szczególnie na trasach długich, wynikająca z największej oferowanej prędkości eksploatacyjnej oraz dużego i wciąż rosnącego stopnia prędkości transportu lotniczego w czasie oraz jego niezawodności,
- + bardzo wysokie bezpieczeństwo przemieszczania ładunków, szczególnie produktów wrażliwych na czas przewozu, wilgoć czy wstrząsy ,
- konieczność dodatkowego korzystania z usług transportu lądowego w związku ze stosunkowo niską dostępnością przestrzenną portów lotniczych,
- wysokie koszty przemieszczania przy bardzo dużej regresji kosztów jednostkowych na dalszych odległościach.

Transport lotniczy wykorzystywany jest przede wszystkim do przewozu towarów o wysokiej wartości, niewielkich rozmiarach lub wymagających bardzo szybkiej dostawy. Są to między innymi leki, elektronika, części zamienne, dokumenty czy produkty łatwo psujące się. Z transportu lotniczego korzystają również firmy prowadzące handel elektroniczny, dla których kluczowe znaczenie ma terminowa realizacja dostaw. Mimo bardzo wysokich kosztów przewozu, szybkość oraz niezawodność sprawiają, że transport lotniczy jest niezastąpiony w wielu sytuacjach wymagających ekspresowego dostarczenia przesyłki.

Transport rurociągowy

- + niski koszt (główna zaleta),
- ograniczona dostępność i przewóz,

– transport tylko płynnych towarów. [\[1\]](#)

Transport rurociągowy jest wyspecjalizowaną gałęzią transportu przeznaczoną głównie do przesyłania ropy naftowej, gazu ziemnego, paliw płynnych oraz niektórych substancji chemicznych. Po wybudowaniu infrastruktury charakteryzuje się bardzo niskimi kosztami eksploatacji oraz wysoką niezawodnością. Przesył odbywa się w sposób ciągły, niezależnie od natężenia ruchu czy większości warunków atmosferycznych. Wadą tego rozwiązania są bardzo wysokie koszty budowy rurociągów oraz ich niewielka elastyczność, ponieważ mogą być wykorzystywane wyłącznie do transportu określonych rodzajów substancji między wcześniej wyznaczonymi punktami.

Każda z przedstawionych gałęzi transportu pełni istotną rolę w funkcjonowaniu współczesnej gospodarki. Nie istnieje uniwersalny środek transportu, który byłby najlepszy we wszystkich sytuacjach. W praktyce przedsiębiorstwa wybierają rozwiązania uwzględniające rodzaj przewożonego towaru, wymagany termin dostawy, koszty, bezpieczeństwo oraz wpływ na środowisko. Coraz większego znaczenia nabiera także rozwój transportu intermodalnego i zrównoważonej logistyki, których celem jest zwiększenie efektywności przewozów przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów oraz negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne.

[\[1\]](#) Zarządzanie procesami transportu

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę [pisanie prac](#) - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.

Opodatkowanie dochodów z działalności gospodarczej osób fizycznych

bibliografia do pracy magisterskiej

1. Adamowicz E., Gregorczyk S., Romanowska M., Sopińska A., Wachowiak P., *Ekonomia bez tajemnic*, Wydawnictwo Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa 2004.
2. Banaszewska M., *Polski Ład z perspektywy form opodatkowania i oskładkowania dochodów osób fizycznych*, w: E. Małecka-Ziembińska (red.), *Polski Ład a opodatkowanie dochodów. Ujęcie prawne, finansowe i ekonomiczne*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Poznań 2023.
3. Bartosiewicz A., Kubacki R., *PIT. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2015.
4. Boć J., *Administracja publiczna*, Kolonia Limited, Wrocław 2010.
5. Bouvier M., *Wprowadzenie do prawa podatkowego i teorii podatku*, Wydawnictwo Konieczny i Kruszewski, Warszawa 2000.
6. Brzeziński B., *Prawo podatkowe*, TNOiK Dom Organizatora, Toruń 2000.
7. Brzeziński B., Głuchowski J., Kosikowski C., *Harmonizacja prawa podatkowego Unii Europejskiej i Polski*, PWE, Warszawa 1998.
8. Chojna-Duch E., *Finanse publiczne i polskie prawo finansowe. Zarys wykładu*, Instytut Studiów Samorządowych, Warszawa 2000.
9. damczuk J., Szewc W., Ziółkowska K., *Ujęcie przychodów według regulacji prawa bilansowego i podatkowego w Polsce*, „Zeszyty Teoretyczne Rachunkowości”, 2010, nr

54(110), s. 5–17.

10. Etel L., System podatkowy, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania, Siedlce 2002.
11. Frymark I., Elementy rachunkowości, WSiP, Warszawa 2003.
12. Furman Ł., Efektywny system poboru podatków, CeDeWu, Warszawa 2019.
13. Furman Ł., Furman W., Determinanty kształtowania instytucjonalnego kosztu poboru podatków, CeDeWu, Warszawa 2021.
14. Gajl N., Teorie podatkowe w świecie, PWE, Warszawa 1992.
15. Gaudemet P.M., Molinier J., Finanse publiczne, PWE, Warszawa 2000.
16. Gaudemet P., Finanse publiczne, PWE, Warszawa 1990.
17. Głuchowski J., Polskie prawo podatkowe, Wydawnictwo Prawnicze PWN, Warszawa 1998.
18. Głuchowski J., Zarys finansów publicznych, TNOiK Dom Organizatora, Toruń 1995.
19. Gomułowicz A., Malecki J., Podatki i prawo podatkowe dla studentów i praktyków, Ars Boni et Aequi, Poznań 2000.
20. Grzegorzczak W., Marketing bankowy, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 2004.
21. Grzywacz J., Marketing w działalności banku, Difin, Warszawa 2006.
22. Jańczak K., Ulgi podatkowe w PIT – kompendium, WINS Wydawnictwo, Warszawa 2022.
23. Juchniewicz E., System podatkowy, w: P.J. Lewkowicz, J. Stankiewicz (red.), Konstytucyjne uwarunkowania tworzenia i stosowania prawa finansowego i podatkowego, Temida 2, Białystok 2010.
24. Jurczewska M., Kodeks podatnika 2001, Infor, Warszawa 2001.
25. Komar A., Finanse publiczne w gospodarce rynkowej, Branta, Bydgoszcz 1996.
26. Komar A., Usługi finansowe i prawo kredytowe. Prawo dewizowe, Real Press, Warszawa 1995.
27. Kosikowski C., Encyklopedia podatkowa, Wydawnictwo Prawne PWN, Warszawa 1998.

28. Krawczyk A., Kulicki J., Sokół P., Leksykon podatkowy, PWE, Warszawa 1998.
29. Kubacki R., Zubrzycki J., Leksykon podatku dochodowego od osób fizycznych 2000, Unimex, Wrocław 2000.
30. Kudła J., Ekonomia opodatkowania międzynarodowego, Difin, Warszawa 2013.
31. Kulicki J., Podatek dochodowy od osób fizycznych. Przepisy, przykłady, komentarz, Sezam, Warszawa 2000.
32. Kulicki J., Rozwój podatku dochodowego w Polsce, „Analizy BAS”, 2011, nr 6(50).
33. Kołodko G., Strategia dla Polski, Poltext, Warszawa 1994.
34. Leszczyłowska A., Współczesne koncepcje podatku dochodowego, PWE, Warszawa 2014.
35. Litwińczuk H., Prawo podatkowe, Real Press, Warszawa 1995.
36. Litwińczuk H., Międzynarodowe prawo podatkowe, Wolters Kluwer, Warszawa 2020.
37. Maruchin W., System podatkowy, Vizja Press & IT, Warszawa 2013.
38. Mastalski R., Prawo podatkowe, C.H. Beck, Warszawa 2004.
39. Mastalski R., Prawo podatkowe. Część szczegółowa, C.H. Beck, Warszawa 1998.
40. Mastalski R., Zubrzycki J., Ordynacja podatkowa. Komentarz, Unimex, Wrocław 1998.
41. Miedziński B., Biczynski S., Słownik ekonomiki i organizacji przedsiębiorstwa, PWE, Warszawa 1991.
42. Mliczewska D., Polski system podatkowy. Materiały do studiowania, WSUiB, Warszawa 1997.
43. Modzelewski W. (red.), Wstęp do nauki polskiego prawa podatkowego, Instytut Studiów Podatkowych, Warszawa 2010.
44. Nasiłowski M., Transformacja systemowa w Polsce, Key Text, Warszawa 1995.
45. Owsiak S., Finanse publiczne. Teoria i praktyka, PWN, Warszawa 1999.
46. Owsiak S., Finanse publiczne, PWN, Warszawa 2017.

47. Paluch M., Ordynacja podatkowa w 2001 r., Difin, Warszawa 2001.
48. Pietrewicz M., Polityka fiskalna, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 1998.
49. Raczkowski J., Schneider F., Węgrzyn J., Ekonomia systemu podatkowego, PWN, Warszawa 2020.
50. Reforma finansów publicznych. Seminarium dla dziennikarzy, Ministerstwo Finansów, Warszawa 1999.
51. Reforma podatków, Ministerstwo Finansów, Warszawa 1999.
52. Rybarski R., Nauka skarbowości, Difin, Warszawa 1995.
53. Rybarski R., Nauka skarbowości, Warszawa 1935.
54. Smoktunowicz E., Kosikowski C., Wielka Encyklopedia Prawa, Prawo i Polityka, Białystok–Warszawa 2000.
55. Strategia dla Polski. Pakiet 2000, Ministerstwo Finansów, Warszawa 1996.
56. Szczodrowski G., Polski system podatkowy, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007.
57. Ustawa z dnia 20 listopada 1998 r. o zryczałtowanym podatku dochodowym od niektórych przychodów osiąganych przez osoby fizyczne, Dz.U. 1998 Nr 144, poz. 930 z późn. zm.
58. Wójtowicz W., Smoleń P., Kierunki proponowanych zmian prorodzinnych w podatku dochodowym od osób fizycznych, ABC, Lublin 1998.
59. Wójtowicz W., Smoleń P., Podatek dochodowy od osób fizycznych – prorodzinny czy naturalny?, ABC, Warszawa 1999.
60. Ziółkowska W., Finanse publiczne. Teoria i zastosowanie, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Bankowej, Poznań 2000.

Jeśli szukasz porad, jak przygotować bibliografię do swojej pracy magisterskiej to zajrzyj na stronę [Przygotowanie bibliografii](#).

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę [pisanie prac](#) - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.

Ocena wpływu działań marketingowych banku

bibliografia do pracy magisterskiej

1. Ansoff H.I., Zarządzanie strategiczne, PWE, Warszawa 1985.
2. BANKIER, Dwumiesięcznik Banku Pekao SA, nr 1/1992, 2/1992, 4/1992, 6/1992, 1–2/1993, 7–8/1993, 10/1993, 1/1994, 4/1994, 2/1995, 3/1995, 7/1995.
3. Bednarska-Olejniczak D. (2013). Marketing bankowy w kreowaniu wartości dla klienta. Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej we Wrocławiu, 1(33), 11–24.
4. Begg D., Fischer S., Dornbusch R., Ekonomia, t. 1–2, PWE, Warszawa 1993.
5. Bień W., Zarządzanie finansami przedsiębiorstwa, Stowarzyszenie Księgowych w Polsce – Zarząd Główny, Warszawa 1993.
6. Bojanowska A. (2017). Media społecznościowe jako narzędzie zarządzania relacjami z klientami (CRM). W: K. Kolasińska-Morawska, P. Morawki (red.), Agile Commerce – technologie przyszłości (s. 299–312). Wydawnictwo Społecznej Akademii Nauk.
7. Borawska A. (2009). Zastosowanie marketingu mix w bankowości. Roczniki Ekonomii i Zarządzania, 1(37), 155–172.
8. Borowiecki R., Analiza ekonomiczno-finansowa i ocena przedsiębiorstw, TN0iK, Warszawa–Kraków 1993.
9. Buchoński R. (2021). Czynności bankowe w świetle ustaw bankowych. Dyskurs Prawniczy i Administracyjny, 3, 7–23.
10. Cenker E., Public relations, Wydawnictwo Wyższej Szkoły

Bankowości, Poznań 2000.

11. Cichorska J., Garczyński D., Iwańczuk-Kaliska A., Jurkowska A., Kil K., Klimontowicz M., Kotliński G., Łosiewicz-Dniestrzańska E., Milic-Czerniak R., Musiał M., Pawłowski M., Pettersen-Sobczyk M., Pluskota P., Skibińska-Fabrowska I., Świderska J., Świecka B. (2017). Bankowość dla praktyków. Europejski Certyfikat Bankowca EFCB 3E. Związek Banków Polskich.
12. Departament Nadzoru Sektora Bankowego, Dane miesięczne o sektorze bankowym, Urząd Komisji Nadzoru Finansowego, Warszawa 2011.
13. Dębski M., Kreowanie silnej marki, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2009.
14. Dobosiewicz Z. (2007). Wprowadzenie do finansów i bankowości. Wydawnictwo Naukowe PWN.
15. Domaszewicz R., Finanse w gospodarce rynkowej, Akademia Ekonomiczna, Kraków 1994.
16. Gazeta Bankowa, numery: 1, 4, 6, 9, 16, 21, 26, 28, 34, 36, 37, 39, 41, 1995.
17. Grzegorczyk W., Strategie marketingowe banków, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1997.
18. Grzegorczyk W. (2004). Marketing bankowy. Oficyna Wydawnicza Branta.
19. Grzywacz J. (2006). Marketing w działalności banku. Difin.
20. GUS. (2020). Uczestnictwo ludności w kulturze w 2019 r.
21. ING Securities, Sektor bankowy w Polsce – zmiana na horyzoncie; zapowiedź wyników sektora za III kwartał, 2011.
22. Intelace Research, Banking Sector Trends and Kredyt Bank, 1Q 2011, 2011.
23. Jaworski W.L., Krzyżkiewicz Z., Kosiński B., Banki – rynek, operacje, polityka, Poltext, Warszawa 1993.
24. Jonas A. (2000). Rola public relations w kreowaniu wizerunku banku. Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej w Krakowie, 538, 91–103.
25. Kaczmarczyk S., Badania marketingowe. Metody i techniki,

Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2002.

26. Kaźmierczak A., Pieniądz i bank w kapitalizmie, PWN, Warszawa 1993.
27. Kieźel M. (2018). Oferta banków detalicznych w kontekście marketingu relacyjnego – rozwój czy regres? Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, 348, 79–92.
28. Kotler P. (1994). Marketing. Northwestern University.
29. Kotliński G. (2011). Marketing usług bankowości korporacyjnej i detalicznej po kryzysie zaufania do banków. Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, 171, 201–212.
30. Mulak M.S., Jak opracować business plan, M&A Communications Polska Sp. z o.o., Lublin 1995.
31. Mynarski S., Metody badań marketingowych, PWE, Warszawa 1990.
32. Nicholls F.R., Promocja i sprzedaż usług bankowych, OLYMPUS, Warszawa 1993.
33. Olszewski D.W., Podstawy analizy finansowej przedsiębiorstwa, OLYMPUS, Warszawa 1993.
34. Perenc J. (red.), Podstawy marketingu. Problemy na dziś i jutro, Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2008.
35. Pietrzak B., Polański Z., Woźniak B. (2008). System finansowy w Polsce. Wydawnictwo Naukowe PWN.
36. Pluta-Olearnik M., Marketing usług bankowych, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1999.
37. Podstawy marketingu, praca zbiorowa pod red. Jerzego Altkorna, Instytut Marketingu, Kraków 1992.
38. Puzio E. (2016). Komunikacja marketingowa w budowaniu wartości marki na przykładzie przedsiębiorstwa logistycznego. W: A. Gozdek, M. Musiał, K. Peszko (red.), Współczesne problemy finansów, marketingu i transportu z perspektywy młodych uczonych (s. 253–262). Uniwersytet Szczeciński.
39. Rosa G., Komunikacja i negocjacje w biznesie, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego,

Szczecin 2009.

40. Rutkowski I., Wrzosek W., Strategia marketingowa, PWE, Warszawa 1985.
41. Stolarska A. (2012). Instrumenty marketingu w działalności instytucji finansowych na przykładzie banków. Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Humanitas. Zarządzanie, 2, 36–47.
42. Stoner J.A.F., Wankel C., Kierowanie, PWE, Warszawa 1992.
43. Szymańska A. (2012). Promocja i jej oddziaływanie na preferencje i zachowania konsumentów – ujęcie modelowe. Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Ekonomii i Informatyki w Krakowie, 8, 87–106.
44. Świdorska J., Galbarczyk T., Klimontowicz M., Marczyńska K. (2016). Bank komercyjny w Polsce. Podręcznik akademicki (wyd. 2). Difin.
45. Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości, Dz.U. 1994 nr 121, poz. 591.
46. Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Prawo bankowe, Dz.U. 1997 nr 140, poz. 939.
47. Waniowski P., Sobotkiewicz D., Daszkiewicz M. (2010). Marketing. Teoria i przykłady. Wydawnictwo Placet.
48. Zaleska M. (red.). (2007). Współczesna bankowość. Difin.
49. Żurawik B., Żurawik W., Marketing bankowy, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1995.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę [pisanie prac](#) - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.