

Projekt procesu przewozowego w układzie tabelarycznym

Projektowanie procesu przewozowego jest kluczowym zadaniem w logistyce i zarządzaniu łańcuchem dostaw, które obejmuje planowanie, realizację i kontrolowanie działań związanych z transportem towarów od punktu początkowego do końcowego. Celem takiego projektu jest optymalizacja efektywności przewozu, minimalizacja kosztów oraz zapewnienie terminowości i bezpieczeństwa dostaw. Poniżej przedstawione są kluczowe elementy i etapy projektowania procesu przewozowego.

1. Analiza wymagań i celów

Pierwszym krokiem w projektowaniu procesu przewozowego jest dokładna analiza wymagań i celów, które muszą być spełnione. Należy zebrać informacje na temat rodzaju towarów, które będą przewożone, ich objętości, wagi, oraz specyficznych wymagań dotyczących transportu (np. temperatura, ochrona przed uszkodzeniem). Ponadto, ważne jest zrozumienie oczekiwań klienta oraz wymogów związanych z czasem dostawy, lokalizacją oraz kosztami.

2. Projektowanie sieci transportowej

Na podstawie zebranych wymagań, należy zaprojektować sieć transportową, która obejmuje wybór odpowiednich środków transportu (np. samochody ciężarowe, pociągi, statki, samoloty), określenie tras przewozowych oraz lokalizacji punktów załadunku i rozładunku. Kluczowe jest zoptymalizowanie trasy przewozu, aby minimalizować koszty transportu i czas dostawy, jednocześnie uwzględniając czynniki takie jak warunki drogowe, opłaty za przejazd oraz dostępność infrastruktury transportowej.

3. Wybór partnerów i dostawców

Ważnym etapem jest wybór partnerów i dostawców, którzy będą zaangażowani w proces przewozowy. Należy ocenić potencjalnych przewoźników pod kątem ich doświadczenia, niezawodności, kosztów oraz zdolności do spełnienia określonych wymagań. Warto również rozważyć umowy i kontrakty, które określą warunki współpracy, odpowiedzialność za uszkodzenia towaru oraz inne kluczowe aspekty.

4. Planowanie operacji i zarządzanie ryzykiem

Kolejnym krokiem jest szczegółowe zaplanowanie operacji przewozowych, w tym zarządzanie procesem załadunku, transportu i rozładunku. Należy również opracować plan zarządzania ryzykiem, który uwzględnia potencjalne zagrożenia takie jak opóźnienia, uszkodzenia towaru czy problemy z dokumentacją. W tym celu warto wdrożyć system monitorowania i śledzenia przesyłek, który pozwoli na bieżąco kontrolować status przewozu i szybko reagować na wszelkie problemy.

5. Implementacja i monitorowanie

Po zaprojektowaniu procesu przewozowego następuje jego implementacja. Należy wdrożyć wszystkie zaplanowane działania, zorganizować załadunek i rozpocząć transport towarów. W trakcie realizacji procesu ważne jest monitorowanie jego przebiegu, aby upewnić się, że wszystkie elementy funkcjonują zgodnie z planem. Systemy informatyczne i narzędzia zarządzania mogą pomóc w śledzeniu postępu i identyfikowaniu ewentualnych problemów.

6. Ocena i optymalizacja

Po zakończeniu procesu przewozowego warto przeprowadzić ocenę jego efektywności, analizując wyniki pod kątem kosztów, czasu dostawy, jakości usług oraz poziomu satysfakcji klientów. Na podstawie tej oceny można zidentyfikować obszary wymagające poprawy i wprowadzić niezbędne zmiany. Optymalizacja procesu

przewozowego może obejmować dostosowanie tras, re negocjację warunków z partnerami czy wdrożenie nowych technologii.

7. Dokumentacja i raportowanie

Ostatnim krokiem jest sporządzenie dokumentacji związanej z procesem przewozowym, która obejmuje raporty dotyczące kosztów, wydajności, oraz wszelkich incydentów czy problemów, które wystąpiły podczas transportu. Dokumentacja ta jest istotna dla przyszłych analiz i usprawnień oraz dla spełnienia wymogów regulacyjnych i audytów.

Projektowanie procesu przewozowego wymaga holistycznego podejścia i uwzględnienia wielu czynników, które wpływają na efektywność i jakość transportu. Poprzez staranne planowanie, wybór odpowiednich partnerów oraz ciągłe monitorowanie i optymalizację, można osiągnąć wysoką efektywność przewozów i satysfakcję klientów.

Projekt procesu przewozowego w układzie tabelarycznym

Tabela 9. Tabela odnosi się do jednego środka transportowego.

Numer operacji	Treść operacji	Potrzebne materiały i dokumenty	Stosowane pojazdy i urządzenia	Czas operacji [min.]	Liczba pracowników
----------------	----------------	---------------------------------	--------------------------------	----------------------	--------------------

	Kontrola stanu technicznego zestawu przewozowego					
	Podjazd środka transportowego					
	Kontrola skrzyni ładunkowej samochodu i tandemu przed załadunkiem					
	Przygotowanie ładunku do realizacji					
	Kontrola ilościowa					
	Załadunek					
	Przygotowanie zestawu do załadunku					
	Noszenie paczek styropianowych z magazynów i narzucenie ładunku na skrzynię ładunkową pojazdu					
	Rozmieszczenie (układanie) ładunku w przestrzeni ładunkowej	-				
	Powtarzanie operacji 402 i 403 aż do momentu ukończenia procesu	Dyspozycja załadunku	-	5		
100		Dyspozycja załadunku	Samochód ciężarowy + tandem	15 do 30		1
101		Dyspozycja załadunku		2		1
200				5		1
300				Ok. 40		1
301				5		1
400			Przenośnik rolkowy	30		2-3
401			lub wózek paletowy	30		1
402	Zabezpieczenie ładunku na czas transportu	Dokument wydania towaru z magazynu i dyspozycja załadunku		-		1-2
403				2		1-2
404				1		-
405				200		1
406				30		3
500				1		1-2
600				5		-
601				25		2-3
602				25		1
603				-		1
604				-		2-3
605				1		2-3
606				3		-
607				-	Zależy od długości trasy i warunków drogowych	2
608				-		1
	Podjazd środka transportowego pod rampę wyładowniczą	Dokument wydania towaru i dyspozycja załadunku		-		1-2
	Przygotowanie zestawu przewozowego do wyładunku					
	Rozładowywanie ładunku (paczek styropianowych)					
	Noszenie i układanie ładunku w magazynie					
	Powtarzanie czynności 603 i 604 aż do momentu całkowitego rozładunku oraz kontrola jakościowa towaru					
	Podpisanie wydania towaru przez przewoźnika					
	Kontrola techniczna i przygotowanie środka transportowego do drogi powrotnej					
	Powrót środka transportowego do bazy					

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.

Dobór technologii przewozu i prac ładunkowych

Styropian to ładunek charakteryzujący się dużą podatnością:

- przewozową,
- naturalną,
- techniczną.

Nie zostały określone specjalne wymagania dotyczące technologii przewozu. Wyprodukowany i zapakowany styropian zalicza się do ładunków sztukowych.

Przewóz ładunku opierać się będzie na technologii uniwersalnej. Charakteryzuje się ona:

- najniższym poziomem mechanizacji robót ładunkowych,
- większość prac wykonywana jest ręcznie,
- wykorzystywane są jedynie proste urządzenia specjalistyczne (np. podłogowe przenośniki rolkowe),
- stosuje się tabor uniwersalny

Proces ładunkowy to szereg powiązanych ze sobą operacji ładunkowych, wykonywanych kolejno w ustalonym porządku i odpowiednim czasie (harmonogram załadunku). Prace ładunkowe stanowią wyodrębnioną część procesu transportowego, na który składa się:

- załadunek,
- przewóz właściwy,

- wyładunek.

W procesie ładunkowym wykorzystuje się trzy podstawowe technologie wykonywania robót ładunkowych:

- zunifikowaną,
- specjalizowaną,
- uniwersalną (bez użycia zmechanizowanych maszyn załadowniczych).

Prace ładunkowe wykonywane podczas załadunku styropianu wykonywane są ręcznie, a więc w tym przypadku będzie zastosowana technologia uniwersalna. Ręczne prace ładunkowe wykonywane są bezpośrednio przez pracownika, tzw. siłą mięśni.

Czas realizacji załadunku i wyładunku na krótkich odcinakach drogi stanowi około 50% całego czasu pracy środka transportowego. Na czas prac ładunkowych składają się nie tylko czas załadunku i rozładunku, lecz także czas oczekiwania na załadunek i wyładunek, manewrowanie samochodem, oraz czas poświęcony na umocowania i zabezpieczenia ładunku.

Okres załadunku i rozładunku uzależniony jest od organizacji jednostek, które dokonują operacji załadowniczych i wyładowniczych, w tym przypadku od organizacji pracy ludzi. Natomiast czas poświęcony na czynności manewrowe zależy od wielkości placu manewrowego oraz przygotowania dróg dojazdowych, jak również sprawności kierowcy i obiektu transportującego styropian.

Obliczenia

W celu właściwego wykorzystania ładowności pojazdu, należy określić wskaźnik wykorzystania jego przestrzeni ładunkowej, który oblicza się głównie przy przewozie ładunków objętościowych. Wyraża się on wzorem:

$$Wv = Vt / Vp$$

gdzie:

Wv- wskaźnik wykorzystania przestrzenności przestrzeni ładunkowej pojazdu,

Vt- objętość zajmowana przez ładunek [m³],

Vp- kubatura przestrzeni ładunkowej środka przewozowego lub jednostki ładunkowej [m³].

Im wskaźnik wykorzystania przestrzenności przestrzeni ładunkowej Wv jest bliższy lub równy wartości 1, tym przestrzeń ładunkowa środka przewozowego jest lepiej wykorzystana.

	Obj. paczki [m ³]	Ilość metrów zajmowana przez ładunek [m ³]	Kubatura przeźrzeni ładunkowej środku transp. [m ³]	Wskaźnik wykorzystania przeźrzenności Wv
1.	0,3	104,00	105,00	0,99
2.	0,3	108,00	108,00	1
3.	0,3	100,80	100,80	1
4.	0,3	97,60	104,00	0,93
5.	0,3	99,00	108,00	0,91
6.	0,3	97,20	97,20	1
7.	0,3	93,00	94,00	0,98
		Suma: 700,00m ³	Suma: 717m ³	Suma: 6,81

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.

Wymagania odnośnie firm przewozowych

Firma ARBET podczas dystrybucji swoich produktów korzysta z transportu zewnętrznego tzn. nie jest w posiadaniu własnych środków transportowych. W związku z powyższym sformułowano szereg wymagań pod adresem wynajętych firm transportowych, tj:

- pojemność ładunkowa zestawu przewozowego nie może być mniejsza niż 100m³, wynajęta firma musi być położona w promieniu 30km od siedziby ARBETU, firma musi dbać i zapewnić wysoki priorytet gotowości technicznej pojazdów,
- w przypadku awarii podczas transportu do miejsca docelowego wyładunku towaru, niezwłocznie dostarcza zestaw zastępczy oraz ludzi potrzebnych do przeładunku,
- wykwalifikowani i o wysokich umiejętnościach kierowcy,
- terminowość i dobra jakość świadczonych usług przewozowych.

Te wszystkie wymagania musi zapewnić firma aby móc świadczyć usługi transportowe dla ARBETU.

Wymagania ze strony klientów

Klient oczekuje od dostawcy spełnienia następujących wymagań:

- dostaw ładunku w stanie nieuszkodzonym (dotyczy to również uszkodzenia opakowania),
- dostawy styropianu według zamówienia (rodzaj, ilość oraz jakość towaru),
- dostaw w określonym w zamówieniu miejscu i terminie,
- niska cena produktów.

Wymagania organizacyjne.

Pod adresem odbiorcy:

- zestaw musi być rozładowany z towaru w ciągu 1 godziny od przyjazdu,
- odbiorca musi zapewnić ludzi potrzebnych do rozładunku,
- zorganizowanie przez odbiorcę frontu rozładunkowego.

Pod adresem dostawcy:

- wynegocjować z odbiorcą warunki rozładunku,
- zorganizować załadunek i opracować jego harmonogram,
- ustalić i zapewnić sposób komunikacji pomiędzy dostawcą, odbiorcą i kierowcami.

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.

Charakterystyka styropianu jako ładunku

Ładunek, jego cechy i właściwości

Najprostsza definicja ładunku podaje, iż jest to dobro materialne będące przedmiotem przewozu. A zatem ładunkiem jest wszystko to, co poddane zostaje celowemu przemieszczeniu. Natomiast mianem towaru określamy produkt pracy ludzkiej, przeznaczony do sprzedaży.

Każdy ładunek posiada indywidualne cechy fizyczne, chemiczne, fizykochemiczne lub biologiczne. Najistotniejsze z właściwości

ładunków są: budowa fizyczna, konsystencja, gęstość, temperatura topnienia, wrzenia, wytrzymałość na zginanie, ściskanie, zawartość poszczególnych składników itp. W transporcie i magazynowaniu największą rolę z wymienionych cech i właściwości styropianu odgrywają: gęstość, sprężystość, kruchość, charakterystyczne temperatury, oraz własności wytrzymałościowe.

Masa styropianu jest uzależniona od jego gęstości, im większa gęstość styropianu tym jego masa wzrasta. Gęstość także świadczy o twardości danego produktu. Twardość także wzrasta proporcjonalnie wraz z gęstością.

W układzie SI symbolem tej jednostki jest [kg/m³] i to jest tzw. gęstość bezwzględna.

Gęstość (masa właściwa) – jest wielkością stałą i charakterystyczną dla każdego ciała. Wyraża się ona stosunkiem masy ciała m do jego objętości V :

$$\rho = m/V$$

Jednostka gęstości (masy właściwej) w układzie SI jest wyrażona [kg/m³]

Objętość właściwa (u) jest stosunkiem objętości ciała (V) do jego masy m :

$$u = V/m$$

Jednostka objętości właściwej w układzie SI jest wyrażona w [m³/kg].

Wymagania przewozowe styropianu.

Sposoby przygotowania ładunków do przewozu, przeładunków i składowania oraz technika i technologia racjonalnego ich przemieszczania są zależne od właściwości ładunków.

Styropian jest jednym z ładunków „wygodniejszych” dla przewozu, jest ładunkiem objętościowym, a więc jego masa w stosunku do zajmowanej powierzchni jest niewielka. Transportowany musi być samochodami ciężarowymi o dużej przestrzeni ładunkowej, dochodzącej nawet do 120m³. Ze względu na właściwości fizyko – chemiczne, styropian jako ładunek nie wymaga wyspecjalizowanych warunków przewozu, tzn. nie wymaga wyszukanych środków transportu, a jego sprężystość i elastyczność pozwala na transport bez specjalnych zabezpieczeń.

Styropian ze względu na swe właściwości i strukturę posiada dużą podatność ładunkową. Jest ładunkiem odpornym na warunki i skutki przewozu, wibracje i wstrząsy wywołane pracą taboru nie wpływają na jego trwałość czy jakość. Czas trwania przewozu także nie wywiera ujemnego wpływu na styropian, nie jest ładunkiem wrażliwym na działanie wilgoci czy temperatury otoczenia.

Sprężystością nazywa się tę właściwość produktu, dzięki której powraca on do pierwotnego kształtu po usunięciu zewnętrznych oddziaływań (np. zewnętrzne siły ściskające ładunek). Styropian podczas przewozu zachowuje dużą sprężystość mimo, iż jest kruchy. Wszystkie inne produkty nie spełniające tego warunku są ciałami niesprężystymi.

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.

Kierunki

polityki

transportowej

Wyprzedzając przewidywaną – po akcesji Polski do UE – sytuację na rynku drogowych przewozów pasażerskich, w tym przewozów kabotażowych, Rząd Polski zamierza doprowadzić do maksymalnej kompatybilności i współpracy dotychczas oddzielnie funkcjonujące segmenty tego rynku, stymulując zwłaszcza zmiany kondycji przedsiębiorstw PKS. Chodzi generalnie o zwiększenie konkurencyjności krajowych przedsiębiorstw wykonujących zarobkowy transport osób, zwłaszcza pod względem jakości taboru (wyeliminowanie z rynku przestarzałego taboru i ograniczenie jego liczby), unowocześnienie struktury organizacyjnej i kadrowej, struktury kosztów i poziomu płac. Zmiany te doprowadzą do zwiększenia liczby przewożonych pasażerów, obniżenia kosztów jednostkowych przedsiębiorstwa transportowego, a tym samym – do poprawy konkurencyjności w stosunku do przewoźników zachodnich.

Osiągnięcie tego celu będzie możliwe przede wszystkim poprzez zakończenie – w latach 2000-2002 – procesu restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstw PKS, co jest w gestii Ministerstwa Skarbu.

Równoległe działania nakierowane będą na jednolite rozwiązania systemowe w sferze fiskalnej, oparte na zasadzie, że przewoźnik nie ponosi kosztów związanych z obowiązywaniem biletów ulgowych w autobusowej komunikacji pasażerskiej.

Poza oczywistymi korzyściami dla przewoźników, chodzi również o zaktywizowanie i włączenie do obsługi tego segmentu rynku przedsiębiorców prywatnych. Alternatywnie,

rozważana jest koncepcja obniżenia ulg lub nawet całkowitego ich zniesienia w regularnej komunikacji międzymiastowej i innych przewozach autobusowych w kraju.

Działania systemowe nakierowane są na doprowadzenie do ustabilizowania rynku i ujednoczenia zasad wykonywania

przewozów pasażerskich w oparciu o rynkowe reguły wolnej konkurencji. Pozytywne efekty restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstw PKS będą odczuwalne dla firm transportowych po pewnym okresie funkcjonowania w nowych warunkach.

Osiągnięcie przez polskie przedsiębiorstwa transportowe pozycji konkurencyjnej w stosunku do przewoźników z Unii Europejskiej (w tym uzyskanie odpowiednich kwalifikacji, pozycji finansowej oraz zakupu nowego taboru i odnowienia posiadanego sprzętu), pozwoli nie tylko na zachowanie przez przedsiębiorstwa PKS swojego miejsca w na rynku transportowym, ale także na wykonywanie analogicznych usług, w tym kabotażowych, na rynku UE.

W okresie przedakcesyjnym, tj. do końca 2002 r., działania oraz inicjatywy MTiGM w sferze polityki transportowej względem sub-sektora transportu samochodowego obejmują cały pakiet zagadnień. Uznaje się za niezbędne:

doprowadzenie do zwiększenia liczby państw, do których polscy przewoźnicy będą mogli wykonywać przewozy bez wymogu posiadania zezwoleń zagranicznych (na zasadzie wzajemności).

Dotyczyć to będzie tych krajów, gdzie wolumen wykonywanych przewozów w układach bilateralnych (i tranzytowych) jest taki sam, lub do których polscy przedsiębiorcy wykonują więcej przewozów.

Z dniem 1.01.2000 r. zniesione już zostały zezwolenia zagraniczne w transporcie rzeczy między Polska a Czechami, Słowacją i Słowenią. Prowadzone będą dalsze negocjacje w celu rozszerzenia liczby takich państw.

W efekcie możliwe będzie:

- zwiększenie liczby koncesji (obecnie liczba koncesji, które swym obszarem obejmują kraje Unii Europejskiej jest zamrożona) dla nowo powstających firm, które zamierzają wykonywać przewozy do ww. krajów,

- w tej chwili są wydawane bez ograniczeń koncesje obejmujące swym obszarem kraje, gdzie ilość zezwoleń będących w posiadaniu strony polskiej jest wystarczająca, bądź gdzie zniesiono wymóg posiadania zezwoleń na wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy, w przypadku gdy firma spełni wszystkie warunki jakościowe w dostępie do rynku, określone w ustawie o warunkach wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych,
- poszerzenie możliwości funkcjonowania na rynku transportu międzynarodowego w warunkach wolnej konkurencji i wg zasad określonych przez legislację wspólnotową, a tym samym – utworzenie poligonu doświadczalnego dla polskich przewoźników, przygotowującego ich do późniejszego działania na rynku UE intensyfikacja w latach 2000-2002 negocjacji z państwami UE w celu uzyskania większej liczby zezwoleń zagranicznych na przewozy towarów oraz w celu stopniowego znoszenia wymogu zezwoleń (w nawiązaniu do deklaracji złożonej przez stronę polską w stanowisku negocjacyjnym oraz w odpowiedzi na oczekiwania środowiska przewoźników transportu samochodowego), kontynuowanie wymiany zezwoleń tzw. czarnych (nieekologicznych) na zezwolenia na pojazdy ekologiczne. Od r. 2000 roczne zezwolenia EKMT otrzymywać będą jedynie te przedsiębiorstwa, które posiadają pojazdy typu EURO 2. Jednocześnie, w pierwszej kolejności otrzymają je przedsiębiorstwa wcześniej już wykonujące tzw. transport multilateralny.

Działania te będą:

- premiować przedsiębiorców dokonujących inwestycji w nowoczesny tabor, stanowiąc jednocześnie bodziec do działań restrukturyzacyjnych i organizacyjnych w przedsiębiorstwach transportowych w celu zmiany struktury kosztów i zwiększenia funduszy na inwestycje,

- wymuszać wykonywanie transportu na zasadach obowiązujących w UE, i zgodnie z warunkami zawartymi w zezwoleniu EKMT (w tym – transport kabotażowy); powinno to prowadzić do zakładania przedstawicielstw polskich firm transportowych w państwach członkowskich UE oraz poszerzania korzystnych kontaktów z partnerami z UE, a także – ze zleceniodawcami ładunków do przewozu. Z dniem akcesji, kiedy kabotaż towarowy zostanie zliberalizowany – ww. firmy transportowe będą mogły w pełni wykorzystać zdobyte doświadczenia i szybko wejść na rynek transportowy Wspólnot Europejskich.

W sferze instytucjonalnej przewiduje się utworzenie w MTiGM jednostki ds. monitorowania całego rynku transportowego, w której zagadnienia dotyczące transportu samochodowego miałyby swoje znaczące miejsce (jako że ten sektor transportu odgrywa w Unii Europejskiej szczególną rolę). Efektem tej zmiany będzie stymulowanie inicjatyw regionalnych w kierunku konsolidowania się środowiska przewoźników, wzajemnego wspierania, tworzenia grup interesów, wspólnej organizacji szkoleń i doskonalenia zawodowego.

Ważnym aspektem tych działań jest wykreowanie na polskim rynku, zarówno wśród poszczególnych firm, jak i stowarzyszeń – liderów rynku. Wystąpi wtedy podobne, jak np. w Holandii (przodującej na rynku transportu samochodowego), korzystne zjawisko skupiania się mniejszych przewoźników wokół dużych przedsiębiorstw i wzrost współpracy.

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.

Formy organizacyjne działalności gospodarczej

Poniżej omówiono podstawowe zasady dotyczące organizacyjnych form działalności gospodarczej w warunkach polskich. Omówienie to z konieczności jest uproszczone i skrótowe i może służyć jedynie uzyskaniu ogólnej wiedzy prawnej w tym zakresie.

Podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej jest wolne dla każdego na równych prawach, z zachowaniem warunków określonych przepisami prawa. Działalnością gospodarczą jest zarobkowa działalność wytwórcza, handlowa, budowlana, usługowa oraz poszukiwanie, rozpoznawanie i eksploatacja zasobów naturalnych, wykonywania w sposób zorganizowany i ciągły. Przedsiębiorcą jest osoba fizyczna, osoba prawna oraz niemająca osobowości prawnej spółka prawa handlowego, która zawodowo, we własnym imieniu podejmuje i wykonuje działalność gospodarczą. Za przedsiębiorców uznaje się także wspólników spółki cywilnej w zakresie wykonywanej przez nich działalności gospodarczej, jednak sama spółka cywilna przedsiębiorca nie jest.

Ze względu na źródła prawa w warunkach polskich wyróżnia się następujące rodzaje spółek:

– spółkę cywilną jest ona unormowana w kodeksie cywilnym (art. 860-875) oraz w pewnym zakresie także w Kodeksie spółek handlowych. Jest to także spółka osobowa, to jest wspólnicy są zaangażowani w zarządzanie nią osobiście. Nie posiada osobowości prawnej. Nie jest też przedsiębiorcą w rozumieniu obowiązujących przepisów, o czym już wyżej wspomniano. Jest formą do prowadzenia wspólnej działalności gospodarczej w niewielkim zakresie.

– spółka jawna jest spółka osobowa, która prowadzi przedsiębiorstwo pod własną firmą, a nie jest inną spółką

handlową. Zasada jest, że nie można powierzyć prowadzenia spraw spółki osobom trzecim z wyłączeniem wspólników. Wspólnicy nie mogą tej zasady zmienić w drodze umowy. Każdy wspólnik odpowiada za zobowiązania spółki bez ograniczenia całym swoim majątkiem solidarnie z pozostałymi wspólnikami oraz ze spółką. Osoba przystępująca do spółki odpowiada za zobowiązania spółki powstałe przed dniem jej przystąpienia. Kto zawiera umowę spółki jawnej z przedsiębiorcą jednoosobowym, odpowiada także za zobowiązania powstałe przy prowadzeniu przedsiębiorstwa przez tego przedsiębiorcę przed dniem utworzenia spółki

– spółka komandytowa jest spółką osobową mającą na celu prowadzenie przedsiębiorstwa pod własną firmą, w której wobec wierzycieli za zobowiązania spółki, co najmniej jeden wspólnik odpowiada bez ograniczenia, a odpowiedzialność, co najmniej jednego wspólnika jest ograniczona.

– spółka z ograniczoną odpowiedzialnością może być utworzona przez jedną albo więcej osób w każdym celu prawnie dopuszczalnym, chyba, że inne przepisy prawa na to nie zezwalają. Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością nie może być zawiązana wyłącznie przez inną jednoosobową spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością.

– spółka akcyjna ze względu na ograniczony zakres stosowania spółki akcyjnej (forma ta właściwa jest dla bardzo dużych przedsięwzięć gospodarczych, wymaga też wielkiego kapitału, a jej utworzenie udziału fachowych prawników). Kapitał zakładowy spółki powinien wynosić, co najmniej 500.000 złotych i dzieli się na akcje o równej wartości nominalnej nie niższej niż 1 złoty. Zawiązać spółkę akcyjną może jedna osoba, ale nie może być ona zawiązana wyłącznie przez jednoosobową spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością. Statut spółki akcyjnej powinien być sporządzony w formie aktu notarialnego. Osoby podpisujące statut są założycielami spółki.

Prawo finansowe

Każda działalność gospodarcza, w tym także działalność transportowa podlega opodatkowaniu, różnego rodzaju podatkami. Poniżej zostaną omówione podatki, które płacą firmy transportowe.

Podatek od towarów i usług zgodnie z ustawą z dnia 8 stycznia 1993 roku o podatku od towarów i usług oraz o podatku Akcyzowym (Dz.U. 1993, nr 11 poz.50, z późn, zmianami), usługi transportowe obciążone są podatkiem od towarów i usług (VAT). Wysokość stawek podatkowych zależy od tego, czy usługa świadczona jest na terenie kraju, czy na eksport.

Podatek akcyzowy od paliw płynnych, olejów smarowych i specjalnych, a także od samochodów osobowych pobierany jest przez urzędy skarbowe zgodnie z w/w ustawą. Podatek dochodowy zgodnie z ustawą z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz.U. z 2000 r. Nr 54, póź. 654 z póź. Zm.) oraz ustawą z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz.U. z 2000 r. Nr 14, poz. 176 z póź. Zm.) podmioty gospodarcze płacą podatek od osiąganego dochodu.

Podatki i opłaty lokalne (zaliczane w koszty podatnika)

– podatek od nieruchomości, któremu podlegają: budynki lub ich części, grunty nieobjęte przepisami o podatku rolnym lub leśnym itp.

– podatek od środków transportu tym podatkiem obciążone są samochody osobowe, samochody ciężarowe, ciągniki siodłowe i balastowe³, przyczepy i naczepy. Obowiązek podatkowy ciąży na osobach fizycznych i prawnych będących właścicielami tych środków. Obowiązek podatkowy powstaje od pierwszego dnia miesiąca po miesiącu, w którym środek transportu został nabyty.

Poza podatkami w systemie finansowym, dotyczącymi firm

prowadzących działalność gospodarczą, występuje także taki element jak opłaty, które stanowią koszty dla przedsiębiorstwa transportowego. Według badań przeprowadzonych przez ZMPD, udział opłat w strukturze kosztów przedsiębiorstw transportu samochodowego, wykonującego międzynarodowe przewozy ładunków, kształtuje się na poziomie 10 %, a więc jest to pozycja dość znacząca. Wśród opłat można wymienić między innymi:

- opłaty drogowe (winiety)
- opłaty za przewozy ponadnormatywne
- opłaty za licencje
- opłaty za zezwolenia
- opłaty ekologiczne
- opłaty za karnety TIR
- opłaty od różnego rodzaju umów

Najtańszym źródłem finansowania prowadzonej działalności są kapitały własne. Kapitały te pochodzą z tytułu objęcia udziałów lub akcji, wnoszonych dopłat przez wspólników, a przede wszystkim z przeznaczenia na kapitał zapasowy wypracowanego zysku netto. Jednak bardzo rzadko, zdarza się sytuacja aby kapitał zapasowy własny w całości finansował prowadzoną działalność. Na ogół jest tak, że każda firma korzysta z obcych kapitałów w postaci kredytów, pożyczek, zobowiązań.

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.

Rozwój samochodowego

transportu

Drogowy transport towarowy

W latach 1996-1997 – wg danych GUS – w rejonowych urzędach administracji ogólnej zarejestrowanych było ponad 1,4 mln samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych. Ok. 34% przewozów transportu samochodowego – w tonach i ok. 60% przewozów w tkm, wykonywanych było w ramach transportu zarobkowego. 66% przewieziono transportem samochodowym własnym. Szacuje się, że 92% przewoźników transportu zarobkowego stanowią firmy prywatne. Wśród nich, aż 74% przewoźników posiada od 1 do 4 pojazdów i zatrudnia do 5 osób. Tylko 26% to przedsiębiorstwa zatrudniające ponad 5 osób. Szacuje się także, że tylko ok. 20% firm prowadzi działalność wyłącznie transportową. W wielu przypadkach (m.in. ze względu na bezpieczeństwo ekonomiczne) podmioty gospodarcze wykonują szereg innych usług, wśród nich – działalność spedycyjną.

Transport międzynarodowy

W ostatnich kilku latach występuje zamrożenie liczby koncesji na wykonywanie międzynarodowego transportu rzeczy w związku z ograniczoną liczbą zezwoleń zagranicznych, otrzymywanych przez MTiGM w ramach kontyngentów ustalanych na zasadzie wzajemności, od zagranicznych władz transportowych; stwarza to ograniczenie ilościowe dostępu do zawodu przewoźnika drogowego. Według stanu na początek 1999 r., udzielonych zostało 23.338 koncesji na przewozy towarowe. Koncesje te są w posiadaniu 6.945 firm; w 1998 r. powstało 1.126 nowych przedsiębiorstw transportu drogowego towarowego, dysponujących łącznie 1.789 koncesjami.

Ponad 42% firm posiada zaledwie 1 pojazd, 41% – dysponuje od 1 do 4 pojazdami; tylko 9 firm posiada od 51 do 100 pojazdów, natomiast 2 mają więcej niż 100 pojazdów. Tabor ten jest nowoczesny i spełnia europejskie (określone przez EKG ONZ oraz UE) standardy techniczne; na ponad 23 tys. pojazdów ciężarowych wykonujących przewozy międzynarodowe ok. 50% to tabor ekologiczny (jest to wskaźnik lepszy, niż w Niemczech).

Obserwuje się wzrastającą tendencję udziału kapitału zagranicznego w polskim rynku transportowym (powstają niezależne zagraniczne firmy transportowe; tworzone są oddziały firm w Polsce; firmy zagraniczne wchodzi w spółki z polskimi firmami; firmy zagraniczne obsługują polskich klientów własnym taborem). Liczba zarejestrowanych firm z udziałem kapitału zagranicznego wynosiła w 1998 r. ok. 90.

Transport krajowy

Zdecydowanie gorsze jest rozeznanie MTiGM na temat stanu i struktury krajowego transportu zarobkowego rzeczy. Brak jest skutecznego i prawnie umocowanego systemu monitorowania rynku transportu drogowego, w tym zwłaszcza – krajowego transportu drogowego.

Szacuje się, że struktura firm zajmujących się wykonywaniem przewozów zarobkowych rzeczy na terenie kraju jest podobna, jak w wyżej opisanej ogólnej charakterystyce. Analiza danych statystycznych dot. pojazdów samochodowych ciężarowych, o tonażu od 3,5 tony wzwyż, wykazuje że 75% z nich to pojazdy wyprodukowane do 1997 r. Zdecydowana liczba starych pojazdów jest wykorzystywana w transporcie krajowym i – jak się szacuje – znajduje się w posiadaniu firm i użytkowników prywatnych.

Jak tego dowodzą analizy porównawcze, struktura przedsiębiorstw polskich nie różni się znacząco od tej, jaka występuje w Unii Europejskiej, gdzie aż 78% przedsiębiorstw posiada do 5 pojazdów (w Polsce 74% – do 4 pojazdów). Nie w tym też leży największy problem, czego dowodem jest ogromna

aktywność i przedsiębiorczość tzw. „małych” przewoźników z Holandii, Belgii, Niemiec czy Francji. Firmy małe mają szereg zalet, ułatwiających im funkcjonowanie na rynku, a nawet skuteczne konkutowanie o klienta. Należą do nich:

- względna łatwość zarządzania i nadzoru przez właściciela,
- niskie koszty działalności,
- dobre relacje na linii kierownictwo-personel, lepsza atmosfera pracy, niż w dużych przedsiębiorstwach,
- zdolność do elastycznego reagowania na zmiany na rynku,
- usytuowanie na określonym, wąskim fragmencie rynku, zapewniającym względne poczucie bezpieczeństwa w aspekcie konkurencji.

Generalnie ekspansywność „małych” przewoźników z państw Europy Środkowej i Wschodniej (w tym również i z Polski) jest zauważalna. Z prac studialnych wykonanych w latach 1998-1999 przez firmy konsultingowe NEA (holenderską) i Prognos AG (szwajcarską) wynika, że przewoźnicy z państw Europy Środkowej i Wschodniej – w ciągu ostatniego 10-lecia – opanowali fragment samochodowego rynku transportowego obejmujący przewóz towarów w układzie Wschód-Zachód. Ich udział w 1996 r. wyniósł tu ok. 78%, w porównaniu z udziałem przewoźników z UE – tylko 22%. Wynika to głównie z silniejszej pozycji konkurencyjnej w aspekcie kosztów, które są w EŚW niższe.

Istnieją wszelkie przesłanki ku temu, aby polscy przewoźnicy nie tylko zachowali swoją pozycję na krajowym i międzynarodowym rynku zarobkowego transportu towarów, ale także – by odnieśli wymierny sukces na rynkach państw Unii Europejskiej i wyraźnie skorzystali z członkostwa Polski w Unii Europejskiej.

W tym celu, MTiGM dążyć będzie do stymulowania właściwych zachowań polskich przedsiębiorców, m.in. poprzez wprowadzanie rozwiązań prawnych w transporcie oraz realizację programu edukacyjnego. Chodzi o to, aby istniejąca jeszcze różnica na

niekorzyść polskich przewoźników w aspekcie posiadanych zasobów finansowych, efektywności, a w szczególności – umiejętności organizacji i zarządzania polskim przedsiębiorstwem transportowym, została jak najszybciej zniwelowana.

Drogowy transport osób

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, w 1997 r. transport, gospodarka magazynowa i łączność stanowiły ogółem 5,7% Produktu Krajowego Brutto (PKB). W tej wielkości, 12% przypadało na transport osób (bez komunikacji miejskiej). Szacuje się, że spośród 81,5 tys. autobusów i autokarów zarejestrowanych w Polsce w 1997 r., 46 tys. wykorzystywanych było w zarobkowym przewozie osób na terenie kraju i w transporcie międzynarodowym. Liczbę zatrudnionych tu pracowników ocenia się na ok. 100-200 tys.

Pozostałe pojazdy (23 tys.) zaangażowane były w przewozach na potrzeby własne oraz w komunikacji miejskiej (12,5 tys.).

Transport międzynarodowy

Według stanu na początek 1999 r. udzielonych zostało 7.000 koncesji na przewozy osób. Koncesje te są w posiadaniu 2.626 firm; w 1998 r. powstało 605 nowych przedsiębiorstw transportu drogowego pasażerskiego, dysponujących łącznie 855 koncesjami.

Blisko 88% tych firm posiada od 1 do 4 pojazdów; zaledwie 8% firm posiada od 5 do 9 pojazdów, natomiast tylko dwie firmy dysponują powyżej 50 pojazdów.

Koncesje na międzynarodowy transport drogowy osób wydawane są bez ograniczeń ilościowych w przypadku dysponowania przez firmę pojazdem ekologicznym.

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.

Zestawienie przykładowych pytań obowiązujących na egzaminie z zakresu kompetencji zawodowych

Przeszacowanie wartości środków trwałych spowoduje:

- Zachowanie sumy bilansowej
- Zmniejszenie wartości umorzenia środków trwałych
- Zwiększenie należności
- Zwiększenie wartości kapitałów własnych spółki

Czy autobusy wykorzystywane do przewozów pasażerskich w ramach umowy INTERBUS muszą mieć certyfikat ekologiczny (EURO)?

- Muszą mieć, co najmniej certyfikat EURO 1
- Prawo tego nie wymaga
- Muszą mieć, co najmniej certyfikat EURO 2
- Nie muszą mieć, ale jest to pożądane, a w niektórych państwach może być wymagane

Uprawnienia do kontroli ruchu drogowego posiadają:

- Stowarzyszenie Transportowe
- Zarząd Dróg Publicznych
- Państwowa Inspekcja Handlowa
- Państwowa Inspekcja Sanitarna

Zatrudniony kierowca manipuluje przy tachografie w pojeździe bez wiedzy pracodawcy. Skutkiem jest niewłaściwy zapis. Kto ponosi odpowiedzialność prawną za działania pracownika?

- Każda osoba, która wie o wykroczeniu
- Jedynie pracodawca
- Jedynie kierowca
- Kierowca i pracodawca

Które z niżej wymienionych stwierdzeń nie jest zgodne z kodeksem handlowym?

- Spółka dzielona zostaje rozwiązana bez przeprowadzenia postępowania likwidacyjnego w dniu wykreślenia jej z rejestru
- Spółki kapitałowe mogą łączyć się między sobą oraz ze spółkami osobowymi
- Spółki osobowe nie podlegają podziałowi
- Spółki w likwidacji mogą łączyć się z innymi spółkami

Do wewnętrznych źródeł finansowania inwestycji zaliczamy:

- Kredyty i udziały
- Obligacje, leasing i dotacje
- Wkłady, udziały i akcje
- Amortyzację, sprzedaż majątku, rezerwy i zysku

„Zielona Karta” to dokument ubezpieczenia samochodu ciężarowego:

- Od odpowiedzialności w zakresie nieszczęśliwych wypadków osób trzecich w ruchu międzynarodowym
- Od odpowiedzialności cywilnej i AUTO CASCO w ruchu międzynarodowym
- Od odpowiedzialności AUTO CASCO w ruchu międzynarodowym
- Od odpowiedzialności cywilnej w ruchu międzynarodowym

Drogi ewakuacyjne z obiektu budowlanego:

- Powinny prowadzić z miejsc największego skupienia pracowników
- Powinny prowadzić ze wszystkich pomieszczeń, w których mogą przebywać pracownicy
- Powinny umożliwiać pracownikom wzajemne powiadamianie

się o grożącym niebezpieczeństwie

- Powinny prowadzić ze wszystkich pomieszczeń, w których mogą przebywać pracownicy i łączyć się w jednym miejscu, tak, aby była możliwość prostej kontroli, czy wszyscy zostali ewakuowani

Umowa realna to umowa, która:

- Jest umową odpłatną
- Dochodzi do skutku z chwilą podpisania tej umowy
- Jest umową agencyjną
- Dochodzi do skutku z chwilą przyjęcia towarów np. na skład, do przechowania itp.

Czy prawdopodobieństwo spowodowania przez kierowcę wypadku:

- Rośnie wielokrotnie szybciej niż stężenie alkoholu we krwi i zjawisko to potęguje się
- Rośnie liniowo wraz ze wzrostem stężenia alkoholu we krwi
- Jest niewielki i stałe przy stężeniu alkoholu we krwi nieprzekraczającym 1 promila, a potem lawinowo rośnie
- Nie zmienia się przy małym stężeniu alkoholu we krwi, a dopiero rośnie liniowo przy stężeniach powyżej 1 promil

Kto w imieniu Ministra Infrastruktury wydaje w Polsce zezwolenia na wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych osób?

- Zrzeszenie Regionalne Międzynarodowych Przewoźników Drogowych
- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych
- Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego
- Ministerstwo Infrastruktury nie upoważniło żadnej instytucji i zezwolenia wydaje Departament Transportu Drogowego Ministerstwa

Przedmiotem ubezpieczenia przy grupowych ubezpieczeniach pracowników jest:

- Tylko życie i zdrowie pracowników oraz ich współmałżonków
- Życie i zdrowie pracowników oraz ich bliskich
- Tylko życie pracowników
- Tylko życie i zdrowie pracowników

Inwestycje to:

- Nieruchomości nabyte w celu osiągnięcia korzyści ekonomicznych
- Środki trwałe oddane do używania na podstawie umowy najmu, dzierżawy lub innej o podobnym charakterze
- Ulepszenia już istniejących środków trwałych
- Środki trwałe w budowie

Kara upomnienia lub nagany jest uznawana za niebyłą po:

- Czasie, który wcześniej określi pracodawca
- 2 latach nienagannej pracy
- 6 miesiącach nienagannej pracy
- 1 roku nienagannej pracy

Obligatoryjnym organem w każdej spółce kapitałowej jest:

- Zarząd oraz komisja rewizyjna
- Tylko rada nadzorcza
- Zarząd
- Rada nadzorcza oraz zarząd

Która z niżej wymienionych cech należy do cech niekorzystnego leasingu?

- Gwarancja szybkiej wymiany dóbr będących przedmiotem leasingu
- Możliwość poprawy płynności finansowej przedsiębiorstwa
- Wysoka opłata leasingowa
- Brak wymagania dotyczącego zabezpieczenia hipotecznego

Konto Koszty zarządu to konto:

- Bilansowe
- Żadna z powyższych
- Korygujące
- Pozabilansowe

Oferta jest czynnością prawną:

- Wielostronną
- Określającą relacje pomiędzy dwoma stronami
- Dwustronną
- Jednostronną

Podczas przejazdu wykonywanego w ramach transportu drogowego kierowca pojazdu samochodowego jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać, na żądanie uprawnionego organu kontroli, wypis z licencji, dowód uiszczenia należnej opłaty za korzystanie z dróg krajowych, zapisy urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku, a ponad to:

- Odpowiednie zezwolenie,
- Odpowiednie zezwolenie wymagane w międzynarodowym transporcie drogowym,
- Formularz jazdy,
- Odpowiednie zaświadczenie

Do obowiązków przewoźnika przesyłek należą:

- Przewiezienie przyjętej do przewozu przesyłki bez jej uszkodzenia
- Sprawdzenie zawartości przesyłki zlecanej do przewozu
- Sprawdzenie kompletności informacji zawartych w dokumentach załączonych do ładunku przez nadawcę
- Reklamowanie przewożonego towaru

Sprzedaż za gotówkę papierów wartościowych stanowiących długoterminową lokatę spowoduje:

- Żadne z powyższych
- Zmniejszenie aktywów obrotowych

- Obciążenie kosztów operacji finansowych
- Zwiększenie kapitału obrotowego netto (kapitału pracującego)

Przedmiotem umowy najmu mogą być:

- Tylko rzeczy nieruchome
- Rzeczy ruchome i nieruchome, a także części składowe nieruchomości
- Tylko rzeczy ruchome

Kara upomnienia lub nagana uznawana jest za niebyłą po:

- Czasie, który wcześniej określił pracodawca
- 6 miesiącach
- 1 roku nienagannej pracy
- 2 latach

Policjant umundurowany może zatrzymać pojazd:

- W każdych warunkach i sytuacji
- Tylko w terenie zabudowanym
- W każdym miejscu i sytuacji pod warunkiem, że nie utrudnia to ruchu i nie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego
- W każdym miejscu i sytuacji w terenie niezabudowanym

Opłaty za licencję w międzynarodowych przewozach osób wynoszą:

- Za każdy pojazd po 100% kwoty określonej przepisami
- 100% kwoty określonej przepisami za pierwszy pojazd oraz za każdy następny pojazd po 60% kwoty należnej za pierwszy pojazd
- 100% kwoty określonej przepisami za pierwszy pojazd oraz za każdy następny pojazd po 80% kwoty należnej za pierwszy pojazd
- 100% kwoty określonej przepisami za pierwszy pojazd oraz za każdy następny pojazd po 50% kwoty należnej za pierwszy pojazd

Promocja sprzedaży polega na:

- Stosowaniu cen urzędowych
- Bardziej punktualnym kursowaniu autobusów
- Dodaniu zachęt o charakterze materialnym do oferowanego produktu
- Podniesienie cen usług

Ubezpieczenie pasażerów w międzynarodowych przewozach osób:

- Nie jest wymagane, gdyż decyzja w tej sprawie należy tylko do pasażerów
- Jest obowiązkowe tylko w komunikacji regularnej
- Jest obowiązkowe w każdym przypadku
- Jest obowiązkowe tylko w przypadku okazjonalnych przewozów osób

Celem Konwencji Wiedeńskiej jest międzynarodowe ujednoczenie przepisów ruchu drogowego w krajach członkowskich. Które z niżej wymienionych wielkości Konwencja ta nie reguluje?

- Dopuszczalnej prędkości pojazdów
- Znaków drogowych
- Przepisów ruchu drogowego
- Uznawania dowodów rejestracyjnych pojazdów

Rozliczanie wierzytelności za pomocą akredytywy dokonywane są w formie bezgotówkowej z wyodrębnionych na ten cel środków dłużnika:

- Przez bank dłużnika
- Przez bank wierzyciela
- Przekazem pocztowym
- Przez każdy dowolny bank

Które z niżej podanych przyczyn nie mogą być podstawą wygaśnięcia zezwolenia na wykonywanie międzynarodowych przewozów osób:

- Odstąpienie zezwolenia osobie trzeciej

- Upływ terminu określonego w zezwoleniu
- Upadłość przedsiębiorstwa
- Zrzeczenie się zezwolenia przez przewoźnika

Czy polskie prawo jazdy jest uznawane przez kontrolę ruchu drogowego we wszystkich krajach?

- Jest uznawane tylko w tych krajach, które uznały Konwencję Wiedeńską, a w pozostałych krajach wymagane jest międzynarodowe prawo jazdy
- Jest uznawane tylko w tych krajach, które uznały Konwencję Genewską, a w pozostałych krajach wymagane jest międzynarodowe prawo jazdy
- Nie jest uznawane i kierowca powinien posiadać międzynarodowe prawo jazdy
- Tak, zawsze jest uznawane

Zdolność do czynności prawnych to:

- Zdolność prowadzenia procesów sądowych
- Posiadania zdolności do formułowania definicji prawnych
- Zdolność do nabywania praw i zaciągania zobowiązań za pomocą czynności prawnych

Które z niżej wymienionych uprawnień nie posiada strażnik straży miejskiej?

- Sprawdzenie dokumentów wymaganych w związku z kierowaniem pojazdem lub jego używaniem
- Kontrola kierujących pojazdami niestosujących się do zakazu ruchu w obu kierunkach
- Kontrola uczestników ruchu naruszających przepisy o zatrzymaniu lub postoju pojazdów
- Kontrola prędkości pojazdu

Które z założeń są prawdziwe dla rachunku kosztów zmiennych:

- Produkty wycenia się po technicznym koszcie wytworzenia
- Koszty stałe traktuje się jako koszty stałe
- Marża brutto jest różnicą między przychodami a kosztami

zmiennymi produkcji sprzedanej

- Koszty dzieli się na stałe i bezpośrednie

Do pasywów przedsiębiorstwa zaliczamy:

- Majątek przedsiębiorstwa i wyposażenie
- Źródła finansowania majątku przedsiębiorstwa
- Papiery wartościowe
- Majątek trwały przedsiębiorstwa

Jaką formą promocji jest public relations?

- Jest formą sprzedaży osobistej, zajmującej szczególne miejsce w kształtowaniu popytu na usługi transportowe i spedycyjne
- Jest metodą tworzenia przez przedsiębiorstwo własnego pozytywnego wizerunku (dobrego imienia)
- Jest formą zachęty o charakterze materialnym mającym na celu skłonienie klienta do zakupu oferowanej usługi
- Jest płatną formą nieosobistej prezentacji i promocji usługi przez określonego nadawcę

Organizacje społeczne i zawodowe w transporcie drogowym:

- Przejmują od swoich członków (przedsiębiorstw) część kompetencji decyzyjnych i w tym zakresie zarządzają nimi
- Bronią interesów swoich członków wobec organów administracji państwowej
- Pozwalają tylko i wyłącznie na wymianę doświadczeń w zakresie transportu między członkami tych organizacji
- Ustalają ceny za usługi przewozowe, które są obowiązujące dla członków tych organizacji

Czy spółki osobowe mogą łączyć się ze spółkami kapitałowymi?

- Mogą, ale po połączeniu spółką przejmującą musi być spółka kapitałowa
- Mogą, ale po połączeniu spółką przejmującą musi być spółka osobowa
- Mogą bez żadnych ograniczeń

- Nie mogą, gdyż podlegają pod inne przepisy prawa

Wypłata odszkodowania z tytułu ubezpieczeń majątkowych odbywa się na podstawie:

- Rachunków dokumentujących poziom poniesionych kosztów w celu naprawienia szkody
- Oświadczenia sprawcy szkody o zakresie wyrządzonych strat
- Polisy ubezpieczeniowej, w której określona jest wysokość należnego odszkodowania
- Oświadczenia poszkodowanego, określającego wysokość należącego mu się odszkodowania

Wskaźnik IRR – wewnętrzna stopa zwrotu jest wskaźnikiem:

- Płynności
- Zadłużenia
- Wyceny rynkowej
- Rentowności

Ochrona ubezpieczenia AUTOCASCO obowiązuje, gdy szkoda powstała:

- W pojeździe, którego kierowca zbiegł z miejsca wypadku
- Podczas kierowania pojazdem bez ważnego badania technicznego
- Na skutek nieumyślnego błędu kierowcy
- Podczas kierowania pojazdem w stanie wskazującym na spożycie

Umowa sprzedaży do zobowiązanie do:

- Przeniesienia na własność biorącego określonej ilości pieniędzy
- Wytworzenia rzeczy i dostarczenia jej kupującemu
- Przeniesienie prawa własności rzeczy z jednej osoby na drugą za ustaloną cenę
- Przeniesienie praw własności rzeczy z jednej osoby na drugą w zamian za przyrzeczenie tej osoby o oddaniu

rzeczy w określonym terminie

Zysk netto jest:

- Różnicą nadwyżki finansowej i amortyzacji
- Różnicą kosztów sprzedaży i podatku dochodowego
- Różnicą zysku od opodatkowania i podatku dochodowego
- Sumą zysku operacyjnego i pozostałych dochodów

Firma zapłaciła odsetki od kredytu. Są to koszty:

- Finansowe
- Pozostałe koszty operacyjne
- Żadna z powyższych
- Związane z działalnością operacyjną (usługi bankowe)

Zarządzanie strategiczne:

- Wyznacza cele przedsiębiorstw na okres nie dłuższy niż 2 lata
- Wyznacza szczegółowo rozpisane cele przedsiębiorstwa w poszczególnych dziedzinach jego działania
- Wyznacza ogólny zarys celów przedsiębiorstwa w perspektywie, co najmniej 10 lat
- Wyznacza cele oraz ustala program działania przedsiębiorstwa w podstawowych zarysach

Których z niżej wymienionych informacji nie potrzeba przedstawiać we wniosku na przewóz odpadów z zagranicy?

- Wskazane miejsca odzysku
- Wskazanie trasy wwozu odpadów, rodzaju transportu i opakowania odpadów dla odpadów niebezpiecznych
- Wskazanie imienia i nazwiska kierowcy dokonującego przewozu posiadającego stosowne uprawnienia do przewozu odpadów niebezpiecznych
- Opis sposobu gospodarowania przywiezionymi odpadami, w tym opis technologii ich odzysku wraz z opisem oddziaływania na środowisko

Przedmiotem ubezpieczenia przy grupowych ubezpieczeniach pracowników jest:

- Tylko życie pracowników
- Tylko życie i zdrowie pracowników
- Tylko życie i zdrowie pracowników oraz ich współmałżonków
- Życie i zdrowie pracowników oraz ich bliskich

Których z niżej wymienionych wielkości nie rejestruje tachograf

- Prędkości jazdy
- Czasu jazdy pojazdu
- Przebytej odległości
- Temperatury silnika i zużycie paliwa

Konwencja CMR wprowadziła limit odpowiedzialności przewoźników w przypadku całkowitej lub częściowej utraty masy brutto towaru w wysokości:

- 35 franków w złocie za 1 kg brakującej masy brutto towaru
- 15 franków w złocie za 1 kg brakującej masy brutto towaru
- 45 franków w złocie za 1 kg brakującej masy brutto towaru
- 25 franków w złocie za 1 kg brakującej masy brutto towaru

Formuła handlowa DDP (Delivered Duty Paid) oznacza ona, że:

- Formuła ta zawiera maksimum obowiązków sprzedającego; pokrywa jego koszty, ponosi ryzyko z nimi związane i opłaca należności celne w kraju importera
- Formuła ta zawiera maksimum obowiązków sprzedającego; organizuje on transport, pokrywa jego koszty, ponosi ryzyko z nimi związane i opłaca należności celne w kraju importera

- Formuła ta zawiera maksimum obowiązków sprzedającego; organizuje on transport, ponosi ryzyko z nimi związane i opłaca należności celne w kraju importera
- Formuła ta zawiera maksimum obowiązków sprzedającego; organizuje on transport, pokrywa jego koszty i opłaca należności celne w kraju importera

Minimalny wiek kierowców uprawniający do wykonywania międzynarodowych przewozów rzeczy wynosi:

- 21 lat
- 18 lat
- 19 lat
- 20 lat

Aby posiadać prawo do wykonywania międzynarodowego zarobkowego drogowego przewozu rzeczy należy uzyskać:

- Zaświadczenie
- Licencję
- Koncesję
- Zezwolenie

Do pasywów przedsiębiorstwa zaliczamy:

- Źródła finansowania majątku przedsiębiorstwa
- Papiery wartościowe
- Majątek przedsiębiorstwa i wyposażenie
- Majątek trwały przedsiębiorstwa

Kierowca autobusu powinien poddać się badaniom psychologicznym:

- Co 2 lata
- Co 5 lat oraz po upływie terminu określonego w orzeczeniu badania psychologicznego
- Po upływie terminu określonego w orzeczeniu badania psychologicznego
- Co 5 lat

Zdolność kredytowa polega na:

- Posiadaniu przez przedsiębiorstwo odpowiednich fachowców
- Posiadaniu przez przedsiębiorstwo odpowiedniego wyposażenia technicznego
- Zdolności do spłaty zaciągniętego kredytu wraz z odsetkami w uzgodnionym terminie
- Posiadanie przez przedsiębiorstwo wielu wierzycieli

W międzynarodowym przewozie osób autobusami do krajów Unii Europejskiej minimalna norma ekologiczna wymagana w stosunku do pojazdów to norma:

- Dotychczas obowiązują jedynie normy krajowe
- EURO 3
- EURO 1
- EURO 2

Kto w imieniu Ministra Infrastruktury wydaje w Polsce zezwolenia na wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych osób?

- Ministerstwo Infrastruktury nie upoważniło żadnej instytucji i zezwolenia wydaje Departament Transportu Drogowego Ministerstwa
- Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego
- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych
- Zrzeszenie Regionalne Międzynarodowych Przewoźników Drogowych

Która z niżej wymienionych technologii elektronicznej wymiany informacji przesyła te informacje wolniej?

- Sieć cyfrowa ISDN
- Modem i sieć telefoniczna analogowa
- Wszystkie rodzaje sieci zapewniają porównywalny koszt przesyłania danych
- Sieć pakietowa

Wysokość franszyzy w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności

cywilnej przewoźnika za przewożony towar jest ustalana:

- Samodzielnie ustalana przez szczególne zakłady ubezpieczeniowe jako oferta rynkowa dla potencjalnych klientów
- W obowiązujących wszystkie zakłady ubezpieczeniowe ogólnopolskich przepisach, jako stawka procentowa w stosunku do całkowitej sumy ubezpieczenia określonej w polisie
- Przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, jako stawka procentowa w stosunku do całkowitej kwoty ubezpieczenia podanej w polisie i obowiązująca dla wszystkich zakładów ubezpieczeniowych
- Corocznie przez ministra Finansów i obowiązuje wszystkie zakłady ubezpieczeniowe

Z którą drogą krajową pokrywa się droga międzynarodowa nr E371 biegnąca wzdłuż szlaku Radom – Ostrowiec Świętokrzyski – Opatów – Kolbuszowa – Rzeszów – Dukla – Barwinek – granica państwa:

- Drogą krajową nr 9
- Drogą krajową nr 4
- Drogą krajową nr 5
- Drogą krajową nr 17

W Polsce uprawnioną do wydawania karnetów TIR jest:

- Ministerstwo Infrastruktury
- Starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy
- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
- Urząd Celny

Międzynarodowy drogowy przewóz materiałów niebezpiecznych regulowany jest umową europejską

- ATP
- IMGD

- RID
- ADR

Zgodnie z umową AETR w okresie dobowym, standardowym (poza wyjątkami) czas pracy kierowcy nie może przekraczać:

- 10 godzin
- 9 godzin
- 8 godzin
- 11 godzin

W ramach umów bilateralnych Polski z innymi krajami ustalane są wzajemne limity roczne na:

- Licencje i zezwolenia w zakresie wykonywania międzynarodowych przewozów rzeczy
- Zezwolenia w zakresie wykonywania międzynarodowych przewozów rzeczy
- Licencje w zakresie wykonywania międzynarodowych przewozów rzeczy
- Promesy w zakresie wykonywania międzynarodowych przewozów rzeczy

Ubezpieczenie pasażerów w międzynarodowych przewozach osób:

- Nie jest wymagane, gdyż decyzja w tej sprawie należy tylko do pasażerów
- Jest obowiązkowe w każdym przypadku
- Jest obowiązkowe tylko w komunikacji regularnej
- Jest obowiązkowe tylko w przypadku okazjonalnych przewozów osób

Do czego odnosi się karnet TIR?

- Do ładunku
- Do pojazdu i ładunku
- Do kierowcy
- Do pojazdu

Wskaźnik gotowości technicznej podaje, w jakim stopniu:

- Będące w pracy samochody ciężarowe miały wykorzystany przebieg
- Będące w pracy samochody ciężarowe miały wykorzystany przebieg i ładowność
- Posiadany tabor ciężarowy był wykorzystany do wykonywania przewozów
- Posiadany tabor ciężarowy był technicznie sprawny i gotowy do wykonania przewozu

Postanowienia Europejskiej Komisji Ministrów Transportu w zakresie przyznania kontyngentu zezwoleń na międzynarodowe przewozy rzeczy

- Preferują pojazdy spełniające wymogi norm EURO i podwyższonych norm bezpieczeństwa
- Nie stawiają żadnych wymagań wobec pojazdów samochodowych
- Nie istnieją takie postanowienia
- Preferują pojazdy samochodowe spełniające wymagania zgodne ze standardami homologacji pojazdów

Umowa europejska dotycząca międzynarodowych drogowych przewozów materiałów niebezpiecznych wprowadziła obowiązek zatrudniania doradcy ds. bezpieczeństwa od dnia:

- 1 stycznia 2002
- 1 stycznia 2003
- 1 stycznia 2004
- 1 września 2002

W jakim wypadku bank nie ma prawa odstąpić od umowy kredytowej przed upływem jej terminu?

- W przypadku spadku wartości złożonego zabezpieczenia
- W przypadku wykorzystywania kredytu niezgodnie z jego przeznaczeniem
- W przypadku pogorszenia się sytuacji finansowej przedsiębiorstwa
- W przypadku rozszerzenia przez przedsiębiorstwo zakresu

swojej działalności

Przedsiębiorstwa mają obowiązek przechowywania wypełnionych kart kontrolnych czasu pracy kierowców (tarczek tachografów) przez okres:

- Co najmniej przez okres 6 miesięcy po dacie ostatniego zapisu
- Co najmniej przez okres 12 miesięcy po dacie ostatniego zapisu
- Do czasu kontroli nie dłużej jednak niż 6 miesięcy od daty ostatniego zapisu
- Co najmniej 12 miesięcy od daty zakupu

Które z niżej wymienionych przyczyn nie mogą być podstawą odmowy wydania przez B0TM przewoźnikowi zezwolenia na wykonywanie międzynarodowych przewozów osób?

- Brak certyfikatu kompetencji zawodowych
- Brak ważnej licencji przewozowej
- Nie dostarczenie aktualnych ważnych badań technicznych pojazdu
- Brak rozliczenia się z poprzednio pobranych zezwoleń

Przy zastosowaniu formuł FOB, CFR I CIF ryzyko przechodzi ze sprzedającego na kupującego w tym samym miejscu, tzn.

- Na linii nadburcia statku w porcie załadunku, mimo że w przypadku CFR i CIF sprzedający zawiera umowę przewozu i pokrywa koszty transportu do portu przeznaczenia
- Na linii nadburcia statku w porcie rozładunku, mimo że w przypadku CFR i CIF sprzedający zawiera umowę przewozu do portu przeznaczenia
- Na linii nadburcia statku w porcie załadunku, mimo że w przypadku CFR i CIF sprzedający zawiera umowę przewozu i pokrywa koszty transportu do portu przeznaczenia
- Na linii nadburcia statku w porcie rozładunku, mimo że w przypadku CFR i CIF sprzedający zawiera umowę przewozu a kupujący pokrywa koszty transportu do portu

przeznaczenia

Do KRS-u nie są wpisywane następujące spółki:

- Cywilna, akcyjna, z ograniczoną odpowiedzialnością
- Cywilna, jawna, partnerska
- Komandytowo-akcyjna, komandytowa
- Cywilna

Grupy reguł, jak i poszczególne formuły w danej grupie, są uszeregowane w kolejności:

- Od minimum do maksimum posiadania gestii transportowej
- Od minimum do maksimum ryzyka kupującego
- Od minimum do maksimum obowiązków kupującego
- Od minimum do maksimum obowiązków sprzedającego

Wypłata odszkodowania z tytułu ubezpieczeń majątkowych odbywa się na podstawie:

- Oświadczenia poszkodowanego, określającego wysokość należącego mu się odszkodowania
- Oświadczenia sprawcy szkody o zakresie wyrządzonych strat
- Polisy ubezpieczeniowej, w której określona jest wysokość należnego odszkodowania
- Rachunków dokumentujących poziom poniesionych kosztów celem naprawienia szkody

Karnet TIR dotyczy przewozów:

- Materiałów niebezpiecznych
- Pod zamknięciem celnym
- Zwierząt
- Odpadów

Której z niżej wymienionych czynności nie może podjąć policja na terenie Niemiec?

- Zatrzymać kierowcy wypis licencji przewozowej

- Przerwać jazdę autobusu i odstawić go na parking w przypadku stwierdzenia przekroczenia czasu jazdy przez kierowcę
- Unieruchomić autobus z powodu wykrycia usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego

Która z niżej wymienionych opłat nie występuje w krajowym drogowym transporcie rzeczy?

- Opłata za wydanie zezwolenia na krajowy przewóz rzeczy
- Opłaty za wydanie zezwoleń na przewozy kabotażowe
- Opłaty za przejazd pojazdu samochodowego na drogach krajowych
- Opłaty za parkingi strzeżone

Konfrontacja w procesie negocjacji polega na:

- Znalezieniu najlepszego kompromisu
- Wprowadzeniu nowej wspólnej propozycji rozwiązania problemu
- Przedstawieniu swojej oferty i porównaniu jej z propozycją strony przeciwnej oraz zaproszeniu jej do współpracy
- Wymianie informacji, zadawaniu pytań i oczekiwaniu na odpowiedź

Kierowca, celem udostępnienia organom kontrolnym, musi posiadać w pojeździe karty kontrolne (wykresówki) tachografu:

- Z bieżącego dnia pracy
- Z wszystkich dni pracy licząc od dnia ostatniego wyjazdu z macierzystej bazy
- Z trzech ostatnich dni pracy
- Z bieżącego tygodnia i za ostatni dzień tygodnia poprzedniego, podczas którego prowadził pojazd

Czy autobusy wykorzystywane do przewozów pasażerskich w ramach Umowy INTERBUS muszą mieć certyfikat ekologiczny (EURO)?

- Prawo tego nie wymaga

- Nie muszą mieć, ale jest to pożądane, a w niektórych państwach może być wymagane
- Muszą mieć, co najmniej certyfikat EURO 2
- Muszą mieć, co najmniej certyfikat EURO 1

Których z niżej wymienionych uprawnień nie posiadają inspekcje transportu drogowego krajów zachodnich?

- Kontrola przewozów materiałów niebezpiecznych
- Kontrola dokumentów homologacji pojazdów
- Kontrola nacisków osi pojazdów na jezdnie
- Sprawdzanie zapisów urządzeń pokładowych pojazdów w zakresie czasu pracy i jazdy kierowców

Badanie pozycji kapitałowej banku niezbędne jest do oceny:

- Ilości i jakości jego klientów
- Jego siły i możliwości na rynku usług finansowych
- Wielkości jego zadłużenia
- Wielkości jego zysków

Czy polskie prawo jazdy jest uznawane przez kontrole ruchu drogowego we wszystkich krajach?

- Nie jest uznawane i kierowca powinien posiadać międzynarodowe prawo jazdy
- Tak, zawsze jest uznawane
- Jest uznawane tylko w krajach, które uznały Konwencję Genewską, a w pozostałych krajach wymagane jest międzynarodowe prawo jazdy
- Jest uznawane tylko w krajach, które uznały Konwencję Wiedeńską, a w pozostałych krajach wymagane jest międzynarodowe prawo jazdy

Badane przedsięwzięcie (inwestycja) jest opłacalne, jeżeli NPV – zaktualizowana wartość netto jest:

- $NPV \geq 0$
- $NPV < 0$
- $NPV = 0$

- $NPV > 0$

Zatwierdzenia pod zabezpieczenie celne nie mogą uzyskać pojazdy i kontenery, których przedziały ładunkowe:

- Posiadają homologację
- Umożliwiają łatwy dostęp do wszystkich miejsc w celu przeprowadzenia inspekcji celnej
- Nie zawierają żadnych zamaskowanych miejsc, gdzie mogą być ukryte towary
- Umożliwiają łatwe i skuteczne założenie zabezpieczeń celnych

Indos służy do przenoszenia praw z:

- Czeków In blanco
- Akcji imiennych
- Akcji na okaziciela
- Obligacji imiennych

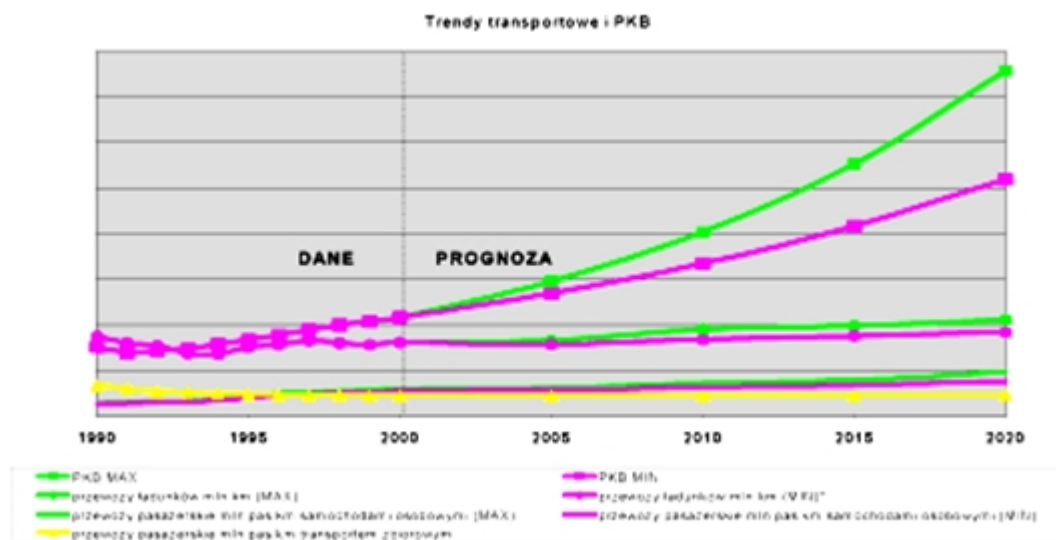
Przewoźnik może przyjąć zwierzęta do przewozu tylko wówczas, gdy spełnione zostaną określone warunki zdefiniowane przepisami prawa. Które z niżej podanych wymagań nie musi być przestrzegane przez przewoźnika przy przewozie zwierząt:

- Posiadanie przez przewoźnika świadectwa stacji kontroli pojazdów, że pojazd jest przystosowany do przewozu zwierząt
- Dostarczenie przez nadawcę świadectwa pochodzenia zwierząt
- Wyznaczenia przez nadawcę opiekuna zwierząt
- Złożenie przez nadawcę pisemnego oświadczenia, że zwierzęta zostały odpowiednio przygotowane do 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.

Zmiany w gospodarce a transport

Zmiany w transporcie w latach 90-tych wywołane były przez trzy główne czynniki: po pierwsze – przekształcenie centralnie planowanej gospodarki narodowej w gospodarkę rynkową, po drugie – otwarcie procesów prywatyzacji, po trzecie – uruchomienie procesów dostosowawczych związanych z przystępowaniem Polski do Unii Europejskiej. Charakterystykę i ocenę zmian w transporcie odnieść trzeba w pierwszej kolejności do całej gospodarki narodowej. Jako mierniki zmian przyjęto wskaźnik transportochłonności ładunkowej i ruchliwości pasażerskiej. Na tym tle widoczne są przeobrażenia struktur w układzie międzygałęziowym oraz zmiany w poszczególnych gałęziach transportu.



Główna cecha zmian strukturalnych gospodarce polegała na wzroście znaczenia sektora usług. Sektor usług w porównaniu z sektorami wytwórczymi jest mniej transportochłonny pod względem ładunkowym, zwiększa natomiast ogólną ruchliwość komunikacyjną osób (przejazdy). W okresie lat 1990-1999 sektor

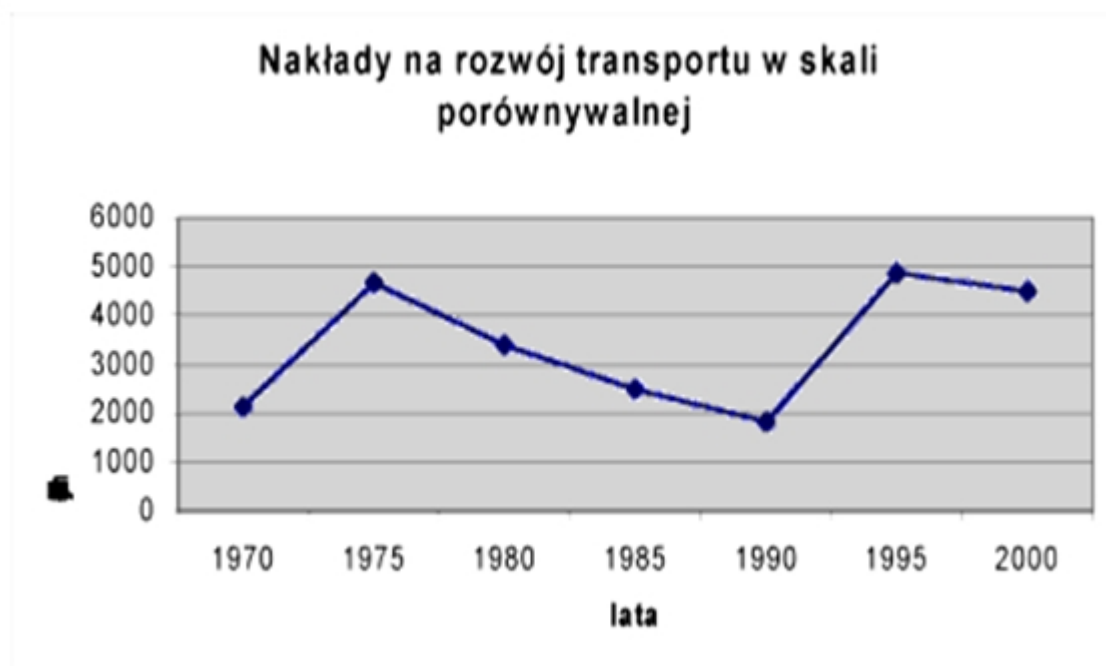
III gospodarki (transport, handel i usługi) zwiększył swój udział w liczbie pracujących o 9%, zaś w produkcie krajowym brutto (PKB) o 11%, co wpłynęło na spadek transportochłonności (ładunków) i na zmiany w ruchliwości komunikacyjnej. Nastąpiło też rozszerzenie rodzajowe działalności gospodarczej, polegające na łączeniu przewozu z innymi rodzajami działalności. Transport staje się częścią szerszego działania – logistyki, konfekcjonowania, przetwórstwa i innych pokrewnych działań gospodarczych.

Zmiany w gospodarce polskiej, jakie miały miejsce po 1989 roku, wywołały znaczny spadek transportochłonności produktu krajowego brutto (PKB). Spadek ten w okresie ostatnich 10 lat, liczony pracą przewozową wyniósł około 38%, a liczony tonażem wykonanych przewozów – około 45%. Oznacza to, że średnio rocznie transportochłonność zmniejsza się o 4-5%. Tempo spadku transportochłonności w Polsce jest większe niż w innych krajach o gospodarce rynkowej.

Zaznaczyła się również tendencja spadku ruchliwości komunikacyjnej. Spadek ruchliwości nie był proporcjonalny do zmian spożycia. W okresie ostatnich 10 lat jednostkowe spożycie wzrastało rocznie o ponad 5%, natomiast ruchliwość spadła o niecałe 2%. Spadek ruchliwości byłby znacznie większy gdyby nie wzrastały przejazdy samochodami osobowymi. Udział samochodów osobowych w ruchliwości zwiększył się o 16% w 1990 roku i o 33% w 1998 roku.

W wyniku wprowadzenia reform rynkowych realizowana jest generalna zasada, iż użytkownicy systemu transportowego ponoszą koszty otrzymanej usługi transportowej, i to także wtedy, jeśli jest to usługa organizowana i opłacana z budżetu publicznego. Zasada ta leży u podstaw nie tylko systemów taryfowych, ale także podatkowych (np. podatek akcyzowy od paliw silnikowych jest wyrazem internalizacji kosztów zewnętrznych, generowanych przez użytkowników dróg, takich jak wypadki, skażenie powietrza, hałas itp.). interwencja budżetu publicznego, czy to centralnego czy samorządowego, jest

wyrazem polityki, która powoduje, że ogół podatników łoży rodzaj subsydium na daną usługę w imię realizacji celów polityki ogólnej, np. ochrony środowiska. Nie ma więc możliwości inaczej interpretować dążenia do wsparcia takiej czy innej usługi transportowej z budżetu publicznego jak żądanie wsparcia w imię konkretnego celu polityki. W Unii Europejskiej takie wsparcie jest dopuszczalne wyłącznie (i to pod dodatkowymi warunkami) dla przewozów pasażerskich.



Innym czynnikiem określającym wielkość środków publicznych, przeznaczanych na wsparcie systemu transportowego jest wielkość dostępnych środków na sektor transportowy w stosunku do możliwości państwa i jego gospodarki. Rozstrzygnięcia wymaga pytanie: czy państwo jako całość (ludzie i gospodarka, a także przestrzeń i środowisko) przyjmie takie czy inne wydatki za właściwe w konkretnym momencie historycznym. Co ciekawe – można zarejestrować pewną stabilność w wielkości środków, przeznaczanych na rozwój transportu, nawet w okresie ostatnich trzydziestu lat (por. *Wykres 1*). Pozwala to sądzić, że istnieje pewna stabilna, „polityczna” wielkość środków na te cele. Trzeba więc postawić jasną tezę – nie jest prawdopodobny radykalny wzrost nakładów na rozwój transportu ze środków publicznych.

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.