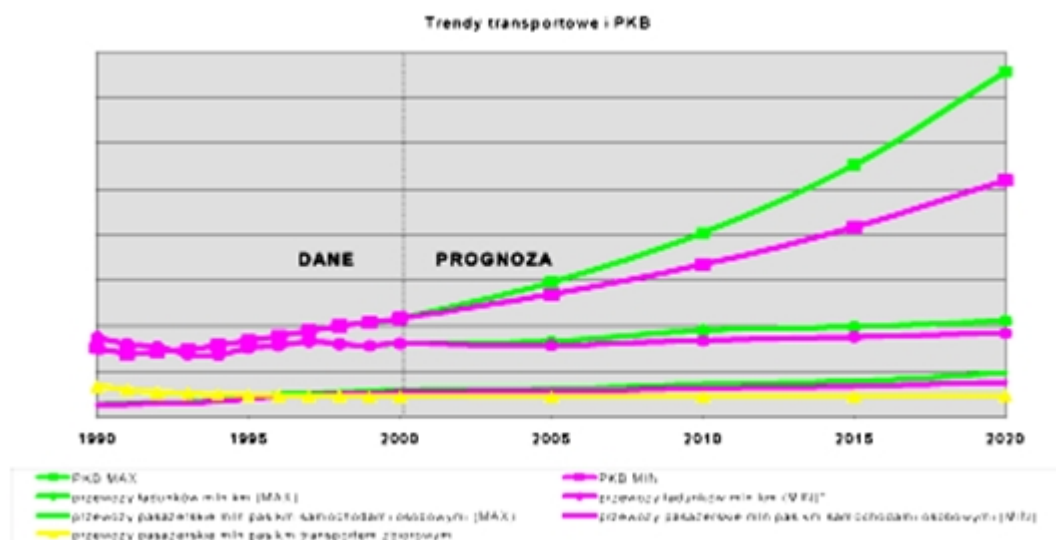


Zmiany w gospodarce a transport

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

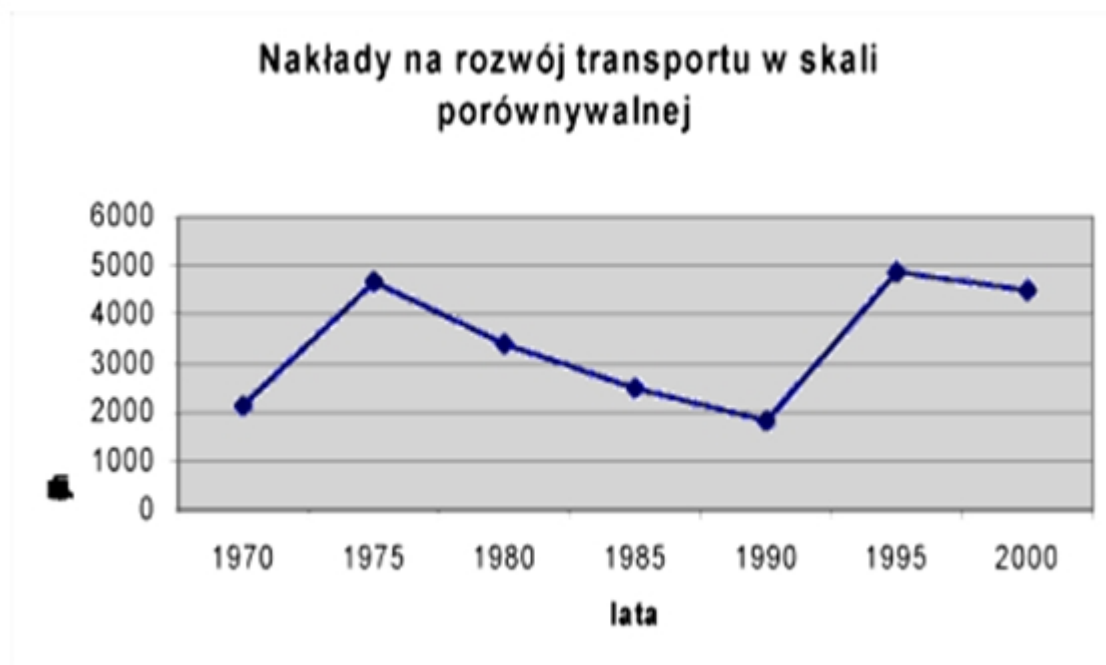
(ładunków) i na zmiany w ruchliwości komunikacyjnej. Nastąpiło też rozszerzenie rodzajowe działalności gospodarczej, polegające na łączeniu przewozu z innymi rodzajami działalności. Transport staje się częścią szerszego działania – logistyki, konfekcjonowania, przetwórstwa i innych pokrewnych działań 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

Analiza uwarunkowań prawnych wprowadzenia certyfikatów kompetencji zawodowych. Tryb i sposób przeprowadzania egzaminu

Certyfikat Kompetencji Zawodowych w transporcie drogowym został wprowadzony na podstawie:

- ustawy z 6.09.2001r. o transporcie drogowym (Dz. U. nr 125, poz. 1371),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 09.01.2002r. w sprawie uzyskiwania certyfikatów kompetencji zawodowych w transporcie drogowym (Dz. U. nr 5, poz. 51),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14.12.2001r. w sprawie określenia wysokości opłat za czynności administracyjne związane z udzielaniem i wydawaniem uprawnień na wykonywanie transportu drogowego osób i rzeczy oraz za egzaminowanie i wydawanie certyfikatu kompetencji zawodowych (Dz. U. nr 150, poz. 1685),
- Ustawy z 28.04.2000r. o systemie oceny zgodności, akredytacji oraz zmianie niektórych ustaw (Dz. U. nr 43, poz. 489 z późniejszymi zmianami)

Warunki przystąpienia do egzaminu

Egzamin na certyfikat kompetencji zawodowych organizuje i przeprowadza Instytut Transportu Samochodowego, zwany dalej „Instytutem”, jako jednostka certyfikująca wyznaczona przez ministra właściwego do spraw transportu, organizuje i przeprowadza egzaminy na certyfikat kompetencji zawodowych, zwany dalej „certyfikatem” w ośrodkach egzaminowania działających z upoważnienia Instytutu i spełniających warunki określone odrębnymi przepisami. Listę ośrodków egzaminowania Instytut podaje do publicznej wiadomości. Do egzaminu może przystąpić osoba, zwana dalej „kandydatem”, która złożyła do Instytutu wniosek o wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych, zwany dalej „wnioskiem” wraz z wymaganymi załącznikami oraz kopią dowodu wpłaty za egzamin i certyfikat. Wzór wniosku określa Załącznik nr 1 do Regulaminu. Na życzenie kandydata, Instytut wystawia fakturę za egzamin i certyfikat i wysyła pocztą pod adresem wskazanym we wniosku. Wniosek niekompletny lub niewłaściwie wypełniony, zostanie zwrócony kandydatowi, celem uzupełnienia. Po przyjęciu i zarejestrowaniu wniosku, Instytut wysyła pisemne zawiadomienie o miejscu i terminie egzaminu. Dopuszcza się, jednorazową, przesłaną drogą pocztową nie później niż 3 dni przed terminem egzaminu, odmowę kandydata w uczestnictwie w egzaminie w dniu i miejscu wskazanym w zawiadomieniu Instytutu. W tej sytuacji, Instytut ponownie przesyła pisemne zawiadomienie o miejscu i terminie egzaminu, co nie podlega już zmian

Tryb i sposób przeprowadzania egzaminu

Instytut tworzy we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury i wykorzystuje do egzaminowania jednolitą i jedyną w Polsce komputerową bazę pytań testowych i zadań problemowych, z której losowane są indywidualne zestawy egzaminacyjne dla każdego kandydata.

Egzamin odbywa się w formie pisemnej, i dla:

- kandydatów legitymujących się co najmniej 5-letnią praktyką przedsiębiorcy wykonującego działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego lub zarządzania przedsiębiorstwem wykonującym taką działalność przyjmuje formę pisemnego testu z wiedzy, potwierdzającego posiadane kompetencje zawodowe, („test wiedzy”)
- kandydatów, innych niż wymienieni wyżej, składa się z dwóch części:
 - testu pisemnego,
 - pisemnego zadania egzaminacyjnego do rozwiązania.

Test z wiedzy dla kandydatów, z co najmniej 5 – letnią praktyką, losowany jest z katalogu pytań wielokrotnego wyboru i zawiera następującą liczbę pytań:

- 45 – na certyfikat kompetencji zawodowych w zakresie krajowego przewozu osób,
- 45 – na certyfikat kompetencji zawodowych w zakresie krajowego przewozu rzeczy,
- 30 – na certyfikat kompetencji zawodowych w zakresie międzynarodowego przewozu osób, pod warunkiem, że kandydat posiada już certyfikat w zakresie krajowego przewozu osób,
- 30 – na certyfikat kompetencji zawodowych w zakresie międzynarodowego przewozu rzeczy, pod warunkiem, że kandydat posiada już certyfikat w zakresie krajowego przewozu rzeczy,
- 45 +30 – na certyfikat kompetencji zawodowych w zakresie międzynarodowego przewozu osób, jeśli kandydat nie posiada certyfikatu w zakresie krajowego przewozu osób,
- 45 +30 – na certyfikat kompetencji zawodowych w zakresie międzynarodowego przewozu rzeczy, jeśli kandydat nie posiada certyfikatu w zakresie krajowego przewozu rzeczy.

Egzamin dla osób, pozostałych składa się z 50 lub 30 pytań testowych oraz zadań egzaminacyjnych właściwego dla krajowego przewozu osób bądź rzeczy lub międzynarodowego na certyfikat kompetencji zawodowych w zakresie międzynarodowego przewozu rzeczy, jeśli kandydat nie posiada certyfikatu w zakresie krajowego przewozu rzeczy.

Test z wiedzy lub egzaminu składający się z tekstu i zadania egzaminacyjnego uważa się za zdany z wynikiem pozytywnym jeśli kandydat udzielił minimum 60% prawidłowych odpowiedzi z ogólnej liczby pytań.

Sposób przechowywania protokołów z przeprowadzonych egzaminów oraz przeprowadzenia rejestru wydawanych certyfikatów kompetencji zawodowych

Oryginały Protokołów przechowywane są przez okres 5 lat z (za wyjątkiem utraty akredytacji przez Instytut lub zmiany decyzji ministra transportu. Centralny rejestr wydanych certyfikatów przechowywany jest w formie elektronicznej. Instytut wydaje certyfikat kompetencji zawodowych. O zagubieniu lub kradzieży certyfikatu posiadacz musi niezwłocznie powiadomić Instytut (który może wydać duplikat, po wniesieniu dodatkowej opłaty) Instytut jest zobowiązany przedstawić ministrowi transportu (co najmniej 2 razy w roku; do 15 stycznia i do 15 lipca informacje dotyczące liczby i zakresu wydanych certyfikatów kompetencji zawodowych. Instytut podlega kontroli przez ministra 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.

Szczegółowa analiza programu szkolenia przewoźników drogowych

W niniejszym rozdziale został przedstawiony szczegółowy program szkoleniowy dla przewoźników drogowych z zakresu Krajowego i Międzynarodowego transportu drogowego rzeczy./ Program ten został zaczerpnięty z kilku ośrodków szkoleniowych w Polsce prowadzących owe szkolenia. Zagadnienia objęte egzaminem w zakresie wykonywania Krajowego i Międzynarodowego przewozu rzeczy został przedstawiony w załączniku do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 stycznia 2002 roku.

Zasady regulacji rynku usług transportowych generalnie są adaptacją reguł obowiązujących w Unii Europejskiej. Oznacza to liberalizację rynku z uwzględnieniem zasad ochrony konsumenta, reguł antymonopolowych oraz ścisłej egzekucji prawa budowlanego, o ochronie środowiska oraz o planowaniu przestrzennym. Instrumentami wdrażania tych zasad jest rozdzielenie zadań administracji publicznej od gospodarki oraz procesy przekształceń własnościowych przedsiębiorstw (z prywatyzacją). W sektorze przewozu osób przyjęto zasadę tzw. służby publicznej, tj. prawa ustalania przez wyznaczone organy administracji publicznej zasad obsługi transportem zbiorowym i zamawianie stosownych usług.

Program szkolenia w zakresie Certyfikatu Kompetencji Zawodowych przewoźnika drogowego obejmuje następującą tematykę:

1. Umowy o działalności gospodarczej

2. Formy organizacyjne działalności gospodarczej
3. Prawo finansowe
4. Zarządzanie przedsiębiorstwem
5. Dostęp do zawodu i do rynku przewozu osób w Unii Europejskiej
6. Ustawa o transporcie drogowym z dnia 06 września 2001
7. Ruch drogowy
8. Instytucje międzynarodowe
9. Międzynarodowy transport drogowy – Umowy dwustronne
10. Międzynarodowe przewozy pasażerskie

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.

Tendencje w transporcie, diagnoza stanu obecnego

Obserwacje ogólne

Duże znaczenie nadano w dokumencie kwestiom ekologicznym. Rozwój transportu zbiorowego (szczególnie w obszarach metropolitalnych), racjonalizacja działalności spedycyjnej i logistycznej oraz polityka fiskalna mają być instrumentami zarządzania popytem, szczególnie wobec podziału zadań przewozowych na poszczególne gałęzie transportu. Zmniejszeniu uciążliwości transportu służyć ma postęp technologiczny (już dzisiaj, dzięki szybkiej wymianie taboru samochodowego nie rośnie zużycie paliw płynnych), służyć ma także rozwój metod planowania przestrzennego oraz szeroka partycypacja społeczna w procesach podejmowania decyzji.

Utrwaliła się tendencja wzrostowa PKB przy niewielkim spadku transportochłonności. Jest to kierunek korzystny, zgodny z regułami zrównoważonego rozwoju. „*Polityka...*” precyzuje kierunki działań dla podtrzymania tych zjawisk. Jest to podstawowa różnica wobec wersji „*Polityki transportowej...*” z 1995 roku, która zakładała rozwój transportu w ramach prób dążenia za stale rosnącym popytem, głównie wywołanym wzrostem motoryzacji. Takie próby nigdzie na świecie nie dały pozytywnych wyników, a w przypadku Polski nie są nawet potrzebne.

Państwo zwiększa swoje zaangażowanie w poprawę sytuacji transportowej miast i obszarów metropolitalnych (kolejna zasadnicza różnica wobec „*Polityki transportowej...*” z 1995r.) przez wspieranie procesów decentralizacji zarządzania, stosowną legislacją, szkolenie, promocję dobrych przykładów. Proces restrukturyzacji kolei jest powiązany z rozwojem przewozów metropolitalnych w ramach zintegrowanych systemów transportu miejskiego.

Jedyne, co można obecnie uznać za możliwe to zasilenie dodatkowe transportu w środki pomocowe, związane ze wstępowaniem Polski do Unii Europejskiej.

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

Certyfikat Kompetencji
Zawodowych w transporcie

drogowym analiza szczegółowa programu szkolenia

WSTĘP

praca magisterska z początku wieku

Polska od lat czyni starania, których celem jest wejście naszego kraju do Unii Europejskiej. Podstawowym wymogiem, jaki musimy w tym zakresie spełnić to dostosowanie naszego prawa, w tym także prawa transportowego, do uregulowań prawnych obowiązujących w Unii. Postępowanie to jest uzasadnione, gdyż po wejściu do Unii dla polskich przewoźników drogowych rynek Unii będzie rynkiem krajowym, a więc musi na nim obowiązywać jednolite dla wszystkich prawo.

Jednym z wymogów tego prawa jest uregulowanie dostępu do zawodu przewoźnika, którym w rozumieniu prawa jest uzyskanie certyfikatów kompetencji zawodowych, jako dowodu na to, że przewoźnik opanował określoną wiedzę niezbędną do prowadzenia firmy transportowej. Unijny wymóg certyfikowania zawodu przewoźnika drogowego wynika z przepisów wspólnotowych taki jak Rozporządzenie 684/92 EWG i Dyrektywa 96/26 WE w sprawie dostępu do zawodu operatora drogowego transportu towarowego i pasażerskiego oraz w sprawie wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dowodów uzyskanych kwalifikacji. Jednocześnie dwie dodatkowe dyrektywy szczegółowo regulują zasady dostępu do zawodu przewoźnika i zakresu wiedzy jaką powinien on posiadać. W Dyrektywach Rady nr 98/76/WE z dnia 1.10.1998r. (nowelizacja Dyrektywy nr 96/26/WE):

- ujednolicono przepisy dostępu do zawodu operatora transportu drogowego i wzajemnego uznawania dyplomów i świadectw,

- wprowadzono kategorie operatorów transportu drogowego wykorzystujących pojazdy małej ładowności,
- zwiększono wymagania dotyczące dobrej reputacji i odpowiedzialności zawodowej,
- poszczególnym krajom członkowskim zalecono organizowanie obowiązkowych kursów przygotowujących do egzaminów kompetencji zawodowej dla kandydatów zdających takie egzaminy po raz pierwszy,
- ujednolicono zakres i poziom wiedzy absolwentów w poszczególnych państwach członkowskich mające wpływ na jakość świadczonych usług i bezpieczeństwa drogowego,
- zalecono prowadzenie okresowych kontroli upoważnionych operatorów transportowych pod kątem ciągłego spełniania przez nich wymagań w zakresie dobrej reputacji, kondycji finansowej i kompetencji zawodowej.

Wiedza, jaką przewoźnik powinien opanować obejmuje wybrane elementy:

1. prawa cywilnego,
2. prawa handlowego,
3. prawa pracy i zagadnień socjalnych,
4. prawa finansowego,
5. zarządzania przedsiębiorstwem,
6. dostępu do zawodu przewoźnika transportu drogowego i do rynku,
7. bezpieczeństwa ruchu i standardy techniczne pojazdów.

Polska ustawa o transporcie drogowym z 6 września 2001r. przejęła te normy prawne i wprowadziła je na polski rynek transportowy. Wymaga to od polskich przedsiębiorców określonego wysiłku i dostosowania się do tych zmian, ale jednocześnie z chwilą integracji Polski z Unią Europejską, pozwoli im na działalność na rynkach Unii na podstawie uprawnień uzyskanych w Polsce. Polskie certyfikaty będą honorowane, gdyż spełniają wszystkie wymogi stawiane przez

dyrektywy unijne.

Ramowy zakres zagadnień przewidzianych do sprawdzenia egzaminem i testem wiedzy, został wprowadzony do polskiego prawodawstwa, w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 9 stycznia 2002r. w sprawie uzyskiwania certyfikatów kompetencji zawodowych w transporcie drogowym.

Celem mojej pracy jest szczegółowa analiza programu szkolenia przewoźników ubiegających się o uzyskanie Certyfikatu Kompetencji zawodowych w transporcie drogowym. Zakres pracy obejmuje analizę uwarunkowań prawnych wprowadzenia Certyfikatu, wiadomość o trybie przeprowadzania egzaminu, omówienie zagadnień związanych z programem szkolenia. Niniejsza praca swym zakresem obejmuje również zasady funkcjonowania polskich przewoźników w aspekcie wynegocjowanych warunków z Unia Europejska i problemy dostosowania pojazdów do nowych (unijnych) wymogów technicznych.

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.

Strategie rozwojowe systemu transportowego na lata 2000 – 2015

Główne przesłanki strategii, dylematy wyboru priorytetów

Celami szczegółowymi polityki transportowej państwa na lata 2000 – 2015 są:

- takie oddziaływanie na popyt na usługi transportowe, aby zmniejszać transportochłonność gospodarki i zracjonalizować ruchliwość komunikacyjną ludności, wpływać na poprawę struktury przestrzennej kraju oraz zmniejszać negatywne oddziaływania transportu na otoczenie, w tym zmniejszyć zanieczyszczenie środowiska przez transport,
- takie oddziaływanie na podział zadań przewozowych między poszczególne rodzaje transportu, aby uzyskać bardziej zrównoważony system transportowy z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych poprzez realizację zasady, że “użytkownik i zanieczyszczający płaci”, z dostawą “od drzwi – do drzwi” itp.,
- sprawna realizacja przedsięwzięć rozwojowych w transporcie, szczególnie w ramach realizacji zadań związanych z integracją Polski z Unią Europejską,
- poprawa funkcjonowania i podniesienie poziomu nowoczesności w ogólnodostępnej infrastrukturze transportowej wraz z wprowadzeniem opłat dla użytkowników za jej korzystanie (zgodnie z przepisami i wymogami zawartymi we wspólnotowych aktach prawnych oraz zaleceniami Białej Księgi Komisji Europejskiej),
- zwiększenie sprawności i dostępności do sieci

infrastruktury transportowej na poszczególnych obszarach kraju, związanej z realizowanymi strategiami rozwoju regionalnego,

- poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego, w tym zmniejszenie liczby ofiar oraz strat w infrastrukturze drogowej i pojazdach, w szczególności osiągnięcie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego poziomu Unii Europejskiej.

Realizacja powyższych założeń dotyczących polityki transportowej państwa wymaga stworzenia następujących warunków:

- uzyskania wysokiego, stabilnego udziału wydatków na transport w sektorze finansów publicznych, opartych na prorozwojowym scenariuszu wzrostu PKB,
- wzmocnienia struktur zarządzania w transporcie, w celu zwiększenia efektywności ich działania,
- dokonania przekształceń własnościowych i zrealizowania przedsięwzięć restrukturyzacyjnych w transporcie w kierunku jego urynkowienia i zorientowania transportu na konkurencję,
- zwiększenia roli samorządów terytorialnych w funkcjonowaniu obsługi transportowej obszaru, szczególnie w skali regionalnej i lokalnej,
- zaangażowania partnerstwa publiczno – prywatnego (PPP) w realizację przedsięwzięć inwestycyjnych i eksploatacyjnych w transporcie dla poszerzenia dostępu do kapitału oraz dla poszerzenia rynkowych metod zarządzania,
- stworzenia warunków do wykorzystania bezzwrotnej pomocy zagranicznej, szczególnie związanej z przystąpieniem Polski do UE i jej późniejszym członkostwem (fundusze strukturalne oraz Fundusz Spójności),
- możliwości pozyskiwania kredytów z MIF dla zwiększenia możliwości inwestowania w rozwój infrastruktury transportu ze środków publicznych,

- pełne wprowadzenie „*acquis communautaire*” UE w zakresie transportu.

Główne kierunki polityki transportowej państwa dotyczą:

- restrukturyzacji kolei w celu jej dostosowania do potrzeb rynku,
- radykalnej poprawy stanu dróg,
- zbudowania sieci autostrad na głównych kierunkach ruchu i wspomagającej ją sieci dróg ekspresowych,
- rozwoju portów (morskich i lotniczych) i poprawa standardu ich połączeń z sieciami transportowymi,
- prywatyzacji przedsiębiorstw, w tym – przedsiębiorstw przewozowych,
- rozwoju transportu zbiorowego w miastach i regionach, w tym tworzenie warunków dla wzrostu ruchu rowerowego,
- stworzenia zintegrowanego systemu transportowego wraz z zapewnieniem warunków uczciwej konkurencji międzygałęziowej,
- zapewnienia interoperacyjności krajowego systemu transportowego z systemem transportowym Unii Europejskiej,
- rozwoju systemów multi – modalnych.

Pola decyzyjne, modele procesu wdrażania celów polityki

Z punktu widzenia pola podejmowania decyzji wdrażania polityki transportowej niezbędne jest podzielenie działań na trzy poziomy: (i) strategiczny, (ii) operacyjny, (iii) realizacji.

Na **poziomie strategicznym** przewiduje się trzy rodzaje działań:

- wybór priorytetów w skali państwa, co następuje w procesie właściwych decyzji Parlamentu, Rady Ministrów i ministra właściwego ds. transportu oraz gospodarki morskiej, ale także innych resortów, szczególnie

ministrów właściwych ds.: administracji publicznej, architektury i budownictwa (szczególnie w ramach Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju), budżetu, finansów publicznych, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej, gospodarki wodnej, integracji europejskiej, obrony narodowej, rozwoju regionalnego, skarbu państwa, środowiska, kultury i ochrony dziedzictwa zabytkowych,

- realizacji zadań organów centralnych państwa i innych jednostek, które to zadania wiążą się z ich zakresem odpowiedzialności w zakresie wdrażania polityki państwa, w szczególności: ministerstw branżowych, GDDP, ABiEA, PKP S.A., PP "Polskie Porty Lotnicze",
- na poziomie jednostek samorządu terytorialnego wszystkich szczebli wybór priorytetów i mechanizmów ich osiągania na szczeblu regionalnym i lokalnym w poszczególnych województwach, powiatach i gminach (obok współdziałania ze szczeblem centralnym w wypracowywaniu decyzji dotyczących opisanych wyżej działań).

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.

Dystrybucja zagraniczna

Firma ARBET rozpoczęła handel zagraniczny w 1999 roku. Przez ten okres zmieniały się formy prawne handlu, jak i też zmiany zachodziły w transporcie zagranicznym. Dlatego też dystrybucja za granicą wymaga spełnienia odpowiednich wymogów prawnych ze strony firmy, jak i ze strony przewoźników.

Dystrybucją zagraniczną zajmuje się głównie oddział w Koszalinie. To tam wpływają zamówienia z zagranicy i tam są

one realizowane. Początkowo wyroby ARBETu trafiały na rynki Litwy, Łotwy i Estonii, lecz wraz z wejściem Polski do Wspólnoty Europejskiej z dniem 1 maja 2004 roku, firma rozwinęła swoją działalność i styropian zamawiają takie państwa jak:

- Szwecja,
- Niemcy,
- Dania,
- Ukraina,
- Czechy,
- Austria,
- Irlandia,
- Anglia,



Rys.16 Kraje europejskie, do których eksportowany jest styropian firmy ARBET.

ARBET za granicą kraju nie posiada swoich struktur, magazynów.

Towar trafia do konkretnych odbiorców zagranicznych ,a opłaty za dostarczony styropian i przewóz dokonywane są przelewami pomiędzy konkretnymi bankami.

Priorytetową sprawą ARBETU jest jednak handel krajowy i tylko 5% produkcji firmy trafia na rynki zagraniczne.

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

Uwarunkowania rozwoju przewozów ładunków

Prognozę przewozów ładunków wyznaczono w oparciu o transportochłonność produktu krajowego brutto (PKB), wyrażoną wielkością pracy przewozowej w tkm na jednostkę jego wartości, w złotych w cenach stałych. Transportochłonność PKB w gospodarce polskiej maleje. Przyczynami zmniejszenia się transportochłonności są zmiany strukturalne w gospodarce, polegające na zastępowaniu produkcji wysokotonażowej przez produkcję niskotonażową. W przeszłości do 1980 r. transportochłonność w Polsce narastała, a następnie spadała około 5 % rocznie. W przyszłości należy oczekiwać, że tendencja spadku transportochłonności będzie się utrzymywać. Tempo spadku transportochłonności jest głównym zjawiskiem, od którego zależy wielkość prognozowanych przewozów ładunków. Prognoza przewozów ładunków zostanie sporządzona dla dwu wariantów prognozy wzrostu PKB. Są to warianty: aktywny, większego wzrostu i wariant pasywny, mniejszego wzrostu. Prognozowane dynamiki roczne zmian PKB do 2020 r. mogą się wahać od 4,5% do 6,5% rocznie. Roczne dynamiki oznaczają uzyskanie w 2020 r. w porównaniu z 1998 r., 4-krotnego, przy

wariancie aktywnym i 3-krotnego przy wariancie pasywnym, wzrostu PKB.

Przyjęto dwa warianty zmian dynamiki transportochłonności w zależności od PKB: pierwszy wg obecnej tendencji wynoszącej rocznie około 4%, oraz – drugi – wyższej dynamice spadku transportochłonności, wynoszącej około 5,5% (prawdopodobieństwo tego scenariusza jest związana ze wzrostem innowacyjności w gospodarce).. Transportochłonność w 2020 r. może spaść do poziomu 40-45% poziomu transportochłonności w 1998 r. Wykorzystując prognozowane wielkości zmian PKB oraz zmiany transportochłonności, obliczono wariantową prognozę łącznej wielkości pracy przewozowej w tkm do 2020 roku. W okresie najbliższych lat, do 2005 r., należy liczyć się ze stabilizacją pracy przewozowej, a następnie z jej wzrostem. Możliwy więc będzie stopniowy wzrost pracy przewozowej do poziomu 365-420 mld tkm w 2020 roku. Oznaczałoby to, że w porównaniu z 1998 r. w 2020 r. praca przewozowa mogłaby wzrosnąć o 15-32%. Zwiększenie pracy przewozowej będzie wywołane w części czynnikami wewnętrznego wzrostu gospodarki, a w części wywołane czynnikami zewnętrznymi (tranzytu). Uwzględniając zmiany średniej odległości przewozu, określono prognozę przewozów do 2020 roku. Przyjęto, że średnia odległość przewozu zwiększy się z 221 km w latach 1996-2000, do 224 km w latach 2015-2020. Przewozy mogą wynieść w 2020 r. od 1630 do 1875 mln ton, przy 1360 mln ton w 1998 roku.

Określono prognozę zmiany struktury pracy przewozowej z udziałem czterech rodzajów transportu: kolejowego, samochodowego, morskiego oraz transportu wodnego śródlądowego i ruropociągowego (razem). Cechą charakterystyczną tych zmian było powolne tempo zmian do 1989 r. i gwałtowne przyspieszenie zmian tej struktury po 1990 r. Duża obecna dynamika zmiany struktury pracy przewozowej, utrudnia uzyskanie trafnej prognozy zmiany. Stąd przy określeniu prognozy zmiany struktury pracy przewozowej zastosowano metody:

- eksploatacyjną zmian strukturalnych, jakie miały miejsce

- od 1990r. do chwili obecnej,
- założonej dynamiki zmiany rocznej, jako podstawy prognostycznej,
- wzorca, który chce się zrealizować; wzorcem tym są struktury pracy przewozowej w krajach Unii Europejskiej.

Wyznaczono dwa warianty zmian struktury, sterowalny i zmienny. Wariant sterowalny zmiany struktury przewozów ładunków oznacza zwiększone oddziaływanie władzy publicznej, w celu utrzymania udziałów transportu kolejowego, wodnego śródlądowego i rurociągowego. Natomiast wariant drugi, przy mniejszym oddziaływaniu władzy publicznej, oznacza większy udział transportu samochodowego. Warianty te posłużyły do obliczenia prognozy pracy przewozowej dla poszczególnych rodzajów transportu. Podano je w tablicy 1. Dotyczą one wartości skrajnych: min-max. Dla 2020 r. wielkości średnie wynoszą: transport kolejowy – 45 mld tkm, transport samochodowy – 157,5 mld tkm, transport morski – 162 mld tkm i transport wodny śródlądowy i rurociągowy – 27,5 mld tkm, czyli razem około 392 mld tkm. Porównując otrzymane wyniki i prognozy struktury pracy przewozowej w Polsce, z prognozą struktury przewozowej w krajach Unii Europejskiej, stwierdzić należy, że struktura ta w naszym kraju upodabnia się do struktury europejskiej.

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 sektorze transportu

Zmiany w transporcie dotyczyły: zakresu działalności, struktury organizacyjnej oraz finansowej struktury kapitału i pochodnej od niej struktury własnościowej. Ponadto na zmiany w transporcie wpływa spełniana przez transport funkcja

użyteczności publicznej. Zmianom w gospodarce, jakie się ujawniły po 1989 r., towarzyszyły intensywne zmiany w dynamice i w strukturze przewozów ładunków. Dynamika zmian przewozów ładunków wskazuje na wyraźne obniżenie transportochłonności. Spadek transportochłonności świadczy o właściwym kierunku tych zmian, czyli o racjonalizacji procesów gospodarowania. Przewozy ładunków transportem kolejowym w latach 1990-99 spadły: o ok. 34% w tonach i w tono-kilometrach.

Natomiast przewozy ładunków transportem samochodowym, po spadku w pierwszym okresie, ulegały zwiększeniu. Dynamika zmian przewozów ładunków w pozostałych gałęziach transportu była stabilna. Zaznaczyła się wyraźna tendencja spadku udziału transportu kolejowego w przewozach ładunków. Jednocześnie narastał udział w tych przewozach transportu samochodowego. Udział ten mierzony pracą przewozową, zwiększył się z 10% w 1989 r. do ponad 23% w 1999 r. Dla pozostałych gałęzi transportu, udziały nie uległy zasadniczo zmianom.

Dynamikę rocznych zmian w przewozach ładunków ogółem charakteryzuje z jednej strony znaczny spadek tych przewozów w okresie do 1994 r., następnie niewielki ich wzrost. W przewozach maleje udział przewozów wewnątrz-krajowych i przewozów zarobkowych. Odpowiednie udziały dla lat 1989 i 1999 wynoszą 92% i 88% oraz 60% i 49%. Generalnie można stwierdzić, że wielkość przewozów ustabilizowała się.

Nastąpił generalnie spadek wielkości przewozów pasażerskich, przy czym w ostatnim okresie wielkość przewozów stabilizuje się. Spadek wystąpił zarówno w transporcie autobusowym (53%) i kolejowym (51%). Ze zmian w strukturze przewozów pasażerskich wynika, że następuje stopniowe ograniczanie transportu kolejowego w obsłudze pasażerskiej. Kolej staje się coraz bardziej wyspecjalizowanym przewoźnikiem pasażerskim w przewozach dalekobieżnych z jednej strony i w przewozach lokalnych z drugiej.

W analizowanym okresie zaznaczył się wyraźnie spadek przewozów

w transporcie zbiorowym osób (komunikacji publicznej). Natomiast wzrastały dynamicznie przewozy (przejazdy) transportem indywidualnym (o 177%). W następstwie nastąpiły zmiany, polegające na wzroście udziału transportu indywidualnego w obsłudze potrzeb ludności. Udział ten wzrósł między 1989 a 1999 rokiem o 17% licząc przejazdami i o 18% licząc pracą przewozową. Dynamika roczna zmian w przewozach pasażerów ogółem, łącznie z przejazdami samochodami osobowymi, charakteryzuje się ich spadkiem w okresie 1989 do 1993 roku, a następnie stabilizacją. Stabilizacja ta spowodowana jest narastającym udziałem w przewozach przejazdów samochodami osobowymi. Narastał udział w przewozach pasażerskich przejazdów wykonywanych motoryzacją indywidualną, który wzrósł z niecałych 9% w 1989 roku do ponad 22% w 1999 roku.

W wyniku zmian organizacyjno – technicznych nastąpiło znaczne obniżenie gotowości transportu do wykonania zadań obronnych (trakcja zastępcza i jej rozmieszczenie na sieci, punkty dezaktywacji taboru). Większość zakładów związanych z działalnością transportową utraciło zdolność formowania jednostek zmilitaryzowanych. Zmniejszeniu uległy rezerwy komunikacyjne. Zmiana podstawowego taboru spowodowała obniżenie zdolności transportowej (np. w lotnictwie – ewakuacja ciężko rannych na noszach).

Wyłączanie z eksploatacji odcinków linii kolejowych zmniejsza możliwość manewru przewozami, ogranicza dojazd do obiektów znaczenia obronnego i rozśrodkowania zasobów materiałowych.

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.