

Czasopismo naukowe o problemach współczesnego zarządzania



# ZARZĄDZANIE INNOWACYJNE W GOSPODARCE I BIZNESIE

nr 2 (25)/2017

ISSN 2391-5129

**The use of clusters to assess the business potential of an enterprise**

Natalia Shura Anatolij Turilo

**Analiza struktury kapitału Grupy Żywiec w kontekście zarządzania ryzykiem finansowym na przykładzie Grupy Żywiec S.A.** Agnieszka Chabowska-Litka

**Zarządzanie jakością oferowanych towarów i świadczonych usług w przedsiębiorstwie. Podstawowe zagadnienia.** Zenon Ślusarczyk

**Przemieszczanie się osób w strefie Schengen Unii Europejskiej**  
Zenon Ślusarczyk

**Istota bezpieczeństwa** Jolanta Skubisz

**The problem of the legal status of electoral commissions as organs of the public administration of elections in post-Soviet countries** Valentyn Orlov

**Elektroniczna platforma usług administracji publicznej w relacji urząd–klient**  
Joanna Werner

**The ethical responsibilities of local government employees** Anna Janus,  
Radosław Kamiński

**Quality of life and active and successful ageing – an outline** Tomasz Zalega

**Durable goods possessed by seniors' households as researched by the author** Tomasz Zalega

**Łańcuch logistyczny w eksploatacji pojazdów samochodowych na przykładzie zaopatrzenia w części zamienne** Jerzy Janczewski

**Rola i zadania systemu ratowniczego w transporcie lotniczym** Joanna Werner

**Badanie procesu zarządzania marketingowo-logistycznego w mikroprzedsiębiorstwie** Danuta Janczewska

**Determinanty rozwoju elektromobilności. Wybrane kwestie** Jerzy Janczewski

**Sprawozdanie z XIV Międzynarodowej Konferencji Naukowej**

**„Przedsiębiorczość w rozwoju układów regionalnych”** Danuta Janczewska



**Czasopismo naukowe o problemach współczesnego zarządzania**



# **ZARZĄDZANIE INNOWACYJNE W GOSPODARCE I BIZNESIE**

**nr 2 (25)/2017**

**ISSN 2391-5129**

redakcja naukowa:

dr hab. prof. AHE Zenon Ślusarczyk

dr inż. Jerzy Janczewski

### **Redakcja czasopisma**

dr hab. prof. AHE Zenon Ślusarczyk (redaktor naczelny)  
dr inż. Jerzy Janczewski (redaktor prowadzący)

### **Rada Programowa**

prof. zw. dr hab. Czesław Sikorski (Uniwersytet Łódzki)  
dr hab. prof. UŁ Edward Stawasz (Uniwersytet Łódzki)  
dr hab. prof. UW Tomasz Zalega (Uniwersytet Warszawski)  
dr Yuriy Alexandrovich Chepurko (Kubański Uniwersytet Państwowy w Krasnodarze)  
prof. nadzw. doc. dr Nadiya Dubrovina (Uniwersytet Ekonomiczny w Bratysławie)  
prof. nadzw. dr hab. Wasyl Marczuk (Narodowy Uniwersytet Przykarpacki  
im. Wasyła Stefanyka w Iwano-Frankowsku)  
prof. nadzw. doc. dr Tetyana Nestorenko, (Berdiański Państwowy  
Uniwersytet Pedagogiczny, Berdiańsk)  
prof. nadzw. dr Erika Neubauerova (Uniwersytet Ekonomiczny w Bratysławie)

### **Redaktor naukowy numeru**

dr inż. Jerzy Janczewski

### **Redaktorzy językowi**

mgr Iwona Cłapińska (j. polski)  
Ph.D. Michael Fleming (j. angielski)

### **Recenzenci**

Lista recenzentów publikowana jest na stronie internetowej czasopisma

### **Redakcja „Zarządzania Innowacyjnego w Gospodarce i Biznesie”**

Akademia Humanistyczno-Ekonomiczna w Łodzi  
90-212 Łódź, ul. Sterlinga 26  
e-mail: [ziwgib@ahelodz.pl](mailto:ziwgib@ahelodz.pl)  
[www.ziwigib.ahelodz.pl](http://www.ziwigib.ahelodz.pl)

© Copyright by Akademia Humanistyczno-Ekonomiczna w Łodzi  
Łódź 2017

### **ISSN 2391-5129**

wersja elektroniczna na podstawie drukowanej  
(Wersja drukowana ISSN 1895-5088 jest wersją pierwotną)

Czasopismo naukowe punktowane przez MNiSW (6 punktów),  
indeksowane w BazEkon, BazHum, Index Copernicus  
oraz w polskiej bazie cytowań POL-index.

**Skład DTP** Monika Poradecka

### **Wydawnictwo Akademii Humanistyczno-Ekonomicznej w Łodzi**

90-212 Łódź, ul. Sterlinga 26  
tel. 0-42 63 15 908  
[wydawnictwo@ahelodz.pl](mailto:wydawnictwo@ahelodz.pl)  
[www.wydawnictwo.ahelodz.pl](http://www.wydawnictwo.ahelodz.pl)

# Spis treści

<b>Wprowadzenie</b> .....	7
<b>CZĘŚĆ I. ZARZĄDZANIE ORGANIZACJAMI</b>	
Natalia Shura, Anatolij Turilo <b>The use of clusters to assess the business potential of an enterprise ...</b>	13
Agnieszka Chabowska-Litka <b>Analiza struktury kapitału Grupy Żywiec w kontekście zarządzania ryzykiem finansowym na przykładzie Grupy Żywiec S.A. ....</b>	23
Zenon Ślusarczyk <b>Zarządzanie jakością oferowanych towarów i świadczonych usług w przedsiębiorstwie. Podstawowe zagadnienia .....</b>	35
Zenon Ślusarczyk <b>Przemieszczanie się osób w strefie Schengen Unii Europejskiej .....</b>	43
Jolanta Skubisz <b>Istota bezpieczeństwa .....</b>	61
<b>CZĘŚĆ II. ZARZĄDZANIE ADMINISTRACJĄ PUBLICZNĄ</b>	
Valentyn Orlov <b>The problem of the legal status of electoral commissions as organs of the public administration of elections in post-Soviet countries .....</b>	81
Joanna Werner <b>Elektroniczna Platforma Usług Administracji Publicznej w relacjach urząd–klient (e-administracja).....</b>	89



Anna Janus, Radosław Kamiński	
<b>The ethical responsibilities of local government employees.....</b>	<b>109</b>

### **CZĘŚĆ III. EKONOMIA I WYKORZYSTANIE DÓBR**

Tomasz Zalega	
<b>Quality of life and active and successful ageing – an outline.....</b>	<b>123</b>

Tomasz Zalega	
<b>Durable goods possessed by seniors’ households as researched by the author.....</b>	<b>145</b>

### **CZĘŚĆ IV. LOGISTYKA I ZARZĄDZANIE TRANSPORTEM**

Jerzy Janczewski	
<b>Łańcuch logistyczny w eksploatacji pojazdów samochodowych na przykładzie zaopatrzenia w części zamienne.....</b>	<b>161</b>

Joanna Werner	
<b>Rola i zadania systemu ratowniczego w transporcie lotniczym.....</b>	<b>173</b>

Danuta Janczewska	
<b>Badanie procesu zarządzania marketingowo-logistycznego w mikroprzedsiębiorstwie.....</b>	<b>193</b>

Jerzy Janczewski	
<b>Determinanty rozwoju elektromobilności. Wybrane kwestie.....</b>	<b>205</b>

### **CZĘŚĆ V. RECENZJE. SPRAWOZDANIA Z KONFERENCJI**

Danuta Janczewska	
<b>Sprawozdanie z 14. Międzynarodowej Konferencji Naukowej pt. „Przedsiębiorczość w rozwoju układów regionalnych”.....</b>	<b>223</b>
<b>Streszczenia artykułów.....</b>	<b>225</b>

# Spis treści

<b>Introduction.....</b>	<b>7</b>
<b>PART I. ORGANIZATIONS MANAGEMENT</b>	
Natalia Shura, Anatolij Turilo <b>The use of clusters to assess the business potential of an enterprise ...</b>	<b>13</b>
Agnieszka Chabowska-Litka <b>Analysis of the capital structure of the Zywiec Group in the context of financial risk management .....</b>	<b>23</b>
Zenon Ślusarczyk <b>Quality management of goods and services offered by companies. Basic issues .....</b>	<b>35</b>
Zenon Ślusarczyk <b>Movement of people in the Schengen area of the European Union.....</b>	<b>43</b>
Jolanta Skubisz <b>The nature of security .....</b>	<b>61</b>
<b>PART II. PUBLIC ADMINISTRATION MANAGEMENT</b>	
Valentyn Orlov <b>The problem of the legal status of electoral commissions as organs of the public administration of elections in post-Soviet countries .....</b>	<b>81</b>
Joanna Werner <b>Electronic Public Service Administration Platform in office-citizen relations (e-Government).....</b>	<b>89</b>

Anna Janus, Radosław Kamiński	
<b>The ethical responsibilities of local government employees.....</b>	<b>109</b>

### **PART III. ECONOMY AND USE OF GOODS**

Tomasz Zalega	
<b>Quality of life and active and successful ageing – an outline.....</b>	<b>123</b>

Tomasz Zalega	
<b>Durable goods possessed by seniors’ households as researched by the author.....</b>	<b>145</b>

### **PART IV. LOGISTICS AND TRANSPORT MANAGEMENT**

Jerzy Janczewski	
<b>The logistics chain in the motor vehicle sector: spare parts supply .....</b>	<b>161</b>

Joanna Werner	
<b>The role and tasks of the rescue system in air transport .....</b>	<b>173</b>

Danuta Janczewska	
<b>Marketing-logistics management processes in microenterprises.....</b>	<b>193</b>

Jerzy Janczewski	
<b>The determinants of electromobility. Selected issues .....</b>	<b>205</b>

### **PART V. REVIEWS. REPORTS FROM THE CONFERENCE**

Danuta Janczewska	
<b>Report from the 14th International Science Conference „Entrepreneurship in the development of regional arrangements” .....</b>	<b>223</b>

<b>Polish abstracts.....</b>	<b>225</b>
------------------------------	------------

## Wprowadzenie

Dwudziesty piąty numer naszego czasopisma dotyczy problematyki przypisanej do pięciu grup tematycznych: zarządzanie organizacjami, zarządzanie w administracji publicznej, ekonomia i wykorzystanie dóbr, transport i logistyka oraz recenzje i sprawozdania z konferencji. Treści artykułów zgromadzonych w numerze są zróżnicowane i uwzględniają zagadnienia zarządzania zarówno w makro-, jak i w mikroskali.

Część pierwsza dotyczy zarządzania organizacjami. Otwiera ją praca *Wykorzystanie klastrów do oceny potencjału gospodarczego przedsiębiorstwa*, której autorami są Natalia Shura i Anatolij Turilo. Ich zdaniem klastrowanie wewnątrzsektorowe umożliwia tworzenie podstaw do oceny potencjału gospodarczego danego przedsiębiorstwa, gdyż klastry grupują przedsiębiorstwa o jednorodnych cechach, dla których poziom potencjału gospodarczego może być jednakowy. Drugi artykuł to praca Agnieszki Chabowskiej-Litki pt. *Analiza struktury kapitału Grupy Żywiec w kontekście zarządzania ryzykiem finansowym na przykładzie Grupy Żywiec S.A.*, która przedstawia paletę podstawowych zagadnień dotyczących istoty analizy struktury kapitału, będącej częścią analizy finansowej przedsiębiorstwa jako jednego z narzędzi wspomagających proces zarządzania ryzykiem finansowym w jednostce gospodarczej. Dwa kolejne artykuły to prace Zenona Ślusarczyka zatytułowane *Zarządzanie jakością oferowanych towarów i świadczonych usług w przedsiębiorstwie. Podstawowe zagadnienia* oraz *Przemieszczanie się osób w strefie Schengen Unii Europejskiej*. Mają one na celu uporządkowanie podstawowych zagadnień zarządzania jakością oferowanych towarów i świadczonych usług w przedsiębiorstwie oraz scharakteryzowanie istoty strefy Schengen i swobodnego przemieszczania się osób, nielegalnej imigracji i kontroli na granicach, systemu azylowego oraz współpracy służb granicznych i policyjnych. Część pierwszą czasopisma zamyka artykuł autorstwa Jolanty Skubisz pt. *Istota bezpieczeństwa*, który prezentuje istotę, strukturę i typologię bezpieczeństwa oraz przedstawia aktualny stan nauki i praktyki w zakresie ciągłego definiowania tego pojęcia. Zdaniem autorki zagadnienia różnych aspektów

bezpieczeństwa wraz ze zmianami dokonującymi się w państwie i jego otoczeniu są stale rozszerzane.

Druga część publikacji poświęcona zarządzaniu w administracji publicznej zawiera trzy artykuły. W pierwszym z nich pt. *Problem statusu prawnego komisji wyborczych jako organów administracji publicznej wyborów w krajach postsowieckich* Valentyn Orlov poddaje analizie bieżące praktyki tworzenia i wdrażania uprawnień przez komisje wyborcze jako organy administracji publicznej wyborów w krajach postsowieckich. W konkluzji autor podkreśla, że w procesie wyborczym zachodzi konieczność dostosowania europejskich doświadczeń do rzeczywistych warunków funkcjonowania administracji publicznej krajów postsowieckich. W drugim artykule pt. *Elektroniczna platforma usług administracji publicznej w relacji urząd–klient* Joanna Werner wskazuje na konieczność wykorzystywania w Polsce narzędzi w postaci systemów informatycznych w relacjach urząd–klient, urząd–urząd oraz omawia wady i zalety Elektronicznej Platformy Usług Administracji Publicznej (ePUAP). Drugą część czasopisma zamyka artykuł autorstwa Anny Janus i Radosława Kamińskiego zatytułowany *Etyczne cechy pracy pracownika samorządu terytorialnego*, który charakteryzuje etyczne aspekty pracy pracownika samorządu terytorialnego. W konkluzji swoich rozważań autorzy stwierdzają, że urzędnik jako przedstawiciel instytucji państwa pełni funkcję usługową. Jest to zawód zaufania publicznego, którego postawa wpływa na zaufanie obywateli do państwa, a działania osób sprawujących funkcje społeczne związane z wykonywaniem władzy powinny zawsze być jasne i przejrzyste, aby nie wzbudzały żadnych wątpliwości.

Część trzecia dotyczy ekonomii i wykorzystania dóbr i zawiera dwa artykuły Tomasza Zalegi dotyczące problematyki osób w starszym wieku. Pierwszy artykuł pt. *Jakość życia a aktywne i pomyślne starzenie się – zarys problematyki* wyjaśnia istotę i najważniejsze determinanty jakości życia, a także prezentuje koncepcję pomyślnego i aktywnego starzenia się. W drugim artykule pt. *Wyposażenie gospodarstw domowych seniorów w dobra trwałego użytku w świetle wyników badań własnych* Tomasz Zalega stwierdza, że poziom wyposażenia gospodarstw domowych w dobra trwałego użytku jest nie tylko istotnym miernikiem poziomu zamożności i jakości życia, ale także ważnym wskaźnikiem pozycji konsumpcyjnej każdego gospodarstwa domowego. Autor prezentuje wyposażenie w niektóre dobra trwałego użytku miejskich gospodarstw domowych osób w wieku 65 lat i tym samym przybliży infrastrukturę domową seniorów.

Ostatnia, czwarta część czasopisma dotycząca logistyki i zarządzania transportem, obejmuje cztery artykuły. Jerzy Janczewski, autor pierwszej pracy pt. *Łańcuch logistyczny w eksploatacji pojazdów samochodowych na przykładzie zaopatrzenia w części zamienne* wyjaśnia teoretyczne podstawy łańcucha towarów i łańcucha logistycznego, przytacza wybrane definicje charakteryzujące łańcuch logistyczny i kryteria jego podziału, a rozważania popiera przykładem z eksploatacji samochodów. Z kolei drugi artykuł autorstwa Joanny Werner zatytułowany *Rola i zadania systemu ratowniczego*

w transporcie lotniczym przedstawia zadania i organizację działań ratowniczych. Zdaniem autorki ze względu na licznie występujące zagrożenia niemożliwe jest całkowite wyeliminowanie wypadków czy incydentów lotniczych. Trzecia praca to artykuł Danuty Janczewskiej pt. *Badanie procesu zarządzania marketingowo-logistycznego w mikroprzedsiębiorstwie*, prezentujący procesy zarządzania marketingowo-logistycznego, które były przedmiotem badań własnych autorki. Przedstawione w artykule wyniki badań potwierdziły korzyści z wprowadzenia zarządzania marketingowo-logistycznego w badanej grupie mikroprzedsiębiorstw. Ostatnia w czwartej części jest praca pt. *Determinanty rozwoju elektromobilności. Wybrane kwestie* autorstwa Jerzego Janczewskiego, który omawia istotne zagadnienia elektromobilności i najważniejsze czynniki jej rozwoju zarówno w kontekście tradycyjnych pojazdów silnikowych, jak i pojazdów z napędem elektrycznym. Zdaniem autora wszystkie liczące się na rynku firmy motoryzacyjne oferują swoim klientom samochody z silnikiem elektrycznym. Zatem pojazdy te w niedalekiej przyszłości powinny dominować w transporcie, szczególnie na krótszych odcinkach, np. w miastach, lecz również w dalszych podróżach. Czasopismo zamyka część piąta, która zawiera sprawozdanie Danuty Janczewskiej z 14. Międzynarodowej Konferencji pt. „Przedsiębiorczość w rozwoju układów regionalnych”. Podczas konferencji autorka wygłosiła referat *Proces zarządzania zasobami wiedzy w działalności logistycznej przedsiębiorstw MŚP*.

Prace, które tworzą dwudziesty piaty numer naszego czasopisma, są rezultatem badań prowadzonych przez poszczególnych autorów. Warto zwrócić uwagę na różnorodność, wielowątkowość, a także oryginalność poruszanej problematyki, która koncentruje się wokół zarządzania organizacjami, ekonomii i konsumpcji oraz transportu i logistyki i dotyczy nie tylko teorii, ale i praktyki. Wyrażamy nadzieję, że zaproponowany wybór artykułów będzie inspiracją do dalszych prac nad zagadnieniami współczesnego zarządzania i zainteresuje zarówno specjalistów reprezentujących tę dziedzinę, jak i studentów.

Zenon Ślusarczyk  
Jerzy Janczewski



**CZĘŚĆ I**  
**ZARZĄDZANIE**  
**ORGANIZACJAMI**

**Natalia Shura**\*  
**Anatolij Turilo**\*\*

## **The use of clusters to assess the business potential of an enterprise**

### **Introduction**

Many scholars research the issue of developing methods to assess the economic potential of enterprises. Assessing the capabilities of enterprises to survive in market conditions, to increase their production capacity, to develop and implement effective strategies is particularly important in conditions of economic crisis. In accordance with this, quite often enterprises resort to assessing their existing economic potential. In doing so, they have the opportunity to formulate development strategies for the future.

There are a lot of methods for assessing the economic potential of enterprises. In general they are presented as ad-vive, multiplicative and rating integral models. Each model has its advantages and disadvantages. This article will not be focused on analysing each model's shortcomings.

In our opinion, the existing disadvantages in estimating the economic potential of an enterprise can be overcome by:

- taking into account industry specific features of enterprises,
- acknowledging intra-industry economic clustering of enterprises.

Accounting for the industry-specific features of an enterprise allows us to adapt the estimation methodology to a specific industry and to a certain range of economic indi-

---

\* Docent Natalia Shura, candidate of economic sciences associate professor of accountancy, taxation, public management and administration department SHEE, Kriviy Rig National University, Kriviy Rig, Ukraine.

\*\* Docent Anatolij Turilo, candidate of economic sciences associate professor of accountancy, taxation, public management and administration department SHEE, Kriviy Rig National University, Kriviy Rig, Ukraine.



cators. This is necessary because the same index can have different values for enterprises in different industries and be considered effective at the same time. For example, the turnover period of current assets for a machine engineering enterprise is a few months; for a supermarket it is a few days. And in both cases this is a normal value.

We consider that intra-sectoral clustering provides a basis for estimating the economic potential of a particular enterprise. Clusters group enterprises with homogeneous characteristics. The level of economic potential of these enterprises can be identical. Consequently, the problem of using clusters to assess the economic potential of an enterprise and developing an appropriate methodology for assessing economic potential appears.

### **Analysis of scientific works**

Western economists initiated the use of a cluster approach in economic research and have accumulated considerable experience in this field. In particular, well-known experts in the theory and practice of clustering are: M. Aldenderfer, T. Altenburg, A. Amin, C. Antonelli, R. Baptista, E. Bergman, R. Blashfield, S. Brian, R. Brown, G. Cook, D. Ellerman, M. Enright, I. Ffowcs-Williams, I. Gordon, C. Hartmann, N. Henry, D. Jacobs, M. DeJong, Ch. Ketels, G. Lindqvist, B. Loasby, P. McCann, J. Meyer-Stamer, K. Nadvi, E. Paisley, N. Pandit, M. Perry, S. Pinch, M. Porter, M. Prevezer, C. Romesburg, J. Sallet, H. Schmitz, O. Solvell, M. Steiner, D. Stout, P. Swann, and others.

In recent years the method of clustering has been used quite effectively in many Ukrainian and Russian economic studies, in particular, in the works of the following scholars: L. Baryshnikova, V. Gejec', R. Gorbljuk, G. Ivanchenko, Ju. Koval'ova, N. Alysheva, N. Mikula, V. Bazyljuk, I. Pistunov, O. Antonjuk, I. Turchaninova, O. Tyshhenko, S. Rozenfel'd, S. Sokolenko, V. Tret'jak, V. Chernyh, M. Vojnarenko, M. Kyzym, V. Kulishov, I. Lysenko, L. Lukan', G. Cegelyk, O. Nikoljuk, N. Panchenko, V. Rodchenko, V. Reutov, G. Semenov, O. Bogma, O. Farat, V. Zaluc'kyj, A. Alimova, N. Biljak, M. Bezpartochnyj, A. Bezus, K. Shafranova, K. Bogomolova, M. Bojko, I. Bryzhan', T. Vitryak, A. Volosov, N. Gapak, S. Slava, O. Dlugopol's'kyj, L. Zaburanna, I. Klimova, I. Mel'man, I. Mjagkyh, O. Polinkevych, L. Popova, T. Mitjajeva, T. Pulina, A. Tyrinov, I. Homenko, A. V. Bazyljuk, N. Bojko, O. Jermakova, R. Tos'ko.

However, capacity assessment is currently only used in industry sector and regional analysis. Nobody uses clusters to estimate the economic potential of a particular enterprise.

## Developing scientific methods to use clusters to assess economic potential

The concept of the cluster was reimagined Alfred Marshall's (1890) arguments and introduced its into academic discourse by the founder of the clustering phenomenon – M.E., Porter (Porter, 1998). It means geographically concentrated groups of firms, organizations, industries with certain boundaries within which there are strong horizontal, vertical or structural links that conduct/can conduct/work together, and also compete among themselves (Vojtovych, 2013: 256).

Scholarship on clustering in Ukraine and Russia includes some work on different types of economic potentials (basically this is the potential of the industry or region, the potential for competitiveness or clustering). In addition, clustered associations of enterprises are examined from two positions:

- natural – are formed in a natural way on the basis of the economic environment of functioning, the level of economic development, etc;
- artificial – are formed on the basis of business association of enterprises for the purpose of effective collaboration.

Proceeding from this, we have generalized the methods on the use of clusters to estimate economic potential (Table 1).

**Table 1. Scientific methods about the clusters use for the economic potential estimation**

Seq. №	Scientific methods	Author	Author's thoughts
1	2	3	4
1.	Use of enterprises' natural clustering to estimate the potential of a region	M.P. Vojnarenko, L. Bogatchyk, 2014: 173	A regional cluster is formed to strengthen the estimated economic potential of a certain territory / market. It, in turn, enhances a region's competitiveness.
		M.P. Vojnarenko, L. Rybchyns'ka, 2011: 47–52	The development of a cluster in a region can be a factor that contributes to an increase in a regions' economic potential. Industry sector clusters are examined as having a positive influence the region's economic potential.
		S. Zabedjuk, M. Balako, 2014: 73	For the effective use of resources in a region, the forming of clusters on the basis of the region's endogenous potential can be effective.
		I.V. Levyc'ka, 2016: 95	The forming of a regional tourist cluster may enhance tourist potential.
		V.V. Pechatkin, 2010: 42	Regional clusters which have potential are distinguished, and infrastructural and innovative constituents of regional development identified

Seq. №	Scientific methods	Author	Author's thoughts
1	2	3	4
2.	Use of enterprises' natural clustering to estimate the potential of industry	T. Vitřjak, 2016: 64	Clusters of labour-markets are investigated and possible strategies of regional labour-markets development are advanced.
3.	Use of enterprises' artificial clustering to estimate the potential of the region	N. V. Vojtovych, 2013: 94	Integrate agrarian clusters to enhance the development of regional resources. Support public welfare and social integration.
		G. Ivanchenko, 2012: 66	Clusters show that interconnected enterprises can have potential that exceeds the sum of their separate potentials. The synergies of clusters allow enterprises to be competitive and reduce their cost base.
		T. Pepa, 2014: 10	A cluster approach can be used to develop and increase the resource potential of a region. This, in turn, is one of the main steps to optimise the economic structure and to enhance competitiveness.
4.	Use of enterprises' artificial clustering to estimate the potential of industry	V. Goncharov and L. Martynova, 2012: 115	Enterprises develop closer connections to firms in their own cluster compared with firms in other clusters. This is a pre-condition of developing an industry's adaptation potential.
		N. Stanasjuk, 2016: 117	The conception of the cluster development of industrial potential has different stages: the creation of industry-sector clusters; identification of the leading industry-sector; creation of innovative clusters and the forming of a corresponding innovative environment in the economy of country.
5.	Use of enterprises' artificial clustering to estimate the potential of clustering	M. Makarenko, 2012: 218–222	Work out methods of estimating a cluster's potential. This is followed by estimating a region economic potential.
		V. Ovcharuk, O. Maslak, K. Doroshkevych, 2014: 74–79	The importance of possessing knowledge is related to the potential of clustering in a region. Mechanisms to enhance a country's innovative development level are put in place.
		T. Pulina, 2013: 40–42	Methods for enterprises in the food industry to cluster are developed.
		D. Stechenko, I. Voronkova, 2015: 443–445	The synergies of clustering are assessed.
		K. Haviernikova, P. Srovnalikova and B. Jansky, 2015: 239	The methods of determining regional clusters' development potential are offered. This is important to further their effective functioning in specific regions.

Seq. №	Scientific methods	Author	Author's thoughts
1	2	3	4
6.	Use of enterprises' artificial clustering to estimate the potential of clustering competitiveness	N. Balabanova, 2012: 27–28	The forming of clusters is the primary factor increasing a region's competitiveness.
		Yu. Bachinina, 2007	The methods of estimating enterprises' clustering efficiency are perfected. This leads to additional possibilities (potential) to enhance regional competitiveness so long as there is effective management of cluster associations.
		I. Bryzhan, 2011: 79	Examining the economic potential of a region: The appearance of a cluster enables innovative activity in a region to take place due to the more effective introduction of innovations and a rise in labour productivity in agricultural over the medium-term and long-term.
		V. Semenov, O. Bilega, 2012: 365	An estimate of a particular industry's competitiveness is offered on the basis on an integral index. This index may indicate that development of a regional cluster has advantages.
		A. Taranych, 2015: 102	An estimate of the integral index of a cluster's competitiveness allows clusters to be compared. It enables the creation of a matrix of "market potential and competition".
7.	Use of natural (artificial) clustering to estimate the potential of clustering efficiency	V. Fedorova, 2013: 33–35	Estimates of clusters' economic efficiency are examined as an innovative way of doing business.
		S. Shkarlet, V. Il'chuk, I. Lysenko, 2014: 28–32	The methods of determining a clusters's economic efficiency and the impact of cluster synergies are offered.
8.	Use of natural (artificial) clustering to estimate the potential of region's (industries') development.	I. Mjagkyh: 2011: 105	It is suggested to develop the cluster business form to increase production / efficiency.
		Ju. Papizh, 2015: 130	Enhancing the effectiveness of regional development through the use of clusters.
		M. Porvin, 2010: 60	The priorities of Ukraine's regional industrially-innovative policy are grounded on the basis of forming clusters.
		O. Sobkevych, A. Shevchenko, 2011: 33–35	Cluster policy is practiced in Ukraine.
		L. Fedulova, 2011: 28–32	Clusters are examined as contributing to the growth of Ukraine's economy.
		A. Yatsenko, 2011: 95–99	Consideration of the regional economy through the prism of clusters allows a more precise way to define the factors influencing and supporting the economy.

Seq. №	Scientific methods	Author	Author's thoughts
1	2	3	4
9.	Use of region (industries) economic potential or its constituent methods to estimate potential for the construction of clusters	M. Bojko, G. Myhajlichenko, 2013: 19	A preliminary estimate of a region's (industries') cluster potential is offered.
		N. Gladchak, 2012: 98	It is suggested to estimate enterprises' labour potential and then to form clusters.
		I. Kulynjak, O. Gljanceva, 2014: 102–103	An estimation of enterprises' economic potential by examining their constituent parts (productive, financial, innovative, labour, marketing) is carried out. Corresponding potential clusters of every type are suggested.
		S. Plotnyc'ka, 2015: 242	The grouping of enterprises in clusters on the basis of their estimated productive potential is suggested.

Source: the author's research.

Coming from the analysis given above, the main scientific approaches and directions for estimating the economic potential or its components using clusters can be grouped as follows (Figure 1).

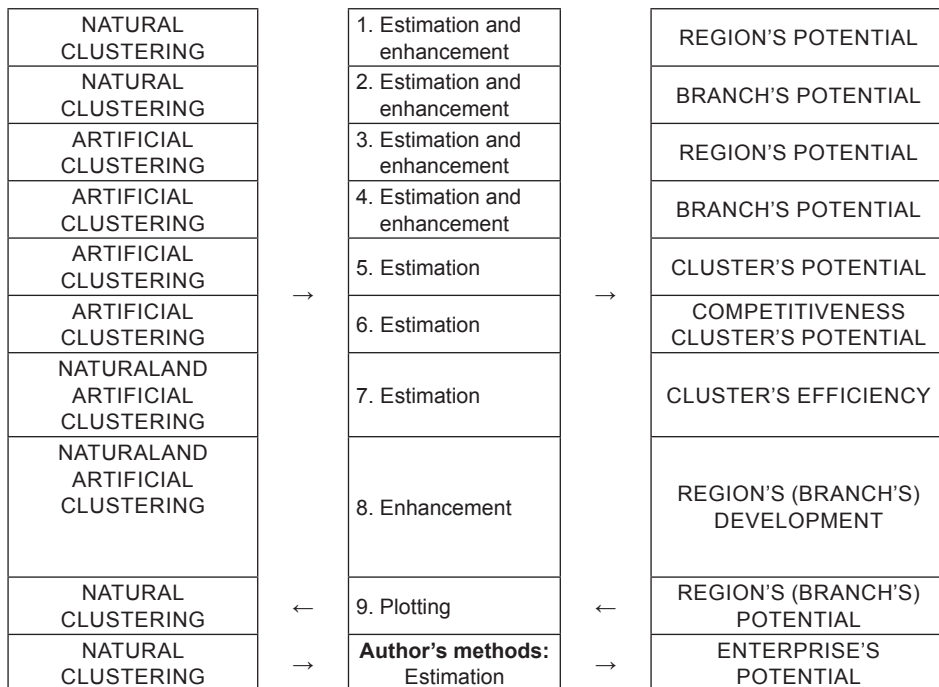


Fig. 1. Approaches to estimating and increasing economic potential with the use of clusters

Source: the author's research.

Thus, current research on the use of clusters relates mainly to regional and branch (industry-sector) potential, and sometimes – the potential of the cluster or the potential of cluster competitiveness. At the same time, the use of the clustering method in research that deals with estimating economic potential, as well as the use of clusters as a basis for assessing the economic potential of an enterprise, is absent in general.

## **Use of clusters to estimate an enterprise's economic potential**

In our opinion, the use of the natural clustering of enterprises to estimate a particular enterprise's economic potential is possible. It should be noted that a precondition of natural cluster formation is their grouping on the real values of any index (sign) or group of such indexes. The clustering of enterprises can be examined on the basis of a concrete index. The values of indexes can characterize a certain level (high, medium, subzero, etc). In accordance with its level on the index, an enterprise is put into one cluster or another. Clusters with a high or subzero level of efficiency are formed.

The analysis of the disadvantages of existing methods of assessing the economic potential of enterprises shows that industry specific features of enterprises are often overlooked. Accordingly, the values of the same index for different industries or types of economic activity of enterprises may not be informative.

Proceeding from this, when developing a methodology for assessing the economic potential of enterprises, we consider it expedient to take into account industry specific features of enterprise activity. Base clusters should be built taking into account the economic activity (industry) of the enterprise.

We believe that a potential cluster is a natural territorial and sectoral group of enterprises based on a given economic performance indicator, the grouping boundaries of which are used as a basis for estimating the economic potential of a particular enterprise.

Proceeding from the fact that a number of economic indicators are used to assess the economic potential of the enterprise, grouped into separate components, and for the more obvious formation of a basis for estimating the economic potential of an enterprise, it seems expedient to form cluster networks. Such networks can be a basis for assessing the economic potential of the enterprise.

## **Conclusion**

The analysis of the current approaches of estimating the economic potential of an enterprise has shown that they relate mainly to regional and industry sector potential, as well as the cluster's potential and the cluster's competitiveness potential. The use of the clustering method to assess the economic potential or its components for a single enterprise, and as a basis for assessing the economic potential of an enterprise – is generally

absent. Based on the results of the research, the expediency of using potential clusters as a basis for estimating the economic potential of a particular enterprise was shown.

## References

- Bachinina Yu.P. (2007), *Klasterizatsiya kak vozmozhnost' obespecheniya konkurento-sposobnosti neftegazovogo regiona*, Neftegazovoe delo, No. 1, available at: [http://ogbus.ru/authors/Bachinina/Bachinina\\_1.pdf](http://ogbus.ru/authors/Bachinina/Bachinina_1.pdf) [access: 27.11.2017].
- Balabanova N.V. (2012), *Vykorystannja klasterlyh struktur v pidvyshhenni konkurentospromozhnosti regionu*, Visnyk Mariupol's'kogo derzhavnogo universytetu. Ser. : Ekonomika, Vol. 4, pp. 26–32.
- Bojko M. G., Myhajlichenko G. I. (2013), *Turystychni klastery jak innovacijna komponenta ekonomichnogo rozvytku regioniv*, Visnyk DITB, No. 17, pp. 16–25.
- Bryzhan' I.A. (2011), *Klasterna model' rozvytku sil's'kogo gospodarstva Poltav's'koi oblasti*, „Ekonomika i region”, No. 2(29), pp. 75–81.
- Fedorova V. (2013), *Klasterij pidhid v organizacii' upravlinnja gospodarstvom suchasnogo regionu ta mozhlyvosti ocinjuvannja efektyvnosti funkcionuvannja klasteriv*, „Galyc'kyj ekonomichnyj visnyk”, No. 3(42), pp. 32–37.
- Fedulova L.I. (2011), *Organizacijno-instytucijni peredumovy formuvannja tehnologichnyh klasteriv jak tochok rostu ekonomiky Ukrainy*, Nauka ta innovacii', Tom 7, No. 2, pp. 25–34.
- Gladchak N.V. (2012), *Zastosuvannja klasterного analizu trudovogo potencialu pidpryjemstvamy z vyrobnyctva hliba ta hlibobulochnyh vyrobiv*, „Ekonomichni nauky”. Ser.: „Ekonomika ta menedzhment”, Vol. 9(2), pp. 94–99.
- Goncharov V.M., Martynova L.V. (2012), *Adaptacijnyj potencial klasteriv APK*, Vidpovidal'na ekonomika, Vol. 4, pp. 113–115.
- Haviernikova K., Srovnalikova P., Jansky B. (2015), *Identification of clusters' potential in regions*, K. Haviernikova, „Aktual'ni problemy ekonomiky”, No. 7(169), pp. 236–244.
- Ivanchenko G.V. (2012), *Synergetychnyj efekt klasterlyh utvoren' u regioni*, „Naukovyj visnyk Poltav's'kogo universytetu ekonomiky i torgivli”. Ser.: „Ekonomichni nauky”, No. 2, pp. 66–70.
- Kulynjak I.A., Gljanceva O.I. (2014), *Klasterij pidhid do ocinjuvannja potencialu pidpryjemstv legkoi' promyslovosti L'vivshhyny*, „Ekonomichnyj forum”, No. 3/204, pp. 96–104.
- Levyč'ka I.V. (2016), *Rozvytok turysty's'ko-rekreacijnogo potencialu regionu jak osnova formuvannja turystychnogo klastera*, „Naukovyj visnyk Uzhgorods'kogo nacional'nogo universytetu”, Vol. 9, pp. 92–96.
- Makarenko M.V. (2012), *Upravlinnja ekonomichnym potencialom regionu jak osnovuju formuvannja konkurentnyh perevag regionu*, „Aktual'ni problemy ekonomiky”, No. 4(130), pp. 217–224.

- Mjagkyh I.M. (2011), *Klasterna forma organizacii' – dijevyj zasib pidvyshhennja efektyvnosti vyrobnyctva*, „Aktual'ni problemy ekonomiky”, No. 10(124), pp. 104–107.
- Ovcharuk V.V., Maslak O.O., Doroshkevych K.O. (2014), *Konkurentospromozhnist' regionu v umovah klasteryzacii' nacional'noi' ekonomiky: sutnist' ta perspektyvy rozvytku*, „Ekonomichnyj prostir”, No. 85, pp. 72–81.
- Papizh Ju.S. (2015), *Osoblyvosti stvorennja klasternyh terytorial'no-vyrobnychyh form optymizacii' gospodarstva regioniv Ukrainy*, „Ekonomichnyj forum”, No. 2, pp. 127–132.
- Pechatkin V.V. (2010), *Metodika otsenki i analiza potentsiala klasterizatsii ekonomiki regionov*, „Ekonomicheskij analiz: teoriya i praktika”, No. 28(193), pp. 42–48.
- Pepa T. (2014), *Napryamy realizacii' klasterного pidhodu v programuvanni vykorystannja resursnoi' bazy regioniv*, „Zbirnyk naukovyh prac' ChDTU”. Ser.: „Ekonomichni nauky”, Vol. 37, part 2, pp. 5–11.
- Plotnyč'ka S. (2015), *Zastosuvannja instrumentariju strategichного upravlinnja dlja diagnostyky ekonomichного potencialu agrarnyh pidpryjemstv*, „Visnyk Sums'kogo nacional'ного agrarnого universytetu”, Ser.: “Ekonomika ta menedzhment”, Vol. 5(64), pp. 239–244.
- Porter M.E. (1998), *On Competition*, Harvard Business School, Boston.
- Porvin M. Ju. (2010), *Kopmleksne vykorystannja teorij klasterного mehanizmu ta suchasni koncepcii' innovacijного rozvytku promyslovosti*, „Investycii': praktyka ta dosvid”, No. 21, pp. 59–61.
- Pulina T. V. (2013), *Vyznachennja potencialu klasteryzacii' harchovoi' promyslovosti Zaporiz'kogo regionu*, „Derzhava ta regiona”. Ser.: „Ekonomika ta pidpryjemnyctvo”, No. 5(74), pp. 38–44.
- Semenov V., Bilega O. (2012), *Ocinjuvannja metodychnych pidhodiv do identyfikacii' potencialu konkurentospromozhnyh pidpryjemnyč'kyh merezh*, „Ekonomichnyj anali”, Vol. 11, Part 3, pp. 363–366.
- Shkarlet S.M., Il'chuk V.P., Lysenko I.V. (2014), *Metodychni pidhody do vyznachennja ekonomichnoi' efektyvnosti funkcionuvannja klasteriv*, „Visnyk Chernigivs'kogo derzhavnого tehnologichного universytetu”, Ser.: „Ekonomichni nauky”, No. 2, pp. 25–34.
- Sobkevych O.V., Shevchenko A.V. (2011), *Rozvytok klasteriv jak chynnyk investycijno-innovacijного zrostannja ekonomiky Ukrainy*, „Strategija rozvytku Ukrainy. Ekonomika, sociologija, pravo”, No 3, pp. 30–37.
- Stanasjuk N.S. (2016), *Formuvannja promyslovyh klasteriv jak perspektyvnyj napryam rozvytku promyslovого potencialu*, „Visnyk Nacional'ного universytetu «L'viv's'ka politehnika». Menedzhment ta pidpryjemnyctvo v Ukraini: etapy stanovlennja i problemy rozvytku”, No. 851, pp. 110–117.
- Stechenko D.M., Voronkova I.Ju. (2015), *Pryncypy ocinjuvannja potencialu klasteroutvorennja v ekonomici*, „Ekonomichnyj visnyk Nacional'ного tehnichного universytetu Ukrainy”, Kyi'vs'kyj politehnichnyj instytut, No. 12, pp. 441–447.



- Taranych A.V. (2015), *Osoblyvosti formuvannja promyslovyh klasteriv i modeljuvannja procesiv efektyvnogo vykorystannja i'h konkurentnogo potencialu*, [in:] *Teoretychni i praktychni aspekty ekonomiky ta intelektual'noi' vlasnosti*, Tom 2(2), pp. 96–103.
- Vitryak T.B. (2016), *Osoblyvosti klasterного modeljuvannja regional'nyh rynkiv praci Ukrai'ny*, „Rynok praci ta zajnjatist' naselennja”, No. 1, pp. 60–65.
- Vojnarenko M.P., Bogatchyk L.A. (2014), *Vykorystannja klasterного instrumentariju pry rozrobci subregional'nyh strategij pidvyshhennja konkurentospromozhnosti ekonomiky regioniv*, „Aktual'ni problemy ekonomiky”, No. 8(158), pp. 171–182.
- Vojnarenko M.P., Rybchyns'ka L.A. (2011), *Rol' klasternoi' polityky u formuvannja innovacijnogo potencialu regionu*, „Visnyk Hmel'nyc'kogo nacional'nogo universytetu. Ekonomichni nauky”, No. 3, Vol. 2, pp. 46–53.
- Vojtovych N.V. (2013), *Formuvannja integracijnogo klastera v agrarnomu sektori*, „Zbirnyk naukovyh prac' Tavrijs'kogo derzhavnogo agrotehnologichnogo universytetu”, Ser.: „Ekonomichni nauky”, No. 2(6), pp. 93–99.
- Yatsenko A.A. (2011), *Teoreticheskie aspekty klasterного analiza v gosudarstvennom upravlenii regional'nogo razvitiya*, „Ekonomika Kryma”, No. 1, pp. 93–101.
- Zabedjuk M.S., Balako O.V. (2014), *Ocinka pryrodno-resursnogo potencialu regioniv ukrai'ny ta umovy jogo efektyvnogo vykorystannja*, „Ekonomichnyj forum”, No. 3, pp. 68–73.

### Summary

#### The use of clusters to assess the business potential of an enterprise

Intra-sectoral clustering provides a basis to estimate the economic potential of a particular enterprise. Clusters group enterprises with homogeneous characteristics. The level of economic potential of these enterprises can be identical. This article shows the possibility of using natural clustering to assess the business potential of an enterprise. A definition of a potential cluster is given. To assess the business potential of an enterprise it is suggested that different economic indicators are used and the presence of different businesses within the cluster network assessed.

**Keywords:** potential of enterprise, economic potential, estimation of potential, cluster, clusterisation method, forming of clusters, potential cluster.

**Agnieszka Chabowska-Litka \***

## **Analiza struktury kapitału Grupy Żywiec w kontekście zarządzania ryzykiem finansowym na przykładzie Grupy Żywiec S.A.**

### **Wstęp**

Warunki otoczenia przedsiębiorstw ulegają radykalnym zmianom, dlatego nie podlega dyskusji, że każda decyzja dotycząca przyszłości podmiotu gospodarczego obciążona jest mniejszym lub większym ryzykiem. Zmiany ekonomiczne, gospodarcze, związane z procesem globalizacji, rozwojem zaawansowanych technologii czy nawet zmiany dotyczące otoczenia politycznego wymuszają na przedsiębiorcach ciągle dostosowywanie się do nowej rzeczywistości, w której z jednej strony należy stale obniżać koszty, a z drugiej zachować wysoką jakość produktów czy oferowanych usług. Dominująca na globalnym rynku niepewność i brak możliwości przewidywania przyszłych warunków gospodarowania wymuszają na przedsiębiorcach dołożenie wszelkich starań, aby przynajmniej poznać rozkład prawdopodobieństwa ich wystąpienia.

Duża nieprzewidywalność i dynamika czynników zewnętrznych wpływających na działalność i rozwój przedsiębiorstw powodują, że zarządzanie ryzykiem finansowym staje się jedną z kluczowych kompetencji strategicznych przedsiębiorstwa. Przedsiębiorstwa mają ograniczony wpływ na ryzyka, których źródła są związane z makrootoczeniem. Nie są w stanie wpływać bezpośrednio na poziom stóp procentowych na rynku czy wahania kursów walutowych, ale mogą zarządzać ryzykiem finansowym, ograniczając jego negatywne skutki z perspektywy odpowiedniego dopasowania źródeł finansowania działalności i rozwoju przedsiębiorstwa. Problem wyboru właściwej struktury kapitału jest zawsze kompromisem pomiędzy zyskiem a ryzykiem. Poszukiwanie tego kompromisu jest wyrazem dążenia do osiągnięcia optymalnej struktury kapitału, która w konsekwencji ma doprowadzić do maksymalizacji wartości rynkowej przedsiębiorstwa (Grzywacz, 2008: 202).

---

\* Agnieszka Chabowska-Litka – Wyższa Szkoła Zarządzania Personalem w Warszawie.

Celem artykułu jest przedstawienie istoty analizy struktury kapitału, będącej częścią analizy finansowej przedsiębiorstwa jako jednego z narzędzi wspomagających proces zarządzania ryzykiem finansowym w jednostce gospodarczej na przykładzie wybranej organizacji.

## Pojęcie i istota ryzyka

Ryzyko wynika z faktu podejmowania decyzji dotyczących przyszłości. Samo pojęcie ryzyka jest powszechnie używane i służy określeniu pewnych stanów i sytuacji. Mowa m.in. o stanach zagrożenia, możliwości poniesienia straty bądź wystąpienia nieprzewidywanych zdarzeń. W globalnej gospodarce światowej ryzyko stało się jedną z najważniejszych kategorii.

Pojęcie ryzyka nie posiada jednej uniwersalnej definicji. W zasadzie zdefiniowanie ryzyka jest praktycznie niemożliwe, ponieważ ryzyko nie jest czymś jednorodnym. Słowo *ryzyko* należy do tych, które mogą przybierać wiele znaczeń w zależności od kontekstu, okoliczności, autora i celu wypowiedzi. Potocznie ryzyko określa „zagrożenie, możliwość niepowodzenia, przedsięwzięcie niebezpieczne, ale również niebezpieczną próbę, odwaga się na coś, możliwość zarówno zysków, jak i strat, możliwość, że coś się uda lub nie, bądź przedsięwzięcie, którego wynik jest nieznamy, zależy od przypadku” (Kwiecień, 2010: 12).

Warto dodać, że pojęcie *ryzyko* pochodzi od czasownika *ryzykować*, czyli działać na podstawie nie zawsze obiektywnych przesłanek.

W odniesieniu do działalności gospodarczej ryzyko jest określane jako możliwość wystąpienia zdarzeń mających w konsekwencji negatywny wpływ na wynik finansowy (poniesienie straty). Pozostając w sferze przedsiębiorstwa, ryzyko można definiować również jako niebezpieczeństwo braku realizacji założonego celu z chwili podejmowania decyzji. W literaturze przedmiotu spotyka się podejście rozszerzające pojęcie ryzyka uwzględniające jego pozytywny aspekt, polegający na tym, że oprócz straty jest szansa na osiągnięcie korzyści i zysku (Staniec, Zawila-Niedźwiecki, 2008: 12).

Ryzyko jest immanentną cechą każdego przedsięwzięcia gospodarczego niezależnie od jego charakteru. Zagroza wszystkim podmiotom gospodarczym bez względu na to, jak skuteczny system zarządzania ryzykiem, zwłaszcza ryzykiem finansowym, jest wdrożony w organizacji. Jego całkowite wyeliminowanie jest niemożliwe. Ryzyko można zaakceptować i biernie mu się poddawać lub można ograniczać jego negatywne skutki, zmniejszając tym samym szanse generowania dodatkowych zysków. Można także aktywnie zarządzać ryzykiem, osiągając dodatkowe dochody i poprawiając tym samym wynik finansowy przedsiębiorstwa.

Jednym ze sposobów zarządzania ryzykiem finansowym jest utrzymanie optymalnej struktury kapitału w przedsiębiorstwie, co jest niewątpliwie dość trudnym zadaniem, zwłaszcza w przypadku dużych, rozwojowych przedsięwzięć.

## Pojęcie i rodzaje kapitału w przedsiębiorstwie

Pojęcie kapitału ma wiele znaczeń i trudno znaleźć jedną, powszechnie przyjętą definicję. Na potrzeby niniejszego artykułu skupiono się na finansowym ujęciu kapitału, utożsamianym z pasywami bilansu przedsiębiorstwa (kapitał własny, obcy, czyli zobowiązania). Kapitał może być klasyfikowany według różnych kryteriów. W zależności od źródła pochodzenia wyróżnia się kapitał zewnętrzny i wewnętrzny. Przy finansowaniu zewnętrznym kapitał pochodzi od innych podmiotów, które odstępują przedsiębiorstwu nadwyżki środków finansowych. Z kolei finansowanie wewnętrzne charakteryzuje się tym, że występuje w samym przedsiębiorstwie, a jego źródłem są środki finansowe pozyskiwane wskutek przekształceń majątkowych bądź przez gromadzenie kapitału (Ickiewicz, 2004: 29). Inne kryterium podziału kapitału dotyczy czasu finansowania. W tym przypadku można wyróżnić kapitał krótkookresowy (o okresie zwrotu do 1 roku) i długookresowy (spłata kapitału po 1 roku). Największe znaczenie ma jednak podział kapitału ze względu na prawo własności do finansowanych aktywów przysługujące dawcom kapitału. Wyróżnia się zatem kapitał własny i kapitał obcy. Kapitał własny daje inwestorom prawo własności przedsiębiorstwa, uczestniczą oni w podziale wypracowanego zysku, zaś z drugiej strony w pokryciu poniesionej straty proporcjonalnie do wielkości zainwestowanego kapitału. Kapitał własny jest zaangażowany w funkcjonowanie przedsiębiorstwa długoterminowo, słusznie zatem uznawany jest za najbardziej stabilne źródło finansowania. Ryzyko takiego finansowania jest oczywiście znacznie mniejsze niż w przypadku kapitału obcego, jednak „dawca” kapitału nie ma zazwyczaj prawa do jego zwrotu czy otrzymania odsetek (Grzywacz, 2008: 14). Jego wynagrodzenie polega na uczestnictwie w wypracowanym przez przedsiębiorstwo zysku. Właściwością kapitału własnego jest ograniczony zasób, co zmusza przedsiębiorców do poszukiwania alternatywnych źródeł finansowania w postaci kapitału obcego, który jest przekazywany jednostce odpłatnie na ograniczony czas przez zewnętrzne podmioty (najczęściej instytucje finansowe, tj. banki, spółki leasingowe) w postaci kredytów, pożyczek lub innego rodzaju zobowiązań. Dawca kapitału obcego nie ma wpływu na decyzje dotyczące działalności przedsiębiorstwa, jednak jego roszczenia są uprzywilejowane względem roszczeń właścicieli oraz może on wpływać na sposób, w jaki wykorzystywany jest kapitał przez przedsiębiorstwo. Warto podkreślić, że w praktyce gospodarczej nie istnieje sztywna reguła, ustalona proporcja pomiędzy kapitałem własnym a obcym. Udział obu form finansowania jest w dalszym ciągu przedmiotem wielu dyskusji i polemik, wśród których charakterystyczną cechą jest często przypisywanie kapitałom własnym decydującej roli ze względu na pełnione przez nie funkcje: gwarancyjną i roboczą. Z uwagi na stabilność finansową przedsiębiorstwa takie podejście wydaje się w pełni uzasadnione, chociaż z drugiej strony oznacza to ograniczone możliwości uzyskania dodatkowych efektów ekonomicznych pojawiających się przy korzystaniu z kapitałów obcych. W sprzyjających okolicznościach wykorzystanie np. kredytu oznacza pojawienie się efektu dźwigni finansowej, dzięki której wzra-

sta w przedsiębiorstwie rentowność kapitałów własnych. Ponadto w takiej sytuacji duży wpływ ma tzw. efekt osłony podatkowej (tarcza podatkowa), ponieważ koszty płaconych odsetek pomniejszają podstawę opodatkowania, co w efekcie końcowym obniża koszt długu (Grzywacz, 2008: 15).

Praktyka gospodarcza potwierdza, że istotnym problemem przedsiębiorstw jest umiejętny dobór źródeł finansowania, tak aby miał on korzystny wpływ na rentowność w przedsiębiorstwie przy zachowaniu rozsądnego poziomu ryzyka finansowego. Umiejętny dobór kapitału jest stosunkowo trudny do zdefiniowania, jednak niewątpliwie należy go wiązać z koniecznością utrzymania płynności finansowej.

## **Ocena struktury i dynamiki źródeł finansowania Grupy Żywiec**

Grupa Żywiec należy do największych firm z branży browarniczej w Polsce. Wchodzi w skład międzynarodowej grupy Heineken, która prowadzi działalność na całym świecie. Dzięki rozbudowanym mocom produkcyjnym oraz ugruntowanej pozycji na rynku browarniczym w Polsce Grupa Żywiec należy do największych oraz najbardziej rozpoznawalnych przedsiębiorstw. W związku z tym struktura finansowa podmiotu jest jednym z najważniejszych elementów strategii firmy, ponieważ przesądzać może o jej powodzeniu i dalszym dynamicznym rozwoju w przyszłości.

Jednym z elementów zarządzania ryzykiem finansowym w przedsiębiorstwie powinno być działanie zmierzające do stabilizacji sytuacji finansowej jednostki oraz utrzymania kosztów firmy na racjonalnym poziomie (Kaczmarek, 2008: 274). Zwłaszcza w przypadku spółek kapitałowych, a już w szczególności w przypadku spółki akcyjnej niezwykle istotną rolę odgrywa rentowność zaangażowanego kapitału.

Zadłużeniem określa się poziom finansowania kapitałami obcymi majątku przedsiębiorstwa (Rutkowski, 2015: 91–93). Kategoria ta odnosi się zatem bezpośrednio do zaangażowanego zewnętrznego kapitału przez inne podmioty niż właściciele firmy. Tego typu finansowanie charakteryzuje się koniecznością jego zwrotu, więc obniża stabilność finansową podmiotu (Golej, Prędkiewicz, 2015: 54–55). Z tego powodu analiza poziomu zadłużenia i struktury finansowania jest jednym z kluczowych elementów w ramach badania kondycji oraz stabilności finansowej przedsiębiorstwa. W tabeli 1 zaprezentowano strukturę oraz dynamikę najważniejszych kategorii źródeł finansowania dla Grupy Żywiec.

**Tabela 1. Dynamika i struktura źródeł finansowania Grupy Żywiec w latach 2013–2016**

	Wartość w tys. zł						Struktura w %						Dynamika w %					
	2016	2015	2014	2013	2016	2015	2014	2013	2016/2015	2015/2014	2014/2013	2016/2015	2015/2014	2014/2013	2016/2015	2015/2014	2014/2013	
kapitał własny	201 854	246 856	292 492	318 002	11,2	12,2	12,7	11,3	-18,2	-15,6	-8,0	1062,2	-90,9	-24,4	-20,1			
zobowiązania długoterminowe	595 684	51 253	563 687	745 908	33,1	2,5	24,5	26,5	1062,2	-90,9	-24,4							
zobowiązania krótkoterminowe	1 002 040	1 720 480	1 444 804	1 751 850	55,7	85,2	62,8	62,2	-41,8	19,1	-17,5	-41,8	19,1	-17,5	-42,8			
razem	1 799 578	2 018 589	2 300 983	2 815 760	100,0	100,0	100,0	100,0	-10,8	-12,3	-18,3	-10,8	-12,3	-18,3	-36,1			

Źródło: opracowanie własne na podstawie Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za okres od 1 stycznia 2013 roku do 31 grudnia 2016 roku.

**Tabela 2. Dynamika i struktura kapitałów obcych Grupy Żywiec w latach 2013–2016**

	Wartość w tys. zł						Struktura w %						Dynamika w %					
	2016	2015	2014	2013	2016	2015	2014	2013	2016/2015	2015/2014	2014/2013	2016/2015	2015/2014	2014/2013	2016/2015	2015/2014	2014/2013	
zobowiązania handlowe	911 347	1 105 955	1 080 075	1 525 888	57,0	62,4	53,8	61,1	-17,0	2,4	-29,2	-17,0	2,4	-29,2	-40,3			
kredyty, pożyczki i obligacje	632 955	602 584	829 360	900 298	39,6	34,0	41,3	36,0	5,0	-27,3	-7,9	5,0	-27,3	-7,9	-29,7			
pozostałe	53 422	63 194	99 056	71 572	3,3	3,6	4,9	2,9	-15,5	-36,2	38,4	-15,5	-36,2	38,4	-25,4			
razem	1 597 724	1 771 733	2 088 491	2 497 758	100,0	100,0	100,0	100,0	-9,8	-11,8	-19,6	-9,8	-11,8	-19,6	-36,0			

Źródło: opracowanie własne na podstawie Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za okres od 1 stycznia 2013 roku do 31 grudnia 2016 roku.

W badanym okresie poziom kapitałów spółki zmniejszył się o 36,1% z poziomu 2815,8 mln złotych w 2013 roku do 1799,6 mln złotych w 2016 roku. Tak wysoki spadek pasywów spowodowany był zmniejszeniem ich wszystkich głównych kategorii, przy czym w największym stopniu zmniejszyły się zobowiązania krótkoterminowe – o 42,8% i kapitały własne – o 36,5%. Natomiast zobowiązania długoterminowe zmniejszyły się o 20,1%. Istotne zmniejszenie poziomu pasywów może sugerować spadek skali działalności podmiotu, co znajduje potwierdzenie w niższym poziomie przychodów ze sprzedaży Grupy Żywiec, które zmniejszyły się z 3457,4 mln zł w 2013 roku do 2357,7 mln zł. Taka zmiana jest niekorzystna dla przedsiębiorstwa, gdyż wskazuje na utratę udziału w polskim rynku browarniczym. Zdecydowanie najważniejszym źródłem finansowania majątku Grupy Żywiec w każdym analizowanym okresie są zobowiązania krótkoterminowe. Należy jednak zauważyć, że ich poziom i udział w pasywach ogółem ulegał istotnym zmianom w badanym okresie. Szczególnie widoczne jest zwiększenie udziału zobowiązań krótkoterminowych w 2015 roku do poziomu 85,2%, a w kolejnym roku ich spadek do poziomu 55,7%. Spowodowane to było przede wszystkim zmianami wartości bezwzględnej poziomu zobowiązań. Wynikały one z przesunięcia w 2015 roku zaciągniętych kredytów bankowych z kategorii zobowiązań długoterminowych do krótkoterminowych i w 2016 roku refinansowania długu nowymi pożyczkami. Jednocześnie spowodowało to znaczący spadek udziału zobowiązań długoterminowych w 2015 roku do poziomu 2,5%, a następnie jego wzrost do 33,1%. Tak duże wahania udziału obu kategorii kapitałów obcych mogą sugerować pewne problemy z refinansowaniem długu w 2016 roku. W przypadku braku zgody banków na zrolowanie kredytów Żywiec mógł w skrajnym przypadku utracić płynność finansową. Dlatego też z punktu widzenia zarządzania ryzykiem finansowym należy ocenić bardzo negatywnie wzrost udziału zobowiązań krótkoterminowych kosztem zobowiązań długoterminowych. Przedsiębiorstwo skutecznie zarządzające ryzykiem finansowym powinno odpowiednio wcześniej podjąć kroki mające na celu wydłużenie terminów spłaty długu, aby nie dopuścić do sytuacji, która przy zbiegu niekorzystnych czynników mogłaby doprowadzić do niewypłacalności podmiotu. Analizując strukturę pasywów, należy zwrócić uwagę na relatywnie niski poziom kapitałów własnych, których udział w strukturze źródeł finansowania kształtuje się na poziomie 11–13% w każdym analizowanym roku. Ich wartość jest stosunkowo niewielka w porównaniu do skali działalności, co zwiększa ryzyko finansowe podmiotu. Należy zauważyć, że przy istotnym wzroście rynkowych stóp procentowych koszty obsługi długu znacząco się zwiększą i przełoży się to na pogorszenie wyniku finansowego podmiotu. Dlatego też w celu zmniejszenia ryzyka finansowego Żywiec powinien zwiększyć wartość kapitałów własnych, co znacząco poprawi stabilność finansową firmy. W tabeli 2 zaprezentowano szczegółowe zestawienie struktury kapitałów obcych Grupy Żywiec w badanym okresie.

Zdecydowanie najważniejszym składnikiem kapitałów obcych są zobowiązania handlowe, które odpowiadają za ok. 54–62% wszystkich zewnętrznych źródeł finansowania. Z jednej strony jest to bardzo korzystna sytuacja, gdyż są one nieoprocento-



wane i nie generują dodatkowych kosztów finansowych dla Grupy Żywiec. Z drugiej strony mają one charakter krótkoterminowy, więc ich wysoki udział wpływa negatywnie na płynność finansową przedsiębiorstwa. Z tego powodu zasadne wydaje się wprowadzenie większego udziału innych źródeł finansowania, głównie o charakterze długoterminowym w celu redukcji ryzyka finansowego. Istotne znaczenie mają także kredyty, pożyczki i wyemitowane obligacje przez Grupę Żywiec, które stanowią ok. 34–41% wszystkich zewnętrznych źródeł finansowania. Dodatkowo w latach 2013–2016 zwiększyły one swój udział w kapitałach obcych o ponad 3,5 p.p. kosztem zobowiązań handlowych. Zmiana ta prowadzi do wzrostu zobowiązań odsetkowych i możliwości wzrostu kosztów finansowych, ale kategoria kredytów ma głównie charakter długoterminowy, więc jednocześnie wpływa także pozytywnie na płynność finansową podmiotu. Z tej perspektywy zmianę należy oceniać pozytywnie pod kątem ryzyka finansowego przedsiębiorstwa.

## Analiza wskaźnikowa Grupy Żywiec

W aspekcie zarządzania ryzykiem finansowym istotne jest przeprowadzenie analizy wskaźnikowej w kontekście relacji pomiędzy kapitałem własnym a obcym oraz zdolności przedsiębiorstwa do obsługi całego zadłużenia. Utrzymywanie na wysokim poziomie kapitału obcego zwiększa ryzyko, ponieważ spółka może generować nie tylko wysokie zyski, ale również wysokie straty w porównaniu z inną jednostką, której działalność i rozwój finansowane są wyłącznie kapitałem własnym.

Zadłużenie firmy można mierzyć poprzez odniesienie długu do całkowitych aktywów lub do kapitału własnego. Ważna jest ocena zadłużenia z perspektywy zdolności firmy do obsługi długu, czyli zdolności do spłaty odsetek w wymaganych terminach płatności. Mowa o takich wskaźnikach, jak wskaźnik zadłużenia, relacja długu do kapitału, wskaźnik pokrycia odsetek zyskiem.

Stopa zadłużenia jest miarą wykazującą, w jakim stopniu aktywa spółki są finansowane przez kredytodawców. Oblicza się ją jako stosunek zobowiązań ogółem do aktywów ogółem.

Wskaźnik pokrycia odsetek obliczany jest jako stosunek zysku przed odsetkami i przed opodatkowaniem do kwoty odsetek.

Wskaźnik obsługi długu jest miarą obejmującą obciążenia spółki z tytułu odsetek i z tytułu spłaty rat kapitałowych. Jest miarą wskazującą, w jakim stopniu zysk operacyjny spółki mógłby ulec obniżeniu, zanim spółka nie byłaby w stanie spłacić odsetek i raty kapitałowej od zaciągniętego długu.

Wskaźnik obsługi długu strumieni pieniężnych jest miarą pokazującą, jak cash flow z działalności operacyjnej, obliczony według uproszczonej formuły, pozwala na zapłacenie przez spółkę odsetek oraz raty kapitałowej od zaciągniętego zobowiązania.

W tabeli 3 zaprezentowane zostały najważniejsze miary struktury finansowania i zadłużenia Grupy Żywiec w badanym okresie.



**Tabela 3. Wskaźniki zadłużenia Grupy Żywiec w latach 2013–2016**

	2016	2015	2014	2013
stopa zadłużenia	88,8%	87,8%	87,3%	88,7%
wskaźnik pokrycia odsetek	22,52	14,71	4,59	6,07
wskaźnik obsługi długu	1,05	0,76	0,18	0,68
wskaźnik obsługi długu strumieni pieniężnych	0,44	1,13	0,51	1,26

Źródło: opracowanie własne na Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za okres od 1 stycznia 2013 roku do 31 grudnia 2016 roku.

Poziom stopy zadłużenia w badanym okresie był bardzo stabilny i kształtował się na poziomie ok. 87–89%. Należy jednak zauważyć, iż miara ta przekroczyła ponad dwukrotnie zalecaną wartość na poziomie ok. 40,1%. Oznacza to podwyższone ryzyko finansowe związane z wysokim udziałem kapitału obcego w strukturze finansowania podmiotu. W przypadku nagłego wzrostu kosztów obsługi długu lub zbiegu negatywnych zjawisk na rynku browarniczym Żywiec może mieć problemy z utrzymaniem płynności na bezpiecznym poziomie. Dlatego też tak wysoka stopa zadłużenia zagraża bezpieczeństwu finansowemu podmiotu i w przyszłości może skutkować wyższym ryzykiem niewypłacalności spółki. Z kolei wskaźnik pokrycia odsetek od 2015 roku kształtuje się na poziomie znacznie przekraczającym zalecane minimum na poziomie 8,15. Wynika to przede wszystkim ze spadku rynkowych stóp procentowych, co przełożyło się na zmniejszenie wartości odsetek od zaciągniętego przez Żywiec długu. Dodatkowo przedsiębiorstwo zmniejszyło poziom zadłużenia w badanym okresie i jednocześnie zwiększyło wartość generowanego zysku operacyjnego. Zbieg tych wszystkich korzystnych zdarzeń doprowadził do znaczącego zwiększenia się miary pokrycia odsetek. Wskaźnik obsługi długu znacząco zwiększył się w badanym okresie z 0,68 w pierwszym roku analizy do 1,05 w ostatnim. Jednak jedynie wartość wskaźnika w 2016 roku umożliwia w pełni spłatę rat kapitałowych i odsetek z generowanego zysku operacyjnego przez Grupę Żywiec. Natomiast w poprzednich latach konieczne było refinansowanie zadłużenia, szczególnie w 2014 roku, gdy wskaźnik osiągnął najniższy poziom. Jako uzupełnienie tego wskaźnika potraktować można miarę obsługi długu strumieniami pieniężnymi. Jego wartość w latach 2014 i 2016 kształtowała się poniżej 1, co sugeruje niewystarczającą wartość wygenerowanych przepływów pieniężnych z działalności operacyjnej w stosunku do wydatków związanych z obsługą długu. Natomiast w roku 2013 i 2015 spółka generowała nadwyżkę pozwalającą na całkowite pokrycie wydatków dotyczących spłaty zadłużenia, co jest pozytywną informacją w kontekście ryzyka finansowego podmiotu.

## **Wnioski płynące z analizy struktury kapitału Grupy Żywiec w kontekście zarządzania ryzykiem finansowym**

Grupa Żywiec jest stabilną firmą pod kątem struktury zadłużenia oraz poziomu generowanych nadwyżek finansowych. Wieloletnia agresywna strategia finansowania nie doprowadziła do realizacji ryzyka finansowego i utraty płynności przez podmiot. W tym kontekście można uznać, iż obecny bardzo wysoki poziom zadłużenia nie jest niebezpieczny dla przedsiębiorstwa. Z drugiej strony, gdy pogorszy się sytuacja na rynku browarniczym w Polsce i spadną przychody ze sprzedaży Grupy Żywiec oraz jednocześnie generowane zyski, to wysoki poziom zadłużenia może okazać się niebezpieczny dla sytuacji finansowej przedsiębiorstwa. W skrajnym wypadku mogą pojawić się trudności z regulowaniem zobowiązań, co może doprowadzić do niewypłacalności, a tym samym bankructwa. Dlatego też w celu zmniejszenia ryzyka finansowego zalecane byłoby zwiększenie udziału kapitałów własnych w strukturze pasywów, co pozwoli na obniżenie ryzyka finansowego podmiotu. Takie działanie pozwoli na zwiększenie stabilności finansowej Grupy Żywiec oraz jej wypłacalności. Dodatkowo przedsiębiorstwo zostanie uodpornione na potencjalne zawirowania w polskiej gospodarce oraz na rynku browarniczym.

### **Podsumowanie**

Dynamicznie zmieniające się warunki otoczenia przedsiębiorstwa wymagają od kadry zarządzającej ciągłego doskonalenia, pogłębiania wiedzy na temat ryzyka finansowego (metod jego ograniczania) oraz podejścia strategicznego. W procesie zarządzania ryzykiem finansowym jedną z istotnych ról odgrywa analiza wskaźnikowa, ponieważ dostarcza ona informacji o kondycji finansowej przedsiębiorstwa i wynikach jego działalności.

Przedmiotem współczesnej analizy finansowej powinna być efektywność działalności przedsiębiorstwa, płynność finansowa, rentowność kapitałów, rentowność lokat kapitałowych. Szczególnie ważne jest zoptymalizowanie struktury kapitałowej jednostki, co jest niełatwym zadaniem. Problematyka kształtowania optymalnej struktury kapitału ma złożony charakter i pomimo znacznego dorobku zarówno teoretycznego, jak i związanego z wynikami badań empirycznych nadal jest przedmiotem szeregu dyskusji. Ponadto wielu autorów próbuje dowodzić istnienia ścisłej zależności pomiędzy strukturą kapitału a wartością przedsiębiorstwa. Do tej pory nie udało się osądzić wielości tego wpływu pomimo funkcjonowania wielu modeli oraz doświadczeń z praktyki gospodarczej. Warto jednak podkreślić, że struktura kapitału ma istotny wpływ na koszty działalności przedsiębiorstwa oraz uzyskiwane korzyści finansowe.

Współczesna analiza powinna dotyczyć nie tylko wydarzeń mających miejsce w przeszłości, ale przede wszystkim konieczne jest objęcie analizą bieżącej dzia-

łalności przedsiębiorstwa w celu określenia jej przyszłego rozwoju. Odchodzi się od statycznego ujmowania zjawisk i przechodzi do ich analizowania w ujęciu dynamicznym. Taka analiza powinna uwzględniać również bliskie otoczenie jednostki, ponieważ warunki panujące na zewnątrz przedsiębiorstwa w sposób istotny wpływają na jego wyniki finansowe i możliwości rozwoju. Skuteczne zarządzanie ryzykiem finansowym to umiejętność rozpoznania i przewidywania ryzyka w szeroko rozumianym otoczeniu przedsiębiorstwa, a także usprawnień wewnętrznych procesów zarządzania ryzykiem. Efektywne zapobieganie błędom menadżerskim, które najczęściej są związane z niezauważeniem lub niedoszacowaniem ryzyka finansowego, stanowi istotny atut tworzenia silnych podmiotów gospodarczych i ich przewagi na konkurencyjnym rynku.

## Bibliografia

- Golej R., Prędkiewicz K. (2015), *Zarządzanie finansami przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo Marina, Wrocław.
- Grzywacz J. (2008), *Kapitał w przedsiębiorstwie i jego struktura*, SGH, Warszawa.
- Ickiewicz J. (2004), *Pozyskanie, koszt i struktura kapitału w przedsiębiorstwach*, SGH, Warszawa.
- Kaczmarek T.T. (2008), *Ryzyko i zarządzanie ryzykiem. Ujęcie interdyscyplinarne*, Difin, Warszawa.
- Kwiecień I. (2010), *Ubezpieczenia w zarządzaniu ryzykiem w działalności gospodarczej*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa.
- Rutkowski A. (2015), *Zarządzanie finansami*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Staniec I., Zawila-Niedźwiecki J. (2008), *Zarządzanie ryzykiem operacyjnym*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa.

### Summary

#### **Analysis of the capital structure of the Zywiec Group in the context of financial risk management**

Capital is certainly the most important determinant of business activities regardless of the size and the type of enterprise. The issue of funding source arises at the stage of business planning and organising. Business practice confirms that enterprises with an inappropriately designed capital structure are exposed to higher financial risk. Enterprises have limited impact on risks connected with the macro-environment. Businesses cannot directly affect the interest rate level on the market or exchange

rate fluctuations. However, enterprises can manage the financial risk, minimising its negative effects by appropriately adjusting the sources of finance and development. This article provides a capital structure analysis of the Żywiec Group. Capital structure analysis is part of business financial analysis and supports the process of financial risk management in an enterprise.

**Keywords:** capital, capital structure analysis, financial risk, financial analysis, risk management

**Zenon Ślusarczyk\***

## **Zarządzanie jakością oferowanych towarów i świadczonych usług w przedsiębiorstwie. Podstawowe zagadnienia**

### **Wstęp**

Zagadnienia jakości oferowanych towarów i usług stanowią ważny element zarządzania przedsiębiorstwem. Zarządzanie jakością produktów ma służyć wzrostowi zaufania i zadowolenia klientów, wzrostowi dochodów i obniżce kosztów ich wytwarzania i obrotu nimi. Z tych (i innych jeszcze) względów zarządzanie jakością towarów i usług w przedsiębiorstwie ujmuje się najczęściej w sposób kompleksowy, który powinien być oparty na zasadzie uwzględniania i uzgadniania wymagań klientów krajowych i zagranicznych co do jakości produktów, spełniania wymagań klientów, doskonalenia jakości produktów w celu zmniejszenia kosztów całkowitych, koncentrowania działań na zapobieganiu powstawaniu nowych problemów w działalności firmy w tym zakresie, planowania określonych przedsięwzięć w dziedzinie zarządzania jakością oraz wzrostu zaangażowania pracowników na wszystkich szczeblach i stanowiskach.

Celem artykułu jest udowodnienie tezy, że zarządzanie jakością wytwarzanych towarów i usług w przedsiębiorstwie stanowi złożony, wieloaspektowy problem, a jakość jest rozumiana jako spełnienie przez dany produkt określonych wymagań, w tym głównie wymagań nabywców.

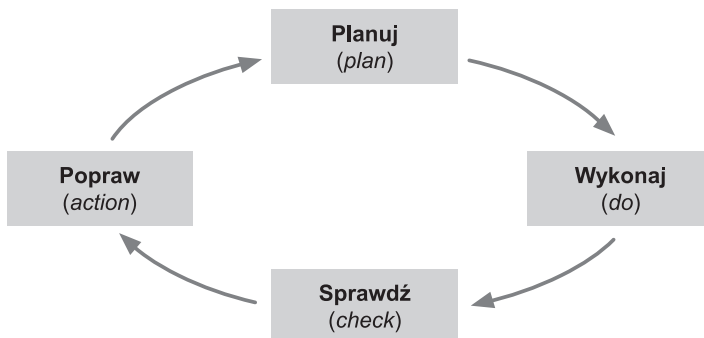
---

\* Prof. nadzw. dr hab. Zenon Ślusarczyk – Akademia Humanistyczno-Ekonomiczna w Łodzi.

## Kompleksowe zarządzanie podnoszeniem jakości towarów i usług – zarządzanie przez jakość (TQM)

Najogólniej rzecz biorąc, jakość towaru (produktu) to jego zgodność z wymaganiami klientów, takimi m.in. jak: specyfikacja techniczna, klasa wyrobu czy usługi oraz cena. Wysoką ich jakość uzyskuje się wówczas, kiedy przedsiębiorstwo stale osiąga założony poziom ich wykonania.

W literaturze wymienia się takie aspekty zarządzania jakością, jak: planowanie strategiczne, kontrola, audyt wewnętrzny i zewnętrzny (Szczepańska, 1998: 20 i nast.). W ujęciu kompleksowym przedstawia to rysunek 1.



Rysunek 1. Zarządzanie jakością

Źródło: Szczepańska, 1998: 26.

Przy planowaniu podnoszenia jakości produktów należy:

- określić, kto jest klientem,
- zdefiniować potrzeby tych klientów,
- opracować produkty, które zaspokoją te potrzeby,
- zoptymalizować właściwości produktów,
- zaangażować pracowników w realizację planowanych założeń i wymogów.

W innych ujęciach wskazuje się:

- uświadomienie potrzeby i szansy doskonalenia jakości,
- ustalenie celów usprawnienia,
- podejmowanie działań organizacyjnych umożliwiających osiągnięcie założonych celów (powołanie stowarzyszenia jakości, identyfikacja problemów, selekcja projektów, stworzenie zespołów),
- przygotowanie szkoleń,
- wprowadzenie projektów rozwiązujących problemy,
- informowanie o uzyskiwanych postępach,
- uznawanie uzyskanych osiągnięć,
- prezentację rezultatów,
- przechowywanie informacji o uzyskiwanych wynikach,

- utrzymywanie tempa działań poprzez opracowywanie i wykonywanie rocznych planów usprawnień (Hamrol, Mantura, 1998: 95).

Z przedstawionych powyżej zasad wynika, że proces usprawniania jakości jest związany z procesem kontroli. Poprzez usprawnienie jakości produktu lub usługi zapobiegamy powstawaniu błędów. Jest to etap poszukiwania ulepszeń nie tylko produktu/usługi, ale również całego procesu z tym związanego. Można by powiedzieć, że etap ten jest „sercem” kompleksowego zarządzania jakością.

W zakresie doskonalenia zarządzania jakością w przedsiębiorstwie ważną rolę odgrywa audyt wewnętrzny, którego celem jest przyznanie wartości i usprawnienie działalności operacyjnej przedsiębiorstwa (Kuc, 2002: 15 i nast.).

## Normalizacja jakości produktów

W zarządzaniu jakością towarów i usług należy brać pod uwagę system norm opracowanych przez instytucje międzynarodowe i krajowe.

Do znanych organizacji należy Organizacja Normalizacyjna (ISO) z siedzibą w Genewie. Jej podstawowym celem jest dążenie do rozwoju normalizacji produktów na całym świecie i w ten sposób ograniczanie ich różnorodności i związanych z tym problemów dla odbiorców.

W Polsce organem normalizacyjnym jest Polski Komitet Normalizacyjny.

Międzynarodowa Organizacja Normalizacyjna ISO formalnie ustaliła definicję normalizacji w następującej formie (Wasilewski, 1998: 63–64):

- normalizacja jest sztuką ograniczenia różnorodności, będącą rezultatem świadomych działań społeczeństwa,
- normalizacja jest działalnością ekonomiczną, lecz ma również cechy i całą warstwę społeczną polegającą na współdziałaniu i wzajemnym porozumieniu,
- normalizacja powinna być promowana przez wszystkie zainteresowane strony, samo publikowanie normy ma małą wartość, jeżeli norma nie zostanie zakupiona i wprowadzona.

Komisja Europejska od 1987 roku rozpoczęła upowszechnianie normy serii ISO 9000 jako zharmonizowanej normy zarządzania jakością na wspólnym rynku. Dotyczy to głównie takich norm, jak: ISO 9001, ISO 9002, ISO 9003 i ISO 9004. Normy te nie opisują szczegółowo parametrów technicznych wyrobów lub usług, odnoszą się jedynie do spełniania pełnej satysfakcji klientów.

Do przedsiębiorstw, od których w pierwszej kolejności wymaga się postępowania zgodnego z tymi normami, zalicza się firmy wytwarzające następujące kategorie produktów:

- komponenty lub materiały dla przemysłu spożywczego, a w szczególności dla przemysłu medycznego, farmaceutycznego i elektrotechnicznego,
- żywność i napoje,
- materiały budowlane i komponenty,

- opakowania,
- transport specjalistyczny.

Przy tak szerokim ujęciu stosowania pojęcie normy staje się dość ogólne. Powstała więc potrzeba utworzenia norm pomocniczych ułatwiających wprowadzanie norm podstawowych. Dotyczy to norm modelowych o charakterze wytycznych i norm narzędziowych (Skrzypek, 1993: 7 i nast.).

## **Wdrażanie norm ISO 9000 w Polsce**

Powyższe uwagi dotyczące norm jakości ISO 9000 odnoszą się także do systemu ich wdrażania w Polsce. Również w tym przypadku zawierają one głównie wytyczne co do wyboru i stosowania odpowiedniego modelu, obejmują zależności pomiędzy podstawowymi pojęciami jakości (Polska Norma, PN-ISO 9000, 1996). Tak więc norma ta jest napisana tak, aby mogła być stosowana w wielu różnych sytuacjach, nie daje firmom sprecyzowanych wymagań, pozostawiając im możliwość adaptacji do własnych potrzeb. Sytuacja ta jest często nadużywana przez nieuczciwych przedsiębiorców.

Do celów wewnętrznego zarządzania jakością stosuje się normę ISO 9004, natomiast do celów zapewnienia jakości w kontaktach zewnętrznych – normy ISO 9001–9003.

Polska norma PN-ISO-9001 określa system jakości w modelu zapewnienia jakości podczas projektowania, konstruowania, produkcji, instalowania i serwisu. Dotyczy ona modelu dla przedsiębiorstw samodzielnie opracowujących konstrukcję produkowanego wyrobu oraz samodzielnie zapewniającego serwis. Model 9001 wybierają firmy projektujące produkowane wyroby, a więc posiadające zaplecze naukowo-badawcze. Zawiera on wymagania dotyczące systemu jakości przeznaczone do stosowania, gdy umowa wymaga udokumentowania zdolności dostawcy do projektowania, produkcji i dostarczania wyrobu. Wymagania tej normy mają na celu zapobieganie niezgodności z wymaganiami jakościowymi na wszystkich etapach funkcjonowania produktu od projektowania poprzez produkcję i obsługę.

Polska norma PN-ISO-9002 określa system jakości w modelu zapewnienia jakości podczas produkcji i instalowania. Stosowana jest w przypadku modelu odpowiedniego dla firm produkujących wyroby i świadczących usługi nie na podstawie własnej dokumentacji, lecz dostarczonej przez klienta w oparciu o licencję. Model ten jest powszechnie stosowany w zakładach przemysłu spożywczego. Wymagania zawarte w tej normie mają służyć zapobieganiu i wykrywaniu niezgodności z wymaganiami jakościowymi podczas produkcji, instalowania, serwisu oraz wdrażania środków zapobiegających powstawaniu niezgodności.

Polska norma PN-ISO-9003 jest to system jakości w modelu zapewnienia jakości podczas kontroli i badań ostatecznych. Norma ta dotyczy firm pośredniczących, hurtowni, gdzie kontrola daje ostateczną gwarancję, że ustalone wymagania zostaną spełnione.

Polska norma PN-ISO-9004 dotyczy zarządzania jakością i elementami systemu jakości. Zawiera opis wymagań występujących w poprzednich normach i jest szczególnie przydatna na etapie wdrażania systemu jakości.



Wybór modelu powinien być dokonany w oparciu o zdolności funkcyjne lub organizacyjne wymagane od dostawcy w odniesieniu do wyrobu lub usługi.

We wszystkich modelach wymagania dotyczące jakości uzupełniają się, a nie zastępują wymagania techniczne dotyczące wyrobu lub usługi.

## **Dokumentacja systemu zarządzania jakością**

Dokumentacja systemu jakości powinna zawierać:

- udokumentowaną politykę jakości i cele jakościowe,
- księgę jakości,
- udokumentowane procedury zgodne z wymaganiami Normy Międzynarodowej,
- dokumenty potrzebne organizacji dla zapewnienia efektywnego planowania, prowadzenia i nadzorowania swoich procesów (procedury),
- zapisy zgodne z wymaganiami Normy Międzynarodowej (instrukcje).

Należy pamiętać, że każda procedura bądź instrukcja powinna być ustanowiona, udokumentowana, wdrożona i utrzymana. Obszar i zasięg dokumentacji systemu zarządzania jakością zależy od takich czynników, jak:

- wielkość i rodzaj organizacji,
- stopień złożoności procesów oraz powiązania między nimi,
- kompetencje personelu.

Dokumentacja wymagana w systemie zarządzania jakością powinna być nadzorowana. Zapisy stanowią specjalny rodzaj dokumentacji i podlegają nadzorowi zgodnie z wymaganiami normy. Należy również ustanowić procedurę określającą zasady:

- zatwierdzania dokumentów ze względu na ich poprawność przed wydaniem,
- przeglądu, nowelizacji (jeżeli jest to konieczne) oraz ponownej akceptacji dokumentacji,
- zapewnienia, że identyfikowane są zmiany oraz aktualny status dokumentacji,
- zapewnienia, aby aktualna wersja dokumentacji była dostępna w miejscach jej zastosowania,
- zapewnienia, aby dokumenty były czytelne, łatwe do zidentyfikowania i łatwe do odnalezienia,
- zapewnienia, aby dokumenty pochodzące z zewnętrznego źródła były odpowiednio oznaczone, a ich dystrybucja podlegała nadzorowi,
- zapobiegania niezamierzonemu wykorzystywaniu wycofanych dokumentów,
- stosowania odpowiedniego ich oznaczenia, jeżeli są one przechowywane z dowolnego powodu.

W pierwszym stadium rozwoju systemu jakości należy dążyć do tego, aby nie tworzyć nadmiaru dokumentacji wybiegającej poza wymagania samej normy ISO 9001 lub 9002. Czytając uważnie normę, nie znajdziemy w niej żadnych szczególnych wytycznych czy obowiązków, dotyczących na przykład rozliczania delegacji krajowych, ewidencji przebiegu pojazdów służbowych, rozmów kwalifikacyjnych

z nowymi pracownikami, sposobu zamawiania materiałów biurowych. Budowa całego systemu w większości zależy od firmy, która go tworzy. System ten powinien obejmować procesy istotne z punktu widzenia jakości. Rozbudowa dokumentacji będzie mogła następować, w miarę jak nowy sposób postępowania stanie się nawykiem. Dokumentem nadrzędnym nad procedurami i instrukcjami jest Księga Jakości. W budowie i formułowaniu tego dokumentu także występuje duża dowolność.

Księga Jakości ma pełnić rolę mapy systemu jakości. Najczęściej znajdziemy w niej odniesienie do poszczególnych wymagań normy i informację, w jaki sposób normy te zostały spełnione (Chabiera, Dorosiewicz, Zbierchowska, 2000: 30–45).

## Procedury

Procedury są kolejnym środkiem dokumentującym system zarządzania jakością w przedsiębiorstwie, opisują szczegółowo warunki wykonania i kontroli działań związanych z zarządzaniem jakością. Są one tworzone na potrzeby konkretnych wydziałów przedsiębiorstwa i zawierają cały zakres działań, tryby wykonawcze, kryteria wyboru postanowień alternatywnych oraz kierunku postępowania w przypadku niezgodności. Procedury powinny być związane z innymi dokumentami firmy, tworzyć z nimi wspólną całość i poprzez ciągłe ich doskonalenie wpływać na podniesienie całego systemu na wyższy poziom zadowolenia klienta zewnętrznego i wewnętrznego. Tworzone procedury powinny zawierać:

- przedmiot procedury,
- cel procedury,
- kwalifikacje personelu,
- realizację procedury,
- odpowiedzialność,
- zapisy, w tym załączniki,
- powiązanie z innymi procedurami,
- miejsce przechowywania i archiwizowania (Chabiera, Dorosiewicz, Zbierchowska, 2000: 43; Hamrol, Mantura, 1998: 186).

Podstawową techniką wdrażania, a następnie stosowania metody kompleksowego zarządzania jakością jest organizowanie tzw. kół jakości. Koła jakości to małe zespoły pracowników odbywające regularne spotkania w celu analizowania metod i organizacji swojej pracy oraz poszukiwania dróg ich poprawy. To właśnie koła jakości realizują w praktyce zasadę ciągłego doskonalenia jakości.

Główne zasady pracy kół jakości są następujące:

1. Każde koło powinno mieć ustalone miejsce i kalendarz spotkań, a także ustaloną listę uczestników.
2. Koło jakości nie powinno liczyć więcej niż 5–8 osób. Przy większym gronie dyskusja jest utrudniona, powstaje też niebezpieczeństwo, że osoby nieśmiałe zostaną z niej w naturalny sposób wyeliminowane.

3. Koło jakości musi mieć swojego prowadzącego (przewodniczącego), który powinien dobrać sobie zastępcę. Powinno mieć także wyznaczonego instruktora, który może, ale nie musi, być członkiem koła.
4. Koło jakości powinno składać się z pracowników tego samego lub zbliżonego szczebla, choć niekoniecznie tego samego działu czy zespołu. Wyżsi przełożeni uczestników koła mogą brać udział w spotkaniach koła, ale jedynie jako zaproszeni goście. Nigdy nie powinni też przewodniczyć spotkaniom koła.
5. Na każdym spotkaniu koła powinien powstać krótki protokół przyjętych wniosków, podjętych prac i rozdzielonych ról. Pamiętajmy, że najlepszy pomysł nie zostanie zrealizowany, gdy za jego realizację nie będzie odpowiedzialna jedna konkretna osoba.
6. Koła jakości są niezbędnym elementem realizacji metody kompleksowego zarządzania jakością.

W pierwszej kolejności należy wybierać do rozwiązania problemu najprostsze. Do powodzenia całej inicjatywy jest bowiem konieczne, aby każde koło jak najszybciej doświadczyło pierwszego sukcesu. Tylko sukces, i nic więcej, przekona członka koła, że ta działalność ma sens.

## **Certyfikacja (oznakowanie) produktów**

Certyfikacja produktów oznacza spełnienie wymogów poszczególnych norm ISO. Ma gwarantować klientom, że dany produkt jest bezpieczny i dobry jakościowo. Certyfikaty na podstawie szczegółowych opisów produktów są przyznawane producentom (usługodawcom) przez uprawnione do tego ośrodki certyfikujące. Jest to swoista forma nadania wiarygodności firmom.

Takie znaczenie mają certyfikaty w branży spożywczej, np. BRC. Podobnie jest w przemyśle motoryzacyjnym, gdzie dostawcami mogą być tylko firmy posiadające certyfikat ISO TS/16949:2002.

Certyfikacja oznacza także nadzór, jaki sprawują nad tym systemem audytorzy z ośrodka certyfikującego. Regularne audyty zapewniają ciągłość stosowania, monitorowania i usprawniania tych procesów (Sitkowski, 2007).

W handlu i usługach mamy do czynienia z występowaniem podobieństwa wielu znaków towarowych, które mogą wprowadzać klientów w błąd. Przeciętny konsument postrzega bowiem znak towarowy jako całość (aspekt wizualny) i nie wnika w poszczególne jego elementy składowe (Tarka, 2017).

## **Podsumowanie**

Zarządzanie jakością wytwarzanych towarów i usług w przedsiębiorstwie to problem złożony, wieloaspektowy, a jakość jest rozumiana jako spełnienie przez dany produkt określonych wymagań, w tym głównie wymagań nabywców. Przy zarządza-

niu jakością produktów bierze się pod uwagę normy ISO, które powinny być uwiarygodnione w certyfikatach produktów, zaś za jakość produktów w przedsiębiorstwie odpowiada jego kierownictwo i pracownicy.

## Bibliografia

- Chabiera J., Dorosiewicz S., Zbierchowska A. (2000), *Zarządzanie jakością*, CIM, Warszawa.
- Hamrol A., Mantura W. (1998), *Zarządzanie jakością: teoria i praktyka*, PWN, Warszawa–Poznań.
- Kuc B.R. (2002), *Audyty wewnętrzne: teoria i praktyka*, Wydawnictwo Menedżerskie PTM, Warszawa.
- Polska Norma, PN-ISO 9000 (1996), Polski Komitet Normalizacyjny, Warszawa.
- Sitkowski L. (2007), *Klienci wybierają firmy ze znakiem jakości*, „Rzeczpospolita”, 29.03.2007.
- Skrzypek E. (1993), *Wdrażanie systemów zapewnienia jakości – doświadczenia przedsiębiorstw*, „Problemy Jakości”, nr 1.
- Szczepańska K. (1998), *Kompleksowe zarządzanie jakością TQM*, Wydawnictwo Alfa-Wero, Warszawa.
- Tarka A. (2017), *Zwykły konsument nie analizuje poszczególnych elementów znaku*, „Rzeczpospolita”, 16.08.2017.
- Wasilewski L. (1998), *Podstawy zarządzania jakością*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Przedsiębiorczości i Zarządzania im. L. Koźmińskiego, Warszawa.

### Summary

#### **Quality management of goods and services offered by companies. Basic issues**

Offering quality products is an important part of business management. Such products increase confidence and customer satisfaction. Quality management covers such core aspects as strategic planning, control, internal and external auditing. The quality of offered goods and services is an important element of company management. Product quality management is designed to increase customer trust and satisfaction, increase revenue, and reduce the cost of manufacturing and marketing. This article discusses basic (in the author's opinion) issues involved in managing the quality of goods and services offered by companies.

**Keywords:** Quality management, ISO standards, standardisation, quality certificates

**Zenon Ślusarczyk\***

## **Przemieszczanie się osób w strefie Schengen Unii Europejskiej**

### **Wstęp**

Istotą strefy Schengen jest zapewnienie obywatelom państw członkowskich Unii Europejskiej swobodnego przemieszczania się i zniesienie rygorystycznych procedur kontrolnych na granicach z zachowaniem wszelkich środków ostrożności dla bezpieczeństwa i ochrony obywateli. Dlatego też utworzono wspólny system informacyjny, ujednociono zasady dotyczące kontroli i ochrony zewnętrznych granic strefy, przyjęto wspólny system azylowy i wprowadzono współpracę między służbami granicznymi. Dotyczy to zwłaszcza nielegalnej imigracji osób z państw niebędących członkami UE. Regulacje prawne UE i państw członkowskich w tym zakresie ulegają modyfikacji.

Celem artykułu jest prezentacja najważniejszych zagadnień związanych z przemieszczaniem się osób w strefie Schengen Unii Europejskiej i uzasadnienie tezy, że polityka imigracyjna UE jest istotną dziedziną regulacji prawnych, uwzględniającą staż członkowski państw oraz współpracę ich służb granicznych, wymogi azylowe i zasady przyznawania obywatelstwa.

### **Strefa Schengen i jej istota**

Uregulowania dotyczące strefy Schengen zawarte są w takich dokumentach UE, jak:

1. Traktat amsterdamski (prawo pierwotne – traktatowe) z 1997 roku (Szachon-Pszenny, 2014: 20–27).
2. Układ z Schengen z 1985 roku w sprawie stopniowego znoszenia granic wewnętrznych UE.

---

\* Prof. nadzw. dr hab. Zenon Ślusarczyk – Akademia Humanistyczno-Ekonomiczna w Łodzi.

3. Konwencja wykonawcza do układu z Schengen podpisana w 1990 roku.
4. Protokoły i decyzje o przystąpieniu do układu z 1985 roku i do Konwencji Wykonawczej z 1990 roku Włoch, Hiszpanii, Portugalii, Grecji, Austrii, Danii, Finlandii i Szwecji.
5. Decyzje i deklaracje przyjęte przez Komitet Wykonawczy ustanowiony na mocy Konwencji Wykonawczej wraz z aktami przyjętymi dla wykonania tej Konwencji przez organy, którym Komitet przyznał odpowiednie uprawnienia do podejmowania stosownych decyzji w zakresie spraw dotyczących funkcjonowania strefy Schengen (Tuora-Schwierskott, 2015: 257–258).

Wymienione regulacje stały się częścią traktatu lizbońskiego. Należy również dołączyć do dorobku Schengen umowy i decyzje, które nawiązują do wstąpienia w struktury Schengen następnych państw członkowskich. Od momentu podpisania Traktatu amsterdamskiego do strefy Schengen dołączyły: Polska, Słowacja, Estonia, Szwajcaria, Malta, Czechy, Islandia, Łotwa, Norwegia, Lichtenstein, Czechy, Słowenia, Węgry i Litwa. W oparciu o układ z Schengen i Konwencję Wykonawczą utworzono akty prawa wtórnego Unii Europejskiej, które wyznaczają zasady funkcjonowania strefy Schengen. Najważniejszym takim aktem jest kodeks graniczny Schengen. Zakres *acquis* Schengen formułowany jest za każdym razem, gdy do strefy Schengen wstępują kolejne państwa. W zasadzie dorobek Schengen stosuje każde państwo członkowskie Unii Europejskiej. Jednak Zjednoczone Królestwo oraz Irlandia stosują go tylko częściowo i nie przynależą do strefy Schengen. Cypr, Rumunia i Bułgaria także nie w pełni uczestniczą w tej strefie, jednakże ich obowiązkiem jako członka Unii Europejskiej jest przystąpienie do strefy. Natomiast państwami, które należą do strefy Schengen, ale nie są państwami członkowskimi UE, są Szwajcaria, Islandia, Lichtenstein.

Ogólnie biorąc, strefę Schengen tworzą państwa, które przystąpiły do układu Schengen oraz Konwencji Wykonawczej albo związane są w pewnym stopniu przepisami tychże aktów prawnych w oparciu o umowy międzynarodowe. Można wymienić kilka rodzajów członkostwa w strefie Schengen:

- państwa, które przystąpiły do układu z Schengen i Konwencji Wykonawczej Schengen: Grecja, Włochy, Portugalia, Szwecja, Austria, Dania, Hiszpania, Finlandia;
- państwa, które zawarły układ z Schengen oraz przyjęły Konwencję Wykonawczą Schengen: Belgia, Luksemburg, Francja, Holandia, Niemcy;
- państwa związane z dorobkiem Schengen, którym całkowite jego stosowanie umożliwiła decyzja Rady Europejskiej: Słowenia, Łotwa, Polska, Malta, Czechy, Węgry, Słowacja, Litwa;
- państwa związane z dorobkiem Schengen, którego niepełne stosowanie dała decyzja Rady: Cypr, Bułgaria, Chorwacja, Rumunia;
- państwa posiadające specjalny status, do których stosuje się tylko niektóre przepisy *acquis* Schengen: Republika Irlandii, Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej;

- państwa stowarzyszone związane przepisami *acquis Schengen* na podstawie umów międzynarodowych: Szwajcaria, Norwegia, Lichtenstein, Islandia.

Zakres definicji pojęcia *państwo członkowskie* ogranicza się do państw będących członkami Unii Europejskiej i strefy Schengen, zaś państwami trzecimi są państwa, które nie należą ani do Unii Europejskiej, ani do strefy Schengen. Jednak ze względu na to, że niektóre państwa należą tylko do UE lub strefy Schengen należy wyjaśnić jeszcze dwa pojęcia: *państwa nieczłonkowskie UE* i *państwa nieczłonkowskie strefy Schengen*. Państwami nieczłonkowskimi UE są państwa, które należą do strefy Schengen, ale nie przynależą do UE. Natomiast państwami nieczłonkowskimi są państwa należące do UE, ale niebędące w strefie Schengen.

Wymiaru terytorialnego strefy Schengen nie da się jednoznacznie określić ze względu na to, że państwa w różnym stopniu przyjęły *acquis Schengen*. Aby zapobiec tego typu sytuacjom, podpisano traktat, który określa, że każde przystępujące do UE państwo zobowiązane jest do przyjęcia dorobku Schengen, a po spełnieniu wskazanych wymagań ma obowiązek zostać członkiem strefy Schengen. Niemniej jednak państwa, które przystąpiły do UE przed rokiem 1999 i nie miały obowiązku przyjęcia *acquis Schengen*, zachowały szczególną pozycję.

Pozycja państw niebędących członkiem Unii Europejskiej jest właściwie dość podobna do sytuacji państw członkowskich Unii Europejskiej. Różnica jest tylko w procesie stanowienia prawa rozwijającego dorobek Schengen przez Islandię, Szwajcarię, Lichtenstein i Norwegię. Obywatele wymienionych państw mogą tak samo swobodnie się przemieszczać jak obywatele państw członkowskich. Państwa te nie mogą brać udziału w powiększaniu dorobku Schengen, dlatego że do tworzenia prawa wtórnego upoważnione są tylko instytucje Unii Europejskiej. Norwegia i Islandia nie przystąpiły do UE, lecz do strefy wolnego handlu w ramach EFTA, a także do strefy swobodnego rynku wewnętrznego w ramach EOG, bez udziału w unii celnej, zasadach i polityce Unii Europejskiej oraz systemie instytucjonalnym (Doświadczony-Borysiak, 2007: 94). Do strefy Schengen przystąpiły w 2001 roku Norwegia, Islandia, Dania, Szwecja i Finlandia, jednak Norwegia i Islandia mogą nie przyjąć aktu albo środka, który jest oparty na dorobku Schengen, a co więcej opuścić strefę Schengen.

Szwajcaria do strefy Schengen przystąpiła w 2008 roku, zaś Lichtenstein w 2011 roku. Oba te państwa przyjęto do strefy Schengen w oparciu o decyzję Rady w sprawie całkowitego przestrzegania przepisów *acquis Schengen*. Szwajcaria, pomimo że nie jest w Unii Europejskiej, współpracuje z nią w wielu dziedzinach. Nie podjęła decyzji o przystąpieniu do UE ze względu na swoją historyczną neutralność oraz podejmowanie decyzji w drodze referendum. Szwajcaria nie uczestniczy w umowach ani ugrupowaniach wojskowych, co przyczyniło się do tego, że Genewa została siedzibą ONZ, EFTA oraz innych instytucji międzynarodowych, takich jak Światowa Organizacja Zdrowia (WHO), Światowa Organizacja Handlu (WTO) czy Międzynarodowy Ruch Czerwonego Krzyża. Zadowolająca sytuacja gospodarcza Szwajcarii powoduje, że nie wymaga ona pomocy ze strony UE. Podobnie jest z Lichtenste-



inem, który związany jest ściśle ze Szwajcarią unią celną. Należy również do EOG, co umożliwia mu bezwarunkowe korzystanie ze swobód rynku wewnętrznego.

Utworzono Komitet Mieszany, który podejmuje decyzje dotyczące Norwegii, Islandii, Szwajcarii i Lichtensteinu. Komitet Mieszany służy łączeniu interesów krajów członkowskich i nieczłonkowskich Unii Europejskiej, które tworzą strefę Schengen. Składa się on z przedstawicieli rządów tych państw oraz przedstawicieli Rady i Komisji Europejskiej. W ramach Komitetu Mieszanego państwa te mogą uczestniczyć w pracach komitetów, które pomagają Komisji Europejskiej, mają prawo do kierowania na piśmie uwag do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, a także do konwersacji na posiedzeniach parlamentarnych Parlamentu Europejskiego.

Sytuacja Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii oraz Irlandii i Danii dotycząca strefy Schengen jest dość skomplikowana. Wielka Brytania oraz Irlandia mają swoje zasady odnoszące się do kontroli granicznych i upoważnienia do kontrolowania na swoich granicach razem z innymi państwami członkowskimi osób wjeżdżających, jeżeli uznają to za niezbędne, oraz prawo decydowania o przyznaniu lub nieprzyznaniu zezwolenia na wjazd obywateli innych państw (zob. więcej Szachoń-Pszenny, 2011). W 1921 roku utworzyły obszar wspólnego podróżowania, dzięki któremu obywatele mogli podróżować po ich terytoriach jedynie z dokumentem ze zdjęciem. Dlatego też państwa te nie były zainteresowane wzmocnieniem współpracy z Unią Europejską. Wielka Brytania i Irlandia mają odmienne stanowiska odnośnie do przemieszczania się obywateli państw trzecich. Ogólnie swobodny przepływ obywateli oznacza możliwość przemieszczania się wszystkich obywateli Unii Europejskiej oraz obywateli państw trzecich, którzy zgodnie z prawem przekroczyli zewnętrzne granice.

Wielkiej Brytanii oraz Irlandii nie obligują postanowienia wydane przez prestrzeń wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości, umowy międzynarodowe zawarte przez Unię Europejską na ich podstawie i orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, które interpretują wydane postanowienia. Mogą również wystąpić z wnioskiem o zastosowanie w stosunku do siebie niektórych bądź wszystkich przepisów *acquis Schengen* (Szachoń-Pszenny, 2011: 101).

Dania może znajdować się poza polityką imigracyjną, wizową i azylową, aczkolwiek może włączyć się w każdą z wymienionych polityk po powiadomieniu Rady. W przeciwieństwie do innym państw należących do Unii Europejskiej i strefy Schengen Dania otrzymuje decyzje wydawane na podstawie dorobku Schengen z kilkumiesięczną zwłoką (Szachoń-Pszenny, 2011: 160, 165).

Myślą przewodnią przy tworzeniu systemu Schengen było zniesienie kontroli na granicach państw zachodnioeuropejskich, które biorą udział w integracji gospodarczej. Gdy inicjatywę tę zaczęto wprowadzać w życie, powstał jednak spór między państwami należącymi do Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej. Dotyczył on tego, kto może swobodnie przekraczać granice. Niektóre państwa uważały, że przemieszczać się mogą tylko obywatele państw członkowskich, zaś pozostałe państwa były



zdania, że aby swoboda ta mogła być całkowicie realizowana, należy dać możliwość przemieszczania się także obywatelom państw trzecich. W efekcie podpisano oddzielną umowę międzynarodową zwaną układem z Schengen, która została przyjęta tylko przez niektóre państwa członkowskie. Uzupełnieniem tego układu była konwencja do układu z Schengen określająca zasady znoszenia kontroli na wewnętrznych granicach. Państwa, które zdecydowały się na podpisanie Konwencji Wykonawczej, zobowiązane były do pełnego zlikwidowania kontroli. W związku z tym zagwarantowały sobie możliwość przywrócenia tych granic w razie zaistnienia niebezpieczeństwa dla interesów lub ludności państwa. Utworzono w tym celu Komitet Wykonawczy Schengen, który w 1995 roku podjął decyzję dotyczącą przywracania kontroli w razie zakłócenia porządku publicznego lub bezpieczeństwa. W decyzji ustalono, że państwo, które planuje przywrócić kontrolę, zobligowane jest do powiadomienia o tym fakcie pozostałych państw członkowskich oraz podania przyczyny, określenia czasu trwania kontroli. Skonkretyzowano również czynności związane z przedłużeniem bądź anulowaniem kontroli (zob. Trojanowska-Strzęboszewska, 2014: 7–31).

W marcu 2006 roku Rada i Parlament Europejski wydały rozporządzenie ustanawiające wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granicę (kodeks graniczny Schengen). W kodeksie tym umieszczono przepisy dotyczące przekraczania zewnętrznych i wewnętrznych granic oraz chwilowego przywracania kontroli na granicach wewnętrznych. Zgodnie z art. 23 kodeksu granicznego w przypadku poważnego zagrożenia porządku publicznego lub bezpieczeństwa wewnętrznego państwo członkowskie może wyjątkowo przywrócić kontrolę graniczną na swoich granicach wewnętrznych na czas ograniczony nie dłuższy niż 30 dni lub na przewidywany okres trwania poważnego zagrożenia, jeżeli przekracza on 30 dni, zgodnie z procedurą określoną w art. 24, lub w nagłych przypadkach zgodnie z procedurą określoną w art. 25 zakres i czas trwania tymczasowego przywrócenia kontroli granicznej na granicach wewnętrznych nie przekraczają tego, co jest ściśle niezbędne dla reakcji na poważne zagrożenie (Rozporządzenie [WE] nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r.).

W latach 2000–2003 i 2006–2010 zanotowano 56 przypadków przywrócenia kontroli na granicach wewnętrznych. Często ze sposobności przywracania kontroli korzystała Francja (12 przywróceń). Następnym państwem była Hiszpania, która 9 razy zgłosiła chęć przywrócenia kontroli. Niemcy zgłosiły 5 przypadków, Islandia – 4, natomiast Austria, Norwegia, Finlandia i Belgia – po 3 przypadki (Trojanowska-Strzęboszewska, 2014: 53). Tabela w załączniku nr 1 przedstawia powody przywracania kontroli.

Najczęstszym powodem przywracania kontroli były wydarzenia polityczne. Obawiano się w związku z tymi wydarzeniami demonstracji, a także kolejnych zamachów terrorystycznych po 11 września 2001 roku. Kolejnym powodem przywracania kontroli były wydarzenia mające związek z przestępczością. Odnotowano jedynie

pojedyncze przypadki przywracania kontroli ze względu na migrację. Wszystkie dotyczyły działań podjętych przez władze belgijskie, na które w jednym przypadku odpowiedziały władze Luksemburga, również przywracając kontrolę. Najdłuższa, trzytygodniowa kontrola trwała na belgijskich granicach w związku z pobytem rodziny królewskiej w rejonach przygranicznych, mistrzostwami w piłce nożnej oraz regulacją nielegalnych imigrantów. Natomiast najkrótsze przywrócenie kontroli trwało jeden dzień. We wszystkich przypadkach nie zwrócono się do instytucji UE o przedłużenie kontroli. Zasięg przywróconych kontroli również był dość urozmaicony. Przywracano nie tylko kontrole na wszystkich istniejących granicach wewnętrznych określonego kraju, ale również jedynie na wyznaczonych granicach wewnętrznych z jednym sąsiadującym państwem (np. granica francusko-włoska) albo na pewnych odcinkach granicy, ograniczając się do regionu, np. przywrócono kontrolę na hiszpańsko-francuskiej granicy w regionach Guipúzcoa i Nawarra z powodu trwających tam obchodów dnia żołnierza baskijskiego w 2009 roku.

## **Polska polityka migracyjna**

Pomimo że Polska od kilkudziesięciu lat jest docelowym punktem migrantów, to jednak przez dłuższy czas nie określono przepisów odnoszących się do wjazdu, pobytu oraz zatrudnienia cudzoziemców. Rozwój polityki migracyjnej w Polsce przechodził w trzech etapach, które dotyczyły przystąpienia do Unii Europejskiej i systemu Schengen.

W 1997 roku przyjęto pierwszą poprawioną wersję ustawy o cudzoziemcach. Wprowadzono więcej mechanizmów kontrolnych. Był to czas negocjacji warunków wejścia Polski do UE. Cechował się istnieniem coraz bardziej restrykcyjnych warunkowań w dostępie cudzoziemców do rynku pracy oraz względnie tolerancyjną polityką wizową głównie wobec obywateli państw sąsiadujących niebędących członkiem Unii Europejskiej. Przed akcesją Polski do UE polityka migracyjna nie była do końca unormowana. Należy podkreślić, że mimo wzmocnienia kontroli w 2003 roku przeprowadzono amnestię. Objęto nią konkretnie wskazanych nielegalnych imigrantów. Lata 2004–2007 były drugim etapem tworzenia polityki migracyjnej. W związku z wyjazdem licznych pracowników z Polski tezy przeciwko dużej otwartości polskiego rynku pracy straciły moc. W sierpniu 2006 roku minister pracy i polityki społecznej ze względu na żądania polskich przedsiębiorców w związku z niedostatkiem pracowników w niektórych sektorach wydał rozporządzenie, które pozwalało obywatelom Rosji, Białorusi i Ukrainy podejmować sezonową pracę w branży rolniczej bez starania się o pozwolenie na pracę. Jednak aby ujednoczyć polskie przepisy z zasadami układu z Schengen, wprowadzono opłatę za wizy krótkoterminowe. Spowodowało to, że ruch po wschodniej granicy Polski stał się mniej atrakcyjny. Coraz większe ograniczenia wjazdu cudzoziemców oraz duże zaangażowanie w przeprowadzanie kontroli na granicach i wewnątrz państwa uzmysłowiły polskim władzom,

że konieczne jest wprowadzenie nowych przepisów, które uregulowałyby status nielegalnych imigrantów. Dlatego też, zmieniając przepisy prawa, w 2007 roku ogłoszono drugą amnestię dla nielegalnych imigrantów. Trzeci etap rozpoczął się w momencie, gdy Polska przystąpiła do strefy Schengen i w całości wprowadziła do prawa polskiego dorobek prawny UE dotyczący wymiaru sprawiedliwości i spraw wewnętrznych. Efektem długich rozmów urzędników i ekspertów na temat polityki migracyjnej był projekt dokumentu strategicznego, który w 2011 roku Ministerstwo Spraw Wewnętrznych przedstawiło do konsultacji z obywatelami. Etap ten zakończył dość długi przebieg ustanawiania nowych norm prawno-instytucjonalnych w zakresie polityki migracyjnej. Na szczelbu oficjalnym przedstawiono warunki integracji, biorąc pod uwagę przede wszystkim znajomość języka polskiego. Usunięto również bariery biurokratyczne w postępowaniu uzyskania pozwolenia na pobyt i pracę oraz otrzymania obywatelstwa polskiego (Grot, Kaźmierkiewicz, 2014: 74–76).

Koniecznym krokiem do sporządzenia dokumentu określającego politykę migracyjną było utworzenie Zespołu do spraw migracji w 2007 roku, który stał się organem doradczym Rady Ministrów. Zadaniem Zespołu jest badanie, w jakim kierunku zmierzają reformy prawne przeprowadzane w polityce migracyjnej oraz składanie propozycji dotyczących funkcjonowania pewnych instytucji oraz zmian w polityce. Stworzono sześć grup roboczych do spraw związanych z imigracją zarobkową, integracją obcokrajowców, przeciwdziałaniem nielegalnej imigracji, reemigracją oraz gromadzeniem i wymianą statystyk. W 2009 roku Zespół przystąpił do opracowywania dokumentu strategicznego. Treść dokumentu przyjęto w 2010 roku, po czym poddano go procesowi konsultacji społecznych.

Ostatecznie w 2012 roku rząd polski przyjął strategię migracyjną. Dokument ten zawiera unormowania w zakresie legalnej i nielegalnej migracji, obywatelstwa, repatriacji oraz integracji obcokrajowców. Precyzuje założenia dotyczące przyjmowania imigrantów, ułatwia procedury uzyskania zezwoleń na pracę i pobyt, a także przedstawia pomysły rozwiązania sytuacji nielegalnych imigrantów.

Przyjęcie dokumentu *Polityka migracyjna Polski – stan obecny i postulowane działania* rozpoczęło kolejny etap prac nad wydajniejszym zarządzaniem migracją. Dokument ten jest programem, więc nie proponuje żadnych konkretnych propozycji przyjęcia przepisów prawnych, planu wprowadzania rozwiązań oraz środków finansowania tych rozwiązań. Następnym krokiem było skoordynowanie celów i zadań sformułowanych w dokumentach rządowych odnoszących się do obszarów objętych polityką migracyjną oraz wprowadzanie zmian w istniejących już politykach, np. w polityce wizowej, jak również tworzenie nowych polityk, np. polityki integracyjnej. Najważniejszymi instytucjami współodpowiedzialnymi za wykonywanie polityki migracyjnej w Polsce są: Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, Straż Graniczna, Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej, Ministerstwo Spraw Zagranicznych, Ministerstwo Edukacji Narodowej, Ministerstwo Finansów oraz Urząd ds. Cudzoziemców. Nadzór nad działalnością służb przeprowadzających kontrole, pracą instytucji, które wydają zezwolenia na pobyt, oraz

odpowiedzialność polityczna należy do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji. Natomiast kontrolę na granicy oraz kontrolę pobytu przybyłych do Polski przeprowadza Straż Graniczna. Do jej zadań należy prowadzenie dochodzeń, zatrzymań, wydalanie nielegalnych imigrantów. Coraz większą rolę odgrywa Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej, które pomaga imigrantom wejść na polski rynek pracy.

Po przeprowadzeniu nowelizacji ustawy o cudzoziemcach zakres kompetencji Straży Granicznej znacznie się zwiększył. Zaostrzono kryteria otrzymania wizy i przejścia przez granicę. Straż Graniczna została uprawniona do sprawdzania informacji podawanych przez cudzoziemców. Ustawa o cudzoziemcach wymienia przesłanki odmowy udzielenia zezwolenia na wjazd do Polski, np. jeśli nazwisko wnioskodawcy zamieszczone jest w krajowej bazie osób niepożądanych lub w Systemie Informacyjnym Schengen lub gdy we wniosku były umieszczone fałszywe informacje. Wprowadzono także dodatkowe kary za naruszenie przepisów dotyczących wjazdu i pobytu, a nielegalne przekroczenie granicy zostało uznane za przestępstwo, za które grozi osadzenie w zakładzie zamkniętym oraz wydalenie. Jednakże przymusowe wydalenie jest środkiem koniecznym tylko wtedy, gdy występuje ryzyko ucieczki nielegalnego imigranta. Jeżeli cudzoziemiec dobrowolnie opuści kraj, to podlega wyłącznie rocznemu zakazowi wjazdu do kraju, może zaś ubiegać się o wjazd do innego państwa należącego do UE.

Według definicji umieszczonej w ustawie cudzoziemcem jest ten, kto nie posiada obywatelstwa polskiego (Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 4 listopada 2016 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o cudzoziemcach). Określono w niej grupy, które podlegają kontroli, oraz podstawowe zasady działania urzędników wobec cudzoziemców. Kolejne poprawki do ustawy określiły prawa i obowiązki obywateli państw należących do UE i Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz obywateli państw trzecich. Rozszerzono również zasady traktowania grup o specjalnym statusie, np. uchodźców, posiadaczy Karty Polaka czy repatriantów.

Zmiany legislacyjne wprowadzone przez UE przyczyniły się do zmiany polityki azylowej. Ustawa o udzielaniu cudzoziemcom ochrony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej uregulowała sytuację cudzoziemców, wprowadzając pobyt tolerowany, w przypadku gdy osoba taka nie może uzyskać statusu uchodźcy.

Polska w 2006 roku ułatwiła obywatelom niektórych krajów niebędących członkiem UE dostęp do rynku pracy poprzez zniesienie obowiązku posiadania zezwolenia na pracę i zastąpienie go systemem składania deklaracji przez pracodawców. Rozwiązanie to zastosowano wobec obywateli Ukrainy, Białorusi i Rosji na okres do trzech miesięcy w czasie sześciu kolejnych miesięcy. W następnych latach rozszerzono zakres o obywateli Gruzji i Mołdawii, zezwalając im na pracę przez sześć miesięcy w roku. Ostatnie zmiany wprowadziły możliwość zmiany pracodawcy w danym okresie pracy sezonowej.

## Zmniejszanie skali nielegalnej imigracji

Nieodłącznym zjawiskiem migracji jest imigracja nielegalna. Można ją zdefiniować jako wjazd na terytorium kraju lub pozostanie w nim w sposób łamiący obowiązujące w danym kraju prawo. Imigrant decydujący się na taki sposób przybycia do kraju przyjmującego naraża siebie, a czasami także swoją rodzinę na pewne niebezpieczeństwo, np. ryzyko deportacji skutkujące zakazem ponownego wjazdu do kraju, ryzyko śmierci w czasie nielegalnego przekraczania granicy (utonięcie w rzekach granicznych lub podczas podróžowania drogą morską, niehumanitarne warunki w czasie transportu – w kontenerach czy ciężarówkach, ekstremalne warunki pogodowe – wychłodzenie lub przegrzanie, przekraczanie zaminowanych granic, pobicie cudzoziemców w państwach tranzytowych). Wyróżnia się trzy metody nielegalnej imigracji (Bąba, 2009: 60–62):

1. Nielegalne przekraczanie granicy dotyczy często obywateli, którzy zobowiązani są do posiadania wizy. Metodę tę wykorzystują często zorganizowane grupy przestępcze w handlu ludźmi, przemyśle narkotyków lub broni.
2. Fikcyjne małżeństwo z obywatelem państwa przyjmującego – otrzymanie prawa stałego pobytu w zamian za określoną sumę pieniężną.
3. Nielegalne przedłużanie pobytu osób, którym skończyła się wiza – cudzoziemiec przybywa do kraju legalnie, jednak wskutek utraty ważności wizy następuje naruszenie zasad legalnego pobytu (Bąba, 2009: 63–64).

Za przemyt ludzi grozi niewielka kara, tymczasem jest to dość zyskowne działanie. Zorganizowane grupy przestępcze mają dobrze opanowane szlaki przerzutowe. Walka z tym procederem jest stosunkowo trudna, gdyż osoby chcące przedostać się nielegalnie na teren państwa należącego do UE z własnej woli kontaktują się z członkami zorganizowanych grup przestępczych i wyrażają zgodę na dyktowane przez nich niekorzystne warunki. Z kolei gdy cudzoziemcy tacy zostaną zatrzymani, nie chcą współpracować z organami ścigania, gdyż boją się zemsty lub liczą na kolejną próbę przekroczenia granicy w ten sam sposób.

Głównym celem imigrantów jest kierunek zachodni i północny. Najczęściej imigrują osoby pochodzące z biednych i słabo rozwiniętych krajów Afryki i Azji. Stosują różne sposoby przedostania się na obszar Unii Europejskiej. Decydują się na długie piesze wędrówki albo wykorzystują drogi morskie. Podróżują, posługując się fałszywymi dokumentami oraz w ukryciu w ciężarówkach czy kontenerach. Przemieszczają się zazwyczaj w małych, kilku- lub kilkunastoosobowych grupach, udając turystów.

- Europol określił najważniejsze nielegalne trasy przerzutowe. Zaliczył do nich:
- trasę północną: z Rosji przez państwa nadbałtyckie do Skandynawii albo przez Polskę i Czechy do Austrii i Niemiec,
  - trasę południową: przez Morze Śródziemne z Turcji albo państw Bliskiego Wschodu do Włoch i Grecji, a także z Maroka do Hiszpanii,
  - trasę bałkańską: z Bośni i Hercegowiny lub Albanii do Włoch albo Grecji.

Nielegalna imigracja ma zarówno prawny, jak i gospodarczy wymiar. W ujęciu prawnym nielegalna imigracja dotyczy kwestii związanych z pobytem oraz pracą, natomiast w aspekcie gospodarczym należy uwzględnić wpływ nielegalnej imigracji na gospodarkę państwa. Najczęściej nielegalni imigranci zatrudniani są w sektorze rolniczym, budowlanym, a także przy pracach okresowych. Jeśli chodzi o kobiety, to przeważnie zatrudniane są jako sprzątaczkki lub opiekunki osób starszych. Dlatego też stworzenie polityki migracyjnej dotyczącej zwalczania nielegalnej imigracji stało się wyzwaniem dla organów Unii Europejskiej oraz państw członkowskich (Tuora-Schwierskott, 2015: 257–258).

Wstępne uregulowania kwestii nielegalnej imigracji zostały zawarte w Programie haskim – *Wzmocnienie wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości UE*. Przyjęto go w 2004 roku na posiedzeniu Rady Europejskiej. Pierwsze akty prawa wtórne, które dotyczyły obywateli państw trzecich, odnosiły się do zasad dopuszczenia i ich pobytu na terytorium krajów należących do Unii Europejskiej. W 2004 roku uchwalono dyrektywę określającą warunki przyjmowania obywateli państw trzecich. Prawo do wjazdu na teren UE miały osoby studiujące, biorące udział w wymianie szkolnej, a później również osoby prowadzące badania naukowe. W 2007 roku Komisja Europejska zaprezentowała projekt dyrektywy, która ustanawiała tzw. Niebieską Kartę. Miała ona pozwolić na legalne zatrudnienie i zamieszkanie w wybranym państwie Unii Europejskiej przez okres 2 lat. Po tym czasie imigrant mógłby wybrać, czy chce wrócić do swojego kraju, czy przenieść się do innego państwa będącego członkiem UE, pod warunkiem że otrzymał tam ofertę pracy. Osoby ubiegające się o Kartę musiałyby spełnić dość wysokie wymagania, m.in.: posiadać przynajmniej trzyletnie doświadczenie zawodowe czy też dostać trzy razy wyższe wynagrodzenie od minimalnej stawki obowiązującej w kraju, do którego przybył cudzoziemiec. W 2008 roku po burzliwych negocjacjach Parlament Europejski przyjął dyrektywę dotyczącą powrotu nielegalnych imigrantów. Reguluje ona m.in. zasady wydalenia, zachęca do nieprzymuszonych powrotów, wprowadza zakaz wjazdu na teren UE osób deportowanych (Firlit-Fesnak, 2010: 13–18).

Następnym krokiem zwalczania nielegalnej imigracji była dyrektywa z 2009 roku określająca minimalne normy co do kar i środków stosowanych wobec pracodawców, którzy zatrudniają nielegalnie obywateli państw trzecich. Określa ona środki i działania zmierzające do zmniejszenia skali nielegalnego zatrudnienia, takie jak zakaz zatrudnienia, wymienia obowiązki pracodawcy, który zatrudnia imigrantów, określa sankcje grożące pracodawcom, a także zobowiązuje do udzielenia pomocy prawnej nielegalnym imigrantom, np. w zakresie wyegzekwowania zaległego wynagrodzenia (Firlit-Fesnak, 2010: 20–22).

W celu przeciwdziałania nielegalnej imigracji zacieśniono współpracę między służbami państw należących do Unii Europejskiej. Aby chronić granice państw UE przed napływem nielegalnych imigrantów, stworzono pewne systemy, które mają w tym pomóc (Oliinyk, 2014: 42):



1. System Informacji Schengen (SIS) – elektroniczny system zawierający dane poszukiwanych osób i przedmiotów. Jest on narzędziem współpracy służb celnych. Dzięki temu systemowi wydawane są wizy. Zawarte są w nim informacje na temat osób zaginionych, a także podlegających nadzorowi.
2. System Informacji Wizowej (VIS) – zawiera informacje o przydzielonych wizach oraz wymienia dane wizowe między państwami członkowskimi.

W Polsce dostęp do tych systemów uregulowany jest Ustawa z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Wizowym Systemie Informacyjnym, Dz.U. 2007, nr 165, poz. 1170. Dostęp do informacji zawartych w systemach ma: MSWiA, Ministerstwo Sprawiedliwości, Straż Graniczna, Ministerstwo Spraw Zagranicznych, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Służba Wywiadu Wojskowego, Policja, Agencja Wywiadu, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Służba Celna, Biuro Ochrony Rządu, Ministerstwo Finansów, Urząd ds. Repatriacji i Cudzoziemców, Żandarmeria Wojskowa, Służba Kontrwywiadu Wojskowego i wojewodowie.

Należy zauważyć, że kraje członkowskie nie są w stanie same przeciwdziałać nielegalnej imigracji. Sukces w zmniejszaniu tego procederu możliwy jest jedynie dzięki współpracy krajów UE opartej na wspólnych przepisach, a także z krajami trzecimi oraz dzięki dobrze wypracowanej polityce zwalczania zorganizowanej przestępczości.

## **Azyl dla imigrantów (uchodźców)**

Osoby, które ubiegają się o azyl, są migrantami przymusowymi. Wyjeżdżają ze swoich krajów z powodu prześladowań lub panującego tam konfliktu. Są to osoby, które opuściły kraj w celu znalezienia schronienia, ale nie rozpatrzono jeszcze złożonego przez nie wniosku o otrzymanie statusu uchodźcy. Postępowanie w tej sprawie może trwać wiele lat, dlatego też państwa udzielają różnej pomocy, począwszy od udzielenia pełnego statusu uchodźcy, poprzez tymczasową ochronę, skończywszy na pomocy humanitarnej udzielanej osobom, które wprawdzie nie otrzymały statusu uchodźcy, ale powrót do ojczyzny mógłby narazić je na niebezpieczeństwo (Castles, Miller, 2011: 234). Według Eurostatu w 2015 roku złożono ponad 1,25 milionów wniosków o udzielenie azylu w krajach Unii Europejskiej.

Do lat osiemdziesiątych osoby, które starały się o azyl, przybywały do Ameryki Północnej i Europy z Azji, Ameryki Łacińskiej i Afryki. Po upadku bloku sowieckiego wzrosła liczba tych osób. Najwięcej przybyło uchodźców z Albanii do Włoch w 1991 roku i z byłej Jugosławii w czasie wojen w Kosowie, Chorwacji i Bośni. Wiele osób przybyłych do Niemiec w latach 1991–1995, które starały się o azyl, należało do mniejszości etnicznych z Bułgarii, Rumunii i innych państw Europy Wschodniej. Do upolitycznienia zagadnienia azylu nastąpiło w latach dziewięćdziesiątych. W związku z licznymi napaściami na obcokrajowców, napadami na schro-

nienia, podpaleniami, które stanowiły zagrożenie dla porządku publicznego, państwa należące do Unii Europejskiej wprowadziły pewne ograniczenia (Castles, Miller, 2011: 238–239):

- wprowadzono politykę przekierowania, uznając, że państwa graniczące z UE są bezpiecznymi państwami trzecimi,
- zmieniono prawo w krajach w celu ograniczenia dostępu do uzyskania statusu uchodźcy,
- podjęto współpracę krajów europejskich w celu stworzenia zasad udzielania azylu na podstawie konwencji dublińskiej, konwencji z Schengen oraz innych porozumień wypracowanych przez Unię Europejską,
- ustanowiono politykę zerowych przyjazdów, która miała uniemożliwić wjazd do Europy Zachodniej osób nieposiadających obowiązkowych dokumentów, nałożone na przewoźników sankcje zmuszały do sprawdzania dokumentów przed podróżą,
- wprowadzono reżimy ochrony czasowej w miejsce stałego statusu uchodźcy dla osób uciekających z byłej Jugosławii.

Liczba złożonych wniosków o azyl spadła w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych, jednak później ponownie wzrosła. Poprzednio do Wielkiej Brytanii nie przybywało dużo osób starających się o azyl, ale w 1999 roku liczba wniosków wzrosła do 90 tys. rocznie, a w 2002 roku wynosiła 103 tys. Napływ ten w 2006 roku został zmniejszony do 28 tys. Zaś liczbę wniosków o azyl przyjętych w krajach Unii Europejskiej z 393 tys. w 2002 roku zredukowano do liczby 180 tys. w 2006 roku. W tym czasie, w związku z konfliktem w Iraku, liczba wniosków od obywateli tego państwa wzrosła o 80% (Castles, Miller, 2011: 241).

Podstawą rozpatrywania wniosków o azyl w Europie jest konwencja genewska z 1951 roku oraz protokół do niej z 1967 roku. Zasada zakazu odsyłania jest podstawą ochrony uchodźców. Znaczy to, że w zasadzie nie można odsyłać osób tam, gdzie istnieje ryzyko zagrażające ich życiu. Jednakże art. 33 konwencji genewskiej nie zabrania wydalenia uchodźcy, który stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa państwa.

Art. 18 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej gwarantuje prawo do azylu. Natomiast art. 19 mówi o ochronie przed usunięciem z terytorium państwa lub wydaleniem. Osobami starającymi się o uzyskanie azylu są głównie obywatele tych krajów, w których obowiązuje konieczność posiadania wizy umożliwiającej wjazd na teren UE. Niestety, osoby te często nie spełniają warunków uprawniających do uzyskania wizy, dlatego zmuszone są do nielegalnego przekroczenia granicy. Art. 3, ust. 1 rozporządzenia z dnia 26 czerwca 2013 r. zobowiązuje państwa członkowskie Unii Europejskiej do rozpatrywania wszystkich złożonych wniosków, aby był on rozpatrywany przez jedno państwo członkowskie (Rozporządzenie Rady [WE] nr 343/2003 z dnia 18 lutego 2003 r. ustanawiające kryteria i mechanizmy określania Państwa Członkowskiego właściwego dla rozpatrywania wniosku o azyl, wniesionego w jednym z Państw Członkowskich przez obywatela państwa trzeciego). Zgodnie



z art. 3, ust. 1 dyrektywy w sprawie wspólnych procedur udzielania i cofania ochrony międzynarodowej dorobek UE odnośnie do azylu ma zastosowanie dopiero w momencie, kiedy dana osoba znajduje się będzie na granicy. Art. 6, ust. 1 określa czas rejestracji wniosków, który wynosi od trzech do sześciu dni, zaś ust. 2 obliguje państwa do zapewnienia możliwości złożenia ich w jak najszybszym czasie. Według art. 43 dyrektywy możliwe jest rozpatrywanie wniosku na granicy w przypadku, kiedy jest on uznany za niedopuszczalny, lub w przypadkach, gdzie może być podjęta procedura przyspieszona. W pierwszym wypadku decyzja musi być podjęta w ciągu 4 tygodni od złożenia wniosku. Jeżeli nie zostanie podjęta we wskazanym czasie, należy pozwolić osobie składającej wniosek na wjazd na teren danego państwa. Procedura graniczna nie obejmuje osób, które są ofiarami przemocy lub gwałtu (Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/32/UE z dnia 26 czerwca 2013 r. w sprawie wspólnych procedur udzielania i cofania ochrony międzynarodowej).

W art. 4 dyrektywy w sprawie kwalifikowania określono zasady oceniania okoliczności w stosunku do wniosków o azyl, np. należy przeprowadzić indywidualną ocenę. Wnioskodawca zaś musi wykazać ważne powody, że w przypadku wydalenia zostałby narażony na niebezpieczeństwo. Zgodnie z konwencją genewską osoba ubiegająca się o azyl, jeśli oświadczy, że boi się prześladowania, ma prawo do uzyskania statusu uchodźcy, pod warunkiem że jest w stanie wykazać lęk przed prześladowaniem oraz niedostateczną ochronę ze strony swojego państwa (*Podręcznik europejskiego prawa dotyczącego azylu, granic i migracji*, 2014: 80).

W art. 12 i 17 dyrektywy w sprawie kwalifikowania określono, kogo można wykluczyć z możliwości uzyskania ochrony międzynarodowej. Są to osoby, które popełniły jeden z poniższych czynów (Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/95/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie norm dotyczących kwalifikowania obywateli państw trzecich lub bezpaństwowców jako beneficjentów ochrony międzynarodowej, jednolitego statusu uchodźców lub osób kwalifikujących się do otrzymania ochrony uzupełniającej oraz zakresu udzielanej ochrony):

- działanie sprzeczne z celami i zasadami ONZ,
- poważne przestępstwo o charakterze niepolitycznym, zanim dana osoba została przyjęta jako uchodźca,
- zbrodnie przeciwko pokojowi, zbrodnie wojenna, zbrodnie przeciwko ludzkości.

Podjęcie decyzji o wykluczeniu otrzymania ochrony międzynarodowej może nastąpić jedynie po ocenie kwalifikowania się osoby do otrzymania ochrony.

Reasumując, zgodnie z obowiązującym prawem Unii Europejskiej w momencie poprawy sytuacji w danym państwie art. 11 i 16 dyrektywy w sprawie kwalifikowania dopuszczają możliwość ustania statusu międzynarodowej ochrony. Status uchodźców i beneficjentów ochrony uzupełniającej, którzy doświadczyli krzywdy, nie ustanie pomimo zmiany okoliczności, jeśli zdołają przedstawić konkretne powody uzasadniające odmowę skorzystania z ochrony gwarantowanej w kraju pochodzenia (*Podręcznik europejskiego prawa dotyczącego azylu, granic i migracji*, 2014: 88).

Europejska konwencja praw człowieka nie reguluje jako takiego prawa do azylu. W art. 3 zaznaczono jednak, że zakazane jest odsyłanie osoby będącej na granicy, jeżeli prowadziłyby to do narażenia jej na tortury, nieludzkie albo poniżające traktowanie lub karanie.

## Podsumowanie

Utworzenie strefy Schengen było rezultatem wieloletnich doświadczeń i dążeń w rozwoju Unii Europejskiej do zapewnienia swobodnego przemieszczania się osób w ramach Wspólnoty, co stanowiło ważny aspekt w kształtowaniu jednolitego rynku i jego czterech swobód. Była to zarazem odpowiedź na rosnące zjawisko imigracji w wymiarze globalnym i regionalnym. Polityka migracyjna UE stała się ważną dziedziną regulacji prawnych, uwzględniającą staż członkowski państw oraz współpracę ich służb granicznych, wymogi azylowe i przyznawanie obywatelstwa.

## Bibliografia

- Bąba W. (2009), *Działania Unii Europejskiej na rzecz przeciwdziałania zjawisku nielegalnej imigracji*, [w:] H. Tendera-Właszczuk (red.), *Ewolucja i ocena funkcjonowania trzeciego filaru Unii Europejskiej*, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, Kraków.
- Castles S., Miller M.J. (2011), *Migracje we współczesnym świecie*, PWN, Warszawa.
- Dościał-Borysiak K. (2007), *Państwa nordyckie a Unia Europejska*, Wydawnictwo Sejmowe, Warszawa.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/95/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie norm dotyczących kwalifikowania obywateli państw trzecich lub bezpaństwowców jako beneficjentów ochrony międzynarodowej, jednolitego statusu uchodźców lub osób kwalifikujących się do otrzymania ochrony uzupełniającej oraz zakresu udzielanej ochrony, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A32011L0095> [dostęp: 12.11.2017].
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/32/UE z dnia 26 czerwca 2013 r. w sprawie wspólnych procedur udzielania i cofania ochrony międzynarodowej.
- Firlit-Fesnak G. (2010), *Polityka Unii Europejskiej wobec nielegalnej imigracji zarobkowej z państw trzecich*, [w:] G. Firlit-Fesnak, *Instrumenty przeciwdziałania nielegalnemu zatrudnieniu cudzoziemców w wybranych krajach UE. Rekomendacje dla Polski. Raport z badań przygotowany na zlecenie Państwowej Inspekcji Pracy*, Zakład Migracji i Stosunków Etnicznych Instytutu Polityki Społecznej UW, Państwowa Inspekcja Pracy, <http://www.ips.uw.edu.pl/pliki/zaklady/zmise/nielegalniUE.pdf> [dostęp: 1.12.2017].

- Grot K., Kaźmierkiewicz P. (2014), *Polska polityka wobec cudzoziemców – założenia, cele i instrumenty*, [w:] M. Trojanowska-Strzeboszewska (red.), *System Schengen a imigracja z perspektywy Polski i Niemiec*, Oficyna Wydawnicza Aspra-JR, Warszawa.
- Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 4 listopada 2016 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o cudzoziemcach, Dz.U. 2016, poz. 1990.
- Oliiynyk I. (2014), *Nielegalna imigracja wyzwaniem dla strefy*, Wyższa Szkoła Informatyki i Zarządzania z siedzibą w Rzeszowie, Rzeszów.
- Podręcznik europejskiego prawa dotyczącego azylu, granic i migracji* (2014), Agencja Praw Podstawowych Unii Europejskiej, Rada Europy, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, Luksemburg.
- Rozporządzenie (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. ustanawiające wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen).
- Rozporządzenie Rady (WE) nr 343/2003 z dnia 18 lutego 2003 r. ustanawiające kryteria i mechanizmy określania Państwa Członkowskiego właściwego dla rozpatrywania wniosku o azyl, wniesionego w jednym z Państw Członkowskich przez obywatela państwa trzeciego.
- Szachoń-Pszenny A. (2011), *Acquis Schengen a granice wewnętrzne i zewnętrzne w Unii Europejskiej*, Ars Boni et aequi, Poznań.
- Szachoń-Pszenny A. (2014), *Wymiar prawny i terytorialny strefy Schengen*, [w:] M. Trojanowska-Strzeboszewska (red.), *System Schengen a imigracja z perspektywy Polski i Niemiec*, Oficyna Wydawnicza Aspra-JR, Warszawa.
- Trojanowska-Strzeboszewska M. (2014), *Przywracanie kontroli na granicach wewnętrznych strefy Schengen*, [w:] tejże (red.), *System Schengen a imigracja z perspektywy Polski i Niemiec*, Oficyna Wydawnicza Aspra-JR, Warszawa.
- Tuora-Schwierskott E. (2015), *Migracje a polityki migracyjne. Prawo Unii Europejskiej na tle wybranych doświadczeń krajowych*, Wydawnictwo De-iure-pl, Ratychoń.
- Ustawa z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Wizowym Systemie Informacyjnym, Dz.U. 2007, nr 165, poz. 1170.

## Załącznik nr 1

### Przyczyny przywracania kontroli na granicach wewnętrznych

Rodzaj wydarzenia	Liczba przywróceń kontroli na granicach	
	2000–2003	2006–2010
Wydarzenia o charakterze politycznym lub związane z polityką	25	13
Posiedzenie Rady Europejskiej i Rady UE	10	1
Inne wydarzenia polityczne: – szczyt G8 w Genewie w latach 2001 i 2009 – szczyty NATO – Europejski Szczyt Gospodarczy w Salzburgu w 2001 roku – konferencja Banku Światowego – konferencja Euromed w Tampere w 2006 roku – konferencja państw Afryki i Francji w Cannes i Nicei – konferencja ONZ w 2009 roku – Rada Ministrów OBWE w 2008 roku	8	11
Wizyty przywódców państwowych lub politycznych, np.: – wizyta prezydenta Iranu Chatamiego w Niemczech – wizyta premiera Hiszpanii Aznara w Luksemburgu – wręczenie nagrody Nobla Arafatowi – wizyta prezydenta Chin w Islandii	5	1
Pobyty wypoczynkowe polityków najwyższej rangi w regionach przygranicznych	2	–
Wydarzenia związane z przestępczością	3	7
Demonstracje grup związanych z ETA lub innymi organizacjami baskijskimi (np. demonstracje Batasuny) Obchody 50. rocznicy powstania ETA w 2009 roku	2	5
Domniemana działalność grup przestępczych (MC Hells Angels) w Islandii	1	2
Wydarzenia związane z chęcią powstrzymania imigracji z krajów trzecich	3	–
Regularyzacja niezarejestrowanych imigrantów w Belgii w styczniu 2000 roku	2	–
Zmiany polityki azylowej w Belgii w 2000 roku	1	–
Wydarzenia sportowe	2	1
Piłkarskie Mistrzostwa Europy w 2000 roku (granica belgijsko-holenderska i niemiecko-holenderska) Europejskie Mistrzostwa w piłce nożnej w 2008 roku	2	1
Inne	–	1
Wizyta papieska na Malcie w 2010 roku	–	1

Źródło: Trojanowska-Strzęboszewska, 2014: 54.

**Summary****Movement of people in the Schengen area of the European Union**

This article discusses the most important issues related to the movement of people in the Schengen area of the European Union. It contends that EU immigration policy is an important area of legal regulation that takes into account the membership status of states and the cooperation of their border services, asylum requirements and citizenship. The essence of the Schengen area and the free movement of people, illegal immigration and border control, the asylum system and the cooperation of border and police services are outlined.

**Keywords:** Schengen area, free movement of persons, illegal immigration, border control, asylum system, cooperation of border and police services

## **Istota bezpieczeństwa**

### **Wstęp**

Bezpieczeństwo jest pojęciem obejmującym różne aspekty funkcjonowania państwa i życia społecznego i jest ciągle rozszerzane wraz ze zmianami dokonującymi się w państwie i jego otoczeniu.

Wraz z rozwojem cywilizacyjnym w dobie globalizmu i społeczeństwa informacyjnego ciągle aktualne są nowe wyzwania w przedmiocie powstawania nowych form zagrożeń bezpieczeństwa określonego typu, a przede wszystkim w bezpieczeństwie międzynarodowym, a także społecznym i publicznym.

Niniejszy artykuł jest próbą prezentacji istoty, struktury i typologii bezpieczeństwa. W sposób naturalny i obiektywny przedstawia się zatem aktualny stan nauki i praktyki w zakresie ciągłego definiowania bezpieczeństwa.

### **Charakterystyka pojęcia i definicje bezpieczeństwa**

Bezpieczeństwo jest kategorią abstrakcyjną i funkcjonującą wyłącznie w teorii oraz w języku potocznym, w praktycznej zaś działalności odnosi się do poszczególnych podmiotów bezpieczeństwa<sup>1</sup>.

Ta kategoria funkcjonuje z przymiotnikiem określającym, kogo personalnie lub jakiego obszaru podmiotów lub przedmiotów dotyczy.

---

\* Mgr Jolanta Skubisz – doktorantka Wydziału Nauk Pedagogicznych Akademii Pedagogiki Specjalnej w Warszawie.

<sup>1</sup> Podmioty bezpieczeństwa – ludzie i władze rządowe, samorządowe, gospodarcze, publiczne i prywatne instytucje bezpieczeństwa (policja, straż, pogotowie, inspekcje), instytucje edukacyjne, badawcze i kulturowe, gospodarcze, finansowe oraz grupy społeczne i jednostki ludzkie, które podejmują różne przedsięwzięcia warunkujące zaspokojenie ludzkich potrzeb bezpieczeństwa i osiągnięcie planowanych zamierzeń.

Pojęcie *bezpieczeństwo* jest zatem definiowane w literaturze przedmiotu w różny sposób. Zasadniczo chodzi tutaj o sytuację, stan obiektywnie stwierdzonej wolności od zagrożeń. Przy czym zagrożenia te w rozpatrywanym znaczeniu rozumiane są jako wysokie prawdopodobieństwo spowodowania uszczerbku dla ważnych społecznie dóbr, jak życie, zdrowie, wolność, mienie, porządek prawny itp. (Dyduch, 2007: 126).

Bezpieczeństwo, jak wskazano wyżej, jest pojęciem niejednoznacznym i zależnym od rodzaju nauki, na gruncie której jest rozpatrywane. Dlatego trudno jest o jedną, uniwersalną definicję bezpieczeństwa (Moszczuk, 2007: 166–167).

Także w ujęciu historycznym pojęcie bezpieczeństwa różnie było definiowane i interpretowane. Opisywane było przede wszystkim w poglądach i myślach filozofów poszczególnych epok. To oni dali podwalinę ukształtowania się filozofii bezpieczeństwa (Pokruszyński, 2011: 21–26). Filozofowie czasów starożytnych nie zajmowali się bezpieczeństwem w pojęciu obecnym, gdyż w większości nie było wtedy takich zagrożeń jak dziś. Bezpieczeństwo w czasach starożytnych rozpatrywano w kategoriach tylko, a nawet przede wszystkim, wojny i pokoju. Głównymi przedstawicielami filozofii bezpieczeństwa tego okresu byli: Heraklit z Efezu, Platon, Arystoteles, Sokrates.

Problemy wojny, bezpieczeństwa i pokoju zajmowały poczesne miejsce w poglądach i dziejach wielu myślicieli starożytnej Grecji, także w czasach późniejszych. W filozofii tej dochodziły do głosu różne koncepcje, często przeciwstawne, o różnej orientacji w poglądach, będące mniej lub bardziej adekwatnym odzwierciedleniem warunków historyczno-społecznych.

Problemy bezpieczeństwa, a także wojny i pokoju były aktualne również w okresie późniejszym. W średniowieczu w zasadzie były kontynuowane i twórczo rozwijane koncepcje filozofów starożytnych. Należy dodać, że dociekania nad problemami wojny i pokoju związane były z konkretnymi warunkami historycznymi w średniowieczu.

Także Polska miała przedstawicieli myśli filozoficznych o bezpieczeństwie w średniowieczu. Są to przede wszystkim Marcin Boduła, zwany też Marcinem Polakiem, Mateusz z Krakowa i Paweł Włodkowiec z Brudzewa (Rosa, 1995: 54).

W poglądach polskich filozofów ważne miejsce zajmuje humanizm, świadczący o randze myśli filozoficznej poświęconej problemom bezpieczeństwa w dziejach europejskiej. Problemy wojny i pokoju stały się jeszcze bardziej widoczne w twórczości wielkich myślicieli polskiego oświecenia, takich jak Andrzej Frycz Modrzewski, Jakub Przyłuski i Sebastian Petrycy z Pilzna. Nie sposób tutaj pominąć jednego z najbardziej cenionych poetów w dziejach Polski Jana Kochanowskiego (1530–1584), albowiem bezpieczeństwo jest jednym z najważniejszych tematów poruszanych w jego dziełach. Jako że losy ojczyzny nigdy nie były mu obojętne, w jego utworach można odnaleźć liczne wątki polityczne i wojenne. Kwestia bezpieczeństwa ojczyzny była podejmowana przez poetę niejednokrotnie we fraszkach, pieśniach, odach, elegiach i innych utworach (Kochanowski, 1580, 1867, 1955a, 1955b, 1978, 2007, 2008a, 2008b).

Bardzo wiele wartościowych myśli filozofów starożytnych, średniowiecznych i renesansowych, dotyczących wojen, pokoju, bezpieczeństwa, zostało zweryfikowanych i rozwiniętych w wieku XVIII, zwanym wiekiem oświecenia.

Duży wkład w dziedzinie filozofii bezpieczeństwa tego okresu wnieśli myśliciele brytyjscy, tj. John Locke (1650–1704) i Dawid Hume (1711–1776).

Zagadnienia bezpieczeństwa filozofii oświecenia francuskiego reprezentowali: Wolter, Jan Jakub Rousseau (1712–1778), Denis Diderot (1713–1784), Immanuel Kant (1724–1804).

Reprezentantami bezpieczeństwa w filozofii oświecenia polskiego byli: Stanisław Leszczyński (1677–1766), Hieronim Stroynowski (1752–1815), Hugo Kołłątaj (1750–1812), Stanisław Staszic (1775–1826).

Ogólnie można przyjąć, że prace przedstawicieli oświecenia polskiego poważnie wzbogaciły europejską myśl zarówno polemologiczną, jak i irenologiczną. Ponadto propagowały ideę prawa narodów, opartą na wartościach uniwersalnych. Obok stwierdzeń uzasadniających szczególną rolę pokoju jako najwyższej wartości doceniano też inne dziedziny, m.in. rozwój, szczęście i bezpieczeństwo państw i narodów. Wskazywano także, że nie wojna, lecz pokój jest naturalnym stanem ludzkości. Uznano, że człowiek jest najczęściej twórcą wojen, a jeśli tak, to również on może położyć im kres. Były także propozycje, aby budować trwałe pokój w czasach poprzedzających wojnę, a nie w czasie jej trwania (Pokruszyński, 2011: 40).

We współczesnych poglądach filozoficznych i społecznych bezpieczeństwo analizowane i opisywane jest przede wszystkim w aspekcie zachodzących zagrożeń i przeciwdziałania tym zagrożeniom.

W XX wieku dominowały głównie dwie przeciwstawne ideologie, które doprowadziły do dwóch wojen światowych, tj. faszyzm i komunizm. Ideologie te reprezentowali tacy filozofowie, politycy i geopolitycy, jak: Karol Marks i Fryderyk Engels, Adolf Hitler, Alfred Rosenberg, Joseph Goebbels, Włodzimierz Lenin, Józef Stalin – dwaj ostatni jako twórcy socjalizmu w Związku Sowieckim.

W XX wieku na miejsce nazizmu i faszyzmu oraz komunizmu wszedł fundamentalizm islamski, który zaoferował cywilizacji państwo teokratyczne jako polityczną alternatywę zarówno dla liberalizmu, jak i komunizmu (Liebel, 2006: 263).

Bezpieczeństwo we współczesnej rzeczywistości stanowi główną wartość jednostki i społeczeństw. Poglądy filozoficzne dzisiaj głoszone pochodzą z różnych ideologii, ale większość z nich sprowadza się do utrzymania pokoju, budowania cywilizacji i zapewnienia warunków do godnego bytu jednostki i społeczeństwa oraz ich rozwoju. Szczególnego znaczenia nabiera pacyfizm jako ideologia w sprawie bezpieczeństwa (Jan Paweł II, 1987).

Warunkiem pokoju we współczesnym świecie jest przede wszystkim porządek społeczny oparty na prawdzie, sprawiedliwości, miłości i wolności. Warunkiem lepszego bytu społecznego jest rozwój podporządkowany osobie ludzkiej, służący każdemu człowiekowi i całemu społeczeństwu.



Współczesne pojęcie bezpieczeństwa jest definiowane przede wszystkim jako zjawisko, a zarazem najwyższa wartość ludzka, obejmujące kilka dyscyplin i specjalności naukowych. Obecnie można znaleźć w literaturze przedmiotu co najmniej kilkanaście definicji tego samego pojęcia. Każda z nich wskazuje, że bezpieczeństwo, podobnie jak pokój, nie jest stanem danym raz na zawsze. Definicje słownikowe najczęściej określają bezpieczeństwo jako stan państwa lub grupy państw, zdolny do przeciwstawienia się zagrożeniom wywołanym przez człowieka lub naturę, tj. w sytuacji kryzysowej.

W filozofii bezpieczeństwa należy zwrócić uwagę na występowanie negatywnie dwóch wartościowanych zjawisk, po pierwsze – wyzwania, po drugie – zagrożenia. Wyzwania generują nowe sytuacje, w których występują niezbywalne potrzeby i odpowiednio do nich stosowane działania państwa lub grupy państw w celu osiągnięcia określonego stanu bezpieczeństwa (Pokruszyński, 2011: 10).

Bezpieczeństwo – w języku angielskim *security* (stąd też trudny do przetłumaczenia termin *securitization* – sekurytyzacja) – wywodzi się z łacińskiego *securitas* oznaczającego „spokój umysłu; wolność od trosk; pewność, bezpieczeństwo”. Przymiotnik *bezpieczny* znany jest od XV wieku. Pochodzi od wyrażenia *bez pieczy* – „bez opieki, niewymagający opieki; taki, któremu nic nie grozi”. Początkowo oznaczał „beztroski, spokojny” – odmiennie od dzisiejszego praktycznego rozumienia, zakładającego „czujność, ostrożność”; stąd wykształciło się znaczenie „nieostrożny, lekkomyślny, niedbały; pewny siebie, odważny”. Następnie rozszerzyło się ono do „niczym niezagrożony; niezagrożający” na skutek ekspansji antonimu *niebezpieczny*. W wyniku tego procesu *bezpieczny* zaczął być rozumiany jako „nieniebezpieczny, wolny od niebezpieczeństwa” (Bańkowski, 2000: 26; Boryś, 2005: 26; Kostecki, 2012: 18–19).

Jak wcześniej podkreślono, nie ma bezdyskusyjnej definicji wyrazu *bezpieczeństwo*. Łacińskie słowo *securitas* będące źródłosłowem dla języka angielskiego (*security*), jak również stanowiące semantyczny pierwowzór dla innych języków wskazuje na negatywny charakter znaczeniowy terminu, odnosząc się do takich desygnatów, jak *bez trosk*, *bez zmartwień*, *bez kłopotów*, a więc wskazuje na nieobecność niebezpieczeństwa, zagrożenia lub niepewności (Wolfers, 1971: 153; Zięba, 2001: 27–29).

Bezpieczeństwo w życiu człowieka to podstawowy i konieczny warunek wszelkiego zdrowego i dobrze pojętego rozwoju, a także samorealizacji jednostki w zbiorowości społecznej. Określamy mianem bezpieczeństwa stan, który powinien spełniać następujące warunki:

- zachodzi stan równowagi pomiędzy stabilnością i niestabilnością w sprawach istotnych życiowo,
- występuje korzystna proporcja między tym, co przewidywalne, a tym, czego przewidzieć nie możemy,
- nie zachodzą zmiany w osiągniętej stabilizacji życiowej oraz działalności zawodowej, niekorzystne dla istotnych interesów i planowanych zamierzeń (krótko- i długoterminowych) jednostki,

- nie występuje kontrola i ingerencja zewnętrzna w sferze uznawanych wartości i działań prywatnych (Rybakowski, 2003: 100).

Bezpieczeństwo można postrzegać dwojako:

- w znaczeniu wąskim – jako przeciwieństwo zagrożenia, brak zagrożeń, skoncentrowane na analizowaniu oddziaływań podmiotu w celu ochrony przed zagrożeniami dla jego istotnych wartości wewnętrznych,
- w znaczeniu szerszym – jako kształtowanie warunków umożliwiających osiągnięcie wysokiego stopnia prawdopodobieństwa przetrwania, posiadania i swobód rozwojowych podmiotu; w tym ujęciu dużą rolę odgrywa kreatywna aktywność podmiotu rozumiana jako zdolność do otwierania się i kooperacji z otoczeniem (Cieślarczyk, 2001: 31 i nast.).

Gdy szerzej przyjrzymy się temu pojęciu, które ma bardzo interdyscyplinarny charakter, dostrzeżemy, że jest ono różnie definiowane w wielu naukach (m.in. politologii, historii, psychologii). Generalnie zatem na podstawie występujących w literaturze znaczeń tego terminu można określić go jako:

- stan zagrożenia,
- stan czy też przebieg, zapewniający trwanie podmiotu oraz możliwości jego rozwinięcia,
- stan, który zapewnia odczucie pewności,
- stan otoczenia naturalnego i cywilizacyjnego.

Badając te i inne współczesne wyjaśnienia terminu *bezpieczeństwo*, można przyjąć, że:

- w dziedzinie nauki publicznej bezpieczeństwo zawiera w sobie ukontentowanie takich potrzeb, jak bytowanie, przeżycie, integralność, identyczność, samodzielność, samokontrolę, dysponowanie i pełne przekonanie (znaczące perspektywy postępu),
- bezpieczeństwo ma usposobienie subiektywne, odnosi się do jednej osoby, zespołów społecznych, jest podstawową potrzebą narodów i systemów międzynarodowych.

Brak zaspokojenia potrzeby bezpieczeństwa wyrządza szkody jednostce czy grupie ludzkiej, gdyż destabilizuje jej tożsamość i funkcjonowanie. Przejawiają one wówczas tendencje do zmiany istniejącego stanu rzeczy, do oporu wobec niekorzystnych zmian i do stosowania środków ochronnych mogących przywrócić im poczucie bezpieczeństwa. Tendencje tego rodzaju dowodzą, że bezpieczeństwo jest nie tyle określonym stanem rzeczy, ile ciągłym procesem społecznym, w ramach którego działające podmioty starają się doskonalić mechanizmy, zapewniając im poczucie bezpieczeństwa (Kukułka, 1982: 198–199; Zięba, 2001: 6).

Nie ulega wątpliwości, że od zarania dziejów poczucie bezpieczeństwa jest fundamentalną potrzebą każdego człowieka. Amerykański psycholog Abraham Maslow, twórca hierarchicznego układu potrzeb, umieścił bezpieczeństwo tuż po potrzebach fizjologicznych. Znana wszystkim piramida potrzeb Maslowa szereguje potrzeby od najbardziej elementarnych, czyli fizjologicznych, po najwyższe – potrzebę samore-

alizacji. Należy jednak zwrócić uwagę, że realizacja potrzeb wyższych jest związana z zaspokojeniem potrzeb niższego rzędu, czyli po realizacji potrzeb fizjologicznych, takich jak pożywienie, mieszkanie czy prokreacja, kolejną potrzebą jest bezpieczeństwo (np. zabezpieczenie przed chorobą czy utratą pracy). Potrzeba bezpieczeństwa sprowadza się zatem do minimalizacji ryzyka zjawisk, które określa się jako niebezpieczne. Dopiero po zaspokojeniu potrzeb związanych z bezpieczeństwem człowiek realizuje potrzeby przynależności, uznania i na samym końcu – samorealizacji.

Poczucie bezpieczeństwa zgodnie z teorią piramidy potrzeb Maslowa jest pojęciem węższym aniżeli bezpieczeństwo. Poczucie bezpieczeństwa to subiektywne odczucie człowieka dotyczące realizacji jego potrzeby bezpieczeństwa. Poczucie bezpieczeństwa wewnętrznego rzutuje na funkcjonowanie człowieka we wszystkich sferach jego życia (Korcz, 2007: 107–109).

Według tej konwencji pojęciowej bezpieczeństwo to stan, który daje poczucie istnienia, gwarantuje ciągłość oraz daje motywację i szansę na rozwój. Jest to jedna z podstawowych potrzeb człowieka. Odnacza się brakiem ryzyka utraty czegoś dla podmiotu szczególnie cennego – życia, zdrowia, pracy, szacunku, uczuć, dóbr materialnych i dóbr niematerialnych. Bezpieczeństwo jest naczelną potrzebą człowieka i grup społecznych, jest także podstawową potrzebą państw i systemów międzynarodowych. Brak bezpieczeństwa generuje silny niepokój i poczucie zagrożenia (Włodarek, 2007: 97–98).

Oprócz definiowania i postrzegania bezpieczeństwa jako określonego stanu rozumie się je także jako proces, w którym stan bezpieczeństwa i jego organizacja podlegają dynamicznym zmianom zależnym od naturalnych uwarunkowań bezpieczeństwa. Innymi słowy bezpieczeństwo jako proces oznacza ciągłą działalność jednostek, społeczności lokalnych, państw oraz organizacji międzynarodowych na rzecz tworzenia pożądanego stanu bezpieczeństwa. Świadczy to o tym, że nie ma czegoś takiego, jak trwale czy raz ustanowione lub zagwarantowane bezpieczeństwo.

Można się spotkać ponadto z definiowaniem bezpieczeństwa jako stanu i procesu zarazem. W tym ujęciu chodzi o zaznaczenie systematycznego działania na rzecz tworzenia i utrzymywania bezpieczeństwa. Innymi słowy, bezpieczeństwo jest najwyższą wartością i potrzebą jednostek, grup społecznych i państw (Nowak, Nowak, 2011: 15–16).

Tak rozumiane bezpieczeństwo charakteryzują według J. Kukułki (1982: 34) cztery następujące elementy, które można określić jako podstawowe wartości bezpieczeństwa:

- przetrwanie,
- suwerenność,
- integralność terytorialna,
- jakość życia.

Natomiast E. Nowak i M. Nowak (2011: 15–16) uważają, iż bezpieczeństwo posiada dwa zasadnicze składniki (wartości):

- gwarancję nienaruszalnego przetrwania danego podmiotu,
- swobodę rozwoju danego podmiotu bezpieczeństwa.

Według J. Stańczyka (1996: 19) „istotą, opartego na gwarancjach nienaruszalnego przetrwania i swobodach rozwojowych bezpieczeństwa jest pewność. Pewność jest bowiem warunkiem obu tych składników, a może być ona obiektywna lub subiektywna. Bezpieczeństwo w syntetycznym ujęciu można więc określić jako obiektywną pewność gwarancji nienaruszalnego przetrwania i swobód rozwojowych”.

W poszukiwaniu pewnego stałego wzorca do określania i identyfikowania bezpieczeństwa pomocna jest koncepcja, którą opisał szwajcarski politolog Daniel Frei (1977: 17–21). Opiera się ona na czterech elementach:

1. Stanie braku bezpieczeństwa występującym w sytuacji prawidłowo postrzeganego rzeczywistego zagrożenia.
2. Stanie obsesji, w którym niewielkie zagrożenie postrzegane jest jako duże.
3. Stanie fałszywego bezpieczeństwa opierającego się na niedoszacowaniu (lekceważeniu) poważnego zagrożenia.
4. Stanie bezpieczeństwa, w którym zagrożenie jest niewielkie, a jego postrzeganie adekwatne.

Najważniejszym warunkiem istnienia kraju jest zatem bezpieczeństwo, ma ono znaczenie pierwszorzędne i zagwarantowanie go stanowi rozstrzygający element państwowotwórczy.

Bezpieczeństwo w ujęciu ogólnym to pewność istnienia i przetwarzania, posiadania oraz funkcjonowania i rozwoju danego podmiotu bezpieczeństwa.

W czasach od starożytności do XX wieku bezpieczeństwo było traktowane jako stan pewności, spokoju, zabezpieczenia, braku zagrożenia oraz ochrony przed nim. Natomiast obecnie uważa się je za wolność od zagrożeń stwarzających ryzyko dla przetrwania państwa i utożsamia z zapewnieniem integralności terytorialnej, suwerenności, swobody wyboru drogi politycznej oraz warunków umożliwiających osiągnięcie dobrobytu i rozwoju. Stan bezpieczeństwa to rezultat odpowiednio zorganizowanej obrony i ochrony przed wszelkimi zagrożeniami militarnymi i pozamilitarnymi (zewnętrznymi i wewnętrznymi) przy użyciu sił i środków pochodzących z różnych dziedzin działalności państwa (Pieczywok, 2012: 404–405; Wojtaszczyk, 2009: 11–12).

Bezpieczeństwo rozumiane jest więc wielopłaszczyznowo, wielowątkowo i interdyscyplinarnie. W ujęciu podmiotowym można wyróżnić trzy zasadnicze odniesienia tego terminu do (Kitler, 2006: 6):

- bezpieczeństwa człowieka (jednostki), wyposażonego w charakterystyczny dla niego system wartości i norm społecznych, które dotyczą także jego imperatywów związanych z bezpieczeństwem indywidualnym,
- bezpieczeństwa grupy ludzi, która chce czuć się bezpieczna w różnych sytuacjach społecznych (interpersonalnych),
- bezpieczeństwa sformalizowanych pod względem prawnym struktur państwowych i międzynarodowych, takich jak gmina, powiat, województwo, państwo

czy grupa państw, które ze względu na swój zasięg terytorialny stanowią odpowiednio o bezpieczeństwie lokalnym, narodowym i międzynarodowym.

Analiza definicji bezpieczeństwa w literaturze przedmiotu potwierdza fakt, iż postrzeganie go związane jest ze zbyt szerokim rozumieniem tego terminu przez pryzmat bezpieczeństwa narodowego i międzynarodowego. Brak precyzji w ujmowaniu bezpieczeństwa owocuje w konsekwencji tzw. błędami psychologicznymi i sprowadza definicję do zagrożeń bezpieczeństwa – nie zawsze racjonalnie i trafnie (Ziółkowski, 2010: 169–171).

A.M. Ziółkowski (2010: 170) stwierdza także, że brak precyzji w definiowaniu bezpieczeństwa to wynik upolityczniania ekspertyz i opinii w tym zakresie oraz zbyt dużego unaukowania badań bezpieczeństwa w ramach wymyślanych teorii pozabawionych wartości naukowej. Niewątpliwie należy przyznać rację M.Z. Ziółkowskiemu, uwzględniając także fakt, iż wielość ujęć oraz ciągła ewolucja poglądów na temat bezpieczeństwa narodowego powoduje, że kwestie te nie zawsze są należycie interpretowane. Wśród społeczeństwa dominują najczęściej tzw. potoczne teorie bezpieczeństwa. Istotną zaś cechą wiedzy potocznej są złudzenia, czyli różnego rodzaju błędy i deformacje poznawcze, na ogół nieuświadamiane i dlatego tak trudne do zakwestionowania. Co prawda pozwalają one człowiekowi na zachowanie pewności i orientacji w świecie, wynikających ze złudnego zrozumienia przez niego otaczającej rzeczywistości, lecz oddalają go od poznawania prawdy (Pokruszyński, 2010: 5).

Przyjmuje się w literaturze, ale i w praktyce uczelni publicznych i niepublicznych, że bezpieczeństwo jest dyscypliną naukową, która ma swoją teorię i metodologię badań. Należy podkreślić, iż bezpieczeństwo jest szczególną i młodą dyscypliną naukową, która dopiero kształtuje właściwą sobie metodologię badań, tj. sposoby i metody, składniki i narzędzia. Jest to oczywiście bardzo trudne i złożone, gdyż bezpieczeństwo zawiera w sobie takie dziedziny, jak: politologia, ekonomia, ekologia, socjologia, prawo, kultura, pedagogika i inne (Nowak, 1965). Rodzi się więc pytanie o zasadne zapożyczenia niektórych metod badawczych i ich adaptowanie z innych dyscyplin naukowych do dyscypliny bezpieczeństwa. Zapożyczenie niektórych metod badawczych i ich adaptowanie dla potrzeb badania problemów bezpieczeństwa jeszcze nie świadczy o słabości przedmiotowej dziedziny (Jemiolo, Dawidczyk, 2008).

## **Struktura bezpieczeństwa**

Niemalym, ale i złożonym obecnie problemem pozostaje ocena samego stanu bezpieczeństwa. W literaturze panuje pogląd, że ta ocena powinna obejmować trzy główne obszary zagadnień, a mianowicie:

1. Wyzwania i zagrożenia.
2. Podmiotową strukturę bezpieczeństwa.
3. Przedmiotową strukturę bezpieczeństwa.

Wyzwania oznaczają trwałe tendencje w obszarze bezpieczeństwa wymagające identyfikacji i podjęcia adekwatnych działań niemilitarnych. Wyzwania dotyczą przede wszystkim różnego rodzaju zjawisk społecznych i ekonomicznych, a także określonych konfliktów lokalnych i regionalnych. Wyzwaniem są również postępujące zmiany klimatyczne i ich następstwa, jak również rozpowszechnianie się różnorodnych obecnie rozpoznanych (np. epidemia wirusa ebola) i nierozpoznanych chorób.

Zagrożenia bezpieczeństwa są natomiast wypadkową różnych czynników społecznych, ekonomicznych oraz politycznych, które powodują występowanie określonych zagrożeń fizycznych lub psychologicznych danej społeczności lokalnej, regionalnej czy też państwa.

Zagrożenia te stanowią również o podmiotowej i przedmiotowej strukturze bezpieczeństwa. Inaczej mówiąc, zagrożenia niejako kształtują podmiotowe i przedmiotowe spektrum bezpieczeństwa, ponieważ niemal zawsze mają określoną, właściwą i specyficzną treść. W zależności od typu zagrożenia wybiera się odpowiednie metody i sposoby przeciwdziałania w konkretnych sytuacjach.

Strukturę bezpieczeństwa w literaturze opisuje się zarówno w ujęciu typologii bezpieczeństwa, klasyfikacji bezpieczeństwa, jak i rodzaju bezpieczeństwa. Pojęcia te należy uznać za tożsame co do ich treści i form.

Można ponadto wyróżnić struktury bezpieczeństwa czy bezpieczeństwo strukturalne. Jak wcześniej wskazano, bezpieczeństwo należy rozumieć jako proces, w którym stan bezpieczeństwa i jego struktura podlegają dynamicznym zmianom stosownie do naturalnych oddziaływań warunków bezpieczeństwa. Nie ma czegoś takiego, jak trwałe, raz ustanowione czy zorganizowane bezpieczeństwo niewymagające zmian. Innymi słowy bezpieczeństwo oznacza ciągłą działalność człowieka jako jednostki, społeczności lokalnej, państw i organizacji międzynarodowych (sojuszy) w tworzeniu pożądanego stanu bezpieczeństwa. Bezpieczeństwo strukturalne uznaje się za naczelną potrzebę człowieka oraz grup społecznych, podstawową wartość oraz najważniejszy i długoterminowy cel.

## Typologia bezpieczeństwa

Za R. Ziębą (1999: 30–32) przyjmuje się w polskiej literaturze przedmiotu podział bezpieczeństwa według następujących aspektów:

- podmiotowego: bezpieczeństwo narodowe i bezpieczeństwo międzynarodowe,
- przedmiotowego: bezpieczeństwo polityczne, wojskowe, gospodarcze, społeczne, kulturowe, ideologiczne, ekologiczne, informacyjne itd.,
- przestrzennego: bezpieczeństwo personalne (dotyczące indywidualnych ludzi – osób), lokalne (państwowo-narodowe), subregionalne, regionalne (koalicyjne), ponadregionalne i globalne (uniwersalne),
- czasu: stan bezpieczeństwa i proces bezpieczeństwa,



- sposobu organizowania: indywidualne (unilateralne) – hegemonizm mocarstwowy, izolacjonizm, neutralność, niezaangażowanie, sojusze (system blokowy), system bezpieczeństwa kooperacyjnego, system bezpieczeństwa zbiorowego (Ciupiński, 2002).

Podstawą każdej klasyfikacji są najistotniejsze cechy charakterystyczne danego obiektu lub procesu. W zakresie bezpieczeństwa należą do nich przede wszystkim: podmioty i obiekty bezpieczeństwa, rodzaje zagrożeń, sfery działalności ludzkiej (społecznej). Typologia bezpieczeństwa powinna więc być konstruowana według trzech podejść (aspektów): podmiotowego, przedmiotowego i przestrzennego. Natomiast kwestia czasu jest immanentną cechą bezpieczeństwa zarówno jako stanu, jak i procesu, zaś sposób jego organizowania to tylko proces, a nie rodzaj bezpieczeństwa. Bezpieczeństwo jest niepodzielne. Niemniej z różnorodnych przyczyn – politycznych, społecznych, naukowych itp. – jego różne strony i płaszczyzny wymagają precyzowania, a najczęściej zawężania jego obszaru. Stąd też potrzeba klasyfikacji i typologizacji.

W zakresie podmiotowym ze względu na kryterium obszaru, jaki obejmuje bezpieczeństwo, powszechnie dzieli się je na:

1. Bezpieczeństwo globalne – zdolność zagwarantowania rozwoju cywilizacji światowej, zapobieganie nieszczęściom i klęskom naturalnym w wymiarze ogólnoswiatowym oraz osłona systemu obopólnej więzi przed kryzysami.
2. Bezpieczeństwo regionalne – jeden z rodzajów bezpieczeństwa rozpatrywany na podstawie kryterium przestrzennego. Pojęcie to odnosi się do zagrożeń i przeciwdziałania im w danym regionie. W okresie zimnej wojny rozwiązania regionalne zostały podporządkowane wymogom i regułom rywalizacji dwóch supermocarstw. Rozpad świata dwublokowego dał impuls do rozwoju nowego regionalizmu (Gawrycki, 2005: 17).

Do najistotniejszych powodów, które przyczyniły się do zmiany podejścia i zwrotu w stronę bezpieczeństwa regionalnego należą: po pierwsze, podwyższenie świadomości politycznej zbiorowości, której powodem jest umiejętność odkrywania korzyści i ryzyka pojawiającego się w regionie, po drugie, uznanie integracji regionalnej za skuteczniejszy środek służący zapewnieniu bezpieczeństwa.

3. Bezpieczeństwo lokalne – odnosi się do jednolitego obszaru zawierającego jeden bądź kilka obiektów. Rejon ten może być oddzielnym terenem w obrębie państwa albo obejmować więcej podmiotów (Wojciechowski, 2013).
4. Bezpieczeństwo międzynarodowe – układ relacji międzynarodowych zapewniający wzajemne bezpieczeństwo krajów. Wiąże się ze świadomymi działaniami społeczności międzynarodowych oraz jest wynikiem międzynarodowych procesów i zjawisk, które wpływają na eliminację konfliktów zbrojnych, stabilizację polityczną, zrównoważony rozwój gospodarczy, minimalizowanie skutków globalnych problemów. Bezpieczeństwo międzynarodowe to stan

braku groźby napaści militarnej lub presji zewnętrznej, z uwzględnieniem pozamilitarnych form zagrożenia, takich jak presja gospodarcza, ekonomiczna, kulturowa. Dotychczasowe koncepcje bezpieczeństwa międzynarodowego opierały się na modelach: izolacjonizmu, neutralności, równowagi sił, odstraszenia, bezpieczeństwa zbiorowego (*Bezpieczeństwo międzynarodowe*, [http://portalwiedzy.onet.pl/85861,,,bezpieczenstwo\\_miedzynarodowe\\_haslo.html](http://portalwiedzy.onet.pl/85861,,,bezpieczenstwo_miedzynarodowe_haslo.html)).

5. Bezpieczeństwo państwa – często utożsamiane z bezpieczeństwem narodowym, ponieważ pochodzi z istniejących potrzeb zbiorowości ludzkich. Stan uzyskany w rezultacie odpowiednio zorganizowanej obrony i ochrony przed wszelkimi zagrożeniami militarnymi i niemilitarnymi tak zewnętrznymi, jak i wewnętrznymi, przy użyciu sił i środków pochodzących z różnych dziedzin działalności państwa (*Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, 2002: 169).

L. Giermakowski (1999: 90) uważa, iż bezpieczeństwo można podzielić na trzy kategorie, takie jak:

- bezpieczeństwo zewnętrzne: suwerenność, niepodległość i nienaruszalność terytorialna,
- bezpieczeństwo wewnętrzne: bezpieczeństwo publiczne, ład konstytucyjno-prawny, ochrona ludności i majątku narodowego przed zagrożeniami i skutkami klęsk żywiołowych,
- bezpieczeństwo materialne obywateli i ich poziom życia.

Najogólniej można stwierdzić, że bezpieczeństwo to stan, w którym państwo jest wyposażone w umiejętność powstania, ekspansji i osłone wartości przed wewnętrznymi i zewnętrznymi niebezpieczeństwami.

Z reguły bezpieczeństwo narodowe i państwa jest najczęściej przedmiotem różnych publikacji, a zatem i rozważań, prowadzących do sformułowania poglądów i stanowisk na temat charakteru strukturalnego tychże bezpieczeństwa.

Bezpieczeństwo narodowe doczekało się wielu definicji, w których w różnym stopniu akcentowane są: ochrona (bezpieczeństwo) narodu, jego interesów i terytorium oraz zagrożenia. Problem ten dobrze jest widoczny na przykładzie trzech poniższych definicji:

1. Bezpieczeństwo narodowe to stan i proces równowagi między zagrożeniem wywołanym możliwością zaistnienia konfliktu a potencjałem obronnym.
2. Bezpieczeństwo narodowe jest nie tylko ochroną narodu i terytorium przed fizyczną napaścią, lecz również ochroną – za pomocą różnych środków żywotnych – interesów ekonomicznych i politycznych, których utrata zagrożiłaby żywotności i podstawowym wartościom państwa.
3. Bezpieczeństwo narodowe to stan i proces uzyskiwany w wyniku odpowiednio zorganizowanej obrony i ochrony przed zagrożeniami zewnętrznymi i wewnętrznymi, określane stosunkiem potencjału obronnego do skali zagrożeń (Nowak, 2006: 12).



Kolejnym kryterium podziału bezpieczeństwa jest klasyfikacja przedmiotowa w odniesieniu do dziedzin życia, w jakich występują podmioty bezpieczeństwa ze względu na ich interesy. Wyróżniamy zatem żywotne interesy, zagrożenia i kierunki zapewnienia bezpieczeństwa. Mimo że klasyfikacja ta ma charakter pomocniczy wobec podziału podmiotowego, to jej znaczenie rośnie, ponieważ pozwala ona na bardziej precyzyjną analizę stanu bezpieczeństwa w określonej sferze i optymalne ustalenie kierunków jego umacniania. Klasyfikacja ta obejmuje:

1. Bezpieczeństwo społeczne – zdolność kraju do zapewnienia komórkom i rodzinom śladowych warunków do życia, ochrony przed uchybieniem, rozumiane również jako osłona istniejących fundamentów życia ludzkiego, oznajmianie dyspozycji nasycenia szczególnych konieczności (materialnych i duchowych) oraz dokonywania sensownych aspiracji poprzez wyznaczanie warunków do pracy i kształtowania się, ochronę zdrowia oraz zabezpieczeń emerytalnych.
2. Bezpieczeństwo publiczne – ogół warunków i instytucji chroniących życie, zdrowie i mienie obywateli oraz majątek ogólnonarodowy, ustrój i suwerenność państwa przed zjawiskami groźnymi dla ładu prawnego. W znaczeniu węższym – ochrona ustroju i suwerenności przed zamachami na podstawowe instytucje polityczne państwa i jego bezpieczeństwo; we wszystkich państwach istnieją specjalne organy powołane do ochrony bezpieczeństwa publicznego.  
*Encyklopedia PWN* definiuje bezpieczeństwo publiczne jako „ogół warunków i instytucji chroniących życie, zdrowie i mienie obywateli oraz majątek ogólnonarodowy, ustrój i suwerenność państwa przed zjawiskami groźnymi dla ładu prawnego; obowiązek ochrony bezpieczeństwa publicznego spoczywa na wszystkich organach państwowych, społecznych i na obywatelach; we wszystkich państwach istnieją specjalne organy powołane do ochrony bezpieczeństwa publicznego (i porządku publicznego). Poczucie bezpieczeństwa nosi w sobie elementy wewnętrznego stanu lub zjawisk i okoliczności świata zewnętrznego, które mają ogromne znaczenie dla całościowego funkcjonowania człowieka (*Bezpieczeństwo publiczne*, <http://encyklopedia.pwn.pl/haslo/3876790/bezpieczenstwo-publiczne.html>)<sup>2</sup>.
3. Bezpieczeństwo obywatelskie – ten rodzaj bezpieczeństwa osiąga się dzięki takim czynnikom, jak: sprawnie działające sądy i prokuratura, skracanie postępowań i zagwarantowanie skutecznego wykonania orzeczeń, zagwarantowanie bezpieczeństwa obrotu gospodarczego poprzez uproszczenie i uelastycznienie procedur prawnych (Szymaniak, 2011: 20).
4. Bezpieczeństwo kulturowe – stan, w którym społeczność bądź społeczeństwo zamieszkujące jakieś terytorium, np. państwa czy kontynentu, może pielę-

<sup>2</sup> Inaczej można powiedzieć, że jest to „uświadomienie sobie czegoś, co istnieje jako fakt obiektywny lub stan subiektywny, wewnętrzny, świadomość, czucie” (Stefański, 2007: 146).

- gnować i utrzymywać wartości, które decydują o ich tożsamości społecznej, religijnej, narodowej przy jednoczesnym czerpaniu ze wzorów i doświadczeń innych społeczności lub społeczeństw. To także pewność przetrwania i rozwoju tożsamości religijnej bądź narodowej danej społeczności, ochrona przed obcymi wpływami osłabienia spójności wewnętrznej.
5. Bezpieczeństwo informacji – utrzymanie jej tajności, spójności oraz przystępności. Dotyczy to postępowania, w trakcie którego dochodzi do wytwarzania i przetwarzania informacji.
  6. Bezpieczeństwo polityczne – dotyczy państw, społeczeństw, systemów międzynarodowych, jak również prawa człowieka, odnosi się do zagrożeń dla suwerenności, stabilności społecznej państw i rządów oraz ideologii, które je legitymizują (Ciupiński, 2002: 11).
  7. Bezpieczeństwo militarne – gwarancja ochrony w razie konfliktu wojkowego. Element wojenny w przeszłości odgrywał główną funkcję w relacjach międzynarodowych. W obecnych czasach jego wykorzystanie jest stosunkowo mniejsze. Przed siłami zbrojnymi stają w warunkach globalizacji nowe wyzwania, takie jak terroryzm, proliferacja broni masowego rażenia itp. (Balcerowicz, 2006).
  8. Bezpieczeństwo ekonomiczne i finansowe – zapewniające stabilność tej polityki poprzez trwały rozwój gospodarczy i właściwą politykę w zakresie finansów publicznych.
  9. Bezpieczeństwo szkolne (środowiska szkolnego).

W ramach współczesnego globalizmu ukształtowała się także koncepcja bezpieczeństwa cybernetycznego (*Unijny plan bezpieczeństwa cybernetycznego...*) oraz bezpieczeństwa ekologicznego i informacyjnego.

Bezpieczeństwo ekologiczne nie może być utożsamiane tylko z ochroną środowiska. Podstawowy, najogólniejszy cel w tej dziedzinie to utrzymanie i zagwarantowanie warunków w skali lokalnej i globalnej, pozwalających na zdrowe życie mieszkańców w ich środowisku. Do czynników tych zaliczamy: przeciwdziałanie nasilaniu się występowania efektu cieplarnianego i procesów niszczenia powłoki ozonowej, zabezpieczenie społeczeństw przed skutkami ewentualnych awarii elektrowni atomowych i składowaniem odpadów radioaktywnych, minimalizowanie skutków zanieczyszczeń i skażeń przenoszonych przez wiatry oraz rzeki przepływające przez terytoria dwóch i więcej państw lub stanowiące ich granice, ograniczenie skali niszczenia obszarów leśnych i zanieczyszczenia gleb, zapewnienie bezpieczeństwa ropo- i gazociągów, zabezpieczanie się na wypadek katastrof ekologicznych itd.

Bezpieczeństwo informacyjne jest jednym z najistotniejszych przedmiotowych rodzajów bezpieczeństwa narodowego i międzynarodowego. Jego waga wynika z tego, że przepływ i wymiana informacji są podstawą efektywnego funkcjonowania większości podmiotów stosunków międzynarodowych, życia społecznego oraz kształtującego się społeczeństwa informacyjnego, zarówno w wymiarze narodowym, jak i międzynarodowym. Bezpieczeństwo informatyczne to pożądaną poziom

ochrony niezbędnych zasobów informacyjnych, technologii ich tworzenia i wykorzystywania, a także praw podmiotów działalności informatycznej oraz zapewnienie im stabilnego funkcjonowania w każdych warunkach międzynarodowych oraz społecznych.

Historia zna wiele sposobów organizowania i zapewniania bezpieczeństwa. Niektóre z nich znalazły zastosowanie, inne funkcjonują jedynie w teorii. W praktyce mamy zwykle do czynienia z kombinacją różnych sposobów zapewniania bezpieczeństwa, niemniej dla celów badawczych i dydaktycznych podejmuje się ich typologizację. Większość prac dotyczących bezpieczeństwa traktuje koncepcje i sposoby jego budowania jako oddzielny rodzaj, którego wyróżnikiem jest sposób organizowania. Wydaje się, że należałoby raczej mówić o koncepcjach budowania bezpieczeństwa, takich jak: koncepcja bezpieczeństwa zbiorowego, wspólnego, wszechstronnego, defensywnego, kooperacyjnego i indywidualnego (unilateralnego).

## Bibliografia

- Balcerowicz B. (2006), *Siły zbrojne w państwie i stosunkach międzynarodowych*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Bańkowski A. (2000), *Etymologiczny słownik języka polskiego*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Bezpieczeństwo międzynarodowe*, [http://portalwiedzy.onet.pl/85861,,,,bezpieczenstwo\\_miedzynarodowe\\_haslo.html](http://portalwiedzy.onet.pl/85861,,,,bezpieczenstwo_miedzynarodowe_haslo.html) [dostęp: 12.04.2013].
- Bezpieczeństwo publiczne*, <http://encyklopedia.pwn.pl/haslo/3876790/bezpieczenstwo-publiczne.html> [dostęp: 15.04.2013].
- Boryś W. (2005), *Słownik etymologiczny języka polskiego*, Wydawnictwo Literackie, Kraków.
- Cieślarczyk M. (2001), *Spoleczeństwa i społeczności na przełomie wieków – od bezpieczeństwa kultury do kultury bezpieczeństwa?*, [w:] A. Kołodziejczyk (red. nauk.), *Bezpieczeństwo w perspektywie socjologicznej*, WBBS, Warszawa.
- Ciupiński B.A. (2002), *Doktrynalne i instytucjonalne przesłanki bezpieczeństwa kooperacyjnego*, [w:] T. Jemioła, K. Malak (red.), *Bezpieczeństwo zewnętrzne Rzeczypospolitej Polskiej*, Wydawnictwo AON, Warszawa.
- Dyduch L. (2007), *Bezpieczeństwo policjantów w realizacji zadań służbowych podczas zagrożeń atakiem bioterrorystycznym*, [w:] A. Urban (red.), *Zarządzanie kryzysowe wyzwaniem dla edukacji*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Policji, Szczytno.
- Frei D. (1977), *Sicherheit: Grundfragen der Weltpolitik*, Stuttgart.
- Gawrycki M.F. (2005), *Regionalne koncepcje bezpieczeństwa w Ameryce Łacińskiej*, „Żurawia Papers”, nr 6.

- Giermakowski L. (1999), *Bezpieczeństwo państwa i obywateli w strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Polski*, [w:] R. Rosa (red.), *Edukacja do bezpieczeństwa i pokoju w jednoczącej się Europie*, WSR-P, Siedlce-Chlewiska.
- Hume D. (1738), *Traktat o naturze ludzkiej*, Aletheia, Warszawa.
- Jan Paweł II, *Pokój – dar Boga powierzony ludziom*, Orędzie na XV Światowy Dzień Pokoju, 1 stycznia 1982 roku, Orędzie Jana Pawła II z okazji spotkania na Górze Hiei w Japonii, 3 i 4 sierpnia 1987 roku.
- Jemiolo T., Dawidczyk A. (2008), *Wstęp do metodologii badań bezpieczeństwa*, Wydawnictwo AON, Warszawa.
- Kitler W. (2006), *Istota bezpieczeństwa narodowego*, [w:] B. Wiśniewski, W. Fehler (red.), *Edukacja obronna społeczeństwa*, Niepaństwowa Szkoła Pedagogiczna w Białymstoku, Białystok.
- Kochanowski J. (1580), *Książeczka wierszy lirycznych*, wydrukowano w Drukarni Łazarzowej, Kraków.
- Kochanowski J. (1867), *Threny: Satyr i Wróżki*, Księgarnia Luksemburska, Paryż.
- Kochanowski J. (1955a), *Elegii ksiąg czworo*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.
- Kochanowski J. (1955b), *Foricoenia*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.
- Kochanowski J. (1978), *Dziela Polskie*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.
- Kochanowski J. (2007), *Odprawa posłów greckich*, Wydawnictwo GREG, Kraków.
- Kochanowski J. (2008a), *Pieśni*, Wydawnictwo Ossolineum, Wrocław.
- Kochanowski J. (2008b), *Fraszki*, Wydawnictwo Ossolineum, Wrocław.
- Korcz I. (2007), *Inteligencja emocjonalna – gwarantem bezpieczeństwa i determinantą rozwoju uczniów*, [w:] D. Czajkowska-Ziobrowska, A. Zduniak (red.), *Edukacja dla bezpieczeństwa – bezpieczna szkoła, bezpieczny uczeń*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Bezpieczeństwa, Poznań.
- Kostecki W. (2012), *Strach i potęga. Bezpieczeństwo międzynarodowe w XXI wieku*, Wydawnictwo Poltext, Warszawa.
- Kukułka J. (1982), *Bezpieczeństwo a współpraca europejska: współzależności i sprzeczności interesów*, „Sprawy Międzynarodowe, nr 7.
- Liebel K. (2006), *Terroryzm. Anatomia zjawiska*, Wydawnictwo Scholar, Warszawa.
- Locke J. (1955), *Rozważania dotyczące rozumu ludzkiego*, PWN, Kraków.
- Moszczuk E. (2007), *Społeczne poczucie bezpieczeństwa mieszkańców społeczności lokalnej (na przykładzie badań naukowych prowadzonych w Tarnobrzegu)*, [w:] A. Szymaniak (red.), *Samorząd a Policja – kształtowanie bezpieczeństwa lokalnego*, Wydawnictwo Naukowe INPiD UAM, Poznań.
- Nowak E. (2006), *Zarządzanie kryzysowe w sytuacji klęski żywiołowej*, „Zeszyt Problemowy”, nr 1(45).
- Nowak E., Nowak M. (2011), *Zarys bezpieczeństwa narodowego, Zarządzanie bezpieczeństwem*, Difin, Warszawa.
- Nowak S. (1965), *Studia z metodologii nauk społecznych*, PWN, Warszawa.

- Pieczywok A. (2012), *Edukacyjny aspekt bezpieczeństwa człowieka*, [w:] S. Jaczyński, M. Kubiak, M. Minkina (red.), *Współczesne bezpieczeństwo polityczne*, Wydawnictwo UPH w Siedlcach, Instytut Nauk Społecznych, Centralna Biblioteka Wojskowa, Polskie Towarzystwo Techniki, Oddział w Siedlcach, Warszawa–Siedlce.
- Pokruszyński W. (2010), *Teoretyczne aspekty bezpieczeństwa. Podręcznik akademicki*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Gospodarki Euroregionalnej, Józefów.
- Pokruszyński W. (2011), *Filozoficzne aspekty bezpieczeństwa*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Gospodarki Euroregionalnej, Józefów.
- Rosa R. (1995), *Filozofia bezpieczeństwa*, Wydawnictwo Bellona, Warszawa.
- Rybakowski M. (2003), *Kultura bezpieczeństwa na tle stanu bezpieczeństwa dzieci i młodzieży w ruchu drogowym*, [w:] K. Pająk, A. Zduniak (red.), *Edukacyjne zagrożenia początku XXI wieku*, Dom Wydawniczy Elipsa, Warszawa–Poznań.
- Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego* (2002), Wydawnictwo AON, Warszawa.
- Stańczyk J. (1996), *Współczesne pojmowanie bezpieczeństwa*, IPN, Warszawa.
- Stefański M. (2007), *Rola dzielnicowego w procesie kształtowania poczucia bezpieczeństwa w środowisku lokalnym*, [w:] A. Szymaniak (red.), *Samorząd a Policja – kształtowanie bezpieczeństwa lokalnego*, Wydawnictwo Naukowe INPiD UAM, Poznań.
- Szymaniak A. (2011), *Organizacja i funkcjonowanie systemów bezpieczeństwa*, Difin, Warszawa.
- Unijny plan bezpieczeństwa cybernetycznego na rzecz ochrony otwartego Internetu oraz wolności i możliwości w Internecie*, Bruksela, 7.02.2013, [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-13-94\\_pl.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-94_pl.htm) [dostęp: 2.12.2017].
- Włodarek A. (2007), *Problemy międzypokoleniowe a poczucie bezpieczeństwa*, [w:] D. Czajkowska-Ziobrowska, A. Zduniak (red.), *Edukacja dla bezpieczeństwa – bezpieczna szkoła, bezpieczny uczeń*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Bezpieczeństwa, Poznań.
- Wojciechowski R. (2013), *Społeczność lokalna w regionie. Wybrane zagadnienia*, [w:] R. Droba, J. Zieliński (red.), *Społeczny wymiar regionalizacji*, Wydawnictwo UPH w Siedlcach, Siedlce.
- Wojtaszczyk K.A. (2009), *Bezpieczeństwo państwa – konceptualizacja pojęć*, [w:] K.A. Wojtaszczyk, A. Materska-Sosnowska (red.), *Bezpieczeństwo państwa. Wybrane problemy*, Oficyna Wydawnicza Aspra-JR, Warszawa.
- Wolfers A. (1971), *Discord and Collaboration*, Baltimore.
- Zięba R. (1999), *Instytucjonalizacja bezpieczeństwa europejskiego: koncepcje – struktury – funkcjonowanie*, Wydawnictwo Scholar, Warszawa.
- Zięba R. (2001), *Instytucjonalizacja bezpieczeństwa europejskiego*, Wydawnictwo Scholar, Warszawa.
- Ziółkowski A.M. (2010), *Teoria międzynarodowych stosunków politycznych*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Administracyjno-Społecznej w Warszawie.

**Summary****The nature of security**

Security is a concept that covers various aspects of the functioning of the state and social life. It is constantly being reformulated along with changes taking place in the state and in the wider environment. Along with the development of civilisation in the era of globalisation and the information society, new forms of security threats of a certain type have emerged, above all in international security, as well as social and public security. This article is an attempt to present the essence, structure and typology of security. The current state of knowledge and practice in the area of defining of security is presented in a natural and objective manner.

**Keywords:** security, security structure, security typology



**CZĘŚĆ II  
ZARZĄDZANIE  
ADMINISTRACJĄ  
PUBLICZNĄ**

**Valentyn Orlov\***

## **The problem of the legal status of electoral commissions as organs of the public administration of elections in post-Soviet countries**

### **Accession**

Fair and free elections are unquestionably one of the most important foundations of a democratic society. Elections directly reflect the political system and influence it. Through elections, the will of the people is revealed, on the basis of which democratic power is created. Therefore, elections are an important component of modern politics as a way of forming governing bodies in accordance with the electoral system.

Electoral legislation varies from country to country. Electoral systems largely depend on the specific historical, cultural, political and social factors in each individual country. In addition, election laws are aimed at ensuring the functioning of national systems, taking into account national problems and experience. Through elections, citizens have an impact on the formation of public authorities and thereby exercise their right to participate in the management of public affairs.

The variety of electoral forms opens up ample opportunities for citizens to display political activity and exert influence on state and public affairs. With the help of elections, the majority of citizens are united around a certain political platform and the leaders representing it. A government is formed from the political will that dominates.

During the electoral process, citizens particularly intensively absorb political values and norms, acquire political skills and experience. At this time, the flow of political information sharply widens and attention is concentrated. Elections are meant

---

\* Ph.D. in Public Administration, Associate Professor, Kryvyi Rih Institute of Economics, Vadym Hetman National Economic University in Kyiv.



to serve democracy, are inextricably linked to its general concept and values. Their main social purpose is to adequately reflect the opinion and will of citizens, to ensure the representation of the main social groups in government bodies, and also to form an effective government.

This article includes not only a discussion of the legislation of individual states, but also considers the issue of organising and holding elections as a form of direct popular will and the most important manifestation of democracy.

It should be noted that it is very difficult, within the framework of one article, to offer an exhaustive analysis of the process of organising elections in the post-Soviet states. Therefore, the main emphasis is placed on the activities of election administration bodies, which carry out the preparation and conduct of procedures, as well as a comparative analysis of their practices.

An important part of the analysis is to clarify the legal status of election administration bodies, which under the present conditions of the development of young democracies is a very indicative characteristic of the development of electoral systems.

Analysis of the practice of administering electoral procedures in Armenia, Azerbaijan, Moldova, Romania and Ukraine showed that, despite the diversity, there are many similarities in the organisation of elections in post-Soviet countries. Basically, the suffrage in the countries of the region corresponds to international legal standards and provisions of international instruments. This issue is considered by the Association of European election officials (<http://www.aceeeo.org/>).

The constitutions of these states stipulate the requirements for the frequency of elections, determining the terms of office of the legislative bodies. In most Member States, the legislature is elected for a period of four years (Georgia, Moldova and Romania) or five years (Armenia, Azerbaijan, Russia and Ukraine). However, it should be noted that political and economic instability makes the process of holding elections of different levels quite permanent.

## **Analysis of the main parameters of electoral systems of the post-Soviet countries**

In the post-Soviet countries, different types of electoral systems are used: majority, proportional and mixed. Some states elect their parliaments on the basis of proportional representation (Moldova, Romania), while others use the majority system (Azerbaijan). In some countries, mixed systems containing proportional and majoritarian components (Armenia, Georgia and Ukraine) are used.

In the Republic of Armenia, the Central Election Commission, regional and precinct election commissions are formed to manage electoral processes. The election commissions ensure the implementation and protection of the electoral rights of citizens. The Central Election Commission consists of three members appointed by the Government, one member from each party that has a representative in the current

or dissolved parliament, one appointed member from the first five parties that do not have a parliamentary faction in the current or dissolved parliament (The Central Election Commission of Armenia, <http://www.elections.am>).

For the conduct of elections in the Republic of Azerbaijan, the Central Election Commission, regional and precinct election commissions are formed. The Central Election Commission consists of 18 members, who are elected by parliament. 6 members of the Central Electoral Commission represent a political party whose deputies constitute a majority in parliament, 6 members are deputies who do not belong to any political party (independent), and 6 members are from political parties whose members are a minority in parliament. The CEC is actively working on the preparation and organisation of elections in a timely manner and is developing the necessary rules (The Central Election Commission of Azerbaijan, <http://www.msk.gov.az/>).

The Central Election Commission in Georgia consists of the Chairman and 12 members. The Chairman of the CEC is elected in accordance with the procedure established by law. 5 members of the CEC are proposed by the President of Georgia. 7 members from parties represented in the Parliament of Georgia are appointed by the Parliament (The Central Election Commission of Georgia, <http://cesko.ge/>).

The Electoral Code of the Republic of Moldova establishes the procedure for organising and holding parliamentary elections and local government bodies. The Central Election Commission, regional and precinct election commissions are formed at the elections in the republic. The Central Election Commission consists of nine members, one of whom is proposed by the President of the Republic of Moldova, and the other eight by parliament, subject to proportional representation of the majority and the opposition, and approved by a resolution of parliament adopted by a majority vote (The Central Election Commission of Moldova, <http://cec.md/>).

The system of electoral administration bodies in Romania is rather peculiar. Elections here are held by the Permanent Electoral Body and the three-level structure of election commissions, which is formed for each election and which is headed by the Central Electoral Bureau. The second level is composed of 43 district election bureaus. At the third level, there are 18,456 precinct election offices.

The permanent electoral body is headed by the Chairman, who is appointed at the joint session of the two chambers of parliament. This body is engaged in detailing the legal framework in the field of elections, monitors the logistics of elections, reviews the boundaries of electoral districts, depending on the population change, monitors the implementation of rules on the financing of political parties.

The Central Electoral Bureau consists of 5 Supreme Court judges, selected from among all judges by drawing lots. Also represented in this body are the president and two vice-presidents of the Permanent Electoral Authority and up to 12 representatives of parties, political alliances and blocs participating in the elections, as well as a representative of the parliamentary group of national minorities in the Chamber of Deputies. Priority in the appointment of members of electoral bureaus of all levels belongs to

the parliamentary parties, as well as to organisations representing national minorities in parliament. The remaining seats in the bureau are distributed between non-parliamentary parties and coalitions, depending on the number of nominated candidates in single-member districts (Romania's Central Election Bureau, <http://www.roaep.ro>).

In Ukraine, the system of election commissions is also quite extensive – in addition to the Central Election Commission, which is included in the executive branch, there are district election commissions (for parliamentary and presidential elections) and territorial election commissions (for local elections). Direct voting procedures and work with voters are organised by precinct election commissions (The Central Election Commission of Ukraine, <http://www.cvk.gov.ua>).

It should be noted that in Ukraine the trends of frequent elections are most pronounced, since 7 election campaigns of different types of elections have passed here, and now local elections to the united territorial communities are constantly underway as a result of the processes of decentralisation and administrative reform.

At the same time, in Ukraine there are a number of contradictions in the system of election administration organisation. With a general tendency to reduce the influence of the administrative resource and its interference in electoral processes, there is a need to increase the level of professional competence of members of election commissions. The last local elections of 2015 clearly demonstrated this need, since quite a lot of court disputes accompanied this election campaign precisely because of unprofessional decision-making by collegiate electoral administration bodies.

In Ukraine there is a contradiction: for example, the organs of maintaining the state register of voters are included in the system of state executive bodies, as well as the Central Election Commission, and the regional and local level election commissions that manage the work with voter lists are temporary bodies with limited terms of office and are not part of the executive branch of government. This adversely affects the state of professional training of commission members. In addition, the legislation does not specify requirements regarding the level of professional training of members of election commissions or certify their activities related to the fulfillment of tasks and functions of the state.

In general, the electoral process in the post-Soviet states is carried out according to certain legal norms, rules contained in the constitution and electoral law. The main electoral regulator is the electoral system, which determines the general principles of the organisation of elections, as well as ways to transfer the votes of voters to mandates and posts.

As for the procedures on election day, most post-Soviet states have enshrined in their legislation the principles of universality, equality and secrecy of voting in accordance with international standards. The laws of the states detail the procedure for voting, counting votes and summing up the voting results.

## **Ways to increase the professional competence of members of election commissions**

The work of the electoral administration at the central and local levels is of great importance for the implementation of election-related rights. The basic principles of holding elections that affect their fair and effective conduct are related to the composition and work of election administration bodies, in particular with regard to their impartiality, independence and transparency.

Ensuring the independence of these structures from the influence of government bodies or those with political interest in the election results is the most important guarantee for achieving the goal of holding free and fair elections. Although there is no single formula for the formation and composition of election administration bodies, there are similar methods of appointing and electing members of election commissions.

Most of the member states form central election commissions on the basis of a mixed system involving both public servants and party candidates at various levels; in other countries (Azerbaijan, Moldova) the party formula is used, in which the composition of the commission reflects the representation of political parties in parliament; in Turkey and Romania, for example, the system of appointing representatives of the judiciary is used.

International declarations, agreements and norms unequivocally place democratic elections as the basis of legitimate power. Elections are a regular periodic process of electing the composition of public authorities, enshrined in the constitution and other laws. In the conditions of modern democracies, elections are the main form of manifestation of the people's sovereignty and its political role as a source of power. They also serve as the most important channel for representing the interests of various social groups in government bodies. Universal elections presuppose the right of every citizen to participate in them. Elections extend to various institutions and levels of government: parliament, the president, representative and often executive bodies, local authorities.

Countries of the post-Soviet space achieve success in fulfilling international standards for democratic elections to varying degrees. They conduct elections that are aimed at achieving the goal of free and democratic elections. Nevertheless, more needs to be done to ensure that all people have access to democratic rights, and a key step in this process is to further improve the administration of elections.

In particular, the issues of continuing the education of the electoral process participants are quite relevant today. Continuing education is understood by us as an issue that should always be on the agenda of election organisers, since conducting election campaigns is a complex and multifaceted task. It requires organisers of elections, especially in the field, to have had good training in law, political science, other social sciences. They should also have the ability to effectively apply the available knowledge in practice, including in time-constrained situations, and to make the correct management decisions.

In these conditions, modern technologies, training tools (in particular, distance or online training) and the training of election organisers at all levels, are integral parts of the electoral process.

The main goal of the development of professional competence of the administrators of election procedures is to promote the development of modern electoral policies aimed at the consistent implementation of the rights and freedoms of citizens that meet the requirements of democratic electoral standards.

We believe that in the system of electoral administration in the post-Soviet countries a program of continuous training of commission members should be implemented with a view to improving the professional status of these individuals.

The program can include three main areas:

- raising the level of professional qualifications of election organisers and training specialists in the technologies of the electoral process;
- legal training of various categories of participants in the electoral process;
- creation of an effective information and analytical and educational electoral infrastructure.

The consequent improvement of the legal culture of the participants in the electoral process presupposes the following:

- formation of adequate representations about the electoral rights of the organisers of the electoral process;
- provision of systematic scientific, methodological and practical assistance to election organisers and other participants in the electoral process;
- organisation of targeted training of highly qualified specialists in the field of electoral law and administration of elections;
- the formation of a consultative network to work with the organisers of elections and referendums.

The program may allow students to learn about:

- the foundations of constitutional, electoral, civil, administrative and financial law;
- the organisational and technological basis of the electoral process at all its stages, modern methods of managing the electoral process, the skills of making operational administrative decisions for the implementation of certain electoral actions.

For each category of trainees it is necessary to provide a differentiated approach to determining the content, form and terms of training. Training should cover election commissions of all levels, heads of district election commissions, territorial election commissions, precinct election commissions, as well as the reserve of precinct election commissions.

Central election commissions, territorial election commissions, executive bodies that form state policy in education and science, representative and executive bodies of local self-government can participate in the implementation of these programs.

## Conclusions

Increasing the professional training of the organisers of the electoral process, training specialists in the organisation and conduct of elections and referendums is the most important task of the state personnel policy at the present stage.

The main goal of legal training for the organisers of the electoral process is the formation of professional knowledge, skills of working with people, ensuring the electoral rights of citizens, increasing the use of automated systems in the activities of election commissions.

Training of election organisers is based on a combination of theory and practice of the electoral process, and provides for analysis of problem situations, seminars, business games and round tables.

Realisation of this task will allow the professional level of the organisers of the electoral process to be increased, which is a necessary condition for the qualitative preparation and holding of elections and referenda in the post-Soviet republics.

## References

- Association of European election officials. Official site: <http://www.aceceo.org/>.  
Romania's Central Election Bureau. Official site: <http://www.roaep.ro>.  
The Central Election Commission of Armenia. Official site: <http://www.elections.am>.  
The Central Election Commission of Azerbaijan. Official site: <http://www.msk.gov.az/>.  
The Central Election Commission of Georgia. Official site: <http://cesko.ge/>.  
The Central Election Commission of Moldova. Official site: <http://cec.md>.  
The Central Election Commission of Ukraine. Official site: <http://www.cvk.gov.ua>.

### Summary

#### **The problem of the legal status of electoral commissions as organs of the public administration of elections in post-Soviet countries**

The article analyses the current practice of forming election commissions and the way they fulfill their tasks as a part of public administration. The tasks and functions of the state in the sphere of elections administration are identified. The state shapes the legal status of electoral commissions and their members. This status requires the professional performance by the commissions' members involving attaining the position of public officer. The article focuses on solving this problem in Ukraine. It is argued that the foreign experience of developing electoral

commissions as bodies of public administration could be adapted to Ukrainian realities.

**Keywords:** elections, election commissions, electoral administration bodies, professionalisation, professional training of commission members

**Joanna Werner\***

## **Elektroniczna Platforma Usług Administracji Publicznej w relacjach urząd–klient (e-administracja)**

### **Wstęp**

Budowa społeczeństwa informacyjnego stała się dla wielu państw sprawą priorytetową. W nowej rzeczywistości olbrzymi potencjał wykazuje stosowanie technologii informacyjno-komunikacyjnych (ICT) (zob. Olszak, Ziemia, 2010: 73 i nast.; Roztocki, Weistroffer, 2008; Ziemia, 2009: 95 i nast.). Wizja społeczeństwa informacyjnego wymaga fundamentalnych zmian w sposobach myślenia na temat jego funkcjonowania i rozwoju. Pierwsze wzmianki o społeczeństwie informacyjnym pojawiły się w 1963 roku w artykule Japończyka T. Umesao dotyczącym ewolucyjnej teorii społeczeństwa opartego na technologiach informatycznych<sup>1</sup>, a spopularyzowane zostały przez K. Koyamę (1968) w rozprawie pt. *Wprowadzenie do teorii informacji*.

Każdy system społeczny i ekonomiczny potrzebuje określonego zakresu informacji, które powinny być powszechnie dostępne dla całego społeczeństwa. W dobie społeczeństwa informacyjnego trudno znaleźć sferę gospodarki, która mogłaby działać i funkcjonować bez dostępu do Internetu.

Spółeczeństwo informacyjne to społeczeństwo znajdujące się na takim etapie rozwoju techniczno-organizacyjnego, że osiągnięty poziom zaawansowania technologii informacyjno-telekomunikacyjnych stwarza warunki techniczne, ekonomiczne,

---

\* Dr Joanna Werner – Wyższa Szkoła Administracji Publicznej w Białymstoku.

<sup>1</sup> T. Umesao (wersja oryginalna *jōhōka shakai*) opracował unikatową teorię dotyczącą rosnącego znaczenia informacji jako zjawiska społecznego, łączącą koncepcje embriologii zwierząt i historii cywilizacji. Twierdził, że wraz z rozwojem mediów i komputerów informacje staną się ważnym czynnikiem gospodarczym. Swoją teorię zawarł w artykule pt. *Information Industry Theory: Dawn of the Coming Era of the Ectodermal Industry*, opublikowanym 1963 roku w japońskim dzienniku „Hoso Asahi”.



edukacyjne i inne do powszechnego wykorzystania informacji w produkcji wyrobów i świadczeniu usług.

Jedną z trafniejszych definicji jest definicja oddająca cechy nowego paradygmatu: przetwarzanie informacji i większość dochodu narodowego pochodzi z wykorzystania technologii informacyjnych, na co zwraca uwagę niewielu badaczy (Nowak, 2005: 40). Brzmi ona: „Społeczeństwo informacyjne to społeczeństwo, które nie tylko posiada rozwinięte środki przetwarzania informacji i komunikowania, lecz środki te są podstawą tworzenia dochodu narodowego i dostarczają źródła utrzymania większości społeczeństwa” (Goban-Klas, Sienkiewicz, 1999: 53).

Elementarne zasady społeczeństwa informacyjnego obejmują następujące cechy:

- wytwarzanie informacji – masowy charakter generowanych informacji, masowe zapotrzebowanie na informację i masowy sposób wykorzystywania informacji,
- przechowywanie informacji – techniczne możliwości gromadzenia i nieograniczonego magazynowania informacji,
- przetwarzanie informacji – opracowywanie technologii i standardów umożliwiających m.in. ujednoczony opis i wymianę informacji,
- przekazywanie informacji – przekazywanie informacji bez względu na czas i przestrzeń,
- pobieranie informacji – możliwość odbierania informacji przez wszystkich zainteresowanych,
- wykorzystywanie informacji – powszechne, otwarte i nielimitowane korzystanie z Internetu jako źródła informacji.

Rozwój elektronicznej administracji publicznej jest jednym z kluczowych elementów strategii rozwoju społeczeństwa informacyjnego.

E-administracja to wykorzystywanie przez administrację publiczną możliwości, jakie niosą za sobą technologie informatyczne i komunikacyjne w celu udoskonalenia i poprawienia jej działań. Dynamiczne wdrażanie innowacyjnych technologii informatycznych w administracji publicznej niesie ze sobą konieczność modyfikacji jej budowy i reorganizacji funkcjonowania (zob. Monarcha-Matlak, 2008).

Głównym celem tworzenia e-administracji publicznej jest zwiększenie efektywności świadczonych usług zarówno w aspekcie obsługi klienta, jak i usprawnienia funkcjonowania urzędów. Podstawowym krokiem do sprawnie funkcjonującego systemu elektronicznej administracji jest wprowadzenie nowych technologii, które pozwolą obywatelom i przedsiębiorcom na szybkie załatwienie spraw urzędowych oraz łatwy dostęp do informacji.

Usługi administracji publicznej on-line nabierają coraz większego znaczenia ze względu na rosnącą mobilność społeczeństwa, coraz większe oczekiwania obywateli wobec usług publicznych oraz nadzieję na obniżenie kosztów funkcjonowania administracji. Sam proces zmniejszenia wydatków na funkcjonowanie administracji publicznej ma przełożenie na przeniesienie zaoszczędzonych kosztów na doszkole-

nie personelu, jak również na inwestycje w nowe technologie. Należy jednak zwrócić uwagę, że samo wprowadzenie usług on-line pociąga za sobą wyzwania choćby dla społeczeństwa starzejącego się, które jednak jest zwolennikiem załatwiania spraw bezpośrednio w urzędzie. Wprowadzenie e-usług powinno stać na równi z poziomem informatyzacji państwa, ponieważ to jednostka ludzka, obywatel czy przedsiębiorca będzie głównym ich użytkownikiem. Należy odnieść się w tym miejscu do Programu Zintegrowanej Informatyzacji Państwa do 2020 roku.

## **Program Zintegrowanej Informatyzacji Państwa 2020**

Program Zintegrowanej Informatyzacji Państwa 2020 (PZIP) to strategiczny dokument opisujący działania rządu zmierzające do dostarczenia społeczeństwu wysokiej jakości elektronicznych usług publicznych. Jego celem jest stworzenie spójnego, logicznego i sprawnego systemu informacyjnego państwa, dostarczającego e-usługi na poziomie krajowym i europejskim w sposób efektywny pod względem jakości i kosztów. Program zapewni współpracę istniejących oraz nowych systemów teleinformatycznych administracji publicznej, eliminując jednocześnie powielające się dotychczas funkcjonalności.

Program powstał przy współpracy z resortami i instytucjami publicznymi, które aktywnie będą uczestniczyć w realizacji działań w nim przewidzianych. Jest on ściśle powiązany z przygotowanym przez Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji (MAC) strategicznym dokumentem *Policy Paper*, dotyczącym cyfrowego rozwoju Polski do 2020 roku oraz Programem Operacyjnym Polska Cyfrowa (zob. *Program Operacyjny Polska Cyfrowa na lata 2014–2020*).

Administracja jest powołana przede wszystkim do tego, aby służyć obywatelowi. Dlatego w programie tym w centrum uwagi są usługi e-administracji skierowane do obywateli, w tym przedsiębiorców, oraz wymagania, którym trzeba sprostać w perspektywie do 2020 roku, związane z rozwojem nowoczesnego, cyfrowego społeczeństwa, wykorzystującego potencjał informacji sektora publicznego.

Za jeden z najważniejszych celów należy uznać propozycję stworzenia jednego miejsca, z którego będzie można dostać się do e-usług. Ma nim być udoskonalona elektroniczna Platforma Usług Administracji Publicznej (ePUAP), a profil zaufany ePUAP ma być podstawowym sposobem weryfikowania tożsamości obywatela w kontaktach z e-administracją. Proponowane są m.in.:

- usługa umawiania się na wizytę w urzędzie przez Internet,
- możliwość elektronicznego wnioskowania o wydanie odpisów aktów stanu cywilnego,
- zapewnienie jednego punktu dostępu do wszystkich ofert pracy pochodzących z sektora publicznego i umożliwienie aplikowania o pracę w sektorze publicznym w formie elektronicznej,
- prowadzenie i zarządzanie indywidualną dokumentacją medyczną pacjenta,

- e-skierowania, e-zlecenia i e-zwolnienia w służbie zdrowia,
- wprowadzenie elektronicznej karty ubezpieczenia zdrowotnego,
- stworzenie elektronicznych akt sądowych i umożliwienie w pełni elektronicznego dostępu do akt sprawy,
- informowanie obywateli przez władze publiczne w wiadomościach wysyłanych na telefony komórkowe (np. kanałem radiowym) o konkretnych zagrożeniach (np. powodzie, wichury).

W PZIP podkreślono też, że możliwe będzie tworzenie e-usług mieszanych, czyli łączenie usług publicznych z komercyjnymi. Z uruchomieniem e-usługi zawsze wiąże się formalności, które muszą być dopełnione zarówno przez urząd świadczący daną usługę, jak i przez samego odbiorcę. Celem wprowadzenia e-zwolnień od 1 stycznia 2016 roku jest poprawa efektywności zaświadczeń lekarskich oraz skrócenie czasu ich wystawiania. To nakłada też pewne obowiązki na lekarzy. Zaświadczenie lekarskie zwane e-ZLA mogą wystawić tylko lekarze upoważnieni przez ZUS. Kolejnym rozwiązaniem umożliwiającym wydanie e-ZLA jest posiadanie zintegrowanej z PUE ZUS aplikacji gabinetowej. Założenie profilu PUE jest również korzystne dla samego pacjenta. Dzięki profilowi nie musi już dostarczać zwolnienia do pracodawcy w sposób tradycyjny oraz jeśli zajdzie taka potrzeba, może złożyć wniosek o zasiłek chorobowy lub oświadczenie do wypłaty zasiłku opiekuńczego. Należy zaznaczyć, że wprowadzenie nowej e-usługi nie jest równoznaczne z zakończeniem dotychczas obowiązujących zasad obiegu dokumentów. W przypadku zwolnień lekarskich będą one nadal obowiązywały do czerwca 2018 roku.

## **Założenia projektu ePUAP**

Idea elektronicznej administracji publicznej wynika z potrzeby dostosowania się zarówno do zmian zachodzących w dziedzinach prawa i technologii, jak i do potrzeb obywateli oraz przedsiębiorstw. Milowym krokiem w realizacji tego złożonego procesu okazała się Elektroniczna Platforma Usług Administracji Publicznej (ePUAP). Stworzenie elektronicznej platformy ePUAP stanowi duży przełom w rozwoju usług administracji publicznej on-line. Jest to portal, który docelowo ma umożliwić obywatelom, przedsiębiorcom oraz instytucjom państwowym korzystanie z usług elektronicznych oferowanych przez jednostki administracji rządowej i samorządowej.

Rola ePUAP zasadniczo sprowadza się do realizacji trzech zadań, po pierwsze, ustanowienia wspólnej infrastruktury ułatwiającej udostępnienie i świadczenie usług publicznych drogą elektroniczną, po drugie, zgromadzenie w jednym miejscu wszystkich niezbędnych wzorów dokumentów i formularzy udostępnianych przez instytucje publiczne. Po trzecie, misją platformy jest wspomaganie budowania oraz istnienia ram i instrumentów interoperacyjności.

Idea Elektronicznej Platformy Usług Administracji Publicznej powstała w 2002 roku na podstawie projektu Wrota Polski. Koncepcja Polskich Wrót stanowiła spójny pro-

gram działań, których celem było uzyskanie pełnej funkcjonalności urzędu elektronicznego w Polsce oraz urzeczywistnienie idei elektronicznej administracji publicznej. Główną tezę koncepcji projektu było zwiększenie o 10% rzeczywistej, a o 40% efektywności administracji publicznej związanej ze świadczeniem usług publicznych (Adamska i in., 2011: 7).

W 2006 roku w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Wzrost Konkurencyjności Przedsiębiorstw projekt pod nazwą ePUAP–WKP uzyskał dofinansowanie ze środków unijnych. Nastąpiła budowa platformy, której założenia i rozwiązania architektoniczne zostały zawarte w programie realizacji Wrót Polski. W 2008 roku została uruchomiona platforma, na której za pomocą określonych podstawowych elementów, tzw. usług wspólnych, instytucje publiczne mogą budować i udostępniać aplikacje. W 2009 roku powstał projekt ePUAP2, który stanowił kontynuację projektu ePUAP–WKP. Uzyskał on dofinansowanie ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka na lata 2007–2013.

Zasady funkcjonowania tejże platformy określa ustawa o informatyzacji działalności. Minister właściwy do spraw informatyzacji określił natomiast zakres i warunki korzystania z ePUAP, w tym sposób zakładania konta i prowadzenia katalogu usług oraz warunki wymiany informacji między ePUAP a innymi systemami teleinformatycznymi (Matuszewska-Maróń, Oskory, 2012: 92).

Usługi na ePUAP może udostępniać dowolny podmiot administracji publicznej, który ma założone konto i uzyska uprawnienia instytucji publicznej. Dla ujednoczenia elektronicznych dokumentów wykorzystywanych przez ePUAP stworzono tzw. repozytorium wzorów dokumentów elektronicznych. Głównym celem zaprojektowanej platformy ePUAP jest:

- stworzenie nowoczesnego i bezpiecznego kanału dostępu do administracyjnych usług publicznych świadczonych obywatelom, przedsiębiorcom i tzw. klientom wewnętrznym, czyli innym urządóm,
- umożliwienie szybkiego i mniej kosztownego dostępu do zasobów informacyjnych,
- obniżenie kosztów funkcjonowania administracji publicznej,
- zapewnienie interoperacyjności w zakresie wykorzystania systemów teleinformatycznych w procesach realizacji zadań publicznych dla wszystkich jednostek administracji publicznej.

Ważnym aspektem ePUAP jest również zapewnienie pełnej koordynacji usług publicznych świadczonych przez kilka podmiotów publicznych. Pojawia się tu możliwość wzajemnych relacji jednostek administracyjnych oraz komunikacji z obywatelami i przedsiębiorstwami.

Najważniejszą sekcją, która umożliwia każdemu odnalezienie odpowiednich usług administracji publicznej w celu zrealizowania danej sprawy, jest katalog usług ePUAP. Obecnie ePUAP posiada 23 kategorie, gdzie w sposób przejrzysty zosta-

ły wyszczególnione podobszary przyporządkowane do każdego działu. Usługi zostały podzielone tematycznie: 500+, najnowsze usługi, sprawy obywatelskie, praca i zatrudnienie, przedsiębiorczość, edukacja, podatki, opłaty, cła, zdrowie, rolnictwo, prawo i sądownictwo, inne sprawy urzędowe, motoryzacja i transport, budownictwo i mieszkania, pomoc społeczna, geodezja i kartografia, ochrona środowiska, kultura, sport i turystyka, zabezpieczenia społeczne, bezpieczeństwo narodowe, infrastruktura, statystyka oraz dofinansowanie z funduszy UE. Rozwój platformy elektronicznej administracji niesie szereg nowych rozwiązań ułatwiających obywatelowi dostęp do korzystania z elektronicznych usług urzędów, ale również sama administracja odnieść korzyści, jakie wiążą się z rozwojem ePUAP. Wybrane korzyści przedstawiono w tabeli 1.

**Tabela 1. Korzyści z wykorzystania ePUAP**

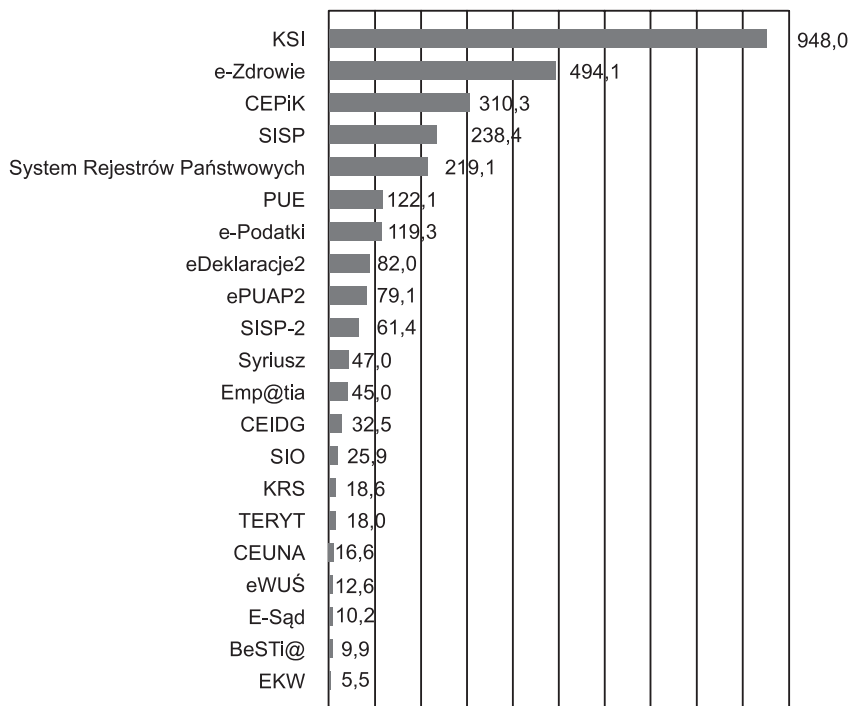
Korzyści dla obywateli	Korzyści dla administracji
usługi administracji publicznej dostępne w jednym miejscu	uproszczenie procesu tworzenia e-urzędu
możliwość załatwienia spraw urzędowych przez Internet	usprawnienie i upowszechnienie elektronicznej drogi dostępu do usług administracji publicznej
możliwość wnoszenia opłat za usługi publiczne drogą elektroniczną	urząd bardziej przyjazny obywatelowi
oszczędność czasu i pieniędzy	możliwość korzystania z infrastruktury umożliwiającej wymianę danych pomiędzy urzędami administracji publicznej
jedna baza wzorów dokumentów elektronicznych niezbędna do korzystania z usług administracji publicznej	
ograniczenie konieczności powiadamiania wszystkich urzędów o zmianie danych osobowych	poszerzenie usług publicznych dostępnych drogą elektroniczną
możliwość załatwienia oraz sprawdzenia stanu sprawy w dowolnym czasie i miejscu	
ograniczenie liczby dokumentów wymaganych od obywatela	

Źródło: Bednarski, Sternicki, 2011: 107.

Poziom wykorzystania technologii cyfrowych przez administrację publiczną regularnie oceniają m.in. Organizacja Narodów Zjednoczonych i OECD. W ocenie ONZ poziom e-administracji w Polsce jest gorszy niż w Rosji. Powołując się na raport z dostępności danych w pięciu lub więcej sektorach, takich jak: edukacja, zdrowie, wydatki rządowe, opieka społeczna, praca i środowisko, Polska plasuje się daleko za m.in.: Austrią, Irlandią, Rosją, Estonią, Finlandią czy Serbią (*Unites Nations e-Government Survey*, 2016: 42–43). Należy jednak zwrócić uwagę, że z roku na rok pozycja Polski w rankingu państw europejskich zajmuje coraz wyższą pozycję.

Podsumowując wydatki na e-administrację, widać, że najwięcej pochłonął system KSI, czyli Kompleksowy System Informatyczny Zakładu Ubezpieczeń Społecz-

nych. Zaraz po nim uplasował się system e-Zdrowie, natomiast najtańsze okazały się Elektroniczne Księgi Wieczyste (rys. 1).



Rysunek 1. Wydatki na e-administrację w Polsce (kwoty w mln zł)

Źródło: Ratajczak, 2015.

Jak wynika z danych uzyskanych przez Money.pl (Ratajczak, 2015) w Ministerstwie Gospodarki do tej pory system obsłużył ponad 3,5 miliona wpisów przedsiębiorców i 4,5 miliona wniosków.

## Zmiany ePUAP i profilu zaufanego

Na model elektronicznej administracji (e-administracji) składają się zelektronizowane relacje informacyjno-komunikacyjne zewnętrzne: urząd–obywatel, urząd–przedsiębiorca, urząd–usługodawca, oraz wewnętrzne: urząd–urząd, urząd–pracownicy. W samej strukturze modelu nie będą widoczne żadne zmiany. EPUAP2 ma za zadanie poprawę czasu ładowania strony, błędów podczas logowania, zmianę przestarzałego wyglądu serwisu i mało wygodnej nawigacji. System ePUAP2 obecnie funkcjonuje znacznie szybciej i stabilniej. Dużym plusem nowej wersji platformy jest wprowadzenie jednolitej klasyfikacji usług (katalogu usług). Jest to szczególnie istotne dla urzędów administracji samorządowej, w których niejednokrotnie te same

usługi są nazywane w różny sposób. Skutkiem realizacji tego celu ma być poprawa intuicyjności wyszukiwania usług przez odbiorcę końcowego. Pełne korzystanie z dobrodziejstw urzędów on-line wymaga obecnie czegoś więcej niż samego zarejestrowania się na platformie. Potrzebna jest bowiem możliwość podpisywania pism. Utworzenie profilu zaufanego wymaga jednej wizyty w urzędzie, ale potem można wiele spraw załatwić on-line.

Profil zaufany ePUAP to bezpłatny podpis elektroniczny, dzięki któremu obywatel może załatwić sprawy administracyjne drogą elektroniczną bez konieczności wychodzenia z domu. Spełnia on funkcje podobne do oferowanych obecnie komercyjnych podpisów elektronicznych. Weryfikacja tożsamości użytkownika stanowi jedno z kluczowych zagadnień w świadczeniu usług drogą elektroniczną. Nie istnieje powszechny system identyfikacji elektronicznej. Nowy profil będzie spełniać wyższe standardy bezpieczeństwa niż do tej pory: oprócz zalogowania się niektóre czynności trzeba będzie także potwierdzać przez e-mail lub sms, tak jak w wypadku przelewów w bankowości elektronicznej.

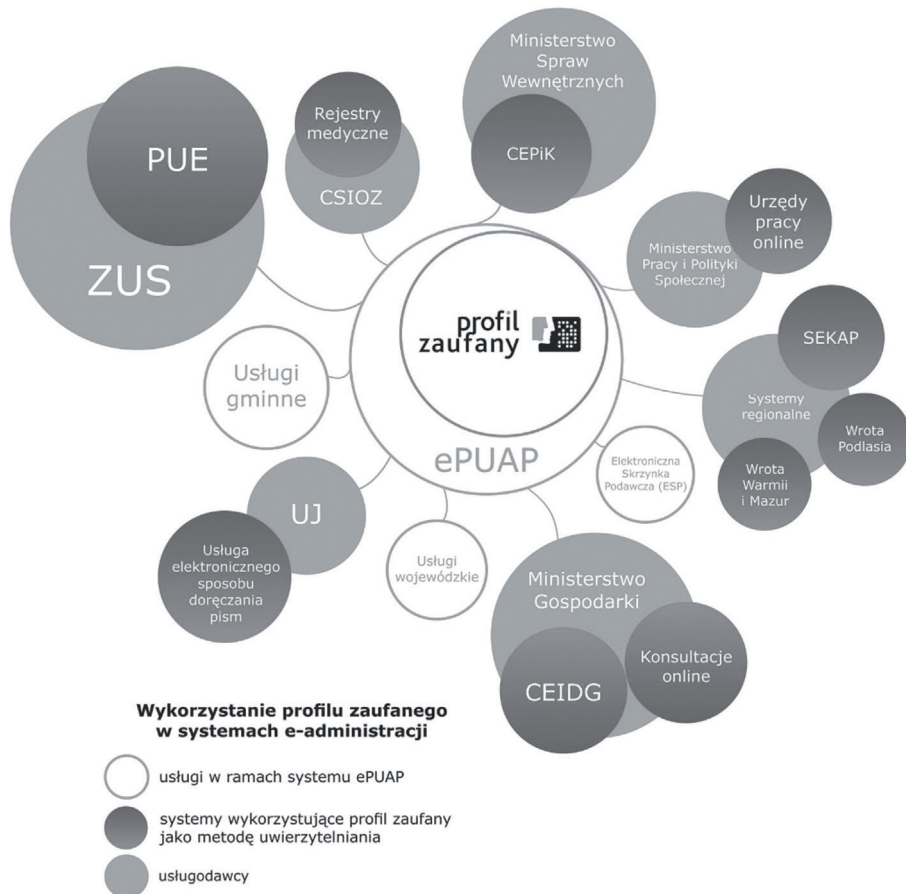
Profil zaufany ePUAP pełni tę rolę jedynie w pewnym zakresie, choć zainteresowanie jego wykorzystaniem sukcesywnie wzrasta. Według stanu z sierpnia 2013 roku aktywnych było około 270 tys. kwalifikowanych certyfikatów i 160 tys. profili zaufanych (*Program Zintegrowanej Informatyzacji Państwa*, 2016 :17).

W celu ułatwienia dostępności punktów zweryfikowania tożsamości w roku 2015 wzrosła liczba oddziałów do 1100 punktów potwierdzających profil zaufany. Wychodząc naprzeciw nowym użytkownikom e-administracji, Poczta Polska uruchomi kilkaset tego rodzaju miejsc w ciągu najbliższych kilku miesięcy. Docelowo ma ich być 4500. Na chwilę obecną profil zaufany możemy potwierdzić w urzędach skarbowych, urzędach wojewódzkich, niektórych urzędach miast, oddziałach ZUS, wybranych placówkach Poczty Polskiej oraz w innych krajach (w konsulatach, ambasadach).

Profil zaufany możemy zatem określić jako zestaw danych w postaci elektronicznej podpisanych przez osobę potwierdzającą oraz jednoznacznie identyfikujących osobę posiadającą konto na ePUAP. Potwierdzenie elektronicznej tożsamości służy nie tylko do wysyłania pism przez ePUAP, ale także do wysyłania pism za pomocą platformy ZUS oraz do logowania się do CEiDG. Na rysunku 2 przedstawiono obszary wykorzystania profilu zaufanego, do których możemy zaliczyć:

- uwierzytelnianie dokumentu w ePUAP,
- uwierzytelnianie dokumentu profilem zaufanym poza ePUAP (PUE ZUS, CEiDG, SEKAP),
- uwierzytelnianie w systemie zewnętrznym w oparciu o profil zaufany (SEKAP),
- uwierzytelnianie dostępu do konta w systemie zewnętrznym w oparciu o profil zaufany z kodem autoryzacyjnym (CEiDG, PUE ZUS),
- udostępnianie obszaru informacyjnego dla uwierzytelnionych obywateli (CEPiK).





Rysunek 2. Wykorzystanie profilu zaufanego w systemach e-administracji

Źródło: Krzymowski, 2013.

Zwiększeniu funkcjonalności służyć ma również Centralne Repozytorium Wzorów Dokumentów (CRD) służące jako baza skupiająca obowiązujące w administracji wzory i formularze.

## Centralna baza e-wzorów (CRD)

EPUAP prowadzi centralne repozytorium wzorów dokumentów elektronicznych (CRD). Funkcjonowanie CRD uregulowano m.in. w Rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 września 2011 r. w sprawie sporządzania pism w formie dokumentów elektronicznych, doręczania dokumentów elektronicznych oraz udostępniania formularzy, wzorów i kopii dokumentów elektronicznych, które weszło w życie 30 października 2011 roku.



Organy administracji publicznej przekazują do CRD wzory pism w postaci dokumentów elektronicznych oraz udostępniają je w Biuletynie Informacji Publicznej. W praktyce oznacza to utworzenie centralnej bazy wzorów akceptowanych przez polskie urzędy. Zgodnie z misją i zadaniem platformy dostęp do repozytorium jest bezpłatny.

Udostępnienie 71 wzorów wniosków do procedur administracyjnych związanych z wykonywaniem działalności gospodarczej określonych w ponad 20 ustawach wynikało z brzmienia Ustawy z dnia 24 kwietnia 2014 r. o zmianie niektórych ustaw w związku ze standaryzacją niektórych wzorów pism w procedurach administracyjnych.

Na uwagę zasługuje również funkcjonalność określana jako ogólnopolska szyna usług. Jej celem jest umożliwienie przekazania dokumentu do dowolnego, wskazanego urzędu w kraju bez znajomości tradycyjnego lub internetowego adresu urzędu (ESP), uzyskanie potwierdzenia odbioru oraz odpowiedzi z urzędu.

Każdy urząd jest zobowiązany do posiadania Elektronicznej Skrzynki Podawczej (ESP), dlatego obywatel ma gwarancję, że urząd przyjmie każde pismo podpisane elektronicznie. Jeśli obywatel zainicjuje korespondencję elektronicznie, urząd musi korespondować z nim przez Internet. Trzeba jednak pamiętać, że chodzi tu o korespondencję podpisaną profilem zaufanym<sup>2</sup> albo podpisem kwalifikowanym<sup>3</sup>.

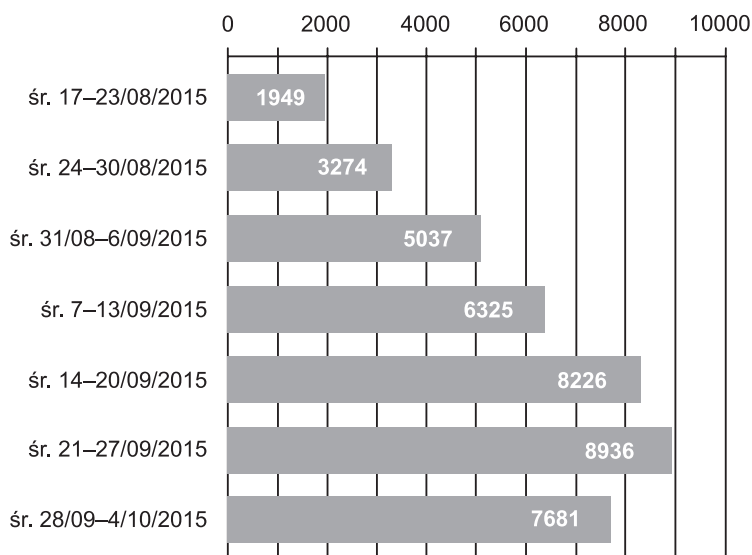
Trudno ocenić, na ile udoskonalona wersja ePUAP – ePUAP2 zda egzamin. Rodzi się pytanie, czy naniesione zmiany będą miały widoczne przełożenie na jakość i wreszcie liczbę osób korzystających z systemu. Na chwilę obecną nie można wykazać zadowolającego stanu pod względem zakładanych kont przez nowych użytkowników (rys. 3).

---

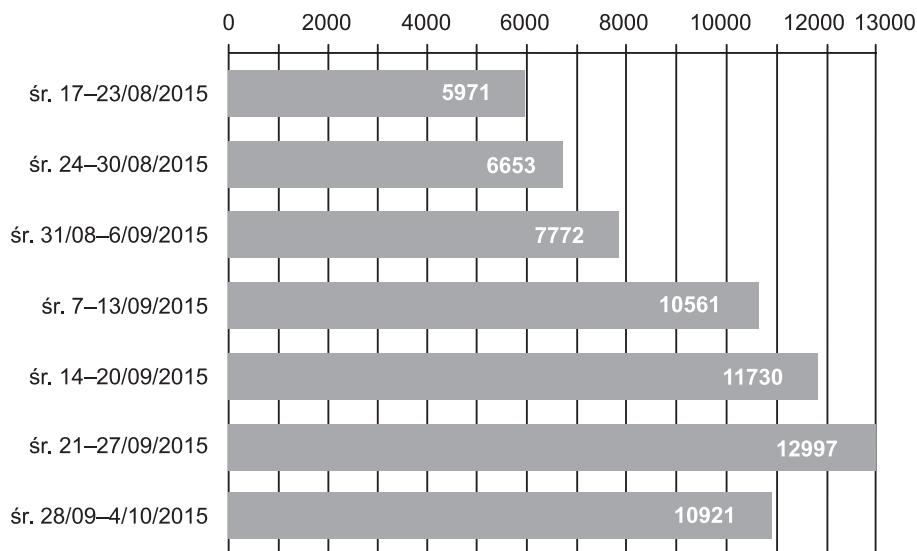
<sup>2</sup> Profil zaufany jest jedną z funkcjonalności elektronicznej Platformy Usług Administracji Publicznej (ePUAP). To zestaw danych, które identyfikują obywatela w systemach podmiotów wykorzystujących profil zaufany jako metodę uwierzytelniania. Posiadając nazwę użytkownika (login), hasło oraz konto poczty elektronicznej (na który przesyłany jest jednorazowy kod autoryzacyjny), obywatele mogą załatwić wiele spraw urzędowych, np. założyć firmę przez Internet czy elektronicznie sprawdzić i opłacić składki ZUS.

<sup>3</sup> Podpis kwalifikowany jest elektronicznym podpisem równoważnym z podpisem własnoręcznym. Służy do podpisywania dokumentów i umów, które mają moc prawną. Podpis elektroniczny musi być weryfikowany ważnym kwalifikowanym certyfikatem oraz składany przy pomocy bezpiecznego urządzenia do składania podpisu.

## Liczba nowych profili zaufanych



## Nowe konta założone na ePUAP



Rysunek 3. Liczba profili zaufanych i kont PUAP

Źródło: Nowa Platforma ePUAP2. Nowa jakość w kontaktach Administracja–Obywatel, 2015).

Niemniej jednak warto czekać na jej pełne wdrożenie i usprawnienie oraz dodanie nowych usług, mając nadzieję, że będzie to miało swoje odzwierciedlenie w zwiększeniu liczby nowych użytkowników.

## **Działania administracji samorządowej a kierunki zmian ePUAP i profilu zaufanego**

Strategia *Sprawne Państwo 2020* jest kluczowym dokumentem łączącym ideę państwa optimum<sup>4</sup> i otwartego rządu. Zostały w niej zaprezentowane cele i kierunki interwencji w obszarach istotnych dla rozwoju państwa, w których interwencja jest konieczna, aby podnieść skuteczność i efektywność. Celem podejmowanych przedsięwzięć w perspektywie do 2020 roku jest ukształtowanie państwa otwartego, pomocnego, skutecznego i efektywnego, o silnej pozycji międzynarodowej i wysokiej aktywności obywateli w życiu społecznym i politycznym. Przedsięwzięcia zaproponowane w strategii wpisują się ponadto w realizację przez Polskę nowego długookresowego programu rozwoju społeczno-gospodarczego Unii Europejskiej Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu (Komunikat Komisji Europejskiej opublikowany w dniu 3 marca 2010 roku).

Zaimplementowanie i zastosowanie technologii informatycznych w obszarach administracji publicznej stało się wymogiem dzisiejszych czasów, w których technologie informatyczne odgrywają bardzo ważną rolę i stanowią istotny czynnik w usprawnieniu wzajemnych relacji typu urząd–petent. Informatyzacja państwa zakłada wspieranie budowy modelu państwa optimum poprzez kreowanie i rozwój usług administracji publicznej, rządowej i samorządowej. Należy dążyć do modelu państwa ukierunkowanego i wspierającego rozwój technologii informatycznych.

Model państwa optimum, państwa o optymalnym na nasze czasy wymiarze, opierać się musi na kilku podstawowych zasadach (Załącznik do uchwały nr 1/2014 Rady Ministrów z dnia 8 stycznia 2014 r. w sprawie przyjęcia programu rozwoju „Program Zintegrowanej Informatyzacji Państwa”). Wymienia się następujące czynniki:

1. Poprawić jakość usług administracji publicznej – rządowej i samorządowej.
2. Cyfrowy charakter zmian wielu aspektów funkcjonowania współczesnego świata wymaga państwa optimum 2.0, tak aby uzyskać efekt cyfrowej synergii projektów modernizujących administrację.
3. Procesy w administracji publicznej należy widzieć w różnych perspektywach czasowych – krótkoterminowej, średnio- i długookresowej (Załącznik do uchwały nr 17 Rady Ministrów z dnia 12 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia strategii „Sprawne Państwo 2020”).

<sup>4</sup> W literaturze międzynarodowej model państwa optimum opisywany jest również jako *open government* lub *smart government*. Zob. *Opening government. A guide to best practice in transparency, accountability and civic engagement across the public sector*, 2011.

Państwo optimum oznacza w praktyce:

- tylko tyle regulacji, ile jest niezbędne dla codziennej sprawności funkcjonowania instytucji publicznych,
- tylko tyle interwencji, ile trzeba dla rozwoju i wysokiej stopy zwrotu ponoszonych inwestycji, także w ludzi i ich umiejętności,
- tylko tyle restrykcji, ile potrzebne jest dla bezpieczeństwa struktur obronnych państwa oraz bezpieczeństwa codziennego mieszkańców kraju,
- tyle opiekuńczości, ile niezbędne, aby nikomu nie dać poczuć się wykluczonym,
- tyle tylko aktywności na poziomie centralnym, aby wspomagać rozwiązywanie problemów na niższych poziomach organizacji życia publicznego,
- tylko tyle administracji, jeżeli chodzi o zasoby, ile naprawdę potrzeba w określonych obszarach.

Wizja sprawnego państwa zakłada współdziałanie razem z innymi państwami oraz to, że jego obywatele funkcjonują razem z innymi obywatelami we wspólnej rzeczywistości globalnej. Wracając do integracji działań administracji samorządowej z kierunkiem zmian ePUAP i profilu zaufanego, należy zwrócić uwagę na zakładane trzy podstawowe cele, którymi są:

1. Jednolity kanał udostępniania elektronicznych usług publicznych przez administrację publiczną (ESP), czyli środek komunikacji elektronicznej służący do przekazywania informacji (np. wysyłania wniosków, pism lub innych dokumentów) podmiotowi publicznemu (urzędowi) przy wykorzystaniu sieci teleinformatycznej.
2. Baza skupiająca w jednym miejscu obowiązujące w administracji wzory oraz formularze pism. Platforma współkorzystania z wypracowanych standardów dokumentów elektronicznych (CRD).
3. Obniżenie kosztów komunikacji z administracją publiczną.

Nowe podejście do procesu informatyzacji państwa należy rozważać w aspekcie informatyzacji zintegrowanej. W myśl założeń Programu Zintegrowanej Informatyzacji Państwa informatyzacja zintegrowana ma na celu stworzenie spójnego, logicznego i sprawnego systemu informacyjnego państwa, dostarczającego e-usługi na poziomie krajowym i europejskim w sposób efektywny pod względem jakości i kosztów.

Na podstawie raportu *Państwo 20 Nowy start dla e-administracji* możemy wyróżnić cztery filary o ogromnym znaczeniu dla pomyślności tego procesu:

1. Logiczny i skuteczny obieg informacji.
2. Koncentracja na procesach w administracji publicznej i usługach.
3. Przejrzystość i efektywność w wydatkowaniu środków publicznych.
4. Neutralność technologiczna.

Punkt pierwszy jest ukierunkowany na pomoc administracji publicznej obywatelowi oraz kładzie nacisk na obieg informacji, który jest podporządkowany procesowi informatyzacji.

Kolejny filar nakazuje nam pamiętać, że właścicielem każdego procesu jest organ władzy publicznej, którego przedstawicielem jest urzędnik realnie ponoszący odpowiedzialność za kontakty na linii państwo–obywatel. Pozostałe dwa odnoszą się do wydatkowania środków publicznych i powinny gwarantować najlepszą realizację wyników w stosunku do poniesionych nakładów. Neutralność technologiczna to nic innego jak zagwarantowanie dostępu do usług oraz spełnienia oczekiwań strony publicznej.

Podsumowując, integracja działań administracji samorządowej z platformą ePU-AP ma przed sobą jeszcze wiele wyzwań. Za najważniejsze można uznać to, że zostały sprecyzowane obszary zadaniowe, które powinna zrealizować. Aspekty techniczne, takie jak sprawne funkcjonowanie platformy, które nie jest bezpośrednio zależne od działań administracji, oraz dostosowanie potrzeb odbiorcy, cały czas stanowią priorytet na drodze do sprawnie funkcjonującego systemu e-usług.

## **Identyfikacja stanu informatyzacji państwa**

W marcu 2016 roku minister cyfryzacji ogłosił krajowy plan działania na rzecz rozwoju e-administracji, w którym określił zasadnicze priorytety i kierunki rozwojowe. Mając na uwadze potrzebę szybkiego rozwoju oraz dorównania standardom oraz technologiom wiodących krajów unijnych, obowiązkowo należy wdrożyć szereg zmian strategicznych z ukierunkowaniem na pięć głównych obszarów:

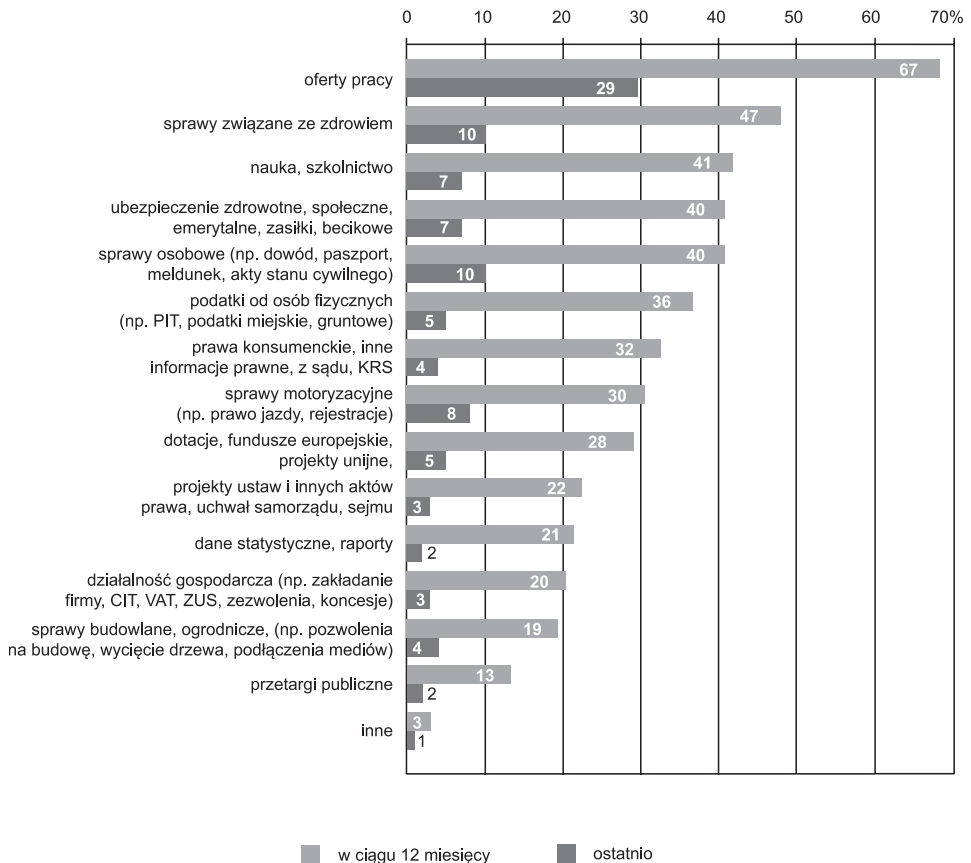
- państwo ma być służebne wobec obywatela – ma zmieniać zagniatane procedury w spójne i proste usługi oferowane drogą elektroniczną oraz dzięki technologii cyfrowej ma łączyć rozproszone instytucje i obywatela,
- dostęp do sieci oraz usług publicznych musi być bezpieczny dla naszych danych oraz transakcji wszelkiego rodzaju, dokonywanych w sieci,
- dla realizacji celów e-administracji, ale przede wszystkim dla osiągnięcia celów społecznych i gospodarczych, niezbędne jest przyspieszenie rozwoju nowoczesnej infrastruktury telekomunikacyjnej,
- rozwój innowacyjnej gospodarki potrzebuje bieżącego, łatwego dostępu do danych gromadzonych przez służby publiczne,
- potrzebujemy stale, niezależnie od wieku, podnosić nasze kompetencje cyfrowe, by efektywnie korzystać z dobrodziejstw cyfryzacji i konkurować na globalnym rynku.

Stan informatyzacji państwa od roku 2014 i efekty implementacji Programu Zintegrowanej Informatyzacji Państwa w jego poprzedniej odsłonie pokazują szereg negatywnych zjawisk:

- zasoby informacyjne państwa są zamknięte dla obywateli,
- gromadzone dane nie są ponownie wykorzystywane,
- systemy i rejestry nie są interoperacyjne i kompatybilne,
- te same problemy rozwiązuje się przy pomocy różnych narzędzi,
- istniejące zasoby informatyczne są rozproszone i zdecentralizowane,

- te same informacje gromadzone są równoległe i powielane,
- środki na informatyzację wydatkowane są nieracjonalnie i nieefektywnie,
- budowa i utrzymanie systemów są powszechnie zlecane firmom zewnętrznym ze względu na brak kompetencji po stronie administracji,
- prawo nie sprzyja efektywnemu korzystaniu z systemów IT.

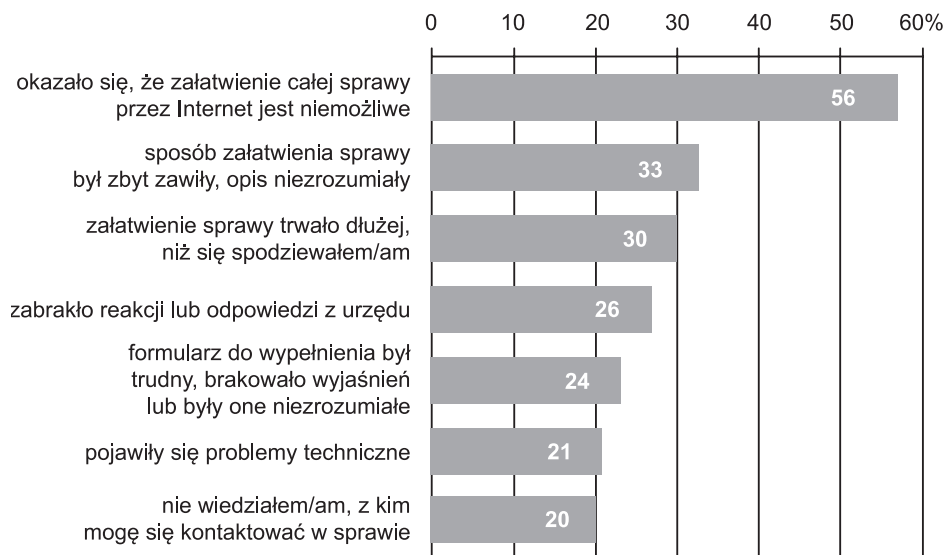
Bardzo ważnym aspektem funkcjonowania e-administracji jest dostosowanie usług do potrzeb klienta indywidualnego oraz przedsiębiorcy. Należy zwrócić szczególną uwagę na łatwość dostępu i przejrzystość w procedurze uzyskania informacji. Zgodnie z przeprowadzonymi badaniami dotyczącymi informacji najczęściej pozyskiwanych drogą elektroniczną można zaobserwować, że 89% badanych na pierwszym miejscu wybiera dostęp przez Internet do ofert pracy, w tym do baz danych urzędów pracy. Dla 81% uczestników badania duże znaczenie ma możliwość umówienia się na wizytę lekarską przez Internet czy e-mail (rys. 4).



Rysunek 4. Najczęściej pozyskiwane informacje drogą elektroniczną

Źródło: Program Zintegrowanej Informatyzacji Państwa, 2016: 14.

Badany w 2014 roku przez Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji poziom zadowolenia ze sposobu świadczenia e-usług publicznych w Polsce wyniósł 56% (ocen pozytywnych lub raczej pozytywnych) przy 14% ocen raczej negatywnych lub negatywnych. Największym powodem niezadowolenia, deklarowanym przez 56% internautów, był brak możliwości załatwienia całej sprawy przez Internet (rys. 5).



Rysunek 5. Powody niezadowolenia z usług e-administracji

Źródło: Program Zintegrowanej Informatyzacji Państwa, 2016: 15.

Pomimo szerokiej gamy usług dostępnych w ramach e-administracji społeczeństwo wciąż w dużym stopniu wybiera wariant załatwienia sprawy w urzędzie osobiście. Nie wynika to z braku umiejętności, niemożliwości dostępu do Internetu, lecz z problemów systemowych i nadal mało przejrzystego opisu sposobu uzyskania informacji drogą elektroniczną.

## Podsumowanie

Celem administracji publicznej powinno być budowanie nowych i modernizacja istniejących systemów teleinformatycznych w taki sposób, aby były ze sobą spójne i logicznie powiązane oraz zorientowane na potrzeby użytkownika. Spełnienie wymagań w zakresie interoperacyjności będzie jednym z kluczowych kryteriów warunkujących decyzję o budowie systemu teleinformatycznego. Dzięki temu w ramach systemu informacyjnego państwa ułatwione będzie korzystanie ze spójnych danych zgromadzonych w różnych rejestrach i systemach ewidencyjnych, przy realizacji różnych usług (zob. *Informacje o wynikach kontroli NIK*, 2015).

Obecnie coraz wyraźniejszym kryterium rozwoju kraju staje się stopień informatyzacji społeczeństw i życia publicznego. E-administracja przestaje być jedynie nową formą realizacji zadań publicznych, a staje się koniecznością. System ePUAP, czyli Elektroniczna Platforma Usług Administracji Publicznej stanowi próbę zwiększenia dostępności usług publicznych świadczonych drogą elektroniczną. Dalszy rozwój platformy wymaga systematycznego zwiększenia liczby instytucji nim objętych i rozbudowy katalogu dostępnych usług. Skuteczna wymiana danych wymusza rozbudowę i rozwój odpowiedniej infrastruktury technologicznej.

Tylko ciągła aktualizacja i unowocześnianie oprogramowania platformy zapewni wypełnianie przez nią zadań, do jakich została stworzona. Bardzo ważnym aspektem wykorzystania elektronicznej platformy, o którym zawsze należy pamiętać w dalszych etapach wdrażania rozwoju e-usług w administracji, jest edukacja i szkolenie z naciskiem na społeczeństwo starzejące się. Jak podają statystyki, osoby w wieku 50+ w celu załatwienia sprawy w urzędzie lub przekazania dokumentów wybierają tradycyjny sposób. Mając na celu ułatwienie i usprawnienie pracy urzędów, a co za tym idzie – obiegu dokumentacji elektronicznej, należy zawsze mieć na względzie społeczeństwo, ludzi postrzeganych w kategorii klienta, petenta, bo to oni są pierwszym ogniwem tego systemu.

## Bibliografia

- Adamska I., Bednarski I., Janikowski A., Kamiński M., Kossakowski M., Ozga W., Rakoczy T., Rzymowski J., Sibiga G., Sternicki R., Walczyk E. (2011), *E-PUAP w praktyce*, Centrum Projektów Informatycznych MSWiA, Wrocław.
- Bednarski I., Sternicki R. (2011), *ePUAP w pytaniach i odpowiedziach*, [w:] I. Adamska, I. Bednarski, A. Janikowski, M. Kamiński, M. Kossakowski, W. Ozga, T. Rakoczy, J. Rzymowski, G. Sibiga, R. Sternicki, E. Walczyk (2011), *E-PUAP w praktyce*, Centrum Projektów Informatycznych MSWiA, Wrocław.
- Goban-Klas T., Sienkiewicz P. (1999), *Społeczeństwo informacyjne: szanse, zagrożenia, wyzwania*, Fundacja Postępu Telekomunikacji, Kraków.
- Informacje o wynikach kontroli NIK* (2015), NIK Kap-4101-002-00/2014 Nr ewid. 205/2014/ p/14/004/kap.
- Koyama K. (1968), *Introduction to Information Theory*, Tokyo.
- Krzymowski T (2013), *Zastosowanie ePUAP w obszarze elektronicznej usług administracji publicznej*, Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, Warszawa.
- Krzymowski T. (2013), *Zastosowanie epuap w obszarze elektronicznej usług administracji publicznej*, <http://docplayer.pl/1664430-Zastosowanie-epuap-w-obszarze-elektronizacji-uslug-administracji-publicznej.html> [dostęp: 2.12.2017].



- Matuszewska-Maróń M., Oskory K. (2012), *Platforma ePUAP krok po kroku*, „E-mentor”, nr 3(45).
- Monarcha-Matlak A. (2008), *Obowiązki administracji w komunikacji elektronicznej*, Wolters Kluwer Polska, Warszawa.
- Nowa Platforma ePUAP2. Nowa jakość w kontaktach Administracja–Obywatel* (2015), CPI Centrum Projektów Informatycznych, Warszawa.
- Nowak J.S. (2005), *Społeczeństwo informacyjne – geneza i definicje*, Polskie Towarzystwo Informatyczne, Katowice.
- Olszak C.M., Ziemia E. (red.) (2010), *Kierunki rozwoju społeczeństwa informacyjnego i gospodarki opartej na wiedzy w świetle śląskich uwarunkowań regionalnych*, Uniwersytet Ekonomiczny, Katowice.
- Opening government. A guide to best practice in transparency, accountability and civic engagement across the public sector* (2011), Open Society Foundation.
- Program Operacyjny Polska Cyfrowa na lata 2014–2020*, Wersja zaakceptowana decyzją Komisji Europejskiej z dnia 5 grudnia 2014 r. ze zmianami z dnia 15 lutego 2017 r., [https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/33395/POPC\\_pl\\_20022017.pdf](https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/33395/POPC_pl_20022017.pdf) [dostęp: 5.03.2018].
- Program Zintegrowanej Informatyzacji Państwa* (2016), Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, Warszawa.
- Ratajczak M. (2015), *E-administracja w Polsce kosztowała miliardy złotych. I wciąż jest gorsza niż w Rosji i Kazachstanie*, <https://news.money.pl/artykul/e-administracja-w-polsce-kosztowala-miliardy,48,0,1755184.html> [dostęp: 3.12.2017].
- Roztock N., Weistroffer H.R. (2008), *Information Technology in Transition Economie*, „Journal of Global Information Technology Management”, No. 11(4).
- Unites Nations e-Government Survey* (2016), New York.
- Ustawa z dnia 24 kwietnia 2014 r. o zmianie niektórych ustaw w związku ze standaryzacją niektórych wzorów pism w procedurach administracyjnych, Dz.U. 2014, poz. 822 z późn. zm.
- Załącznik do uchwały nr 1/2014 Rady Ministrów z dnia 8 stycznia 2014 r. w sprawie przyjęcia programu rozwoju „Program Zintegrowanej Informatyzacji Państwa”.
- Załącznik do uchwały nr 17 Rady Ministrów z dnia 12 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia strategii „Sprawne Państwo 2020”, M.P. 2013, poz. 136.
- Ziemia E. (2009), *Projektowanie portali korporacyjnych dla organizacji opartych na wiedzy*, Akademia Ekonomiczna, Katowice.

**Summary****Electronic Public Service Administration Platform in office-citizen relations (e-Government)**

The article shows the necessity of using tools in the form of IT systems in state-citizen relations, and discusses the advantages and disadvantages of the main system in Poland, i.e. the ePUAP platform. It offers many features that are supposed to be relatively easy to use and to significantly improve the conduct of formal and official affairs by a citizen without having to personally visit the offices. The user of the ePUAP platform can access the system remotely from anywhere, with access to the Internet and at his/her own convenience.

**Keywords:** public administration, electronic platform, Electronic Service Administration Platform (ePUAP), Trusted Profile, e-services

**Anna Janus\***  
**Radosław Kamiński\*\***

## **The ethical responsibilities of local government employees**

### **Ethics in public administration**

Public administration is an extremely important element of the functioning of society. A civil servant performs a public service and undertakes strictly defined tasks, in accordance with the applicable legal norms. Directly connected with the administrative function, civil servants exercise some power over citizens. They therefore need to resolve many issues in a diligent and ethical way.

Citizens expect politicians, public officials, and officials to abide by ethical standards of integrity in a more rigorous manner than other professional groups, and that they will work for the common interest (Czaputowicz, 2012: 8). The official, like every citizen, wants to do his job ethically, in accordance with generally accepted standards of conduct. However, there is a constant temptation to obtain some advantage, which means that some officials may look for social acceptance for ethically doubtful activities.

The very concept of ethics (from the Greek *ethikos* – customary, *ethos* – custom) is defined as a system of norms practiced and expressed in opinions and actions of moral beings. This system occurs as a regulator of intersubjective behaviour in a given human group. Ethics is sometimes a project of a new regulatory system inspired by religious doctrine or social or philosophical orientation. In other words, it is a science that deals with the description, analysis and explanation of actually existing morality and the establishment of directives of moral behaviour (Jankowski, 1973).

---

\* Dr Anna Janus, assistant professor at the Institute of Economics – Faculty of Finance and Management at the WSB University in Wrocław.

\*\* Dr Radosław Kamiński, assistant professor at the Institute of Economics – Faculty of Finance and Management at the WSB University in Wrocław.

Ethics (Greek *éthikos* – customary, from *éthos* – custom, custom) is a term introduced by Aristotle to define one of the disciplines (next to politics, economics and rhetoric) of the so-called practical philosophy. With regard to political phenomena, as well as considerations in the field of political science, the essential meanings are related to the so-called moral dilemma in politics, that is the relation between norms, goals and political means, and moral norms (Antoszewski, 2012: 167).

The specification of ethics, in general terms, is professional ethics, which are written norms answering the question of how, for moral reasons, representatives of a given profession should and should not proceed. This is a system of moral obligations determining the behaviour of representatives of a given profession, and above all social professions' trust, during relevant activities and tasks resulting from the exercise of their profession or function, as well as ways of behaviour in the private sphere (Pogonowska, 2004: 65).

The term "professional ethics" is used in a broad sense as a reference to both standards defining the behaviour of representatives of a given profession as well as moral beliefs and ethical assessments of their behaviour. Professional ethics is also limited to a set of norms of behaviour of representatives of a given profession. The subject of professional ethics refers not to norms actually functioning in professional practice, but to norms postulated for observance and implementation by persons performing a given profession. Ethical infrastructure refers to a set of factors, both material and immaterial, that motivate professionals to comply with high standards of conduct. It also refers to the principles that define such behaviour (Pogonowska, 2014: 110).

Shaping ethical attitudes through the formulation of codes of professional ethics and conducting courses in this area are based on the belief that ethical behaviour can be learned. In addition to the external factors that shape ethical attitudes of a social nature, we also distinguish internal factors of an individual nature. These include emotional traits, personality and temperament. The formation of moral attitudes is not affected only by the social environment, but also depends on the individual characteristics of the individual (Pogonowska, 2014: 111).

In the opinion of H. Izdebski and M. Kulesza, the issue of ethics concerns all aspects of administration, not just personnel. It should be one of the general criteria for decisions in relation to tasks, structure and submission of public administration law. In this regard, one should always bear in mind the maxim proposed by one of the classics of liberalism, the historian of modern times, John Emerich Acton, stating that "all power corrupts, absolute power corrupts absolutely. If you want to have administration that is as far as possible from the temptation of corruption (...) you first need to limit the power of administration in general and the authority of its individual links and officials. This limitation should concern both the scope of tasks and structures as well as the mode of performing tasks" (Izdebski, Kulesza, 2004: 305).

The issue of ethics in the functioning of public administration is increasingly the subject of research and analysis in European Union (EU) member states. On the

one hand, this is due to the fact that public confidence in public administration has waned. On the other hand – additional legal instruments are sought that would restore the values of „good work”, „dignity” in the exercise of office or public service and revive „honourable” behaviour in the world of both politics and administration (Kudrycka, 2000:9). The contemporary approach to the importance of ethics in public administration has been enriched with „hard law” standards. This is referred to as „ethical management based on *compliance-based ethics management*) (Izdebski, Kulesza, 2004: 303).

Public administration reforms in European Union countries affect the ethical behaviour of officials. Increasing the independence of employees, decentralization of responsibility and their mobility between sectors increased the risk of unethical behaviour. At the same time, attention should be drawn to the fact that the experience of states that have introduced reforms indicates that sources of corruption behaviours depend on factors such as motivation and opportunity.

There are various way that ethical behaviour is promoted in the European Union. These include the approach described in the literature as the „Ten Commandments” to the „Justinian Codex”. In the first case, the model of the Ten Commandments is a limited number of principles. In the second – it is a complex code of ethics. Most European Union Member States use the latter solution, although their ethical strategies differ from each other (Izdebski, 2012: 37).

## Legal aspect of official ethics

Analysing the issue from a legal perspective, we can distinguish three models based on (i) bans, (ii) preventive actions and (iii) values. For example, in Germany there is a legalistic model which, in essence, is based on bans. Germany has developed ethical codes which aim to ensure compliance with the rules. Unfortunately, by eliminating the biggest offences, this system does not promote positive values of behaviour, and lowering the level of control may pose an additional risk of a significant increase in unethical behaviour.

Meanwhile, the preventive model dominates in the UK, with some elements embedded in values. By identifying areas of high risk and focusing on them, the UK model emphasizes the importance of the values underlying the principles of managing public funds. The British system also has a weakness which results from focusing on specific functional areas, which creates the danger of various ethical standards being introduced throughout public administration, e.g. in various professional groups.

The third of these models is derived from determining what values are desirable and what officials think about them. Values selected during dialogue with officials are then taken into account in the development of ethical codes to be implemented. The Polish approach is justified in this third model, although it is a matter of assessing to what extent this social dialogue was sufficient (Izdebski, 2012: 39).

The right to good administration in the European Union is set out in the Charter of Fundamental Rights. It provides that the affairs of every citizen should be dealt with by EU institutions in an impartial, fair and reasonable manner (*Karta Praw Podstawowych Unii Europejskiej*). It also means the right to be heard, to have access to files and documents, to obtain justification for administrative decisions, and to be compensated for damages caused by administrative actions. The European Union also introduced the Code of Good Administrative Behaviour for the needs of officials of the European Commission in 2000. The purpose of this code is, in particular, to regulate the behaviour of the European administration in dealing with citizens of the Member States and the media.

The European Code of Good Administration, on the other hand, guarantees every citizen of the European Union the right to demand that the Union bodies are impartial, in accordance with the legal regulations and procedures, to consider a case brought to a given body or institution (*Europejski Kodeks Dobrej Administracji*, 2011).

Ethics is of interest to the European institutions. They commonly share the view that although codes should be as clear and unambiguous as possible, ethical behaviour in the public sector only spreads when supported by leaders who should have vision, consistent goals and clear values. There can be personal patterns in a public service environment, patterns that influence the shaping of the public service ethos and have a great impact. We should remember, first of all, that professionalism is a value that does not erode and deserves to be one of the pillars of the ethos of the public administration service.

## **Professional ethics and civil service ethics**

Sociologists of law emphasise the expansion of professional ethics and codes of ethics. This applies to both the European Union and the whole world, and at least to those countries in which the same values and principles are considered to be valid. Part of the codes of professional ethics is passed in the implementation of statutory provisions. This applies to sixteen professions of public trust. At this point, it should be clarified that the term „profession of public trust”, introduced by art. 17 sec. 1 of the Constitution of the Republic of Poland, is a Polish contribution to the theory of law in general, including constitutional law. This category, in the form given to it by domestic legislation, is not found any other country's legislation. It does not fully coincide with the notion of free professions established in Europe, including Poland, but is semantically related to it. (*Europejski Kodeks Dobrej Administracji*, 2011).

## Ethical activities in administration

The lack of public trust in politicians, governments and administration in democratic countries that has been noticeable in recent years has led to the creation of a strategy for introducing positive values into public life that are heading in two directions:

1. Implementation of ever higher requirements of good conduct through legal regulations, thus introducing more and more elements of the „rule of law”, subjecting amendments to procedural regulations, so that citizens are treated on an equal basis.
2. Political and administrative elites are required to submit to more and more stringent controls in order to ensure responsible and prudent action. However, the administration is required to act quickly, economically, impartially and independently (Kudrycka, 2000: 11).

Seeking solutions for the proper organization of the state in terms of ethical standards, a catalogue of rules (standards) of public life began to be formulated in many countries. One of the first countries of the European Union in which these principles were formulated was the United Kingdom. This was done in 1995 by the Commission on Standards of Public Life, also known as the Lord Nolan Commission, established in connection with a wave of scandals in public life, including the accusation that two MPs accepted bribes to ask questions in the House of Commons. The commission provided the following guidelines:

- 1) **unselfishness** – persons holding public office should make decisions only in the name of public interest, not doing so for any financial or material benefits for themselves, their families or friends;
- 2) **integrity** – persons holding public office should not be in financial or material dependence on persons or organizations, which could have an impact on their official duties;
- 3) **objectivity** – persons holding public office should be guided solely by the substantive criterion in running public affairs, including the appointment to public office, the conclusion of contracts, the presentation of prizes, etc.;
- 4) **responsibility** – public officials should be responsible to society for their actions and decisions, and must undergo every investigation procedure appropriate to their office;
- 5) **openness** – persons holding a public office should make decisions as openly as possible and justify their decisions, and restrict information only when public interest expressly requires it;
- 6) **honesty** – persons holding public office are required to report any private interests that may be related to their public duties and take appropriate steps to resolve any conflict in favour of the public interest;

- 7) **an example in advance** – persons holding public office should disseminate and support these principles by their own behaviour (Izdebski, Kulesza, 2004: 307–308).

There is a broad range of instruments for shaping ethical attitudes in administration. They can be of an institutional and informal nature. In the model approach, two methods to create ethical administration are distinguished. One of them focuses on long-term and long-term practical activities that shape ethical behaviour without their detailed regulation. The second method prefers detailed specification of behavioural standards in legal acts.

Ethical training is also a tool for shaping the ethical level, they can have different character. The simplest are basic trainings, which aim to sensitize an official to ethical issues. In turn, specialist trainings are used to acquire the ability to recognize ethical problems and gain knowledge in the field of techniques for solving them (*ibidem*: 120).

The means of shaping ethical attitudes in public administration, which can be applied at the initial stage of the creation of the administration corps, is a specific system of recruitment and selection. The condition for assuming that it is possible to achieve and maintain an appropriate level of ethical within public administration is the selection of suitable candidates. The criterion we take into account in the employment, in addition to competence and education, should be the appropriate moral level of the candidate. Verification of the moral level can take place by including ethical issues in interviews and tests, and through the system of opinions and references (*ibidem*: 117).

The solution to the question: „How to undertake ethical activities in public administration?” raises fundamental problems. There are many ethical problems facing a public administration employee. For the outsiders, this issue may seem obvious: an official should always work in an absolutely clean manner, without any doubt in the ethicality of his decisions.

## **Ethics and the value system**

Ethics is defined as a set of values that guide people in their behaviour. The public interest is the highest good for public administration officials. On the basis of this assumption, key public service values can be formulated. Among them one should include:

1. Democratic values are crucial and form a basis for other groups. Civil servants provide support to elected ministers and those responsible to the parliament, in accordance with the constitution and the law regarding fulfilling a democratic mandate and strengthening public trust. Civil servants should be loyal to the public interest as interpreted by the democratically elected authorities and defined in the constitution and laws. Therefore, officials should respect, among others the responsibility of ministers, human rights and the rule of law and the primacy of law.



2. Professional values, including such elements as competence, professional excellence, improvement of one's own skills, effectiveness, impartiality and quality, innovation, acting for the citizen, teamwork, partnership. The role of administration is mainly to achieve nationwide goals and to balance in a democratic way conflicting social interests, because the satisfaction of one citizen may conflict with the interest of society as a whole. Despite the emphasis on the value of effectiveness, it should be remembered that the principles of the democratic state personalized in the procedures protect against the arbitrariness of public officials.
3. Ethical values, including values common to the whole society, such as integrity, empathy, impartiality, responsibility for their actions, justice, prudence, disinterestedness, objectivity and respect for the law.
4. Human values are very close to ethical values. They contain existential values that are important for interpersonal relations. One can mention here respect, tolerance, good behaviour and respect for human dignity. These values may refer to the management process and then they concern engagement, participation, communication or consultation (Haussner, 2015: 254–255).

The main functions fulfilled by ethics in the functioning of the public administration are connected with securing the public interest. Therefore, ethical standards are considered to be the basis for:

- a) good governance, because ethically motivated officials make decisions based on substantive criteria, thanks to which the administration's actions are more effective;
- b) legitimacy of the administration's action and thus stimulating trust in the state institutions;
- c) prevention of organizational pathologies and, above all, corruption, shaping positive values in public life;
- d) making it easier for officials to make difficult decisions that will resolve different situations (*ibidem*: 252–253).

Ethics in the functioning of public administration in the European Union is directly related to the right to good administration. It is defined by the Charter of Fundamental Rights, which states that every citizen has the right to an impartial and fair settlement of his/her case within a reasonable period by the institutions, bodies and agencies of the Union. This right includes: the right of every person to be heard before an individual measure that adversely affects his or her situation is taken; the right of every person to have access to his case files, subject to respect for the legitimate interests of confidentiality, as well as professional and commercial secrecy; an obligation on the administration to justify its decision. Furthermore, according to this provision, any person may write to the institutions of the Union in one of the languages of the Treaties and must receive an answer in the same language (Karta Praw Podstawowych Unii Europejskiej).

The above provision was the basis for creating the European Code of Good Administrative Behaviour aimed at regulating the work of officials in the European Union. This document was adopted by the European Parliament on September 6, 2001. It mainly concerns the external relations of the administration. According to its provisions, all actions of all organs and officials have grounds and are in accordance with the substantive and procedural law of the Communities. The principle of equality applies and unequal treatment should be justified by objective considerations. The Code prohibits absolute discrimination based on nationality, gender, language, religion and belief, race, colour, ethnic and social origin, genetic features, membership of national minorities, sexual orientation, beliefs – especially political ones. In the case of imposing obligations on citizens or limiting their rights, officials are subject to the principle of proportionality, i.e. refraining from actions disproportionate to the purpose. In this respect, they should at the same time be guided by the protection of the private interest and the public interest. In external activities, the official can only achieve those objectives that lie within the scope defined by law – she/he does not undertake actions aimed at achieving goals unspecified by law or unjustified by the public interest. The official undertakes impartial and objective action, free from any arbitrariness, preferences and unconnected to his own personal, family, national or political interests or property interests of a close family member. She/he should act taking into account all relevant circumstances, honestly and reasonably. She/he observes the existing practice and justifies in writing any deviations from it and follows the rules of conduct shaped in the past.

If necessary, the official provides advice about the manner of proceeding necessary to obtain a possible and desired solution. She/he behaves correctly, courteously and is available at any time. She/he provides comprehensive and accurate answers. In the absence of competence in a particular area, the official directs the interested party to the appropriate official. In the case of an error that violates the interests or rights of a citizen, the official tries to reverse the negative effects of the error, apologises and at the same time informs the citizen of the means of appeal available.

A decision adversely affecting the rights or interests of a party should include information on means and methods of action and on the possibility of initiating court proceedings or lodging complaints with the Ombudsman (Czaputowicz, 2006: 370–372).

In Poland, the basic regulations related to official ethics are included in the Act on Civil Service. One of the basic duties of civil servants is to perform tasks reliably and impartially. In addition, an official is not obliged to follow a particular or group interest in his or her conduct. The above provisions cover situations, not only when it comes to accepting property benefits, but any action that is not dictated by substantive considerations and the public good, but results from the interest of a privileged group or person. An important element of civil service law is a clear system of recruitment and selection as well as promotion and rewarding of employees. It should be based on objective criteria, equal to all administrative employees and transparent

to public opinion, and it aims to minimize the practice of „sharing loot” in public administration between the winning groups. It also counteracts nepotism when appointing people for administrative positions (*ibidem*: 372).

One of the important instruments for strengthening ethical attitudes in public administration in Poland is the Civil Service Code. It was developed by the Commission appointed by the Head of the Civil Service and signed by the Prime Minister on October 11, 2002. It is a set of standards of conduct, based on the values specified in art. 153 of the Constitution of the Republic of Poland and the Act on Civil Service. These rules are professionalism, reliability, impartiality and political neutrality. Procedures and mechanisms for implementing and enforcing the provisions of the Code are also important. According to these assumptions, administration employees should act lawfully, treat all recipients of public services impartially, work honestly and professionally. In addition, they should maintain their loyalty to the office and their superiors, refusing to follow instructions only in cases where it may lead to an offence or a crime. The Code requires officials to treat all participants in administrative matters equally. They cannot demand nor accept any material benefits (*ibidem*).

## Codes of ethics

Territorial self-government permeates with interests conditioned by personal good and public good. This may lead to conflicts whose consequences may have a negative impact on residents. A properly functioning territorial self-government is therefore the key to the proper functioning of a given territorial unit, the purpose of which is to meet the collective needs of citizens. Self-government administration should work with people with the right ethical attitude, who are aware that their primary duty is to protect the public interest. The high quality of self-government activities is definitely a necessity to properly manage a given area. Local authorities are trying to meet the growing expectations of residents of local government units. Local government administration must constantly develop to properly perform tasks for the common good (Stasiak, 2016).

The Code of Ethics is a catalogue of standards of ethical behaviour defining the behaviour of employees. It is a set of ethical principles and values that set standards for the conduct of public officials in pursuit of the public interest. It is a logically ordered set of ethical principles. Its purpose is not to create new standards, to translate deviations from general ethics, to replace one's own ethical feelings, but to concretize and specify the norms of general ethics to the specifics of a given profession (Filek, 2014: 10, 85).

Local government employees form part of the broadly understood public service, where administrative ethics are implemented. Administrative ethics perform various functions, including ensuring appropriate conditions for the implementation of tasks and protecting against misuse of public functions. Ethics also helps to counteract cor-

ruption, shapes positive values in public life and facilitates officials to make difficult administrative decisions. (Kudrycka, 1995: 142–149).

An employee of local government administration also faces dilemmas, which largely give rise to conflicts within the administration. The ethical problems faced by officials in their daily work include: (1) roles (difficulties with determining the hierarchy of roles), (2) duties (conflicts of legal and organizational obligations that arise from official orders) supervisors, recommendations of councillors and parliamentarians), (3) conflicts of interest, (4) loyalty (contradicting loyalty to law, society, supervisors, administration, professionalism of activities, political loyalty and own morality), (5) responsibility (subject, scope and limits of liability, legal responsibility, organizational, political and ethical), (6) resulting in distortion of information between an official and citizens, (7) values (difficulty in choosing values, including universal values of a democratic society, such as public interest, justice social equality and freedom) (Stasiak, 2015: 91).

Unambiguous conduct rules can be derived from ethical codes. They demand a hundred percent obedience, discipline and compliance with the rules set as binding for a given professional group. One would therefore expect total dedication to these rules, adherence to them in all respects and at every point is a fundamental and essential duty that at the same time guarantees ethical conduct. If, however, this was the case, then the problem of ethics would not have to be discussed at all (Czaputowicz, 2011: 53).

## Conclusion

The norms of European Union legal acts and national legislation define in detail the rules related to the professional ethics of public administration employees. An official, as a representative of the institution of the state, performs a service function. It is a profession of public trust whose attitude affects citizens' trust in the state. Therefore, she/he is required to be honest, reliable and deserving of trust. Therefore, she/he is required to be honest, reliable and deserving of trust. She/he should behave with dignity. In his work she/he should rely on the principles of good administration, which is a fundamental right of the individual in a democratic state of law. Citizens expect politicians, public officials, and officials to abide by ethical standards of integrity in a more rigorous manner than other professional groups, and that they will work for the common interest. The actions of persons who perform social functions related to the exercise of power should always be clear and pure from this perspective, there should be no doubts. These standards for officials are, in social expectation, more restrictive than those relating to other social groups, e.g. the private sector (Czaputowicz: 2012: 12).

## Bibliography

- Antoszewski A., Herbut R. (2002), *Leksykon politologii*, Wydawnictwo Atla 2, Wrocław.
- Czaputowicz J. (2012), *Etyka w służbie publicznej*, Krajowa Szkoła Administracji Publicznej, Warszawa.
- Czapułowicz J. (2011), *Administracja publiczna. Wyzwania w dobie integracji europejskiej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Europejski Kodeks Dobrej Administracji*, Parlament Europejski, 06.09.2011.
- Filek J. (2004), *Etyczne aspekty działalności samorządu terytorialnego*, MSAP AE, Kraków.
- Hausner J. (2005), *Administracja publiczna*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Izdebski H., Kulesza M. (2004), *Administracja publiczna. Zagadnienia ogólne*, Liber, Warszawa.
- Izdebski H. (2012), *Zarządzanie etyką za pośrednictwem kodeksów etyki zawodowej* [w:] J. Czaputowicz (red.), *Etyka w służbie publicznej*, Krajowa Szkoła Administracji Publicznej, Warszawa.
- Jankowski H. (1973), *Etyka*, PWN, Warszawa.
- Kudrycka B. (1995), *Dylematy urzędników administracji publicznej*, Wydawnictwo Temida 2, Białystok.
- Kudrycka B., Dębicki M. (2000), *Etyczne administrowanie. Wyzwanie dla samorządu terytorialnego*, Wydawnictwo samorządowe Municipium SA, Warszawa.
- Pogonowska B. (2004), *Elementy etyki gospodarki rynkowej*, PWE, Warszawa.
- Stasiak E. (2016), *Postawy etyczne pracowników administracji samorządowej*, „Annales. Ethics in Economic Life” 2015, Vol. 19, No. 1, February 2016, [http://www.annalesonline.uni.lodz.pl/archiwum/2016/2016\\_1\\_stasiak\\_83\\_94.pdf](http://www.annalesonline.uni.lodz.pl/archiwum/2016/2016_1_stasiak_83_94.pdf) [access: 09.12.2017].
- Karta Praw Podstawowych Unii Europejskiej, [https://bip.ms.gov.pl/Data/Files/\\_public/bip/prawa\\_czlowieka/onz/karta.pdf](https://bip.ms.gov.pl/Data/Files/_public/bip/prawa_czlowieka/onz/karta.pdf) [access: 18.07.2012].

### Summary

#### **The ethical responsibilities of local government employees**

This article discusses the ethical responsibilities of a local government employee. The authors argue that an official, as a representative of a state institution, performs a service function. Civil service is a profession of public trust. The employee of local government can affect citizens' trust in the state. Therefore, she/he is required to be honest, reliable and deserving of trust. She/he should behave with dignity. In his work she/he should rely on the principles of good administration,

which is a fundamental right of the individual in a democratic state of law. Citizens expect politicians and public officials to abide by ethical standards of integrity in a more rigorous manner than other professional groups, and to work for the common interest. The actions of persons who perform social functions related to the exercise of power should always be transparent and pure from this perspective, and should raise no doubts.

**Keywords:** administration, ethics, civil service ethics



**CZĘŚĆ III  
EKONOMIA  
I WYKORZYSTANIE  
DÓBR**

**Tomasz Zalega\***

## **Quality of life and active and successful ageing – an outline**

### **Introduction**

The issues of quality of life and active and successful ageing, discussed across a wide range of scientific disciplines, are highly fragmented and lack a shared discourse on the welfare and well-being of individuals and groups, including on the rules defining the scope of those categories. Consequently, the potential for knowledge accumulation is significantly reduced (Zalega, 2015: 153).

The European Statistical System applies the quality measurement concept based on the guidelines contained in J.E. Stiglitz report. It assumes that a statistical measurement of quality of life should cover two dimensions: objective conditions (welfare), including such domains as material living standards, health, social connections, quality of infrastructure and natural environment in the place of living, and the subjective dimension (well-being). Measurement of well-being, in addition to satisfaction with life as a whole, should also encompass satisfaction with various aspects of life (Report by the Commission on the Measurement of Economic Performance and Social Progress, 2009, <http://www.stiglitz-sen-fitoussi.fr/en/index.htm>, accessed on: 03.03.2015).

B. Christoph and H.H. Noll argue that life satisfaction is the most common indicator to measure overall subjective well-being. It corresponds to individual cognitive assessments of the general life situation in the context of one's aspirations, expectations and values (Christoph and Noll, 2003: 523). It thus may be concluded that life satisfaction is an element of well-being as a broader concept embedded in the context of one's functioning. Life satisfaction can, therefore, be understood as a reflective

---

\* Professor Associate of UW dr hab. Tomasz Zalega, Department of National Economy, University of Warsaw, email: [tomasz.zalega@wp.pl](mailto:tomasz.zalega@wp.pl).



assessment of one's own life as a whole or its individual domains (or a sum of assessments of individual domains).

In well-being analyses, the terms: happiness and life satisfaction are often used. However, it is difficult to make a clear distinction between them, largely because of the problems with their precise definition – they are commonly used and their understanding is intuitive. Undoubtedly, life satisfaction is a gradable notion, with its level being dependent not only on one's objectively assessed life situation but also on one's psychological characteristics, for instance the level of pessimism – optimism (Rokicka and Petelewicz, 2014: 149–150).

It can be argued that examination of subjective quality covers a relatively wide range of indicators describing the multidimensionality of well-being, including: individual satisfaction with different domains of life, the desire, or will, to live, and the overall assessment of life. In the case of objective quality of life, the methodology used refers to indicators taking into account material conditions of life, namely disposable income, size of dwelling, real property and durable goods owned. A complete picture of quality of life is, on the other hand, obtained when both its subjective and objective dimensions are studied. This article is a review. It was written based on an overview of interdisciplinary literature. The purpose of the study is to clarify the essence and the key determinants of quality of life as well as the concepts of successful and active ageing. The structure of the article is as follows. After a brief introduction, the focus is on the interdisciplinary understanding of quality of life. Quality of life is explained in sociological, psychological, economic, social and medical terms. Afterwards, the crucial factors determining quality of life are analysed. Further, the concepts of successful ageing and post-retirement activity that are inextricably linked to the quality of everyone's life are discussed. Finally, major conclusions end this study.

## **Quality of life – definitions and interdisciplinary approaches**

The term *quality of life* appeared for the first time after World War II in the United States and was associated solely with material well-being. It was not until the interest in values related to Fromm's "to be" instead of "to have" developed that it was extended to new areas of human functioning. That change was accompanied by the interest in subjective criteria of quality of life at the expense of objective conditions of existence (Wnuk and Marcinkowski, 2012: 23).

Quality of life is associated with a positive and successful life. The terms related to quality of life are: happiness, life satisfaction, standard of living, well-being. In the literature, the concept of quality of life has many meanings, multiple dimensions and a subjective aspect in addition to the objective one. The multiplicity of definitions of quality of life probably stems from the fact that quality of life is an interdisciplinary notion studied by researchers active in medicine, psychology, sociology, philosophy and social economics.

An important step in the development of quality-of-life research was the adoption of a definition of health in the preamble of the Constitution of the World Health Organization (Constitution of the World Health Organization Conference, 1946; World Health Organization, 1948). According to this definition, health is “a state of complete physical, mental and social well-being and not merely the absence of disease or infirmity”. That document also states that “the health of all peoples is fundamental to the attainment of peace and security” and that access to the highest standards of medical treatment is a fundamental human right (Constitution of the World Health Organization, 2005). This WHO position called to mind that health is not only a state of biochemical and bodily equilibrium but is also subject to emotional, environmental and social factors.

On the basis of various definitions, the category of quality of life includes certain permanent elements such as objective, social, and subjective factors. Objective factors most often reflect material well-being, social factors are measured by means of social services and available infrastructure, and subjective factors cover some ephemeral characteristics, for example individuals’ mental sensations, satisfaction, contentment and happiness.

One of the first definitions provided in 1972 by N.C. Dalkey and D.L. Rourke states that quality of life consists of life satisfaction and happiness (Dalkey and Rourke, 1972). In turn, A. Campbell claimed that quality of life covered the degree of satisfaction in predetermined domains of life: marriage, family life, health, neighbours, friends, household chores, professional work, living in a given country, place of residence, leisure, housing conditions, education, and standard of living (Campbell, Converse and Rogers, 1976). In 1978, J.C. Flanagan pointed out that the predetermined spheres of life might carry different meanings for the people surveyed. Therefore, for the purposes of evaluating the level of satisfaction with particular areas of life, he suggested using a weighting factor to assess how important the spheres of life were to the respondents. He considered that quality of life so assessed would become more subjective (Flanagan, 1982: 56–59). According to G.W. Torrance, quality of life as a broad concept should recognise all aspects of individual existence (Torrance, 1987: 6–11).

The sense of quality of life varies with the stage of human development throughout life. In old age, an individual has some goals to achieve, some life roles to fulfil, some dreams, but also lives in a community, here and now, while having a unique, specific body of experience (Baumann, 2006: 166). This means that quality of life will be understood in various terms by people at various stages of psychosocial development.

Undoubtedly, quality of life determines the prospects for successful ageing and old age, departing from an approach solely focused on handicaps, difficulties and a rich variety of problems associated with this stage of human life. By gaining knowledge about not only its objective underlying factors but also sociological and psychological aspects, we deepen our understanding of old age and its positive determinants.

In sociological terms, quality of life most often reflects the way and degree of satisfaction of diverse human needs, including the perception of the standard of living (Albrecht and Fitzpatrick, 1994: 17–18). Social needs take precedence over material needs. In this context, Gałęski distinguishes the notion of standard of living referring to the degree of satisfaction of needs and quality of life as the ways of catering for needs.

In psychological literature, the term “quality of life” is sometimes used interchangeably with well-being and life satisfaction, and quality of life is oftentimes defined by self-assessments of one’s own life. While making such assessments, people evaluate their lives at two levels: emotional (affective) and cognitive. These two aspects may be understood as two sides of happiness, or life satisfaction (Veenhoven, 1991: 22–23), or happiness may be treated as an emotional state whereas life satisfaction as a cognitive assessment of one’s life (Zalewska, 2003: 25–26). It can, therefore, be said that, in psychological definitions, quality of life is frequently determined by individuals’ satisfaction with the optimum quality of their lives. Satisfaction may be a generally assessed reflection on one’s life and on its individual areas: work, family life, health, and relationships with other people. Quality of life is also defined as the ability to implement plans, the degree of satisfaction of material and non-material needs of individuals, families and communities, a positive overall assessment of functioning, the difference between hopes and expectations on the one hand and current experiences on the other (Woynarowska, 2007: 41).

Thus far, social sciences have failed to develop a universal definition of quality of life. This concept encompasses mutually interacting objective and subjective factors. It is simultaneously assumed that the former are major determinants of the subjective dimension of quality of life, also referred to as a sense of quality of life, a sense derived from self-evaluation of the various spheres and the entirety of life. According to B. Suchodolski, quality-of-life research should focus on attempts to answer the question: “what should I be like?”. He notes that the origins of the notion can be traced back to the deliberations of E. Fromm, a representative of the “Critical School”. In his analyses, he contrasted two types of individual life motivations: the desire to be, understood as an autotelic goal, and the desire to have, determining the quality of human existence (Suchodolski, 1990: 23). According to T. Tomaszewski, quality of life can be equated with the quality of the world and of man. Then, quality of life is “(...) a set of elements existing in different proportions and intensities, consisting of: the wealth of experience, level of consciousness, level of activity, creativity, and participation in social life” (Tomaszewski, 1976: 204).

The sense of quality of life is a subject of phenomenological approaches that concentrate on experiencing, feeling and evaluating everyday life. In social sciences, this subjective dimension of quality of life is generally identified with human psychological functioning that is sometimes analysed on the basis of hedonistic or eudemonistic way of understanding happiness. In the first case, quality of life is associated with mental well-being the level of which is determined by the balance of positive and negative emotions experienced in a certain period and by a cognitive assessment of

one's life (Kowalik, 2007). On the other hand, in eudemonistic approaches relying on the assumption that, in a happy life, sensual pleasure and emotional experience become less relevant in the face of the essential goal of self-realisation, quality of life means a life of true fulfilment, exploitation of development potential, and satisfaction with good life in line with recognised values (Daszykowska, 2010: 68). It can be noticed here that the subjective dimension of quality of life clearly refers to the mental and spiritual dimensions of health, dimensions that – as already mentioned – are significant for the sense of well-being in the ageing and old-age periods.

In economic sciences, quality of life as an economic concept emerged in the second half of the 19th century. Contemporary economic literature distinguishes three extreme views of this category:

- 1) traditional, treating quality of life as material possessions;
- 2) extremely spiritualistic, emphasising a spiritual (non-material) dimension of quality of life (e.g. in deep ecology);
- 3) a combination of approaches emphasising a comprehensive (multifaceted) and functional understanding of quality of life as abolition of constraints and attainment of freedom (the right choices).

The first view includes various liberal and non-liberal (e.g. socialist, Catholic) concepts within mainstream contemporary economics (from the neoclassical to socialist concept). The second group consists of ecological, religious and social visions of anti-globalists. The third group encompasses neo-liberal concepts and A. Sen's approach.

A. Sen propounds a new approach to quality of life that, as he believes, lies in existence rather than in possession of goods. Quality of life can be assessed as the capabilities of using one's possessions to lead a decent life, termed "functionings" by Sen. From the point of view of that theory, the capability of possessing or using a good matters more than the good itself or the use of it. One of major goods is freedom. Goods should enable functionings, that is being, and they should be judged from this perspective – the perspective of human existence (Sompolska-Rzechuła, 2013: 135).

A. Sen's broad view of quality of life allows (Zalega, 2016: 71):

- socio-economic development and quality of life to be analysed in both economically developed and backward countries,
- a new look to be taken at quality of life and its essence to be better understood,
- new strategies to be developed that will lead to a satisfactory quality of life.

In medical sciences, the notion of quality of life emerged along the lines of the search for diagnostic tools for evaluation of the functioning of patients suffering from certain diseases and evaluation of functional effects of applied treatment.

In the implementation of new criteria for treatment evaluation, a milestone in the quality-of-life assessment was reached with "The Rosser Index Matrix" developed in 1972 by R.M. Rosser (Rosser and Watts, 1972: 361–368). It was a descriptive method combining two indicators: limited life activity (mobility) and experienced suffering (pain). "The Rosser Index Matrix" combines a subjective measure of dis-

ability ranging from 1 (for non-disability) to 8 (for gross disability) with a subjective measure of the pain experienced.

In 1977, the WHO began to establish structures in order to implement a universal vision of health as a global policy in collaboration with national governments. According to the WHO, quality of life is individuals' perception of their position in life in the context of the culture and value systems in which they live and in relation to their goals, standards and concerns (World Health Organization. Report of WHOQOL Focus Group Work, 1993). On the basis of this definition, in 1994, quality-of-life experts from 15 centres in various countries devised and published an instrument for measuring quality of life – the WHOQOL-100 (World Health Organization Quality of Life) questionnaire (The WHOQOL Group, 1995: 1403–1409). In its operationalisation, clinical, psychological and social aspects of health are taken into account; health is construed as well-being in the area of the physical, mental and social functioning of the human being. It is also assumed that experiencing this well-being is conditioned by the environmental context of human daily life. These scales belong to a group of general and global tools. They are designed to examine the quality of life of both ill and healthy people, allowing for comparative studies of these populations.

Summing up the above reflections on quality of life, it can be stated that the literature distinguishes its two types: subjective and objective. An argument supporting such an approach to studying quality of life is provided by the research subject, namely the human being and human communities rather than “population”. Quality of life is then understood as the level and the interrelation of two aspects of human existence: the capacity for one's full development and life satisfaction. In other words, quality of life perceived subjectively is the result of internal processes of evaluating different spheres of life and life as a whole. Quality of life in the objective sense is a set of living conditions, objective attributes of the world of nature, objects and culture, and objectively assessed human attributes related to the living standard and social position (Sęk, 2007).

## **Determinants of quality of life**

A key problem in the study of life satisfaction is the search for determinants that affect the level of life satisfaction. The first (bottom-up) model assumes that the level of life satisfaction depends on exogenous factors (living conditions and life events). However, studies clearly show a weak and rather short-term impact of these factors on life satisfaction (Zalewska, 2003: 25). The second (top-down) model assumes that the level of life satisfaction is primarily influenced by personality traits – relatively permanent human characteristics predisposing towards a positive or negative interpretation of various events and experiences and towards creation of different situations. An attempt to integrate the above assumptions is reflected as a model presuming that life satisfaction depends on exogenous determinants, person-

ality characteristics, and interactions between them (Furnham, 1991: 235–239). The same external factors may thus carry different meanings for different people, hence their impact on life satisfaction is modified by personality traits of an individual. The fourth proposed model (Headey and Wearing, 1991: 56–59) implies that the level of life satisfaction is determined by an individual's resources (demographics, personality traits, relationships with others) and life events. This model emphasises transactional relationships between studied variables: "one's characteristics, resources affect life satisfaction, the way in which events are experienced and interpreted, and life events affect life satisfaction and can modify one's resources" (Zalewska, 2003: 28).

Surely, a vital factor in quality of life is health. Health-related quality of life (HRQOL) was introduced in medical sciences in 1990 by H. Schipper and his colleagues, who defined it as the functional effect of an illness and its consequent therapy upon a patient, as subjectively or objectively perceived by a patient. HRQL covers 4 areas (Schipper, 1990: 171–185):

- 1) physical condition and fitness,
- 2) mental state,
- 3) social situation and economic conditions,
- 4) somatic sensations.

At present, the thesis concerning a close link between the health status and the overall well-being perceived by an individual is widely acknowledged in the related literature (Gopalakrishnan and Blane, 2008: 113–126). Many researchers regard the health status as a significant correlative of well-being, and the World Health Organization (WHO) assumes that it is an inherent and very important component of well-being. There are many studies documenting the relationship between physical health and mental well-being. In performing meta-analyses based on numerous studies conducted mainly on the elderly, M.A. Okun, W.A. Stock, M.J. Harring and R.A. Witter obtained correlations between the two variables ranging from 0.04 to 0.75. The average correlation coefficient was 0.35, and the number of studies in which no significant association was found was negligible (Okun, Stock, Harring and Witter, 1984: 111–132).

Life satisfaction in old age is a major problem, because people experience many distressing situations in the last phase of their lives. The loss of a beloved partner, the loss of health, withdrawal from professional life, less intensive social life, and the realisation of reduced physical and mental aptitude may be a source of numerous painful experiences. The contemporary world does not value old age, it does not value the wisdom and experience of seniors. What matters today is health, beauty and youth, and knowledge is passed on through multimedia rather than by older generations. On the other hand, older people get some perspective on life, achieve serenity, and often state that they feel happy. This is very important since the feeling of life satisfaction is connected with good mood and positive emotions. When a person is happy and cheerful, this has a number of specific consequences in his or her daily function-



ing (<http://www.psychologia.edu.pl/obserwatorium-psychologiczne/1650-czy- optymizm-jest-dla-ciebie-dobry.html>, accessed on: 02.03.2016):

1. Brains of happy people work more efficiently and productively. The body produces more adrenaline that enhances vigilance and attention, improves memory and comprehension, and speeds up decision making and problem solving.
2. Happy people are less likely to fall ill. A positive mood increases the concentration of immunoglobulins and boosts the activity of histamine, the hormone that mobilises the immune system. It also increases the blood content and the effectiveness of leukocytes, the body's defence cells.
3. People who are satisfied with their lives cope with stress more easily. Optimists perceive difficult situations as a challenge, not as a threat that paralyses them. In addition, a good mood reduces the blood concentration of hormones associated with response to stress. Therefore, cheerful people, after distress, recover their equilibrium faster.
4. Happy people bear the pain better. Well-being intensifies the production of endorphins, the so-called happiness hormones that act like natural anaesthetics and mood improvers.
5. A cheerful mood makes a person more energetic, more active, and facilitates the development of close, friendly relationships with others.

Without a doubt, married people achieve higher levels of well-being, optimism and life satisfaction, are more resilient, happier, more open to others and less likely to experience solitude compared to widowed, single, divorced and separated persons. This is, among others, because spouses are usually a source of broad support for each other, thus are able to cope with stressful situations better.

Friendship has a considerable influence on seniors' quality of life and health, through the related pleasure of being with others and through positive emotions developed when seniors know and feel that others accept their actions, attitudes, views, aspirations, axiological orientations – generally, their way of experiencing themselves and the world. Such social connections evoke the sense of belonging and understanding in older people. All these positive emotions stimulate the smooth functioning of the immune system (Ryff and Singer, 1998). Some researchers reveal that friendships with non-relatives have a greater impact on self-assessed quality of life in old age than family relationships. G.R. Lee and C.L. Shehan (1989) argue that the reason is that relationships with friends are voluntary, whereas contacts with family are often forced ones. Relationships with family affect quality of life positively when the relationships between adult children and older parents are characterised by love and acceptance, with no feeling of dependence (George, 2006: 327). It can, therefore, be said that support from family and friends is a strong predictor of subjective quality of life in old age.

From the perspective of environmental factors, social support is a major determinant of the quality of life of older people. It is defined in several ways: as an individual perception of the support network that an individual has, as an effect or outcome of

supportive social exchange, or as a specific type of support provided to an individual (Johnson, 1992). It is also understood as a sense of satisfaction of one's social needs through interactions with significant others – it strengthens the sense of belonging, security, approval; as aid in directing activities, advice, support received when one is a member of a particular group, leading to the reinforcement of self-esteem. Social support is also defined as the type of interaction undertaken by one or two parties in a problematic situation, whereby emotional or instrumental information is exchanged. It can also be treated as resources provided to individuals by others in their environment (Rodin and Salovey, 1997) or as a message that informs individuals that they are loved, appreciated, considered worthy and that they are participants in the interpersonal communication and mutual responsibilities systems (Fengler, 2000: 164).

A vital factor contributing to the development of support networks for the elderly is to overcome stereotypes about old age that exist in public awareness. A stereotype is a cognitive structure consisting of three elements: knowledge, beliefs and expectations of an observer on a given social group. An additional element that integrates these three cognitive segments is affect, meaning the emotional undertone that is oriented towards the object observed and that is crucial for the understanding of how a stereotype works (Mackie, Hamilton, Susskind and Rosselli, 1999). The old-age stereotype existing in a society is a reflection of the situation of seniors living in that society. This reception may be positive when it highlights the life experience and wisdom of old people, the need for respect and proper care for them. However, it can also be negative if a society is mainly focused on production and judges people on the basis of whether they participate in production or not. That being the case, seniors are seen as useless, and their experiences are said to be obsolete and worthless (Gawel and Urlińska, 2016: 114–115).

Studies in many countries suggest that the impact of social interactions and relationships on the quality of life and health of older people cannot be overestimated. Psychological analyses reveal a meaningful role played by good and close relationships with “significant others” in coping with stress in life and confirm that stressful events deplete psychological resources such as self-esteem, the sense of control and meaningfulness of life, while social support makes it possible for these sudden deficiencies to be replenished (Krause, 2006).

For many years, such studies have been carried out by the Centre for Public Opinion Research, TNS OBOP, as part of the *Social Diagnosis*, and by the European Social Survey. The regularity of these surveys not only allows the current situation to be described but also a studied phenomenon to be monitored over the years. The conclusion of the studies is optimistic. It turns out that several years after the launch of systemic changes, Poles are much better off than they were in the People's Republic of Poland, and their life satisfaction is growing year by year as proved by empirical evidence. According to TNS Polska, nearly half of people aged 65+ were satisfied with their lives in 2014, with two fifths having ambivalent feelings and more than one in ten declaring dissatisfaction (TNS Polska, 2014).



Similar data on the psychological condition of Poles are provided by CBOS surveys. They reveal that in 2014, more than 2/3 of respondents were satisfied with their lives, of which almost one in five (19%) felt very satisfied and less than half (47%) rather satisfied. Life dissatisfaction was reported by four out of a hundred respondents (4%), while moderate satisfaction was declared by 29% of those interviewed. For Poles, children, marriage and social relationships are the source of greatest satisfaction. Half of those living in couples (50%) are very satisfied with their relationships and, counting in those who are rather satisfied, more than three quarters (77%) state that they are satisfied with their marriage. Relationships with friends are positively assessed by more than four fifths of respondents (81%), yet their feelings are more moderate than in the case of family relationships – they tend to be rather, not very, satisfied (44% and 37%, respectively). Respondents also have similar feelings about their place of residence – 36% are very satisfied with it, and 43% – moderately satisfied. More than half of respondents report satisfaction with their work (59%), health (58%), education, qualifications (53%) and material living conditions – housing, furnishings, etc. (51%). Only two fifths of Poles (40%) voice satisfaction with their prospects for the future, with nearly one third (30%) having ambivalent feelings about it and over one fifth (21%) perceiving the future pessimistically. Traditionally, Poles are least satisfied with their financial situation and income. Currently, one in four respondents (25%) is content, while the others express dissatisfaction with their financial situation (38%) or perceive it as average (36%) (CBOS, 2014).

## Successful ageing

Quality of life is inextricably linked with the concept of successful ageing. The concept was popularised in 1961 by R.J. Havighurst through his article published in that year in the first edition of *The Gerontologist* (Snyder, Lopez and Pedrtotti, 2011). According to Havighurst, two complementary conditions are decisive for successful ageing. He defined them metaphorically as “adding years to life” and “adding life to years”. This means that successful ageing is experienced by people who live longer than others, i.e. are characterised by absolute longevity and feel life satisfaction in old age (Havighurst, 1981: 92–94). Similar aspects are highlighted by E. Palomare’s definition stating that the specificity of successful ageing includes optimum survivability, good health and life satisfaction (Palomare, 1995: 914–915). C.D. Ryff construes successful ageing as a form of human functioning that results in the optimum development of an adult throughout his or her life (Ryff, 1982: 209–214).

In the European culture, the myth of an old man is derived from the theory of “disengagement” promoted after World War II, which treats seniors as inactive and expecting the help from others (Kryszkiewicz, 2006: 281–282). This approach was reflected in the term *ageism*. However, as gerontological research shows, it is an active way of spending time that allows seniors to achieve life satisfaction (Eriksson

and Wolf, 2005: 76–77). While activity is both a social and mental need of people of all ages, in the case of the elderly it is important to emphasise two conditions that must be fulfilled, namely pursuing an activity that a person really enjoys and his or her aptitude in this respect. The active ageing model is also supported by the World Health Organization (WHO), which treats older people's social activity and continuous learning as a precondition for good quality of life and successful ageing.

The model of successful ageing was first suggested by J.W. Rowe and R.L. Kahn, who define this concept as avoiding illness and disability. The definition conceived by those authors focuses on physiological deficits as barriers to successful ageing. In their opinion, successful ageing is a combination of three factors that should accompany ageing (Rowe and Kahn, 1987: 143–149):

- 1) a low probability of disease and disability,
- 2) sufficient ability to learn and take up physical activity,
- 3) active participation in society.

In turn, successful ageing according to R.D. Hill means a human making use of available resources to optimise the ageing experience. The resources that can be used to get older in a positive way include (Hill, 2009: 42):

- inherent mental predispositions that are, nonetheless, largely influenced by the will or state of mind;
- environmental conditions (medical procedures, access to health and care services, housing, work, various occupations, etc.);
- individual characteristics – personality, attitudes, beliefs.

Within his concept of positive ageing, R.D. Hill proposes seven strategies, each requiring the taking up of predefined actions. Positive ageing strategies include: finding the meaning in old age, learning independently of age, using the past to develop wisdom, fostering long-term interpersonal relationships, supporting personal development through giving and receiving help, forgiving oneself and others, having a grateful attitude to life (Hill, 2009: 16).

Contemporary definitions of successful ageing are focused not only on physical and mental health and functional capacity but also on aspects of social functioning. However, these definitions, despite a broader view of positive ageing, still do not apply to impaired people who lead an active life and live independently with the sense of good quality of life in spite of complex medical problems. In 2009, Y. Young, K.D. Frick and E.A. Phelan put forward a new definition of successful ageing. According to them, successful ageing can be experienced by people with coexisting diseases and limited functional capacity if they have developed compensatory psychological and/or social mechanisms (Young, Frick and Phelan, 2009: 87–92). For those authors, the fundamental premises were the individual variation of the ageing process and different pathways that could lead to successful ageing. Among compensation mechanisms, they list: emotional vitality, flexibility, optimism, spiritual life, and social ties. These have a significant positive effect on quality of life and, consequently,

on positive ageing even in the face of diseases and impairments (Kędziora-Kornatowska, Kornatowski and Grzešek, 2010: 39).

In systematising the literature definitions of successful ageing, A. Bowling distinguished five groups, each with its dominant category. These are: the area of social functioning, life satisfaction, mental resources, biomedical view, and popular perception of successful ageing (Bowling, 2007: 293–300).

What positively ageing individuals have in common is that they also focus on positive aspects of life rather than on the problems and difficulties of advanced age. According to G. Vaillant, positive ageing must always reflect the crucial response to change, disease and environmental imbalance; positive ageing does not involve solely avoiding a loss of health and definitely not avoiding death (Vaillant, 2002: 161).

### **Activity as an element of the quality of seniors' life**

Activity is a lifelong process characteristic of all children, adolescents and adults of working and post-working ages. According to L. Kozaczuk, it is “a constant and personalised effort that determines proper development and enables a creative and harmonious life”. Activity is also a factor that significantly influences human ageing and the attitude toward one's old age, whereas the lack of it results in deterioration of physical and mental condition. Furthermore, older people's activity is the potential to be tapped by both individuals and the whole society (Kucharska, 2012: 129–130).

Older people's activity, above all, satisfies the desire to be useful and needed, gives a sense of fulfilment, independence, enables the transmission of life wisdom and gained experience. Upon retiring, the elderly also find new forms of leisure pursuits allowing them to actively and successfully live at old age, making activity not only a privilege of youth.

The concept of “active ageing” first appeared in the early 1960s and has evolved gradually over the past years. According to the OECD definition coined in 1998, active ageing is the ability of people to lead a productive life in the social and economic areas despite older age. This means that they can make flexible choices in managing their time throughout their lifetime. For the labour market, active ageing involves convincing people that they should work longer and adapting the working environment to seniors' needs. In the social security area, active ageing means that pension systems must allow part-time work and gradual retirement. In the field of health care, active ageing requires a radical change of current health practices at the individual and institutional levels (Orzechowska, 1999: 13).

In 2002, the World Health Organization (WHO) presented a multidimensional concept of active ageing, defining it as the process of optimising opportunities for health, participation and security in order to enhance quality of life as people age. This definition implies that activity should not be associated solely with professional

work or physical condition but that it refers to all areas of life: social, economic, cultural, spiritual, and civic (Jurek, 2012: 9).

According to the *Encyclopedia of Aging*, activation of old people is understood as a set of diverse actions designed to slow down, delay, and mitigate the ageing processes and to teach them how to become an old person. What is most important for seniors is that they should not give up and be passive but should continue to live actively instead. An active attitude in this period is the only way to continue to enjoy life and even minor activities (*Diagnosis of the Elderly's Situation...*, 2016: 8).

Within the whole range of individual resources, seniors' health and quality of life particularly depends on their broadly defined activity considered as an essential component of their lifestyles (LaLonde, 1974). Based on the literature, it is reasonable to claim that activity is a central integrator of health and quality of life in old age. This involves both physical activity, which, at this stage of life, has a beneficial effect on the biological capacity of an ageing body, mitigates many diseases of the elderly and improves the psychosocial functioning (Marchewka, 2012), as well as mental activation of seniors and their participation in social life.

Among the theories explaining the adaptation to old age, the theory of activity developed by R.S. Cavan, E.W. Burgess, R.J. Havighursta and H. Goldhamer (1949) deserves attention. It assumes that activity is a condition for positive adaptation to the ageing processes and that social, physical and intellectual activity helps to improve the quality of one's life. This means that a normal ageing process allows for functioning at the same level as previously. For this reason, optimally ageing people remain active in social life. Well-being is essentially conditional upon varied forms of activity that are to compensate for the lack of professional work. It can, therefore, be said that the active style of ageing is characteristic of people who seek to function optimally and try to cope with the challenges they face.

The related literature also distinguishes three types of seniors' activity: formal, informal and solitary. The first type consists in participation in various social associations, politics, work for the local environment, voluntary work, etc. Informal activity involves contacts with family, friends, acquaintances and neighbours. This classification also includes solitary activity that generally encompasses watching TV, reading books and newspapers, developing personal interests and hobbies.

As rightly noted by I. Stuart-Hamilton, those active at older age are more mentally fit and live longer, endure failures better, are less likely to experience helplessness and loneliness. Commitment to a task enhances seniors' optimism deriving from the sense of control, which obviously may be an illusion but does not change the fact that it is connected with the hope of success. Moreover, it appears that older people who engage in many activities and perform different social roles have higher mental well-being indicators than those with limited activity. However, active individuals find it more difficult to cope with situations where they cease to play their social or professional roles (upon retirement or due to poor health). This difficulty is explained by a stronger integration of the social identity of persons with multiple roles and by

a stronger emotional response when this identity is disturbed by the loss of its important elements (Stuart-Hamilton, 2006).

A progressing ageing process points to the continuity of human development throughout life. What happens in old age, which is long given the number of years and varied in terms of the direction and scope of changes, covers positive and negative aspects of this period. These include satisfaction with retirement, with family life, and a greater ability to evaluate different situations, which in turn compensate for coexisting health problems or internal anxiety.

In the context of activity, senior's education and health monitoring are significant. Education should promote a healthy lifestyle, a higher ability to monitor one's health and emotions, without neglecting the first worrying symptoms of disease. In the lifestyle theory, it is important that educational activity serves to acquire knowledge necessary to sustain mental aptitude in order to understand oneself and others and integrate experiences for building up life wisdom. The role of maintaining cognitive activity and mental ability is indicated. All forms of activity requiring intellectual effort and sustaining well-being slow down the pace of memory and learning skills deterioration.

With the EU programmes such as Lifelong Learning and its Grundtvig component, and Erasmus+ since 2014, many educational programmes have been successfully addressed to seniors (old age education). However, as noted by Z. Szarota (2014: 14–17), there are no offers for the oldest old people, the so-called people of the fourth age. In the near future, it might be possible to develop, based on the skills acquired by seniors in institutions intended for the “young old”, and implement modern communication tools in educational practice and conduct an educational dialogue using e-learning solutions, blogs, e-magazines, repositories of works created by seniors themselves. Digital skills will become essential in a world where e-services will be developing.

Despite some limitations, today's reality provides more and more opportunities for older people to further develop, acquire new knowledge and actively spend their free time. Leading a good life at old age can enable the fulfilment of ambitions, offer a sense of fulfilment and self-confidence. An opportunity for more interesting, and thus healthier, old age lies first and foremost in interactions with others, openness to the world and achievement of dreams. Year by year, more formal and informal institutions are emerging that help in successful and active ageing, such as: Universities of the Third Age, Senior Clubs, Prayer Clubs, and Day Care Homes. Furthermore, the forms of recreational activity such as sanatorium stays or tourist trips deserve attention (Kurowska, 2007: 273–274; Kurowska, 2008: 28–29).

However, it is important to note that older people today and in the near future are far different from seniors living years ago. The following aspects are primarily indicated (Golinowska, 2012: 138–145):

- better education and greater mobility of seniors,

- *rejuvenation of old age*, reflected as the change of the elderly's attitude towards themselves, the adoption of new consumption patterns, and a new lifestyle,
- life in better conditions,
- greater availability of information,
- retirement when one is still relatively physically and intellectually fit,
- heterogeneity of the senior population,
- evolution of old-age patterns in the public perception – from negative stereotypes to diversity.

In April 2014, the Active Ageing Index was published as a result of research into active ageing in 28 European countries. Seniors' activity was assessed in four areas:

- 1) employment (in the age categories of 55–59; 60–64; 65–69; 70–74);
- 2) participation in society (volunteering, care provided to children, grandchildren, older adults, political participation);
- 3) independent, healthy and secure living (financial independence, physical activity, access to health services, lifelong learning, housing security);
- 4) enabling environment for the use of broadly understood resources (potential) of an ageing population (life expectancy, healthy life expectancy, mental well-being, use of ICT, social connectedness, formal educational attainment).

In the overall ranking, Poland (28.1%) was in the penultimate 27th position. Only Greece (27.6%) was worse, having been downgraded by three positions as compared to the 2012 ranking. Sweden (44.9%) was the first, Denmark (40.3%) the second, and the Netherlands (40.0%) the third. The UK (39.7%), Finland (39.0%) and Ireland (38.6%) follow (Active Ageing Index, 2014, 2015: 18). It should be noted that the difference between the first and the second country in the ranking is relatively large, amounting to 4.6 percentage points. This considerable discrepancy is mainly caused by the very high employment rate of elderly people in Sweden. The penultimate position of Poland among all EU countries (EU average is 33.9%) means that public bodies and social organisations dealing with seniors' problems do not work properly. Certainly, this result is a consequence of many factors. One of them is undoubtedly the fact that the Polish society predominantly holds the traditional view of old age as a time of rest and withdrawal.

The analysis of the individual domains covered in the ranking shows that the strongest emphasis was placed on seniors' social participation and potential to be exploited. Obviously, these are intended to serve seniors, their sense of belonging in the society, security, prevention of social exclusion, yet the priority is given rather to seniors' activity contributing to their independence and economic productivity. Such perception of active ageing is due to the rapidly growing population of elderly people and ageing-related expenditure. The Active Ageing Index (AAI) is a tool for measuring seniors' untapped potential for active and healthy ageing in different countries. It measures the already mentioned level of independence, professional activity, social participation, and capacity for active ageing.



With regard to Poland, the social participation indicator is the lowest. In this area, Poland (12.1%) was ranked last among 28 countries, just behind Estonia (12.8%), Romania (12.7%) and Bulgaria (12.5%). The highest indicators were noted for Ireland (24.1%) and Italy (24.1%). The situation is slightly better for the employment rate in the various age groups. In this case, Poland (22.4%) occupies the 20th position, ahead of Slovakia (21.9%), Luxembourg (21.9%), Belgium (21.0%) and Greece (20.4%). In terms of enabling environment for active ageing, Poland (47.9%) took the 22nd place, leaving behind Estonia (47.5%), Slovakia (47.1%), Hungary (46.9%), Greece (45.5%), Lithuania (45.3%) and Romania (40.9%). Sweden (69.2%) and Denmark (65.1%) were the leaders in this part of the ranking. Taking into account the indicator of independent and healthy living, Poland (64.9%) ranked 24th, ahead of Greece (64.9%), Bulgaria (62.7%), Romania (61.8%) and Lithuania (58.7%). The security of older people is much better in Denmark (79.0%), Finland (79.0%) and the Netherlands (78.9%) (Active Ageing Index, 2014, 2015: 21).

The analysis of the relationship between the Active Ageing Index (AAI) and the proportion of people aged 65+ in the EU countries demonstrates that there is no correlation between the share of seniors in the population and their activity. It is not true whatsoever that the older the population, the more intense the activity of seniors. This lack of link is a consequence of intensive movements of people that followed the enlargement of the EU in 2004 and later (Jurek, 2015: 50). Those migrations significantly altered the demographic structures of individual EU countries. In the immigration countries (old EU countries), population ageing was slowed down or, in extreme cases, (temporarily) reversed, while in the emigrant countries (new EU countries), it was intensified. As a result, there emerged a landscape of countries with relatively high old age rates and only slight activity of seniors (e.g. Hungary, Bulgaria, Latvia) and, on the other hand, countries with relatively low old age rates and intense activity of seniors (e.g. Ireland, Luxembourg, Cyprus).

## Conclusion

In the related literature, old age is increasingly recognised as a development phase where all areas evolve and transform: from medical and biological through social and economic to family-related and personal, individual areas. Living to “old age” is no longer a privilege of the chosen few but is enjoyed by more and more people. As rightly noted by E.H. Erikson, late adulthood is a phase of life faced with developmental tasks no less significant than in the previous periods, meaning that old age must be treated on a par with other development stages (Erikson, 2004: 19).

Seniors often emphasise that it is at this stage of life that they have more time to pass their experience, knowledge, traditions and customs on to younger generations. Their grandchildren teach them new linguistic forms, computer and Internet skills. This makes it easier for older people to know and understand the ever-changing world

that surrounds them. It is often on family that the elderly focus their emotional life, and it is family that motivates them to remain active.

The adoption of a healthy lifestyle inhibits the development of certain diseases, and social and medical progress can increase the number of frail older people by further prolonging their lives. Hence, a change of priorities is clearly visible: a longer life span is an already achieved goal; the focus now is on quality of life at every stage.

Quality of life of the elderly is primarily determined by age, health, income, educational attainment, marital status and piety. What is also important is seniors' activity after they retire, in particular participation in courses organised by Universities of the Third Age.

Quality of life is inextricably linked with the concept of successful ageing. In the related literature, researchers accuse one another of inconsistencies in the application of some variables. These variables are sometimes treated as predictors of successful ageing, whereas in other cases they are construed as ones constituting this process (Scheidt, Humpherys and Yorgason, 1999: 277–282). This may be illustrated by the example of independence, which is a characteristic of a particular individual and may take certain forms (financial independence – financial security; mobility independence – physical fitness). Therefore, the fact that someone strives to be independent suggests, to some extent, that they may age successfully in the future. Possible controversies in the perception of independence ensue from the perception of successful ageing.

The theory of active ageing, in turn, promotes the image of an older person who is vigorous and socially involved despite the years passed. The essence of this theory is a positive relationship between activity and life satisfaction. It argues that high quality of life in old age requires the continuation of social roles performed in earlier adulthood or their replacement with substitutive roles (Powell, 2006: 49). It may thus be stated that the concept of active ageing has been recognised as a paradigm in the European social policy. The implementation of this idea, on the other hand, requires it to be put into practice at the local, regional and national levels.

## References

- Active Ageing Index 2014. *Analytical Report* (2015), United Nations, Economic Commission for Europe, Geneva, April.
- Albrecht G.L., Fitzpatrick R. (1994), *A social perspective on health related quality of life research*, [in:] Albrecht G.L., Fitzpatrick R. (eds.), *Advances in medical sociology, quality of life in health care*, Vol. 5, Jai Press, Greenwich CT, London, UK.
- Baumann K. (2006), *Jakość życia w okresie późniejszego starości – dyskurs teoretyczny* [*Quality of life in old age – Theoretical discourse*], “Gerontologia Polska”, Vol. 14, No. 4.



- Bowling A. (2007), *Aspiration for older age in the 21st century: what is successful aging?*, "International Journal of Aging and Human Development", Vol. 64, No. 3.
- Campbell A., Converse P., Rodgers W. (1976), *The quality of American life: Perceptions, evaluations, and satisfactions*, Russell Sage Foundation, New York.
- Cavan R.S., Burgess E.W., Havighurst R.J., Goldhamer H. (1949), *Personal adjustment in old age*, Science Research Associates, Chicago.
- Christoph B., Noll H.-H. (2003), *Subjective well-being in the European Union during the 90s*, "Social Indicators Research", Vol. 3, No. 64.
- Constitution of the World Health Organization Conference* (1946), 19–22 June, New York.
- Constitution of the World Health Organization* (2005), [in:] Basic Documents, World Health Organization, Geneva.
- Dalkey N.C., Rourke D.L. (1972), *The Delphi procedure and rating quality of life factors*, University of California, Los Angeles.
- Daszykowska, J. (2010), *Jakość życia w perspektywie pedagogicznej [Quality of life in the pedagogical perspective]*, Wydawnictwo Impuls, Kraków.
- Diagnoza sytuacji osób starszych w województwie podlaskim [Diagnosis of seniors' situation in Podlaskie Voivodship]* (2016), Regionalny Ośrodek Polityki Społecznej w Białymstoku, Białystok.
- Erikson E. (2004), *Tożsamość a cykl życia [Identity and the life cycle]*, Zysk i Ska, Poznań.
- Eriksson B., Wolf J. (2005), *European perspectives on elderly people*, Peter Lang, Frankfurt ab Main.
- Fengler J. (2000), *Pomaganie męczy: wypalenie w pracy zawodowej [Helping exhausts: Burnout]*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk.
- Flanagan J.C. (1982), *Measurement of quality of life: current state of the art*, Arch. Phys. Med. Rehabil., Vol. 63.
- Furnham A. (1991), *Work and leisure satisfaction*, [in:] Strack F., Argyle M., Schwarz N. (eds.), *Subjective well-being. An interdisciplinary perspective*, Pergamon Press, Oxford.
- Gaweł A., Urlińska M.M. (2016), *Zdrowie a jakość życia w starości. Konteksty socjopedagogiczne [Health and quality of life in old age: Social and pedagogical context]*, [in:] Muszyński M. (ed.), *Starość w kontekście społecznym i zdrowotnym [Social context and health behaviors in old age]*, "Polish Social Gerontology Journal", Vol. 1(11).
- George L.K. (2006), *Perceived quality of life*, [in:] Binstock R.H., George L.K. (eds.), *Handbook of aging and the social sciences*, Elsevier, San Diego.
- Gopalakrishnan N., Blane D. (2008), *Quality of life in older ages*, "British Medical Bulletin", Vol. 1.
- Golinowska S. (2012), *Srebrna gospodarka i miejsce w niej sektora zdrowotnego. Koncepcja i regionalne przykłady zastosowania [Silver economy]*, Vol. 1, Kraków.

- Havighurst R.J. (1981), *Developmental tasks and education*, Longman, New York–London.
- Headey B., Wearing A. (1991), *Subjective well-being: a stocks and flows framework*, [in:] Strack F., Argyle M., Schwarz N. (eds.), *Subjective well-being. An interdisciplinary perspective*, Pergamon Press, Oxford.
- Hill D.R. (2009), *Pozytywne starzenie się. Młodzi duchem w jesieni życia* [*Positive aging*], Wydawnictwo Laurum, Warszawa.
- Jonhson J.R. (1992), *Social support*, [in:] Borgatta E.F., Borgatta M.L. (eds.), *Encyclopedia of sociology*, Vol. 4, Macmillian Publishing, New York.
- Jurek Ł. (2012), “Aktywne starzenie się” jako paradygmat w polityce społecznej [“Active ageing” as a paradigm of the social policy], “Polityka Społeczna”, No. 3.
- Jurek Ł. (2015), *Indeks Aktywnego Starzenia się jako narzędzie ewaluacji polityki senioralnej* [*Active Ageing Index as an evaluation tool for policy towards elderly*], *Acta Universitatis Lodzianensis, Folia Oeconomica* 4(315).
- Kędziora-Kornatowska K., Kornatowski T., Grzešek G. (2010), *Promocja zdrowia w wieku podeszłym* [*Health promotion in old age*], [in:] *Starsi i młodszy – dziedzictwo mądrości* [*Eco-physiological determinants of human health. Older and younger – the legacy of wisdom*], Słupski Uniwersytet Trzeciego Wieku, Słupsk.
- Kowalik S. (1995), *Pomiar jakości życia – kontrowersje teoretyczne* [*Quality of life measurement – Theoretical controversies*], [in:] Bańka A., Derbis R. (eds.), *Pomiar i poczucie jakości życia u aktywnych zawodowo i bezrobotnych* [*Measurement and sense of quality of life in working and unemployed populations*], UAM and WSP, Poznań–Częstochowa.
- Krause N. (2006), *Social relationships in later life*, [in:] Binstock R.H., George L.K. (eds.), *Handbook of aging and the social sciences*, Elsevier, San Diego.
- Kryszkiewicz Cz. (2006), *Aktywne życie seniorów warunkiem pomyślnego starzenia się* [*Seniors’ active life as a determinant of successful ageing*], [in:] Steuden S., Marczuk M. (eds.), *Starzenie się a satysfakcja z życia* [*Ageing and life satisfaction*], Wydawnictwo KUL, Lublin.
- Kucharska E. (2012), *Prawidłowe starzenie jako czynnik pogodnej starości* [*Right ageing as a factor in enjoying ageing*], [in:] Pikuła N. (ed.), *Starość może być atrakcyjna* [*Old age can be attractive*], Wydawnictwo Scriptum, Kraków.
- Kurowska K. (2007), *Aktywizacja osób w starszym wieku w aspekcie działalności UTW oraz innych instytucji i organizacji pozarządowych* [*Activation of seniors as part of the work of Universities of the Third Age and other institutions and NGOs*], [in:] Kędzio-Konratowska K. and Muszaliak M. (eds.), *Kompendium pielęgnowania pacjentów w starszym wieku. podręcznik dla studentów kierunku pielęgniarstwa* [*Compendium of care services for older patients: A guide for nursing students*], Wydawnictwo Czelej, Lublin.

- Kurowska K. (2008), *Skąd się bierze bieda? [What are the causes of poverty?]*, Forum Obywatelskiego Rozwoju, Warszawa, Vol. 5.
- LaLonde M. (1974), *A new perspective on the health of Canadians*, Government of Canada, Ottawa.
- Lee G.R., Shehan C.L. (1989), *Social relationship and the self-esteem of older persons*, "Research on Aging", Vol. 11.
- Mackie D.M., Hamilton D.L., Susskind J., Rosselli F. (1999), *Społeczno-psychologiczne podstawy powstawania stereotypów [Social psychological foundations for stereotype formation]*, [in:] Macrae C.N., Stangor C., Hewstone M. (eds.), *Stereotypy i uprzedzenia [Stereotypes and stereotyping]*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk.
- Marchewka A. (2012), *Aktywność fizyczna – oręż przeciw niepełnosprawności osób w wieku starszym [Physical activity – A weapon against disability in older age]*, [in:] Marchewka A., Dąbrowski Z., Żołądź J.A. (eds.), *Fizjologia starzenia się. Profilaktyka i rehabilitacja [Physiology of ageing. Prevention and rehabilitation]*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Okun M.A., Stock W.A., Harring M.J., Witter R.A. (1984), *Health and subjective well-being: A meta-analysis*, "International Journal of Aging and Human Development", Vol. 9, No. 2.
- Orzechowska G. (1999), *Aktualne problemy gerontologii społecznej [Current problems of social gerontology]*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogicznej, Olsztyn.
- Palmore E.B. (1995), *Successful aging*, [in:] Madox G.L. (ed.), *Encyclopedia of aging: a comprehensive resource in gerontology and geriatrics*, 2nd edition, Springer, New York.
- Powell J.L. (2006), *Social theory and aging*, Rowman & Littlefield Publishers, Oxford.
- Report by the Commission on the measurement of economic performance and social progress* (2009), <http://www.stiglitz-sen-fitoussi.fr/en/index.htm> [access: 02.02.2016].
- Rodin J., Salovey P. (1997), *Psychologia zdrowia [Health psychology]*, [in:] Heszen-Niejodek I., Sęk H. (eds.), *Psychologia zdrowia [Health psychology]*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Rokicka E., Petelewicz M. (2014), *Subiektywna jakość życia a status społeczno-ekonomiczny na przykładzie mieszkańców Łodzi [Subjective quality of life and socio-economic status. The case of Lodz inhabitants]*, "Przegląd Socjologiczny", Vol. 63 (LXIII).
- Rosser R.M., Watts V.C. (1972), *The measurement of hospital output*, "International Journal of Epidemiology", Vol. 1.
- Rowe J.W., Kahn R.L. (1987), *Human aging: Usual and successful*, "Science", 10 July, Vol. 237, No. 4811.

- Ryff C.D. (1982), *Successful aging: A developmental approach*, “Gerontologist”, Vol. 22.
- Ryff C.D., Singer B. (1998), *The contours of positive human health*, “Psychological Inquiry”, Vol. 9.
- Scheidt R.J., Humpherys D.R., Yorgason J.B. (1999), *Successful aging: what not to like*, “The Journal of Applied Gerontology”, Vol. 18, No. 3.
- Schipper H. (1990), *Quality of life: Principles of the clinical paradigm*, “Journal of Psychosocial Oncology”, Vol. 8, No. 23.
- Sęk H. (2007), *Psychologia kliniczna [Clinical psychology]*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Snyder C.R., Lopez S.J., Pedrotti J.T. (2011), *Positive psychology. The scientific and practical exploration of human strengths*, 2nd edition, SAGE Publications, Inc., Thousand Oaks.
- Sompolska-Rzechuła A. (2013), *Jakość życia jako kategoria ekonomiczna [Quality of life as an economic category]*, “Folia Pomeranae Universitatis Technologiae Stetinensis. Oeconomica”, Vol. 301 (71).
- Stuart-Hamilton I. (2006), *Psychologia starzenia się [The psychology of ageing]*, Zysk i S-ka Wydawnictwo, Poznań.
- Suchodolski B. (1990), *Wychowanie mimo wszystko [Nurture, not nature]*, WSiP, Warszawa.
- Szarota Z. (2014), *Era trzeciego wieku – implikacje edukacyjne [The era of the third age – educational implications]*, “Edukacja ustawiczna dorosłych”, No. 1(84).
- Tomaszewski T. (1976), *Ślady i wzorce [Traces and patterns]*, WSiP, Warszawa.
- The WHOQOL Group (1995), *The World Health Organization Quality of Life assessment (WHOQOL): position paper from the World Health Organization*, “Social Science & Medicine”, Vol. 41, No. 10.
- Torrance G.W. (1987), *Utility approach to measuring health-related quality of life*, “Journal of Chronic Diseases”, Vol. 40.
- World Health Organization. *Report of WHOQOL Focus Group Work* (1993), World Health Organization, Geneva.
- World Population Ageing (2015), United Nations, Department of Economic and Social Affairs 2015. *World Report on Ageing and Health*, World Health Organization, Geneva.
- Wnuk M., Marcinkowski J.T. (2012), *Jakość życia jako pojęcie pluralistyczne o charakterze interdyscyplinarnym [Quality of life as a pluralistic and multidisciplinary construct]*, “Problemy Higieny i Epistemologii”, Vol. 93 (1).
- Woynarowska B. (2007), *Edukacja zdrowotna [Health education]*, PWN, Warszawa.
- World Health Organization. *Constitution of the World Health Organization* (1948), Basic Documents, World Health Organization, Geneva.
- Veenhoven R. (1991), *Questions on happiness: classical topics, modern answers, blind spots*, [in:] Strack F., Argyle M., Schwarz N. (eds.), *Subjective well-being. An interdisciplinary perspective*, Pergamon Press, Oxford.

- Vaillant G.E. (2002), *Aging well: Surprising guideposts to happier life*, Little-Brown, Boston.
- Young Y., Frick K.D, Phelan E.A. (2009), *Can successful aging and chronic illness coexist in the same individual? A multidimensional concept of successful aging*, "Journal of the Medical Directors Association", Vol. 10.
- Zalega T. (2015), *Konsumpcja osób starszych w Polsce [Consumption among elderly people in Poland]*, "Nierówności Społeczne a Wzrost Gospodarczy", No. 42.
- Zalega T. (2016), *Segment osób w wieku 65+. Jakość życia, konsumpcja, zachowania konsumenckie [People aged 65+. Quality of life, consumption, consumer behaviour]*, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa.
- Zalewska A. (2003), *Dwa światy. Emocjonalne i poznawcze oceny jakości życia i ich uwarunkowania u osób o wysokiej i niskiej reaktywności [Two worlds. Emotional and cognitive assessments of quality of life and their determinants for high and low reactive people]*, Wydawnictwo Szkoły Wyższej Psychologii Społecznej, "Academica", Warszawa.

### Summary

#### Quality of life and active and successful ageing – an outline

The observed demographic changes involving mainly the progressive ageing of the Polish population are leading to the increased market importance of the senior segment. Therefore, a stronger emphasis is put in on quality of life and its related concepts of successful and active ageing that have been recognised as a paradigm in modern social policy. This is justified by the fact that quality of life is consistent with the core values ensuing from human rights, such as independence, participation, dignity, security and self-realisation.

The purpose of this study is to clarify the essence and the key determinants of quality of life, as well as the concepts of successful and active ageing. The structure of this article is as follows. After a brief introduction, the focus is on the interdisciplinary understanding of quality of life. Quality of life is explained in sociological, psychological, economic, social and medical terms. Afterwards, the crucial factors determining quality of life are analysed. Further, the concepts of successful ageing and post-retirement activity that are inextricably linked to the quality of everyone's life are discussed.

**Keywords:** old age, seniors, quality of life, successful ageing, active ageing.

**JEL Code:** A12; D1; D07.

**Tomasz Zalega\***

## **Durable goods possessed by seniors' households as researched by the author**

### **Introduction**

Durables, which form the so-called household infrastructure, are a key feature of consumer preferences of households and, consequently, of a consumption pattern. They are accumulated and consumed over the long term, forming part of fixed consumer assets. Furthermore, they confirm household wealth, provide quality of life and to some extent offset the impact of periodic reduction in current income on satisfaction of needs of each household member. Household possessions, which are an indicator of social well-being, significantly affect consumer purchasing behaviour. Generally, the more durables a household possesses, the greater freedom it has in the disposition of its current income and, on average, the better it assesses its standard of living. In addition, the related literature increasingly draws attention to the fact that contemporary apartments/houses with durable household equipment are beginning to fulfil many new social functions, namely, as put by Gilles Pronovost, a Canadian cultural sociologist, they are becoming “places of consumption of art”, a kind of substitutes for cinemas, theatres, operettas, operas and concert halls, and education and fitness and wellness facilities in a broad sense (Pronovost, 2007). It is possible to fulfil all these functions at home thanks to infotainment equipment and rapid development and popularisation of electronic media for cultural content dissemination such as satellite and cable television, radio and the Internet. Thus, the home is beginning to replace some social institutions to a certain extent, thereby contributing to diminishing the living space of today's consumers, which in turn impacts their purchasing behaviours.

---

\* Professor Associate of UW dr hab. Tomasz Zalega, Department of National Economy, University of Warsaw, email: tomasz.zalega@wp.pl.



Durable goods fulfil three basic functions: utilitarian, exchange and symbolic. Utilitarian functions of durables directly serve to meet specific needs or are a means of satisfying the felt needs indirectly. Exchange functions have a certain exchange value, e.g. in periods of goods shortages in the market, they are either items of exchange or investment of surplus money. Symbolic function means that some goods, being rare and signalling wealth, have become social distinctions, e.g. a house in an exclusive part of town, all kinds of equipment fitted with new information technologies, etc. Currently, most goods have lost their symbolic function and partly their exchange function. As durables are widely available in the market, most of them are no longer a rarity or a sign of wealth. Exceptions include durables considered as the so-called Veblen goods, or goods that are associated with conspicuous consumption most frequently occurring in high-income households and those regarded as economic elites (Zalega, 2016: 150).

Technological development, which is a natural consequence of technical progress, provides the public with new and more modified goods and services that satisfy needs more effectively and create new needs. This refers mainly to the so-called new-generation equipment.

This article presents some durable goods possessed by urban households of people aged 65 and more. Its key objective is to provide some insight into seniors' household infrastructure. The structure of this article is as follows. After a brief introduction, the first section focuses on the research conceptualisation and a description of the sample and its characteristics. The further part of the study synthetically analyses mechanised household appliances, infotainment and mobile equipment possessed by urban household of older people. The level of satisfaction of seniors' demand for durable goods is also examined. Finally, major conclusions end this study.

## **Conceptualisation of research**

The empirical material contained in this article comes from direct research conducted in the form of a survey questionnaire on a sample of 2537 households in 2014–2015 in ten Polish cities of various populations and sizes. In accordance with the research assumptions, the sample included persons over 65 years of age who took independent purchasing decisions in the market. In order to select the sample, the selective quota sampling procedure was used. The characteristics covered by the research were: sex and age.

The surveys were conducted among participants of the University of the Third Age at state universities in: Warsaw, Kraków, Łódź, Poznań, Gdańsk, Katowice, Lublin, Białystok, Toruń and Wrocław, as well as among members of parochial clubs in parishes located in the Archdioceses of Warsaw, Kraków, Łódź, Białystok, Gdańsk, Katowice, Lublin, Poznań, Wrocław and the Dioceses of Warsaw-Praga and Toruń.

## Selection and characteristics of the research sample

Studying consumer behaviours is an extremely intricate process. This is due to the complexity of consumption and consumer purchasing behaviours in the field of consumer decision-making. Such research encompasses an important step to explain the phenomenon examined, namely adoption of specific indicators. This is essential because an indicator is used to define a certain characteristic of an object or phenomenon which is in such a relation with another characteristic that indicates the occurrence of the latter when it occurs itself. An indicator is a measurable, i.e. empirically available, variable. When consumer behaviours are investigated, indicators explaining the complexity of this phenomenon include demographic (sex, age, place of residence, household size) and socio-economic indicators (education, income).

71% of those who took part in the survey were women, with only every third respondent being male. There were definitely more women than men and people aged 65–74 formed the largest age group in the sample<sup>1</sup>. Place of residence was also an important variable in the research. In line with the research assumptions, the sample comprised respondents who lived in the largest Polish cities.

Respondents were also asked about their level of education. The questionnaire included four categories of education: primary, basic vocational, secondary and higher education. Respondents with secondary education formed the largest group. Nearly 2/5 of those surveyed declared this level. Every fourth respondent was a university graduate, and those with basic vocational education represented a similar percentage. In the sample surveyed, people with primary education formed the smallest group (11.4%).

Nearly half of those surveyed were members of households consisting of two persons, while fewer than 2/5 represented three-person households. Every sixth respondent was a member of a single-person household.

The largest group of respondents included people whose monthly income per capita did not exceed PLN 2000.00. For every third respondent, the monthly income per household member ranged from PLN 2001.00 to 3000.00. In turn, every fourth person interviewed had a monthly disposable income per capita of between PLN 3001.00 and 4000.00. The smallest group of respondents included households where the income was above PLN 4000.00 per capita a month.

---

<sup>1</sup> The Anglo-Saxon literature uses the following division of older people: 1) young old – people aged 60/65–74; 2) old old – people aged 75–84; and 3) the oldest old – people aged 85 and more. The age classification in this study is similar to that proposed by the WHO. The author divided seniors into: 1) young old – people aged 65–74, 2) old old – people aged 75–84, and 3) the oldest old – people aged 85 and more. According to the UN, the conventional old-age threshold is 65. It should be remembered, however, that old age is not just the number of years that a person has lived. We distinguish calendar (chronological) age and biological age. Many factors often cause very large discrepancies between chronological and biological ages.



## Selected durable goods possessed by seniors' households

Durable goods are a major spending group for households, including seniors' households. It should also be borne in mind that the constantly progressing technical and technological innovation, new technological discoveries, conservation of natural resources, globalisation, imitation of cultures, civilisation progress, consumer lifestyle and many other determinants, and intertwined and simultaneous processes influence changes in household infrastructure, and thus durable goods possessed by households are constantly changing. These processes are usually accompanied by not only new but also better quality of these products. In turn, spreading lifestyles make households, including those of seniors, seek to change their equipment and appliances, both by replacing existing equipment with new products and by purchasing completely new, hitherto unknown goods. Over the last few years, goods that in the late 1990s still indicated a high material status of their owners (such as microwave ovens, dishwashers, plasma and LCD TV sets, hi-fi stereo music systems, digital cameras, microcomputers, etc.) have become ever-present in seniors' households. Currently, these products are considered as popular household equipment that has almost "blended" into the functioning of an average household.

Most people, including the elderly, think that they have to consume products and, if possible, replace them with other, newer and better ones. Today, products are not used until they are physically worn out, but until newer models are launched. This is reflected in the short product life cycle. An endless production and purchasing spiral emerges whereby manufacturers deliver new products to the market and consumers buy them, discarding them shortly afterwards in order to purchase their latest versions. This contributes to a series of unnecessary purchases. The described consumer behaviour, including that of seniors, in the market for durable goods is part of the so-called Diderot effect. The term comes from the name of Denis Diderot, an 18th-century French writer and philosopher, who wrote an essay about a silk dressing gown that had changed his life. Although his study was in very good condition, he decided to change the interior design radically. All this was motivated by the fact that the new gown did not match the study design. Certainly, the Diderot effect contributes to persistent insatiability, leading to the acquisition of much more products than the consumer actually needs (Rostek and Zalega, 2015: 263–264).

Households belonging to a specific socio-economic group often emphasise their wealth in an effort to get closer to a particular pattern developed under the influence of fashion, tastes, habits, position, etc. Such behaviours are frequently a factor in changing consumption behaviour of a society and modernising the structure of consumption and the structure of household durables (Słaby, 2006: 90). In addition, household durable goods together with the home affect a wide range of everyday consumer behaviours of all household members that determine the internal functioning of the household. They also determine the amount of free time and the way in which it is spent.

Irrespective of objective advantages, many durables owned by households meet higher-order needs and, as such, depict the standard of living and are an expression of modernity. Though not always rightly, they are often treated as a symbol of social prestige, a new material culture and a new lifestyle (Gutkowska, Ozimek and Las-kowski, 2001: 103).

The particular role played by durable goods in the functioning of each household lies in the facilitation and mechanisation of housework, including, in particular (Kędzior, 1989: 4–6):

- food preparation and storage equipment, referred to as kitchen equipment, such as refrigerators, freezers, food processors, microwave ovens, etc.;
- equipment for keeping home neat and clean, washing and maintaining clothes, referred to as general household appliances, such as electric washing and de-watering machines, vacuum cleaners, sewing machines, etc.;
- equipment meeting home entertainment and leisure needs, termed consumer electronics, such as radios, cassette players, TV sets, video recorders, etc.

Taking into consideration the types of needs of households and their members that are satisfied, durables are divided into three basic groups (Zalega, 2010a):

- mechanised household appliances, i.e. goods used directly by households for housework mechanisation (e.g. preparation and storage of food products – cookers and ovens, food processors, refrigerators, freezers) and for cleaning the house, laundry and clothing maintenance, e.g. automatic and agitator-type washing machines, dishwashers, hot press, food processors, sewing machines and other;
- infotainment equipment, i.e. consumer electronics satisfying diverse needs for home entertainment, leisure or study, which directly satisfies individual needs of household members, such as TV sets, video recorders, radio sets, video cameras, personal computers and other;
- mobility-related goods that meet transport needs, i.e. bicycles, motorcycles, cars.

In order to specify the situation in terms of household equipment facilitating various activities, a three-degree scale of saturation is used:

- a high degree of saturation, where more than 80% of households possess a given piece of equipment;
- a medium degree of saturation, where from 50% to 80% of households possess a given piece of equipment;
- a low degree of saturation, where less than 50% of households possess a given piece of equipment.

The identifiers that are commonly used to describe the degree to which demand for durable goods is met include: the level and structure of spending from household personal income and durables possessed. Expenditure on consumer goods and services means the final stage of meeting demand with a specific market range of prod-

ucts. In the case of durable goods, it informs about current purchases of goods and services (Zalega, 2008: 186). By analysing the structure of expenditure, it is possible to determine the position of durables in satisfaction of needs.

Nonetheless, it should be recognised that durable goods owned by households are closely correlated with socio-economic (i.e. age, sex, education, family life cycle, type of housing) and non-economic factors such as tastes, preferences, imitation, varied predilections and other (Zalega, 2010b: 172).

In view of the data from the survey, it can be stated that the situation as regards durable goods possessed by seniors was assessed as very good by almost every fifth respondent and as good by every third respondent. This situation was rated as bad by every seventh person aged 65 and more, while every tenth said that it was very bad. One in four seniors assessed it as moderate. Furthermore, seniors who were UTA students (56.3%) gave higher ratings than older members of parochial clubs (44.5%) (Table 1).

**Table 1. Assessment of durable goods possessed by urban households of seniors (%)**

Situation as regards durable goods possessed by households	Number of respondents (N = 2537)	Percentage share
Very good	503	19.8
Good	776	30.6
Moderate (satisfactory)	637	25.1
Bad	360	14.2
Very bad	261	10.3

Source: the author's research.

## Mechanised household appliances

In each household, an important role is played by equipment for facilitation and mechanisation of housework. Mechanised household appliances possessed by those surveyed are presented in Table 2. For this type of durable goods, the proportion of seniors revealing high saturation was similar for UTA students and parochial community members.

The survey shows that the situation in terms of mechanised appliances owned by seniors' households and the degree of their popularity were varied. In the interviewed families, a high degree of saturation was noted for automatic washing machines (100.0% of respondents), refrigerators (100.0% of respondents) and electric vacuum cleaners (99.3%), whereas a medium degree of saturation was observed for food processors (53.1% of respondents) and microwave ovens (49.5% of respondents). The least popular mechanised appliances include dishwashers (11.7%) and electric cookers with ceramic hob (5.5% of respondents).

**Table 2. Mechanised household appliances possessed by urban households of seniors (%)**

Place of residence	Items						
	Electric washing and dewatering machine or automatic washing machine	Electric vacuum cleaner	Refrigerator or freezer	Electric cooker with ceramic hob	Microwave oven	Food processor	Dishwasher
Warsaw	100.0	98.3	100.0	9.3	53.6	59.6	13.4
Kraków	100.0	99.1	100.0	7.2	54.2	56.1	11.8
Łódź	100.0	96.7	100.0	3.8	50.8	49.8	10.7
Poznań	100.0	99.5	100.0	5.6	60.1	52.3	13.1
Wrocław	100.0	99.8	100.0	4.2	52.1	54.0	12.5
Gdańsk	100.0	100.0	100.0	3.9	47.3	53.6	10.9
Katowice	100.0	99.8	100.0	4.2	52.1	56.4	11.2
Lublin	100.0	99.8	100.0	4.0	37.6	48.3	10.8
Białystok	100.0	99.6	100.0	3.9	39.2	49.1	11.1
Toruń	100.0	100.0	100.0	4.8	48.1	51.2	12.4

Source: the author's research.

## Infotainment and mobile equipment

In addition to mechanised household appliances, an important role in the household is also played by equipment for entertainment and leisure (the so-called infotainment equipment) and equipment for mobility and individual communication (the so-called mobile equipment).

The analysis of individual pieces of infotainment equipment shows a lower degree of their popularity than in the case of mechanised appliances (Table 3).

A high level of saturation can be noted only for TV sets (100.0% of respondents) and mobile phones (94.8% of respondents). Among TV set owners, almost every third person surveyed had an LCD, plasma or LED TV set. Medium saturation can be observed for fixed-line telephones (60.5% of respondents), personal computers (44.4% of respondents) and satellite television equipment (59.8% of respondents). DVD players (29.0% of respondents), video recorders (players) (24.3% of respondents) and digital cameras (24.2% of respondents) were rare in the households surveyed. Very rare were MP3 players (3.2% of respondents), video cameras (3.4% of respondents), CD players (4.0% of respondents) and home cinema systems (6.4% of respondents).

The survey found that UTA students pointed to a high level of saturation for most goods categorised as infotainment equipment more frequently than senior parochial community members.

Table 3. Infotainment equipment possessed by urban households of seniors (%)

Items	Place of residence										
	Warsaw	Kraków	Łódź	Poznań	Wrocław	Gdańsk	Katowice	Lublin	Białystok	Toruń	
TV set	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
Satellite or cable TV equipment	67.3	62.1	54.3	59.2	61.7	64.8	61.7	55.3	52.7	58.9	
Home cinema	7.3	6.8	6.8	7.2	7.5	6.9	7.8	4.3	4.0	5.1	
Hi-fi stereo music system	20.1	17.9	15.8	16.2	18.3	14.3	19.1	10.8	11.3	12.5	
Radio or radio cassette player with CD player	11.8	12.4	12.8	14.0	13.2	9.7	8.9	10.7	11.2	10.6	
MP3 player	3.6	4.1	3.7	2.9	3.1	2.8	3.5	2.9	2.8	3.0	
CD player	4.1	3.9	5.0	4.3	3.6	3.8	4.0	3.7	3.5	3.9	
Video recorder/player	15.3	13.6	13.5	12.8	12.3	11.9	12.8	14.9	15.1	13.5	
DVD player	29.6	26.9	30.4	25.4	27.8	27.6	32.1	29.1	31.2	29.1	
Video camera	3.4	2.9	3.1	3.0	2.7	4.1	3.9	4.0	2.7	3.8	
Digital camera	26.1	25.8	24.1	23.8	22.7	23.6	26.3	21.9	23.6	24.1	
Computer with Internet access	51.2	43.6	39.2	43.1	42.8	45.6	47.7	42.9	41.5	46.8	
Printer	12.6	11.8	10.4	11.6	13.0	12.4	11.2	10.6	11.1	10.8	
Fixed-line phone	60.8	61.3	62.0	59.4	56.8	60.1	62.3	59.8	60.7	61.3	
Mobile phone	96.2	95.7	93.6	96.8	95.9	95.3	96.0	93.3	92.8	93.7	

Source: the author's research.

The turn of the 21st century saw the emergence and gradual popularisation of such goods and services as personal computer, mobile phone and the Internet in households. In the early 1990s, computers were relatively expensive for many individual users and computer use required specific skills. Hence, seniors' households possessed very few of them in that period. In less than two decades, the utility and popularity of the computer has increased and user-friendly software has developed. As a result, for many households, the computer (especially the portable one) has become the primary tool facilitating not only learning, work and communication but also finding a job, including through online services. All this has led to a significant improvement in the household situation in terms of personal computers (laptops). In the households surveyed, the computer with Internet access was owned by 44.4% of respondents. However, it should be remembered that having a computer is closely correlated with the household income and wealth. Internet service has also become more accessible over the last few years, resulting in a noticeable increase in the numbers of computers with Internet access in households. The survey reveals that almost every second senior had Internet access.

It should also be borne in mind that today a TV set does not only mean access to TV shows, but is also a database of photographs and films and a viable alternative to the computer (especially the desktop one). This phenomenon will become more common in the near future with the spread of high-tech TVs known as OLED (Organic Light-Emitting Diode), dubbed by subject matter experts as smart TVs (without a remote and with the Internet) and "killers of LCDs and plasma". These TV sets have screens of thickness not exceeding 4 mm that display 4-color pixels refining the quality of the picture and offer an almost unlimited viewing angle. In addition, OLED TVs offer an infinite contrast ratio and a refresh rate of 0.02 millisecond (almost 100 times faster than LCD TVs).

The mobile phone is a good that is constantly growing in popularity in today's world, at a pace comparable to that of the Internet, and similarly affecting people's lifestyles. This was reflected in the spread of that device across households within only a few years. In the context of the survey, it can be concluded that as many as 94.8% of households had mobile phones.

**Table 4. Mobile durables possessed by households of people aged 65+ (%)**

Place of residence	Items		
	Bicycle (excl. children's bike)	Motorcycle, scooter, moped	Passenger car
Warsaw	42.8	2.3	49.3
Kraków	43.9	1.9	47.6
Łódź	46.3	1.7	42.9
Poznań	45.9	1.8	46.8
Wrocław	48.1	2.1	47.5
Gdańsk	49.2	2.3	47.3
Katowice	46.3	2.0	48.2
Lublin	54.9	2.6	49.6
Białystok	55.6	2.4	51.2
Toruń	47.3	1.9	46.1

Source: the author's research.

Analysing the group of durable goods serving the satisfaction of transportation needs, a medium degree of saturation can be observed for bicycles and passenger cars. They were owned by 48.0% and 47.6% of seniors respectively (Table 4). Fewer households of people aged 65+ had two-wheeled vehicles (motorcycles, scooters, mopeds) (2.1% of respondents). Mobile durables were more frequent among UTA students than among parochial community members. The former had more bicycles and mopeds, while the latter more often owned passenger cars.

The survey shows that household situation as regards durable goods possessed is significantly improving quantitatively and qualitatively, thereby modernising the structure of resources owned. Black and white TV sets, monophonic radio sets, cassette players or record players and typewriters have virtually disappeared. They were replaced by new goods which were quickly accepted. A particularly big number of new products occurred in the ICT field: especially satellite and cable television equipment, hi-fi equipment, personal computers, the Internet and mobile phones. It should be highlighted here that the lack of some durable goods in the surveyed seniors' households may result not so much from the lack of financial capacity but from their reluctance to possess them.

### **Satisfaction of demand for durable goods among people aged 65+**

How well the demand for durable goods is met is strongly correlated with the level of household wealth. Durables possessed by the surveyed seniors' households catered for their needs to varying degrees (Table 5).



**Table 5. Level of satisfaction of demand for selected durable goods in seniors' urban households (% of respondents)**

Kind of goods	Level of demand satisfaction		
	completely satisfied	moderately satisfied	not satisfied
Electric washing and draining machine or automatic washing machine	100.0	–	–
Electric vacuum cleaner	98.5	1.5	–
Refrigerator or freezer	100.0	–	–
Electric cooker with ceramic hob	65.4	15.3	19.3
Microwave oven	63.8	23.5	12.7
Food processor	63.6	21.8	14.6
Dishwasher	21.2	48.3	30.5
TV set	100.0	–	–
Satellite or cable TV equipment	69.2	20.4	10.4
Home cinema	59.3	29.8	10.9
Hi-fi stereo music system	35.4	27.3	37.3
Radio or radio cassette player with CD player	58.3	25.2	16.5
MP3 player	48.9	36.2	14.9
CD player	67.8	21.4	10.8
Video recorder/player	52.1	23.6	24.3
DVD player	61.7	19.8	18.5
Video camera	49.6	37.2	13.2
Digital camera	59.3	26.1	14.6
Computer with Internet access	61.3	24.4	14.3
Printer	50.6	29.3	20.1
Fixed-line phone	69.3	25.1	5.6
Mobile phone	95.8	3.1	1.1
Bicycle (excl. children's bike)	61.8	12.4	25.8
Motorcycle, scooter, moped	41.2	21.7	37.1
Passenger car	56.3	24.8	18.9

Source: the author's research.

The survey found that more than 64% of seniors' households thought that their demand for durable goods was completely satisfied, with every fourth senior assessing that level as moderate and almost every seventh respondent considering that it was not satisfied.

In the context of the survey results, it can be stated that the households of people aged 65+ living in cities possess more and better mechanised, infotainment and mobility equipment. This undoubtedly translates into how well the demand for durable

goods is met. The survey results indicate that seniors actively attending UTA courses are more likely to assess the satisfaction of their demand for durable goods better than respondents who are parochial community members.

## Conclusion

Durables, which form the so-called household infrastructure, are a key feature of consumer preferences of seniors' urban households and, consequently, of a consumption pattern. In addition to the purchase and use of durable goods, their sheer possession is of great importance in consumer behaviour. Urban households of seniors are best equipped with washing machines, refrigerators/freezers, TV sets, mobile phones and electric vacuum cleaners, and worst equipped with electric cookers with ceramic hob, MP3 players, video cameras, home cinema systems and two-wheeled vehicles (motorcycles/mopeds).

It is clear from the observation of changes in the equipment and appliances owned by urban households of people aged 65+ that the improvement in this respect is not only quantitative but predominantly qualitative. Furthermore, there is a noticeable increase in ICT equipment, demonstrating the modernisation of consumption patterns. It has also been noted that nearly 3/5 of seniors assess the level of satisfaction of their demand for durable goods as high, more than 25% as moderate and 14.2% as low or very low.

## References

- Alderfer C.P. (1972), *Existence, relatedness and growth*, Free Press, New York.
- Gutkowska K., Ozimek I., Laskowski W. (2001), *Uwarunkowania konsumpcji w polskich gospodarstwach domowych [Determinants of consumption in Polish households]*, Wydawnictwo SGGW, Warszawa.
- Kędzior Z. (1989), *Domowe dobra trwałego użytku w procesie zaspokajania potrzeb gospodarstw domowych [Household durable goods in the satisfaction of household needs]*, "Gospodarstwo Domowe", No. 1.
- McClellan D.C. (1975), *Power: the inner experience*, Halstead, New York.
- Maslow A.H. (1954), *Motivation and personality*, Harper and Row, New York.
- Max-Neef M. (1991), *Human scale development. Conception, application and further reflections*, Apex Press, New York-London.
- Pronovost G. (2007), *L'univers du temps libre et des valeurs chez les jeunes*, Presses de l'Université du Québec, Québec.
- Rostek A., Zalega T. (2015), *Freeganizm czy styl życia? [Freeganism or a lifestyle?]*, "Handel Wewnętrzny", No. 5(358).

- Słaby T. (2006), (ed.), *Elity ekonomiczne w Polsce – ujęcie empiryczne* [*Economic elites in Poland – Empirical approach*], Wydawnictwo SGH, Warszawa.
- Zalega T. (2008), *Konsumpcja w gospodarstwach domowych o niepewnych dochodach* [*Consumption in households with uncertain income*], Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa.
- Zalega T. (2010a), *Uwarunkowania zaspokojenia potrzeb w zakresie mieszkania i jego wyposażenia w gospodarstwach domowych wysokodochodowych* [*The determinants of high-income households meeting their demand for housing and household goods*], MBA No. 4 (105), Wydawnictwo ALK w Warszawie, Warszawa.
- Zalega T. (2012), *Konsumpcja w wielkomiejskich gospodarstwach domowych w Polsce okresie kryzysu finansowo-ekonomicznego* [*The consumption of large-city households in Poland during financial and economic crisis*], Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa.
- Zalega T. (2011), *Spożycie żywności w gospodarstwach domowych z osobami bezrobotnymi w województwie mazowieckim* [*Food consumption in Masovian households with unemployed members*], "Zeszyty Naukowe Ekonomia i Organizacja Gospodarki Żywnościowej", No. 93.
- Zalega T. (2012), *Konsumpcja. Determinanty, teorie i modele* [*Consumption. Determinants, theories and models*], PWE, Warszawa.
- Zalega T. (2016), *Segment osób w wieku 65+ w Polsce. Jakość życia, konsumpcja, zachowania konsumenckie* [*People aged 65+. Quality of life, consumption, consumer behaviour*], Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa.

### Summary

#### **Durable goods possessed by seniors' households as researched by the author**

Durable goods possessed by households are not only an important measure of wealth and quality of life but also a meaningful indicator of the consumer position of each household. It should be borne in mind that durable goods that are accumulated and consumed predominantly over the long term constitute a vital part of household consumer wealth in the form of cash and non-cash resources. Their role and significance ensue from their capacity for meeting the whole range of human needs that continually change and undergo gradual modification.

This article presents some durable goods possessed by urban households of people aged 65 and more. Its key objective is to provide some insight into seniors' household infrastructure. The structure of this article is as follows. After a brief introduction, the first section focuses on the research conceptualisation

and a description of the sample and its characteristics. The later part of the article synthetically analyses mechanised household appliances, infotainment and mobile equipment possessed by urban households of older people. The level of satisfaction of seniors' demand for durable goods is also examined.

**Keywords:** seniors, household infrastructure, durable goods

**JEL Code:** A12, D03, D18.



**CZĘŚĆ IV  
LOGISTYKA  
I ZARZĄDZANIE  
TRANSPORTEM**

**Jerzy Janczewski\***

## **Łańcuch logistyczny w eksploatacji pojazdów samochodowych na przykładzie zaopatrzenia w części zamienne**

### **Wstęp**

Pojazdy samochodowe wykorzystywane są do przewozu osób lub towarów z miejsca początkowego do miejsca przeznaczenia. Łańcuchy logistyczne w eksploatacji pojazdów samochodowych mogą być rozważane na tle całego systemu technicznego, jego podsystemów lub wybranych elementów i grup tego systemu. Istotą logistyki każdego systemu technicznego jest zapewnienie środków do osiągnięcia założonego poziomu utrzymania systemu dla szeregu wyszczególnionych potrzeb operacyjnych dzięki procesom i odpowiedniej infrastrukturze wspierającej. Dla systemu technicznego można wyróżnić pięć podstawowych elementów wsparcia logistycznego: infrastrukturę techniczną (baza serwisowa, magazynowa), informację (dokumentacja techniczna, oprogramowanie), części zamienne (produkcja, zaopatrzenie, poziom zapasów), wyposażenie (stanowiska naprawcze, narzędzia, przyrządy) i personel (ekipy remontowe, kadra).

Aby móc skutecznie wpływać na kształt i efektywność łańcuchów logistycznych w eksploatacji samochodów, należy zidentyfikować przepływy strumieni w czasie i przestrzeni, określić możliwe punkty przecięcia i styku oraz ogniwa logistyczne. Powinno to ułatwić wykorzystanie funkcji regulacji łańcucha logistycznego, a zwłaszcza jego planowanie, organizowanie, sterowanie i kontrolowanie, co jest warunkiem koniecznym do zapewnienia racjonalnego przepływu strumieni (Dworecki, Berny, 2005: 111–112).

Sektor serwisowania samochodów charakteryzuje bardzo wysoki poziom i odmienność asortymentu części zamiennych, co jest konsekwencją różnorodności po-

---

\* Dr inż. Jerzy Janczewski, adiunkt w Katedrze Systemów Transportu na Wydziale Informatyki, Zarządzania i Transportu Akademii Humanistyczno-Ekonomicznej w Łodzi.

jazdów samochodowych i dużej liczby marek. Zadaniem logistyki jest zaopatrzenie warsztatów w części zamienne do napraw i w materiały do obsługi technicznej. Logistyka części zamiennych jest kluczowym czynnikiem zysku dla każdego serwisu samochodowego.

W artykule wyjaśniono pojęcie łańcucha towarów i łańcucha logistycznego, przytoczono wybrane definicje charakteryzujące łańcuch logistyczny i kryteria jego podziału. Rozważania poparto przykładem z eksploatacji samochodów opisującym logistyczny łańcuch zaopatrzenia serwisów samochodowych w części zamienne.

## Logistyczne łańcuchy dostaw

Łańcuchy logistyczne są rezultatem stosowania w gospodarce orientacji przepływowej, w której rozpatruje się strumienie dóbr i informacji w całym łańcuchu, począwszy od wydobycia surowców poprzez produkcję części i półfabrykatów, magazynowanie, montaż, konfekcjonowanie i dystrybucję do końcowych klientów. W szerokim znaczeniu łańcuch logistyczny – jak sama nazwa wskazuje – jest połączeniem wszystkich procesów przypisywanych operacjom logistycznym (Gołębska, 2009: 137), a jego celem jest możliwie nieprzerwany przepływ dóbr pomiędzy początkiem a końcem łańcucha i połączenie poszczególnych etapów informacjami (Sołtysik, Świerczek, 2009: 15).

W przeszłości na rynkach operowały tzw. łańcuchy towarów zaopatrujące różne dziedziny gospodarki. Łańcuchy te były zorganizowane jako ciągi jednostkowych przedsiębiorstw, powiązanych niezależnymi transakcjami wymiany (kupna i sprzedaży), połączonych ze sobą geografiami zasobów oraz dostępnymi technologiami (Scharry, Skjøtt-Larsen, 2002, w: Kisperska-Moroń, Krzyżaniak, 2009: 31). Transakcje te były określane przez rynek i nie było potrzeby zacieśniania współpracy ze swoimi partnerami. Przedsiębiorstwa funkcjonowały niezależnie od siebie i aby utrzymać się i przetrwać na rynku, konkurowały ze sobą, wykorzystując tylko pojedyncze instrumenty, najczęściej cenowe.

Łańcuchy towarów przeobrażały się, w miarę jak zmieniało się wykorzystanie zasobów lub wyczerpywały się lokalne zasoby. Długość tych łańcuchów zależała od dostępnych technologii transportu i przechowywania, a także poziomu organizacyjnego przedsiębiorstw uczestniczących w łańcuchach (Sołtysik, Świerczek, 2009: 14). W łańcuchu towarów nie było dominującej firmy koordynującej działania. Jediną możliwością, poza rynkiem, była integracja pionowa, czyli bezpośrednia własność w rękach organizacji dostawców lub konsumentów (Scharry, Skjøtt-Larsen, 2002, w: Sołtysik, Świerczek, 2009: 14). Tworzono więc duże organizacje gospodarcze obejmujące kilka faz działalności gospodarczej, a skoordynowany przepływ produktów mógł się odbywać jedynie w ramach tych organizacji gospodarczych. Obok nich funkcjonowała ogromna liczba małych i średnich firm powiązanych jedynie transakcjami kupna-sprzedaży na coraz większych i trudniejszych rynkach (Sołtysik, Świerczek, 2009: 14).

Zasadniczą wadą łańcuchów towarów było reagowanie systemu na zmiany tylko poprzez mechanizm cenowy oraz powielanie przez przedsiębiorstwa na każdym etapie procesu przepływu towarów tych samych działań logistycznych, np. wszystkie przedsiębiorstwa zmuszone były składować swoje zapasy (Schary, Skjøtt-Larsen, 2002, w: Kisperska-Moroń, Krzyżaniak, 2009: 31, 14).

Z czasem integracja pionowa okazała się mało efektywna i należało dostosować łańcuchy towarów do nowych, coraz bardziej złożonych wymagań gospodarki, szczególnie zaś wymagań klientów. Chodziło w szczególności o zapewnienie szybkiego i sprawnego, a przede wszystkim ciągłego przepływu dóbr oraz obniżenie kosztów tego przepływu. Przedsiębiorstwa zaczęły tworzyć łańcuchy logistyczne (kanały logistyczne), zwane też łańcuchami magazynowo-transportowymi<sup>1</sup> lub łańcuchami przepływów materiałowo-informacyjnych. Zauważono też, że sukces przedsiębiorstwa nie zależy wyłącznie od niego, lecz od wszystkich podmiotów z nim współpracujących (Ciesielski, Długosz, 2010: 11). Łańcuchy logistyczne umożliwiają szybki, elastyczny i sprawny przepływ materiałów i wyrobów gotowych, będąc przy tym warunkiem gwarancji dostaw zorientowanej rynkowo produkcji, jak również wysokiego poziomu obsługi dostaw. Sprzyjają wyrównywaniu poziomu technicznego procesów transportowych, przeładunkowych i magazynowych we wszystkich ogniwach i umożliwiają wykorzystanie informacji towarzyszących procesom przepływu materiałów i wyrobów finalnych. Wyrównywanie poziomu technicznego procesów następuje w drodze wdrożenia odpowiednich przedsięwzięć techniczno-organizacyjnych, a wykorzystanie informacji poprzez stosowanie nowoczesnych technologii informacyjnych i komunikowania (Kisperska-Moroń, Krzyżaniak, 2009: 32).

W łańcuchu logistycznym istnieje kilka podstawowych procesów, m.in.: zarządzanie produkcją, zarządzanie zapasami, zarządzanie popytem, zarządzanie realizacją zamówień i zakupy. Poszczególne działania w ramach funkcjonowania łańcucha logistycznego to kolejne etapy całego procesu przepływu towarów i usług od producenta do konsumenta. Wszystkie operacje oraz procesy zamówień i polityki zapasów poszczególnych ogniw tego łańcucha są organizacyjnie i finansowo skoordynowane.

---

<sup>1</sup> Warto podać przykład łańcucha logistycznego z XIX wieku utworzonego przez francuza Jules'a Dupuita, który po latach badań usług przewozowych w żegludze śródlądowej doszedł do wniosku, że lokalizacja magazynów przy kanałach pozwoli regulować zdolność przepustową dróg wodnych. Wykorzystał więc konieczność gromadzenia zapasów w portach, w wyniku czego mógł sprawnie połączyć ogniwa magazynowania i transportu w jeden łańcuch logistyczny. Zasadniczym jego osiągnięciem było dokonanie organizacyjnego i technologicznego połączenia ogniwa magazynowania i transportu w łańcuch logistyczny. Koordynacje operacji ładunkowych i procesów przewozowych podporządkował zmniejszeniu kosztów w celu uzyskania przewagi konkurencyjnej (zob. więcej Skarżyński, 2009).



Tabela 1. Zestawienie wybranych definicji łańcucha logistycznego

Definicja łańcucha logistycznego	Autor
Sieć powiązań pomiędzy przedsiębiorstwami zaangażowanymi w procesy i działania, których celem jest przepływ dóbr fizycznych tworzący wartość w odniesieniu do celu tego przepływu.	Fechner, 2007: 12
Zbiór samodzielnych przedsiębiorstw, które działając w sposób skoordynowany, realizują funkcje logistyczne w celu dostarczenia określonych produktów do odpowiednich miejsc, we właściwym czasie, przy możliwie najniższych kosztach (ujęcie podmiotowe).	Sołtysik, Świerczek, 2009: 16; Kisperska-Moroń, Krzyżaniak, 2009: 32
Strumień przepływu produktów od dostawców surowców poprzez kolejne stadia przetwórstwa i dystrybucji aż do ostatecznych odbiorców (ujęcie przedmiotowe).	Sołtysik, Świerczek, 2009: 16
Łańcuch magazynowo-transportowy, który stanowi technologiczne połączenie punktów magazynowych i przeładunkowych drogami przewozów towarów oraz organizacyjne i finansowe skoordynowanie operacji procesów zamówień i polityki zapasów wszystkich ogniw tego łańcucha (ujęcie czynnościowe).	Gołębska, 2010: 19
Dynamiczny proces będący sumą działań w poszczególnych jego etapach, mający na celu skoordynowanie swobodnego przepływu dóbr, a wraz z nimi informacji, środków finansowych, od miejsc pozyskania surowca do klienta (ujęcie procesowe).	Gołębska, 2009: 137
Zorientowany na gospodarkę rynkową system rozwiązań logistycznych, który tworzy podstawy do efektywnego funkcjonowania produkcji, usług, zaopatrywania, dystrybucji itd. celem jak najszybszej obsługi konsumentów (indywidualnych i zbiorowych), a także osiągnięcia wymaganych wyników przez konkretne przedsiębiorstwa (firmy) i odpowiedniego standardu warunków pracy i płacy załóg (pracowników).	Wasylko, 1999 w: Pisz, Sęk, Zielecki, 2013: 32

Źródło: opracowanie własne na podstawie Pisz, Sęk, Zielecki, 2013: 32.

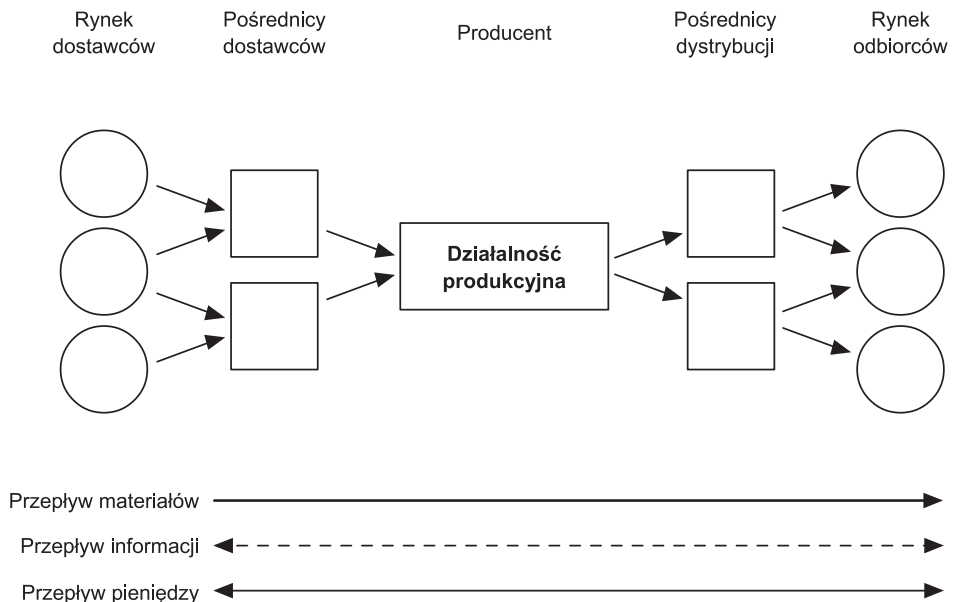
W tabeli 1 przedstawiono wybrane definicje łańcucha logistycznego. Przytoczone definicje wskazują, że łańcuch logistyczny przekracza granice firm w zarządzaniu i/lub koordynacji przepływu materiałów, począwszy od surowców, a skończywszy na produkcie finalnym. Łańcuch logistyczny wychodzi naprzeciw zapotrzebowaniu klientów, dostarczając im określone wyroby w odpowiednim miejscu, czasie, ilości, jakości i cenie. Stanowi połączenie poszczególnych ogniw uczestniczących w procesie dostarczania produktu na rynek towarów i usług (Pisz, Sęk, Zielecki, 2013: 32). Łańcuch logistyczny rozumiany jest również w kontekście sieci logistycznej rozciągającej się pomiędzy rynkiem zaopatrzenia i zbytu, a w bardziej szczegółowym ujęciu – pomiędzy producentami, dostawcami, ogniwami handlu, przedsiębiorstwami świadczącymi usługi logistyczne i ostatecznymi odbiorcami.

## Kryteria podziału łańcuchów logistycznych

Łańcuchy logistyczne można podzielić według kryterium przedmiotowego, podmiotowego i czynnościowego. Kryterium przedmiotowe wskazuje na przepływy w ramach łańcucha różnych materiałów (surowców, półproduktów, produktów

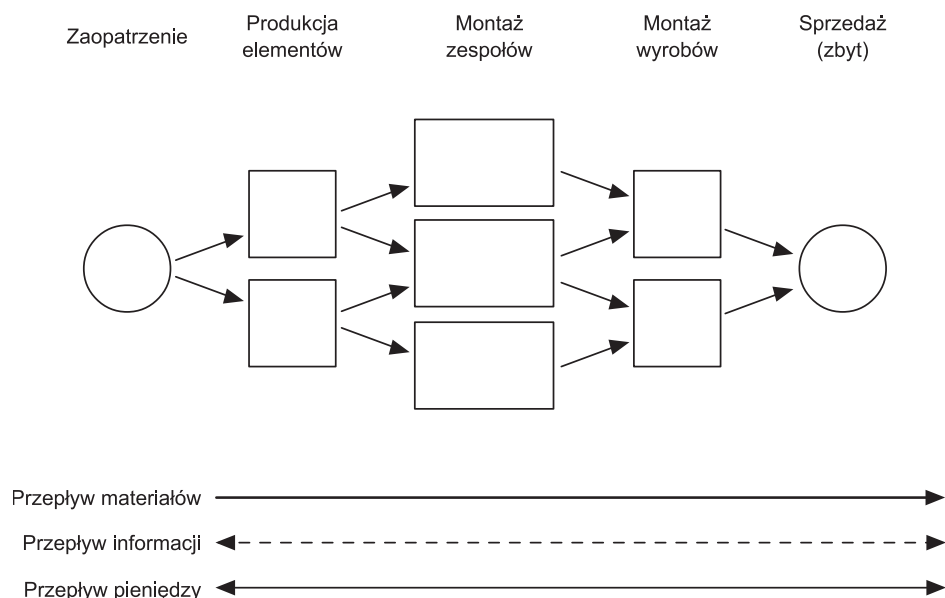
finalnych, odpadów), informacji i kapitału pomiędzy poszczególnymi dostawcami a odbiorcami. W ujęciu przedmiotowym elementami łańcucha logistycznego są dobra rzeczowe kupowane na rynku zaopatrzeniowym zgodnie z zapotrzebowaniem i kierowane do produkcji oraz przetwarzane na wyroby gotowe i przekazywane do sprzedaży. Kryterium podmiotowe wyróżnia podmioty gospodarcze i instytucje realizujące czynności logistyczne i czynności komplementarne. W ujęciu podmiotowym do elementów łańcucha logistycznego zalicza się dostawców surowców i półproduktów, producentów, firmy handlowe, przedsiębiorstwa świadczące usługi logistyczne, urzędy celne, firmy spedycyjne, ubezpieczeniowe i instytucje finansowe. Natomiast kryterium czynnościowe wskazuje na procesy zachodzące w łańcuchu logistycznym, takie jak: procesy zaopatrzeniowe, transportowe, przeładunkowe, produkcyjne, magazynowe, dystrybucyjne, kontrolne i inne pozostałe procedury logistyczne.

Łańcuchy logistyczne mogą występować w dwóch postaciach (makro i mikro): zewnętrznej i wewnętrznej. W skali makro łańcuchy logistyczne łączą przedsiębiorstwa kooperujące ze sobą, tworząc ogniwa podwykonawców dostarczających komponenty dla przedsiębiorstwa posiadającego np. proces produkcyjny typu obróbczo-montażowego (rys. 1). W skali mikro łańcuchy logistyczne funkcjonują w obrębie systemu logistycznego przedsiębiorstwa, łącząc obszar procesu produkcyjnego z obszarami zaopatrzenia i dystrybucji oraz przedsiębiorstwo z innymi podmiotami za pośrednictwem zaopatrzenia i dystrybucji (rys. 2). Logistyczny łańcuch zewnętrzny obejmuje zatem procesy logistyczne zachodzące pomiędzy różnymi samodzielnymi przedsiębiorstwami, zaś łańcuch wewnętrzny obejmuje procesy zachodzące w danym przedsiębiorstwie.



Rysunek 1. Zewnętrzny łańcuch logistyczny

Źródło: Maciejczak, b.r.: 5.



*Rysunek 2. Wewnętrzny łańcuch logistyczny*

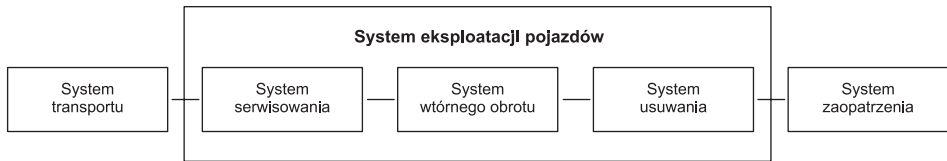
Źródło: Maciejczak, b.r.: 5.

Łańcuchy logistyczne są tworzone w celu usprawnienia jednokierunkowego przepływu produktów przez kolejne ogniwa łańcucha aż do końcowego odbiorcy, a stopień kompleksowości i skomplikowania łańcuchów logistycznych zależy od stopnia przetworzenia surowców i półproduktów oraz liczby powstałych produktów i powiązań między nimi (Sołtysik, Świerczek, 2009: 19). W łańcuchach logistycznych punkt ciężkości skupia się na efektywności przepływów fizycznych. Miernikami efektywności i sprawności łańcucha logistycznego mogą być czas i koszt przepływu. Zamierzeniem łańcucha logistycznego powinien być zrównoważony przepływ, stałe dążenie do skracania czasu oraz obniżania kosztów przepływu produktów, m.in. poprzez eliminowanie dublujących się funkcji logistycznych, a także ograniczanie liczby ogniw. Warunkiem koniecznym skuteczności łańcucha logistycznego jest wykonanie przez przedsiębiorstwo co najmniej dwóch podstawowych zadań, tj. odbioru produktu od poprzedniego ogniwa oraz stworzenie wartości dodanej, definiowanej jako zespół działań dodanych do produktu w taki sposób, aby umożliwić przesunięcie tego produktu do kolejnego ogniwa (Gołębska, w: Pisz, Sęk, Zielecki, 2013: 39).

## **Logistyczny łańcuch w eksploatacji pojazdów samochodowych na przykładzie zaopatrzenia w części zamienne**

Analizując łańcuchy logistyczne w eksploatacji samochodów, można między innymi wyodrębnić system użytkowania, przechowywania, konserwacji, obsługi,

naprawy, diagnozowania, regeneracji, obrotu lub likwidacji. W systemach tych występują lub wiążą się miejsca przecięcia i punkty styku. Uproszczony porządek działania systemów w transporcie przedstawiono na rysunku 3.



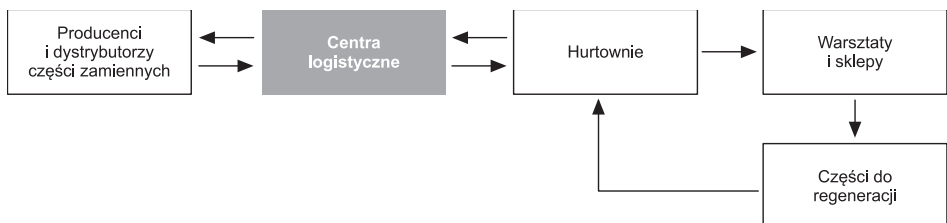
Rysunek 3. Porządek działania systemów w transporcie

Źródło: opracowanie własne.

Łańcuchy logistyczne w eksploatacji pojazdów samochodowych składają się ze strumieni:

- fizycznych obejmujących pojazdy silnikowe – samochody, motocykle, motorowery i inne za wyjątkiem ciągników rolniczych,
- materiałowych obejmujących części, zespoły, podzespoły, materiały eksploatacyjne,
- zasilania energią – stacje paliw, punkty ładowania lub wymiany akumulatorów,
- pieniężnych pokrywających koszty eksploatacji – zakupy składników materialnych, płace dla pracowników i inne,
- osobowych obejmujących kadrę podsystemu kierowania i ogniw wykonawczych,
- ogniw zaplecza obsługowo-naprawczego i obrotu samochodami, takie jak warsztaty, centra dystrybucyjne, hurtownie części, dealerzy, komisje,
- informacji niezbędnych dla procesów zarządzania eksploatacją, planowania, organizowania, kontrolowania.

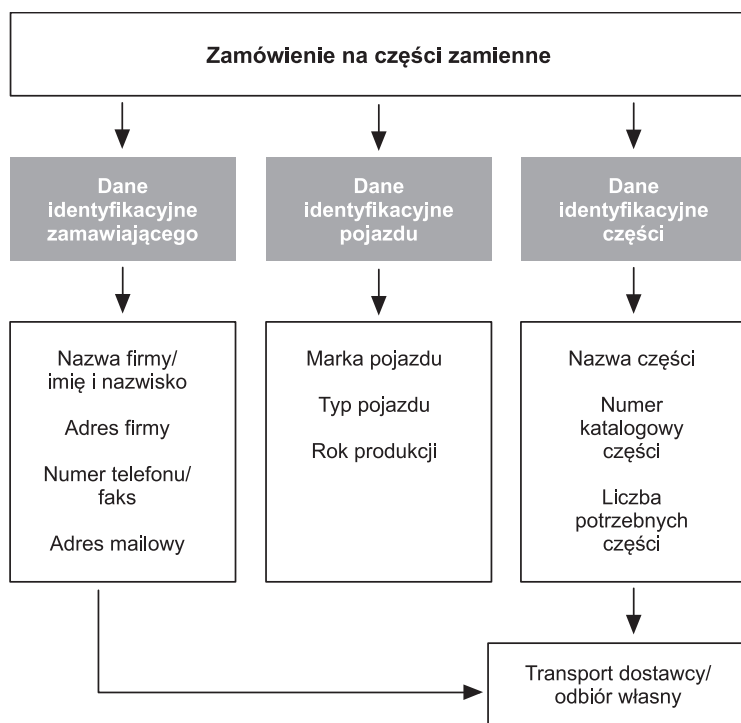
Dystrybucja części zamiennych do samochodów tworzy strukturę sieci, której węzłami są producenci i dystrybutorzy części zamiennych. Posiadają oni swoje centra logistyczne oraz regionalne hurtownie, co pokazano na rysunku 4. W serwisach istnieje ścisła zależność logistyki części zamiennych z logistyką powtórnego zagospodarowania. Serwisy w porozumieniu z klientem i z myślą o obniżeniu kosztu naprawy korzystają również z części regenerowanych.



Rysunek 4. Zaopatrzenie warsztatów w części zamienne

Źródło: opracowanie własne.

Logistyczny łańcuch części zamiennych funkcjonuje w oparciu o technologie IT, Internet i sieć komputerów oraz oprogramowanie z odpowiednią bazą danych, które umożliwiają przetwarzanie i przesyłanie informacji pomiędzy poszczególnymi uczestnikami łańcucha. Katalogi części zamiennych posiadają indywidualną numeryzację elementów uwzględniającą dokonywane w pojazdach zmiany technologiczne i konstrukcyjne. Unowocześnienie bądź ulepszenie samochodu jest ściśle przyporządkowane do okresów produkcji danego modelu i numeru identyfikacyjnego nadanego przez producenta pojazdu (rys. 5).



Rysunek 5. Realizacja indywidualnego zamówienia na części zamienne

Źródło: opracowanie własne.

Zadaniem warsztatu samochodowego jest szybkie i niezawodne, zgodnie ze zleceniem klienta, przeprowadzenie obsługi technicznej, konserwacji, montażu bądź naprawy uszkodzonego samochodu. Dla niezwłocznego wykonania tych zadań konieczne jest, oprócz wysokiego potencjału naprawczego, sprawne zaopatrzenie w części zamienne (Pfohl, 2001: 214).

Zamówienia na części dzielą się na zamówienia zwykłe, gwarancyjne, ekspresowe i zamówienia na zapas. Zamówienia zwykłe przewidziane są do zaopatrzenia bieżących napraw serwisowych i blacharskich. Stosowane są również do zamawiania akcesoriów. Dostawa z takich zamówień odbywa się w trybie podstawowym zgodnie

z ustalonym harmonogramem dostaw. Zamówienia gwarancyjne dotyczą wyłącznie części zamawianych do napraw gwarancyjnych. Czas realizacji takich zamówień jest możliwie jak najkrótszy. Zamówienia ekspresowe służą do zamawiania części dla klientów, którzy z różnych przyczyn chcą je otrzymać w trybie ekspresowym. Termin realizacji jest podobny jak w zamówieniach gwarancyjnych, jednakże ze względu na opłatę pobieraną za dodatkową usługę, zamówienia te są stosowane sporadycznie. Zamówienia na zapas służą do zamawiania części na uzupełnienie stanów magazynowych. Termin realizacji jest wydłużony, jednakże ceny takich części są znacznie niższe.

W praktyce serwisowej zamówienia na części zamiennie zwykle są zamówieniami pilnymi, dlatego po stronie dostawcy części musi istnieć odpowiednia elastyczność dostaw w zakresie przekazywania zamówienia, dróg i środków transportu (Pfohl, 2001: 218), a same części muszą być magazynowane w pobliżu klienta. Można zatem przyjąć, że warsztat niezwłocznie po zidentyfikowaniu części i jej zamówieniu otrzymuje potrzebną do naprawy część.

Wielkość zamówień pochodzących od jednego klienta jest mała. Hurtownie dostarczają jednorazowo niewielką liczbę części do wielu punktów należących do ich systemu logistycznego. Dostawy te charakteryzuje bardzo duża częstotliwość. Dostawy przesyłek do poszczególnych odbiorców mogą odbywać się w kilku wariantach: dostawy nocne, dzienne i dostawy najwyższego priorytetu. Pierwszy wariant dostaw, jakim są dostawy nocne, to najczęściej stosowany rodzaj dostaw przesyłek. Pojazd, który odbiera towar z magazynu lokalnego, dowozi go w godzinach nocnych do wyznaczonego miejsca (serwisu). Zazwyczaj jest to oddzielny, podręczny magazyn. Jedynym utrudnieniem od strony odbiorcy jest posiadanie takiego oddzielnego pomieszczenia oraz wyznaczenie osoby (najczęściej pracownika ochrony), która będzie zarówno odpowiedzialna za odbiór dostawy, jak i upoważniona do podpisania listu przewozowego. Dostawy nocne to najkorzystniejszy wariant, gdyż tuż po otwarciu zakładu serwis lub sprzedawca może niemal natychmiast dysponować towarem. Jedynym ograniczeniem czasowym jest w tym przypadku sprawdzenie zgodności stanu ilościowego towaru z dołączoną fakturą. Kolejnym wariantem są dostawy dzienne. W tym przypadku towar jest dostarczany w godzinach 8.00–17.00. Sposób ten jest mniej korzystny niż poprzedni wariant, ponieważ serwis ma trudności w zaplanowaniu napraw na dany dzień. Rozwiązaniem jest zwiększenie częstotliwości tych dostaw. Trzecim wariantem są dostawy najwyższego priorytetu. Ze względów ekonomicznych sposób ten stosowany jest sporadycznie i dotyczy tylko wyjątkowych sytuacji. Dostawy tego rodzaju realizowane są przede wszystkim w przypadku części do napraw gwarancyjnych.

## Podsumowanie

Łańcuchy logistyczne stanowią ważne zagadnienie w teorii i praktyce logistyki, gdyż mają duże znaczenie dla idei zarządzania przepływami dóbr i usług w gospodarce. Praktyka biznesowa dostarcza wielu przykładów funkcjonowania łańcuchów logistycznych, a zmiany następujące w gospodarce i otoczeniu rynkowym wpływają na coraz większą ich dynamikę i kolejne przeobrażenia. Każdy podmiot gospodarczy należy do co najmniej jednego łańcucha i odgrywa w nim istotną rolę. Współdziałanie w ramach łańcuchów jest dla lokalnych mikroprzedsiębiorstw i małych przedsiębiorstw, stanowiących w usługach motoryzacyjnych większość, sposobnością do utrzymania bądź rozwoju pozycji konkurencyjnej. W praktyce łańcuchy logistyczne różnią się między sobą poziomem zaawansowania, zorganizowania i konfiguracji, a także uwarunkowań, w których są realizowane.

## Bibliografia

- Ciesielski M., Długosz J. (2010), *Strategie łańcuchów dostaw*, PWE, Warszawa.
- Dworecki S.J., Berny J. (2005), *Zarządzanie procesami logistycznymi (wybrane zagadnienia)*, Reprograf, Radom.
- Fechner I. (2007), *Zarządzanie łańcuchem dostaw*, WSL, Poznań.
- Gołębska E. (2009), *Logistyka w gospodarce światowej*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa.
- Gołębska E. (red.) (2010), *Kompendium wiedzy o logistyce*, PWN, Warszawa.
- Kisperska-Moroń D., Krzyżaniak S. (red.) (2009), *Logistyka*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań.
- Maciejczak M. (b.r.), *Łańcuch dostaw. Łańcuch logistyczny*, <http://docplayer.pl/12511562-Lancuch-dostaw-lancuch-logistyczny.html> [dostęp: 22.07.2017].
- Pfohl H.-Ch. (2001), *Systemy logistyczne*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Warszawa.
- Pisz I., Sęk T., Zielecki W. (2013), *Logistyka w przedsiębiorstwie*, PWE SA, Warszawa.
- Schary P.B., Skjøtt-Larsen T. (2002), *Zarządzanie globalnym łańcuchem podaży*, PWN, Warszawa.
- Skarzyński M. (2009), *Jules Dupuit – prekursor logistyki w gospodarce*, „Logistyka”, nr 3.
- Sołtysik M., Świerczek A. (2009), *Podstawy zarządzania łańcuchami dostaw*, Akademia Ekonomiczna, Katowice.

**Summary****The logistics chain in the motor vehicle sector: spare parts supply**

Logistic chains in the motor vehicle sector may be considered against the background of the entire technical system, its sub-systems or selected components and groups of this system. The car servicing sector is characterised by a very high level and variability of the spare parts range, which is a consequence of the variety of motor vehicles and the large number of brands. Logistics here refers to the supply of spare parts for repairs and maintenance materials. Parts logistics is a key driver for any car service.

The article explains the concept of the chain of goods and the logistics chain, cites definitions that characterise the logistics chain and the criteria for its division. The logistics supply chain of car spare parts provides an empirical case study.

**Keywords:** logistics, logistics chain, car service, spare parts



**Joanna Werner\***

## **Rola i zadania systemu ratowniczego w transporcie lotniczym**

### **Wstęp**

Lotnictwo jest jedną z najprężniej rozwijających się gałęzi transportu oraz najbardziej atrakcyjnym ze względu na czas przemieszczenia się środkiem komunikacji. W każdej chwili na całym świecie znajduje się kilka tysięcy samolotów w przestrzeni powietrznej. Statystyki pokazują, że coraz więcej ludzi korzysta z transportu lotniczego, lecz pomimo wysokiego wskaźnika bezpieczeństwa lotniczego każdy z podróżujących jest narażony na zdarzenie lotnicze. Tempo rozwoju lotnictwa i przemysłu lotniczego nawet przez moment nie zwolniło, zatem priorytetem jest zapewnienie bezpieczeństwa lotów na wysokim poziomie. Bez wątpienia najważniejszym aspektem w lotnictwie jest bezpieczeństwo. Definiuje się je jako „stan, w którym możliwość uszkodzenia ciała lub mienia jest zredukowana i utrzymywana na akceptowalnym poziomie lub poniżej tego poziomu poprzez ciągły proces identyfikacji zagrożeń i zarządzania ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa” (*Doc 9859. AN/474. Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem*, 2013: 17). Odpowiedni poziom bezpieczeństwa w lotnictwie pozwala na ciągły rozwój usług lotniczych, co przyczynia się do wzrostu zapotrzebowania na przewozy lotnicze oraz pozytywnie wpływa na rozwój gospodarczy. Zaniedbanie bezpieczeństwa przez odpowiednie służby może przyczynić się do występowania między innymi zdarzeń lotniczych. W celu osiągnięcia odpowiedniego, zadowalającego poziomu bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa niezbędne jest uwzględnienie jednolitych przepisów prawnych.

Bardzo istotnym elementem systemu bezpieczeństwa jest ratownictwo lotnicze i lotniskowe. Ze względu na licznie występujące zagrożenia niemożliwe jest całkowite wyeliminowanie wypadków czy incydentów lotniczych. Założonym celem jest

---

\* Dr Joanna Werner – Wyższa Szkoła Administracji Publicznej w Białymstoku.

całkowite usunięcie wypadków i incydentów lotniczych, aczkolwiek przyjmuje się, że lotnictwo nie jest i nigdy nie będzie wolne od zagrożeń. Nikt nie może zagwarantować, że wpływ człowieka czy systemów będzie wolny od wszelakich błędów. Dopóki występuje jakiegokolwiek ryzyko związane z naruszeniem bezpieczeństwa, to taki system jak lotnictwo powinien być zarządzany z zachowaniem równowagi pomiędzy produkcją a ochroną.

## Uwarunkowania działań ratowniczych w lotnictwie

Zgodnie z definicją Adama Rejmaka (2001: 12) „ratownictwo lotnicze to prowadzenie za pomocą odpowiednich metod akcji ratowniczych w wypadkach lotniczych, z użyciem lotniczych i lądowych sił i środków (także morskich w przypadku zaistnienia takiego wypadku w obszarze morskim)”. W związku z możliwością zaistnienia wypadku lotniczego konieczne jest podjęcie działań poszukiwawczych z udziałem ratownictwa lotniczego oraz ratownictwa lotniskowego. Ratownictwo w lotnictwie stało się jednym z istotniejszych elementów światowego systemu bezpieczeństwa lotniczego. W Polsce działania w obszarze ratownictwa lotniczego wykonywane są przez jednostki poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ASAR) w kooperacji z jednostkami Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego, którego elementem jest lotniskowa służba ratowniczo-gaśnicza, systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz z służbami ruchu lotniczego (ATS) (Compa, Kozuba, Skop, 2010: 140).

Pierwsze wypadki pojawiły się wraz z budową maszyn lotniczych. Wszystko rozpoczęło się 17 grudnia 1903 roku w Stanach Zjednoczonych, kiedy bracia Wright odbyli pierwszy lot maszyną cięższą od powietrza. Od tamtego momentu coraz więcej ryzykantów podejmowało próbę wzbicia się w powietrze. Niestety katastrofy były zatem nieuniknione. Pierwsza z nich wydarzyła się 17 września 1908 roku podczas pokazowego lotu Orvilla Wrighta z porucznikiem artylerii USA Thomasem Selfridge'em. Selfridge zmarł w wyniku obrażeń głowy, z kolei Wright został poważnie ranny. Katastrofa ta stała się niezwykle ważnym wydarzeniem w historii lotnictwa, gdyż w owym czasie po raz pierwszy powołano Departament Bezpieczeństwa Powietrznego, którego zadaniem było zbadanie przyczyn tej katastrofy. Do tej pory nieszczególnie zajmowano się aspektem bezpieczeństwa lotów czy ratownictwem lotniczym, ponieważ latanie nie cieszyło się dużą popularnością, a nie zagrażało to w znaczący sposób bezpieczeństwu ludzi na ziemi.

Poprzez bezpieczeństwo lotów należy rozumieć „warunki zapewniające wykonanie lotu przez statek powietrzny bez zagrożenia bezpieczeństwa załogi, pasażerów i samego statku oraz ludności i naziemnych urządzeń” (*Leksykon wiedzy wojskowej*, 1979: 40).

Podczas I wojny światowej nastąpił gwałtowny wzrost liczby konstrukcji lotniczych, jednak w dalszym ciągu nie dbano o bezpieczeństwo lotów. Wiadomo było,

że samolot stateczny jest mniej sterowny, więc podczas bitew nie chciano ryzykować utraty szans ze statkiem powietrznym przeciwnika. Liczba zdarzeń lotniczych w tym okresie była niezwykle wysoka.

Nad bezpieczeństwem lotów zaczęto się zastanawiać w latach trzydziestych ubiegłego wieku, kiedy wzrosło zainteresowanie lotnictwem komunikacyjnym. Firmy lotnicze zaczęły wówczas dbać o podniesienie jakości wykonywanych lotów, gdyż rozumiały, że tylko zwiększenie nakładów na bezpieczeństwo wykonywanych operacji może przynieść zyski.

Kwestia bezpieczeństwa lotów stała się znacznie istotniejsza po zakończeniu II wojny światowej, ponieważ lotnictwo cywilne w dalszym ciągu prężnie się rozwijało. W związku z tym zrodziła się konieczność zwiększenia kontroli oraz nadzoru użytkownika statków powietrznych. Z tego powodu, jeszcze w trakcie wojny, 7 grudnia 1944 roku w Chicago sporządzona została Konwencja o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, którą Polska ratyfikowała 20 listopada 1958 roku (Karpowicz, 2010: 65). Załącznik 12 do Konwencji nakłada na państwo obowiązek utworzenia służb ratowniczych oraz udzielenia pomocy statkom powietrznym i pasażerom w razie wypadku.

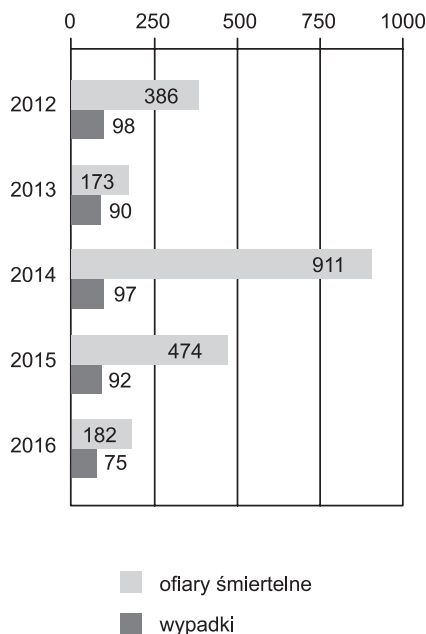
Według prognoz Urzędu Lotnictwa Cywilnego (tab.1) liczba pasażerów korzystających z transportu lotniczego wykazuje tendencję wzrostową. Z kolei liczba wypadków pozostaje na tym samym poziomie, a nawet maleje. Oznacza to, iż stan bezpieczeństwa lotów poprawił się dwukrotnie (Klich, 2010: 30). Rysunek 1 ukazuje tendencję spadkową liczby ofiar śmiertelnych na skutek wypadków lotniczych samolotów komunikacyjnych.

**Tabela 1. Prognoza popytu na lotniczy ruch pasażerski w polskich portach lotniczych do 2030 roku**

Rok	Pax (w tys.)	Dynamika (%)	Operacje pax (w tys.)	Dynamika (%)	Mobilność
2015	28 492	7,0	292,6	3,8	0,75
2016	30 452	6,2	304,2	3,9	0,80
2017	32 340	6,2	312,2	2,6	0,85
2018	34 345	6,2	320,9	2,8	0,91
2019	36 234	5,5	330,2	2,9	0,96
2020	38 226	5,5	339,7	2,9	1,01
2021	40 329	5,5	349,6	2,9	1,07
2022	42 547	5,5	359,7	2,9	1,13
2023	44 504	4,6	368,7	2,5	1,18
2024	46 551	4,6	377,9	2,5	1,24
2025	48 693	4,6	387,4	2,5	1,30
2026	50 933	4,6	397,1	2,5	1,36

Rok	Pax (w tys.)	Dynamika (%)	Operacje pax (w tys.)	Dynamika (%)	Mobilność
2027	52 868	3,8	405,4	2,	1,42
2028	54 877	3,8	413,9	2,1	1,48
2029	56 962	3,8	422,6	2,1	1,54
2030	59 127	3,8	431,5	2,1	1,61

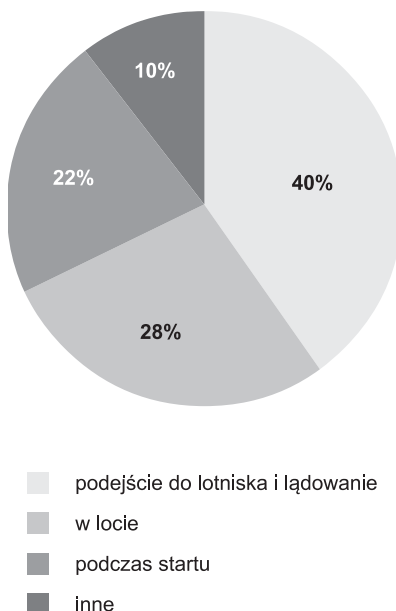
Źródło: Prognoza popytu na lotniczy ruch pasażerski w polskich portach lotniczych do 2030 roku, 2012.



Rysunek 1. Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach lotniczych lotów komercyjnych

Źródło: Safety Raport, 2017.

Największe prawdopodobieństwo wystąpienia wypadku lotniczego istnieje na terenie lotnisk, zwłaszcza podczas takich operacji, jak starty i lądowania statku powietrznego. Wówczas działaniami ratowniczymi w obszarze lotnisk zajmuje się lotniskowa służba ratowniczo-gaśnicza. Jak widać na rysunku 2, 62% wszystkich wypadków lotniczych miało miejsce w rejonie lotnisk, z czego aż 40% podczas podejścia do lądowania. Z kolei wypadki w locie stanowią zaledwie 28%. Natomiast 10% to pozostałe wypadki (Klich, 2010: 26).



Rysunek 2. Podział wypadków śmiertelnych według fazy lotu

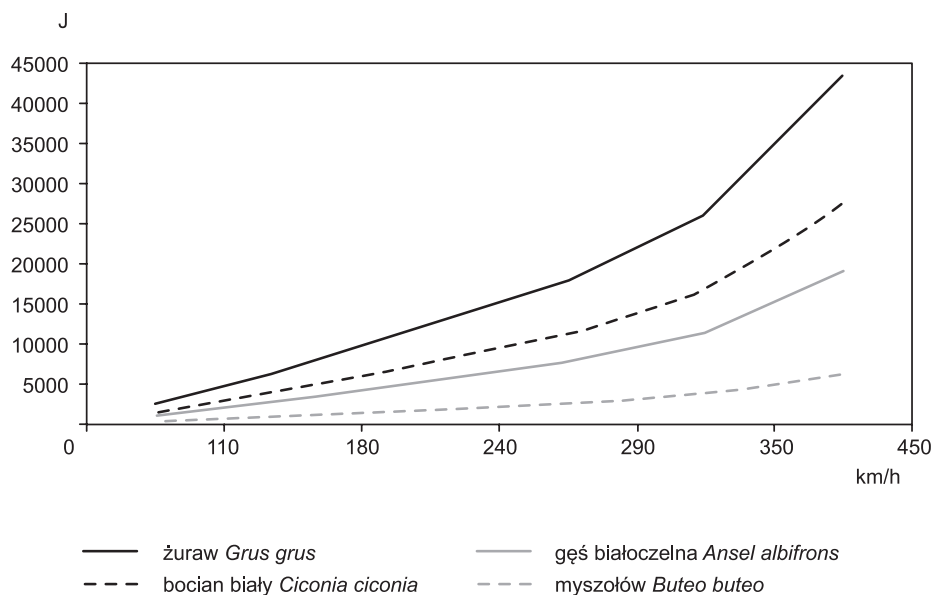
Źródło: Klich, 2010: 26.

Na wykonywanie zadań w powietrzu mogą mieć wpływ różne zagrożenia. Działania ratownicze w lotnictwie niejednokrotnie przeciwdziałają czy zmniejszają skutki ich wystąpienia. Zagrożenia te możemy podzielić na dwa rodzaje: zagrożenia naturalne oraz zagrożenia techniczne.

Wpływ środowiska na lotnictwo jest niezmiernie duży. Pilot zawsze musi być przygotowany na zmianę warunków atmosferycznych oraz przewidywać zagrożenia, odpowiednio je oceniać, analizować, a następnie podjąć właściwą decyzję. Odbywa się to w bardzo krótkim czasie. Warto nadmienić, że pomimo dynamicznego rozwoju techniki człowiek ma niewielkie możliwości ingerencji w środowisko naturalne i dostosowywania go do własnych potrzeb. Jednym z przykładów zagrożeń środowiska naturalnego, którym przeciwdziałają lotnicze służby ratownicze, są zderzenia z ptakami. Jest to powszechny i trudny do rozwiązania problem współczesnego lotnictwa. Problem ten pojawił się wraz ze wzrostem prędkości statków powietrznych. Zderzenie nawet z niewielkim ptakiem może mieć tragiczne skutki. Pierwsza katastrofa spowodowana zderzeniem z ptactwem miała miejsce 3 kwietnia 1912 roku. Pilot zderzył się z mewą, po czym uderzył w powierzchnię wody. Utonął przygnieciony wrakiem samolotu. W lotnictwie cywilnym zderzenie z ptakami skutkuje najczęściej incydentami, natomiast poważniejsze skutki ma zderzenie stosunkowo małego samolotu wojskowego z ptactwem, gdyż kabina jest blisko kanału wlotowego do silnika.

Pozornie wydawać by się mogło, że zderzenie samolotu z ptakiem nie może wyrządzić aż tak poważnych szkód. Występująca przy kolizji energia jest bardzo

duża, ponieważ im większa masa poruszającego się obiektu, tym większą energią ten obiekt dysponuje. Rysunek 3 pokazuje zależności pomiędzy prędkością samolotu i wytwarzaną energią podczas kolizji z różnymi gatunkami ptaków. Widać więc, że wraz ze wzrostem prędkości samolotu wzrasta energia wytworzona podczas zderzenia z ptakiem.



Rysunek 3. Wielkość energii wytworzonej w wyniku kolizji wymienionych gatunków ptaków z samolotem poruszającym się z daną prędkością

Źródło: Skakuj, Kitowski, Łukasik, 2014: 58.

Coraz większe prędkości współczesnych statków powietrznych sprzyjają występowaniu zderzeń samolotów. Istotnym problemem w lotnictwie jest zasysanie przez silnik ciał obcych. Uszkodzenia spowodowane ciałami obcymi skutkują dużymi stratami materialnymi, a w najgorszym wypadku – katastrofą lotniczą.

Związane z wpływem środowiska naturalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lotniczego mogą być również spowodowane przez gęstą mgłę, pyły wulkaniczne, oblodzenie statku powietrznego, burze itp.

Natomiast zagrożenia pochodzące ze środowiska sztucznego mają związek z obiektami budowlanymi, a także należącymi do infrastruktury lotniczej. Są to na przykład wysokie budynki, urządzenia kontroli ruchu lotniczego, systemy lądowania czy pas startowy. Należy zwrócić uwagę, że często na zagrożenia sztuczne ogromny wpływ ma umiejętne wykorzystywanie technologii oraz wyeliminowanie tzw. czynnika ludzkiego. Dlatego niezwykle istotne jest kontrolowanie przed lotem stanu urządzeń w kokpicie, a także niepomijanie żadnego ważnego etapu postępowania, jakim jest na przykład sporządzanie listy kontrolnej (check-list).

Inny podział zagrożeń w lotnictwie przedstawia się następująco:

- zagrożenia z użyciem statku powietrznego,
- zagrożenia bez wpływu statku powietrznego,
- zagrożenia wspólne.

Pierwszy rodzaj zagrożeń to zazwyczaj wypadki lub incydenty mające miejsce podczas wykonywania operacji lotniczej, aczkolwiek może to być również dekompresja czy incydent lotniczy mający miejsce na ziemi, na przykład akt bezprawnej ingerencji bądź sabotaż. Kolejnymi przykładami zagrożeń bez udziału statku powietrznego mogą być awaria techniczna czy pożar paliwa spowodowany jego rozlaniem. Ostatnim rodzajem są zagrożenia wspólne obejmujące zarówno statki powietrzne, jak i infrastrukturę lotniskową. Większość tych zagrożeń występuje w okolicy portów lotniczych. Przykładami tego typu zagrożeń są: zderzenie statku powietrznego z obiektem będącym elementem infrastruktury portu lotniczego, zniszczenie pomocy radionawigacyjnych.

Reasumując, można stwierdzić, że środowisko naturalne oraz sztuczne ma ogromny wpływ na bezpieczne wykonanie danej operacji lotniczej. Powyższych zagrożeń nie da się całkowicie wyeliminować, można jedynie zminimalizować ich skutki.

W razie wystąpienia wypadku bądź incydentu lotniczego odpowiednie do danej sytuacji służby ratownicze są w ciągłej gotowości do niesienia pomocy, tworząc system reagowania w przypadku zaistnienia któregośkolwiek z zagrożeń.

## **Prawne aspekty działania systemu poszukiwania i ratownictwa lotniczego**

Zgodnie z konwencją chicagowską obowiązkiem państw członkowskich jest niesienie pomocy statkom powietrznym znajdującym się w niebezpieczeństwie na ich terytorium. Wypadki i incydenty zdarzające się na terenie lotnisk, jak wcześniej podkreślono, mają zwykle miejsce przy wykonywaniu startów lub lądowań. W takiej sytuacji udzielenie pomocy jest obowiązkiem lotniskowych służb ratowniczych. W razie wystąpienia wypadku lotniskowe służby ratowniczo-gaśnicze mają możliwość szybkiego dotarcia na miejsce zdarzenia oraz podjęcia działań, co zwiększa szansę przeżycia osób poszkodowanych. Skuteczność działania służb ratowniczo-gaśniczych zależy od kilku czynników: wyszkolenia personelu, skuteczności i jakości specjalistycznego sprzętu oraz czasu, w jakim zostanie podjęte działanie ratownicze.

Ratownictwo lotniskowe funkcjonuje zgodnie z postanowieniami uwzględnionymi w Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, a dokładniej w załączniku 12: *Poszukiwanie i ratownictwo lotnicze*, w załączniku 13: *Badania wypadków i incydentów lotniczych*, w załączniku 14: *Lotniska* oraz w załączniku 18: *Przewozy niebezpiecznych ładunków przez transport lotniczy*. W każdym z tych załączników zawarto ogólne wymagania na temat urządzeń, personelu, procedur i metod działania w czasie występowania zagrożeń, a także wymogi mające wpływ na stan bez-

pieczeństwa lotów. Warto wspomnieć, że zasady ustanowione przez ICAO dotyczą wyłącznie cywilnych statków powietrznych. Nie odnoszą się zatem do lotnictwa państwowego, chyba że samoloty lotnictwa państwowego wykonują loty według zasad ICAO.

Dla istnienia ratownictwa lotniskowego szczególnie istotny jest załącznik 14: *Lotniska*, gdyż nakazuje on państwu członkowskiemu utworzenie i utrzymanie lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych, a także wyposażenie ich w odpowiedni sprzęt specjalistyczny. Dokument ten określa cel operacyjny służb ratowniczo-gaśniczych, którym jest osiągnięcie czasu reakcji do trzech minut na przybycie do miejsca drogi startowej przy optymalnych warunkach pogodowych. Zgodnie z procedurami zawartymi w konwencji chicagowskiej państwa mają obowiązek utworzenia odpowiednich warunków umożliwiających podjęcie działań zabezpieczających oraz zagwarantowanie środków, które zapewniają pomoc statkom powietrznym będącym w zagrożeniu nad terytorium danego państwa. Gdy dojdzie do katastrofy lub uszkodzeń statku powietrznego obcego państwa, państwo to może oddelegować swoich obserwatorów, którzy będą obecni podczas wykonywania czynności dochodzeniowych na obszarze państwa, w którym miało miejsce to zdarzenie (Karpowicz, 2010: 176).

W 1969 roku Komisja Nawigacji Lotniczej Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego powołała zespół ds. ratowniczo-gaśniczych. Uważano, że ze względu na rozwój ruchu lotniczego niezbędna jest analiza oraz ocena badań i czynników, które mają wpływ na bezpieczeństwo lotów. Zajęto się także problemami działania lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych. Zespół opracował takie zagadnienia, jak:

- wdrożenie obszaru krytycznego,
- podział lotnisk na kategorie wraz z wymogami liczebności oraz wyszkolenia lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych,
- zapasy środków gaśniczych, składowanych na lotnisku,
- stosowane rodzaje środków gaśniczych i normy ich podawania (Karpowicz, 2010: 174–175).

Plan działań interwencyjnych w sytuacji zagrożenia opisany jest w *Operacyjnym Planie Ratownictwa Lotniskowego*. Określono w nim zasady organizacji akcji ratowniczej, które mają na celu zminimalizowanie skutków zagrożenia. W *Operacyjnym Planie Ratownictwa Lotniczego* uwzględniono także elementy mające wpływ na sprawne działanie służb ratowniczych, takie jak:

- przedstawienie kierownika akcji ratowniczej oraz dowódcy akcji ratowniczej,
- wyszczególnienie sposobów alarmowania wykorzystywanych przez służby portowe oraz osoby funkcyjne,
- wyszczególnienie zadań dla danych służb lotniskowych,
- scharakteryzowanie sposobów współpracy poszczególnych służb,
- określenie zasad przeprowadzania korespondencji radiowych,
- ustalenie sposobu powoływania sztabu akcji,
- określenie zasad wstrzymania operacji lotniczych,



- określenie zasad współpracy z służbami spoza lotniska, np. policją, pogotowiem ratunkowym.

Biorąc pod uwagę wpływ polskiego ustawodawstwa na istnienie lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej, podstawowym dokumentem jest ustawa Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 roku. Ustawa nakłada na zarządzającego lotniskiem takie obowiązki, jak:

- organizacja oraz utrzymanie lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej,
- przygotowanie *Operacyjnego Planu Ratownictwa Lotniskowego*,
- oprzyrządowanie lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej w sprzęt specjalistyczny,
- dobór i szkolenie personelu lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej zgodnie z kwalifikacjami zawodowymi; personel powinien spełniać odpowiednie warunki fizyczne i psychiczne.

Zgodnie z art. 85 ustawy Prawo lotnicze minister właściwy do spraw transportu we współpracy z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych ma obowiązek uzgodnienia w drodze rozporządzenia:

- wymagań odnośnie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia i sformułowania planu działania na wypadek zagrożenia,
- zakresu zadań podmiotów, które wykonują plan ratownictwa lotniskowego,
- warunków oraz programu dotyczącego szkolenia personelu służb ratowniczych.

W odpowiedzi na wymagania określone w ustawie Prawo lotnicze minister infrastruktury wydał Rozporządzenie z dnia 12 września 2005 roku w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych. W rozporządzeniu tym zawarto wyżej wymienione zagadnienia, składające się na sześć rozdziałów. Rozporządzenie zostało jednak uchylone w 2013 roku, a w zamian weszło w życie Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 kwietnia 2013 roku w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych, w którym również zostały zamieszczone wymagania, jakie musi spełniać lotnisko w sytuacji zagrożenia, obowiązki podmiotów wykonujących plan ratownictwa lotniskowego oraz warunki i plan szkolenia dla pracowników służb ratowniczo-gaśniczych.

Kolejnym istotnym dokumentem jest Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej. Ustawa definiuje ochronę przeciwpożarową jako realizowanie przedsięwzięć, które mają na celu ochronę życia, zdrowia, mienia i środowiska przed klęską żywiołową, pożarem bądź innym zagrożeniem miejscowym poprzez zapobieganie powstawaniu i rozprzestrzenieniu się tych zagrożeń, zapewnienie odpowiednich sił i sprzętu do zwalczania pożaru lub innych miejscowych zagrożeń, a także przez prowadzenie odpowiednich działań ratowniczych.

Zgodnie z ustawą o ochronie przeciwpożarowej osoby fizyczne lub osoby prawne, organizacje i instytucje, które korzystają ze środowiska, budynków lub danego

terenu, mają powinność zabezpieczenia ich przed pożarem bądź innym zagrożeniem miejscowym. Z kolei zarządzający lotniskiem jest zobowiązany do zabezpieczenia wszelkich obiektów stałych oraz ruchomych przed zagrożeniem pożarowym, a także udzielenia pomocy osobom w razie zagrożenia życia. Art. 24 zawiera opis działań na statkach powietrznych obcych państw. Możliwe jest wówczas wykonanie akcji ratowniczo-gaśniczej, jeśli pożar lub inne zagrożenie miejscowe wymaga natychmiastowego działania. Jest to tzw. zgoda domniemana.

Istotny jest fakt, iż lotniskowe służby ratowniczo-gaśnicze zaliczane są przez art. 15 do jednostek ochrony przeciwpożarowej, zatem dotyczą ich prawa i obowiązki zawarte w ustawie oraz jej aktach wykonawczych.

Kolejnym aktem prawnym jest Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 31 sierpnia 1998 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dla lotnisk cywilnych. Jest to ważny dokument dla lotnictwa, gdyż określa warunki budowlane, jakie powinny spełniać strażnice lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych, awaryjne drogi dojazdowe, systemy zaopatrzenia wodnego w celach przeciwpożarowych oraz bramy awaryjne.

Głównym zadaniem lotnictwa jest wykonywanie bezpiecznych lotów. Aby zapewnić jak największe bezpieczeństwo w portach lotniczych, wydano Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa. Według postanowień aktu w portach lotniczych powoływane są lokalne zespoły bezpieczeństwa, w skład których wchodzi zarządzający lotniskiem w roli przewodniczącego i po jednym członku takich służb, jak: Policja, Straż Graniczna, Służba Ochrony Lotniska, Służba Celną, służba ochrony przeciwpożarowej, jednostki ratownictwa medycznego, przewoźnicy lotniczy, którzy działają na lotnisku. Zespoły mają za zadanie wypracowanie rozwiązań, które pozwolą na zmniejszenie skutków zdarzeń, jakie mają miejsce na lotnisku w trakcie wykonywanych operacji, ale także wydarzeń nieprzewidzianych, jakim może być atak terrorystyczny na lotnisku. Aczkolwiek każdy podobny przypadek niesie ze sobą konieczność niesienia pomocy poszkodowanym.

## **Funkcjonowanie systemu poszukiwania i ratownictwa lotniczego w Polsce – przeznaczenie i zadania**

Do wykonywania zadań i obowiązków służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego niezbędne jest funkcjonowanie wyspecjalizowanych organów, które są zobowiązane do wydzielania służb i środków koniecznych do prowadzenia działań ratowniczych. Wyróżniamy dwa rodzaje działań ratowniczych: akcje ratunkowe, które są ogółem czynności mających na celu pomoc ludziom i ograniczenie strat materialnych, oraz operacje ratunkowe, które oznaczają zespół akcji ratunkowych.

Celem służby poszukiwania i ratownictwa jest ratowanie ludzkiego życia. Służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego w Polsce mają za zadanie prowadzenie

wszelkich działań polegających na przeszukaniu danego obszaru w celu ustalenia miejsca położenia statku powietrznego i osób uczestniczących w wypadkach lotniczych, a także określenia ich stanu i udzielania pomocy na miejscu zdarzenia w takich sytuacjach, jak:

- zaginięcie statku powietrznego,
- wypadek lotniczy poza terenem lotniska,
- zaginięcie bądź wypadek statku powietrznego w FIR Warszawa,
- zaginięcie bądź wypadek statku morskiego w obszarze odpowiedzialności morskich służb ratowniczych,
- przymusowe lądowanie statku powietrznego poza obszarem lotniska, w granicach Polski (poza rejonami funkcjonowania lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych),
- inne zdarzenia statków powietrznych i morskich wymagające podjęcia działań poszukiwawczo-ratowniczych.

Podczas wystąpienia lub ryzyka wystąpienia któregoś z wymienionych zdarzeń zadaniami systemu poszukiwania i ratownictwa lotniczego są:

- analiza dostępnych informacji na temat zdarzenia i określenie stopnia istniejącego zagrożenia,
- zapewnienie gotowości jednostek do natychmiastowych działań ratowniczych,
- organizacja sił i środków, a także kierowanie nimi w trakcie akcji ratowniczej,
- powiadomienie zainteresowanych o istniejącym zagrożeniu,
- dążenie do możliwie najszybszego odnalezienia rozbitków,
- pomoc w celu ratowania zdrowia bądź życia pasażerów,
- planowanie oraz prowadzenie działań poszukiwawczych w miejscu wypadku lotniczego (Compa, Kozuba, Skop, 2010: 140–142 ).

Służba poszukiwania i ratownictwa lotniczego pozostaje w gotowości przez całą dobę. Jednostki poszukiwawczo-ratownicze muszą być wyposażone w odpowiedni sprzęt. Wyposażenie powinno umożliwiać zlokalizowanie miejsca wypadku, a także udzielenie pomocy na miejscu zdarzenia. Do prowadzenia operacji poszukiwawczo-ratowniczych wykorzystuje się głównie statki powietrzne. Muszą być one wyposażone w taki sposób, aby możliwe było nawiązanie łączności na określonych częstotliwościach. Ponadto przynajmniej jeden ze statków powietrznych biorących udział w akcjach poszukiwawczo-ratowniczych powinien mieć na pokładzie zaopatrzenie i wyposażenie nadające się do zrzutu, bez względu na potrzeby.

W ratownictwie lotniczym najczęściej korzysta się ze śmigłowców. Wynika to z ich licznych zalet, takich jak możliwość pionowego startu i lądowania czy podjęcia rozbitków za pomocą dźwigu pokładowego i innych urządzeń. Wypadki komunikacyjne zdarzają się zwykle w trudnych warunkach atmosferycznych, a śmigłowce pozwalają na niesienie pomocy w niemal każdych warunkach, także nad morzem czy w górach. W większości śmigłowców wykorzystywanych przez służbę poszukiwania i ratownictwa lotniczego jest możliwość przenoszenia na zaczepach noszy zewnętrz-

nych, kontenerów ze specjalistycznym sprzętem i tratw ratunkowych. Im mniejszy jest śmigłowiec, tym większe są ograniczenia długości lotu i nawigacji.

Cechą samolotów jest natomiast szybkość przybycia na miejsce zdarzenia, a także większy zasięg obserwacji. Samoloty są często wykorzystywane do zrzutu zapasów oraz sprzętu rozbitkom (Compa, Kozuba, Skop, 2010: 220–221).

Akcja ratownicza powinna zostać rozpoczęta natychmiast po uzyskaniu informacji i zlokalizowaniu miejsca zdarzenia. Zadaniem koordynatora jest wówczas ustalenie metody działania po uwzględnieniu czynników, takich jak lokalizacja zdarzenia, rodzaj terenu, stan zdrowia rozbitków, dostępne środki ratownicze czy warunki atmosferyczne. Załoga ratowniczego statku powietrznego powinna zostać zapoznana z zadaniem przed lotem bądź w wyjątkowych sytuacjach w trakcie lotu. Załoga powinna zostać poinformowana o aktualnych i przewidywanych warunkach atmosferycznych. Dowódca załogi ma obowiązek meldowania o wyjściu w rejon celu, odbieraniu sygnałów radiostacji, odnalezieniu rozbitków i ich stanie zdrowia, udzielonej pomocy oraz o dodatkowych potrzebach, których nie przewidziano w planie akcji ratowniczej (Compa, Kozuba, Skop, 2010: 125–127).

Jeśli jest możliwość wylądowania statku powietrznego na miejscu zdarzenia, należy je wykonać. W przeciwnym razie konieczne jest przetransportowanie za pomocą dźwigu pokładowego ratownika wraz z lekarzem do rozbitka, aby udzielić mu pomocy medycznej. Ratownik oraz lekarz mają obowiązek pomóc rannym, którzy nie są w stanie samodzielnie skorzystać z urządzeń dźwigowych. Z kolei jeżeli statek ratowniczy nie ma możliwości wylądowania w pobliżu zdarzenia, a ocenia się, że pomoc medyczna jest zbędna, dowódca statku powinien wskazać rozbitkom za pomocą sygnałów możliwy kierunek ewakuacji.

Po zakończeniu akcji ratowniczej dowódcy jednostek poszukiwawczo-ratowniczych mają obowiązek zabezpieczenia miejsca zdarzenia, aby uniemożliwić zacieranie śladów zdarzenia oraz zmianę położenia części statku powietrznego, zespołów i przedmiotów znajdujących się w pobliżu. Wraku statku nie wolno ruszać do momentu wydania pozwolenia przez uprawnione organy. Jeżeli jednak przemieszczenie wraku było konieczne w celu ratowania życia, należy podjąć działania rejestrujące ten stan, wskazane jest wykonanie dokumentacji fotograficznej.

Istotne jest również, aby lotniska, na których nie są utrzymywane poszukiwawczo-ratownicze statki powietrzne, posiadały wyposażenie do przetrwania przeznaczone do zrzucania rozbitkom. Tego typu paczki powinny być oznaczone odpowiednią kolorystyką, symbolami i opisami. Oznaczenie paczek kolorowymi paskami powinno być zgodne z kodem:

- kolor czerwony – oznacza zaopatrzenie medyczne umożliwiające udzielenie pierwszej pomocy lekarskiej,
- kolor niebieski – oznacza zaopatrzenie w żywność i wodę,
- kolor żółty – oznacza zaopatrzenie w odzież oraz koce (Compa, Kozuba, Skop, 2010: 35–37).

Na decyzję, czy zrzut zapasów jest konieczny, wpływają takie czynniki, jak:

- odległość miejsca zdarzenia w stosunku do sił ratowniczych,
- stan zdrowia rozbitek i stopień konieczności udzielenia pomocy medycznej,
- szacunkowy czas, w jakim możliwe jest niesienie pomocy.

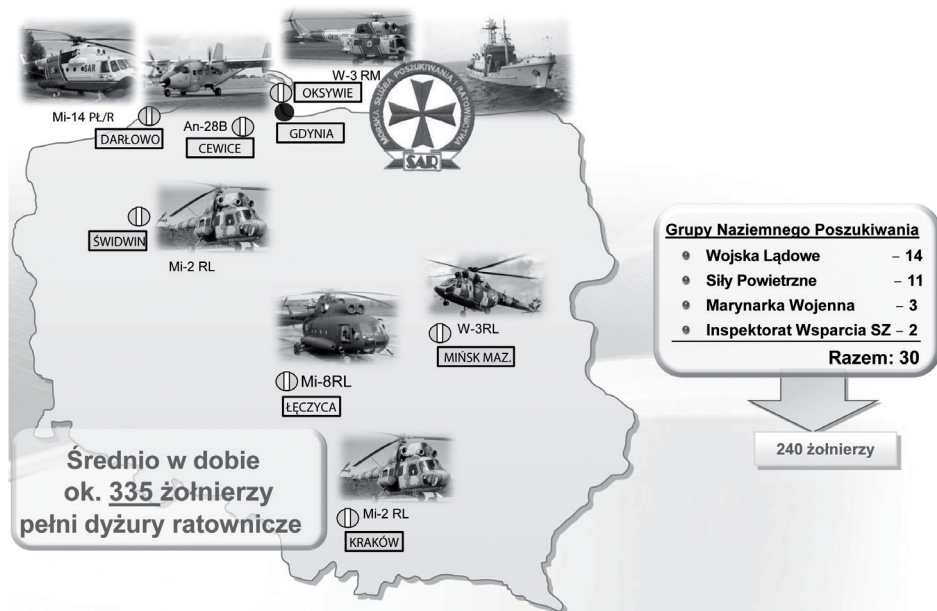
Niezwykle istotnym aspektem warunkującym wysoką jakość działań ratowniczych jest odpowiednie wykształcenie personelu. Personel musi spełniać wysokie wymagania dotyczące predyspozycji merytorycznych oraz psychofizycznych. Ratownicy muszą charakteryzować się wysoką wytrzymałością psychiczną, gdyż każda akcja ratownicza wywołuje stres. Ratownicy nie mogą mieć problemów z podejmowaniem decyzji, muszą być zdecydowani, wykazywać własną inicjatywę. Konieczne jest ciągłe podnoszenie kwalifikacji zawodowych, branie udziału w wielu szkoleniach doskonalących. Zgodnie z zaleceniami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego szkolenie służby poszukiwania i ratownictwa powinny odbywać się w trzech obszarach:

- szkolenie za pomocą filmów, instruktaży oraz wykładów mających na celu rozszerzenie wiedzy na temat technik i wyposażenia oraz przestrzegania procedur przez służby poszukiwania i ratownictwa,
- obserwowanie i wyciąganie wniosków z operacji służby poszukiwania i ratownictwa, które miały miejsce do tej pory,
- ćwiczenia mające na celu sprawdzenie wiedzy teoretycznej w symulowanej akcji poszukiwawczo-ratowniczej.

Zgodnie z zaleceniami zawartymi w Załączniku 12 do konwencji chicagowskiej powinien zostać określony region poszukiwania i ratownictwa lotniczego SRR. Jego granice pokrywają się zwykle z granicami rejonu informacji powietrznej. W Polsce jest to FIR Warszawa, obejmujący przestrzeń powietrzną nad terytorium Polski i część przestrzeni powietrznej nad Morzem Bałtyckim, która zostało przydzielona przez ICAO.

W regionie SRR należy zapewnić odpowiednią łączność, skuteczny obieg informacji o zagrożeniach oraz infrastrukturę. W każdym rejonie SRR powołuje się ośrodek ARCC (Aeronautical Rescue Coordination Centre) i jeśli zapewni to większą efektywność – podośrodek ARSC (Air Rescue Sub Center). Ośrodki te pracują przez całą dobę, personel powinien być wyszkolony do prowadzenia korespondencji radiowej.

Rysunek 4 pokazuje zlokalizowanie jednostek ratowniczych służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego w Polsce. Podstawowym narzędziem bezpośrednio realizującym akcje poszukiwania i ratownictwa lotniczego są wydzielone w systemie dyżurów elementy ze składu Sił Zbrojnych RP.



Rysunek 4. Jednostki służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego w FIR Warszawa

Źródło: Użycie Sił Zbrojnych RP do wsparcia administracji publicznej w sytuacjach kryzysowych, 2013.

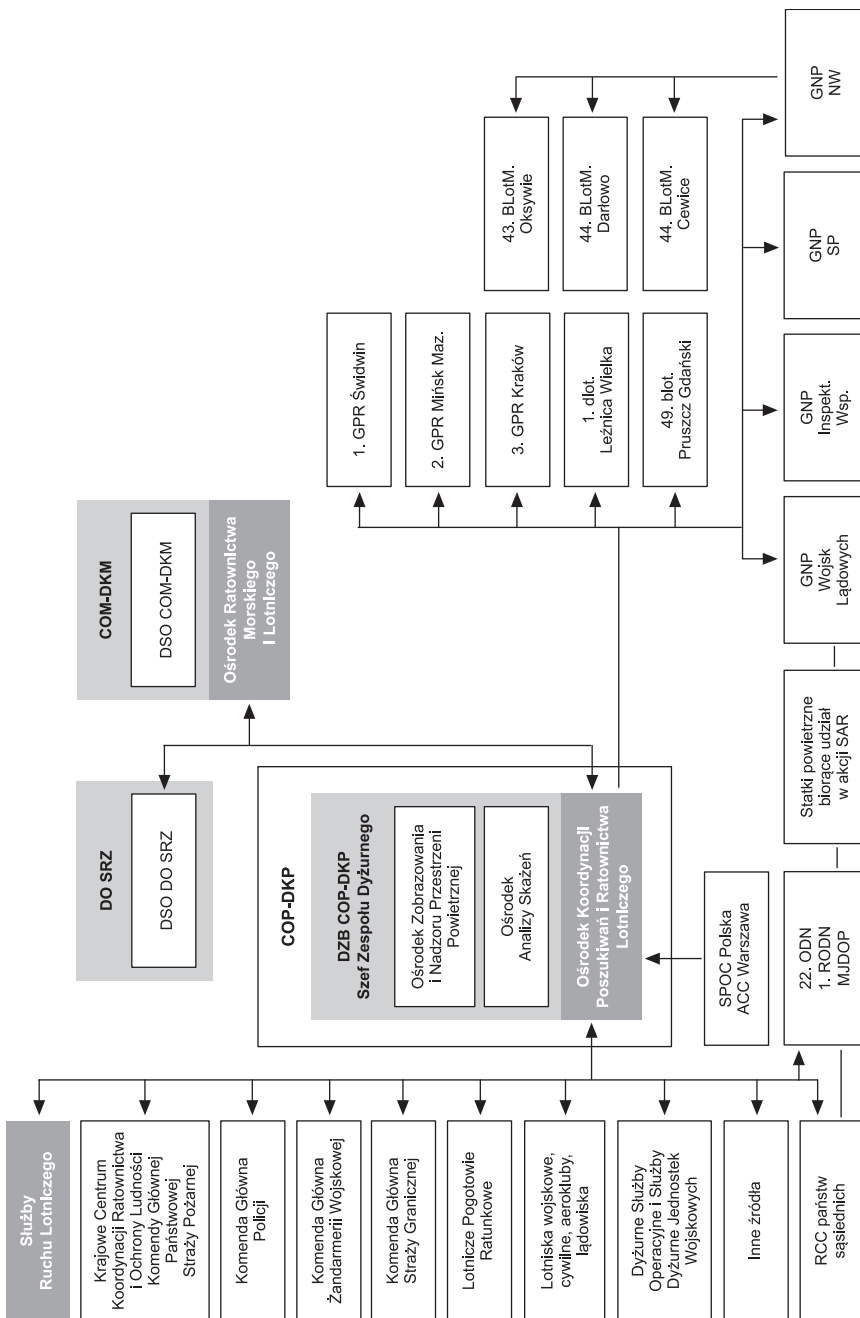
## Struktura systemu poszukiwania i ratownictwa lotniczego

Na system poszukiwania i ratownictwa lotniczego składają się: struktury zarządzające, jednostki wykonawcze, środki komunikowania i alarmowania oraz określone procedury. Struktury zarządzające systemem poszukiwania i ratownictwa lotniczego stanowią ośrodki i podośrodki koordynacji i kierowania, specjalistyczne organy resortowe, a także władze rządowe i samorządowe, które z nimi współpracują. Strukturami wykonawczymi są jednostki operacyjne i ich zasoby dyżurne.

Polski system poszukiwania i ratownictwa (SAR) opiera się na strukturach administracji rządowej państwa, którymi są: ministerstwo właściwe do spraw wewnętrznych, Ministerstwo Obrony Narodowej, Ministerstwo Zdrowia oraz ministerstwa zajmujące się transportem i infrastrukturą. Obowiązkiem każdego resortu jest wydzielenie do działań ratowniczych niezbędnych środków i sił w danej sytuacji.

Statki powietrzne i załogi ratownicze wydzielane ze składu Sił Zbrojnych RP po objęciu dyżuru podlegają bezpośrednio RCC Warszawa, który funkcjonuje w strukturze Centrum Operacji Powietrznych – Dowództwa Komponentu Powietrznego (COP-DKP).

Rysunek 5 prezentuje strukturę organizacyjną służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego.



Rysunek 5. Struktura organizacyjna systemu poszukiwania i ratownictwa lotniczego

Źródło: opracowanie własne na podstawie Instrukcja ratownictwa lotniczego w obszarze lądowym RP z uwzględnieniem aktualnego systemu kierowania i dowodzenia SZ RP, 2008: 112.



Ośrodki i podośrodki koordynacji poszukiwań i ratownictwa muszą zostać wyposażone w odpowiednie środki łączności i informacje niezbędne do planowania i prowadzenia akcji ratowniczej. Dla działania służb operacyjnych w ośrodku i podośrodkach koordynacji poszukiwań i ratownictwa niezbędne są:

- procedury współpracy z jednostkami ratowniczymi,
- procedury współpracy z organami państwowymi, zajmującymi się działaniami poszukiwawczo-ratowniczymi,
- procedury współpracy z organami służb poszukiwawczo-ratowniczych sąsiednich państw,
- aktualne informacje na temat gotowości do działań dyżurnych jednostek ratowniczych,
- plan prowadzenia operacji SAR w obrębie rejonu odpowiedzialności *służby poszukiwania i ratownictwa* (Karpowicz, 2010: 73–75).

Poza zwykle wykorzystywanymi w systemie poszukiwania i ratownictwa statkami powietrznymi Sił Powietrznych, Marynarki Wojennej i Wojsk Lądowych używane mogą być również inne statki powietrzne lotnictwa wojskowego, a także lotnictwa Pogotowia Ratunkowego, Policji czy Straży Granicznej. Ponadto w ograniczonym zakresie możliwe jest wykorzystanie statków powietrznych Aeroklubu Polskiego i Polskich Linii Lotniczych LOT S.A., polskiego przewoźnika narodowego.

Do zadań Grupy Naziemnego Poszukiwania (GNP) należy niesienie pomocy pasażerom i załogom statków powietrznych, które dotknęła awaria w odległości do 100 km od miejsca stacjonowania. GNP udziela wówczas pierwszej pomocy, transportuje rannych do szpitali, zabezpiecza miejsce wypadku. W szczególnych sytuacjach GNP powinno także:

- zająć się uwolnieniem rozbitków z wraku statku powietrznego,
- podjąć rozbitków z trudno dostępnych rejonów,
- zająć się gaszeniem pożarów,
- dostarczyć rozbitkom podstawowe wyposażenie,
- uwalniać załogi lądujące na spadochronach z drzew, zabudowań i innych.

O tym, czy użycie GNP jest konieczne, decyduje RCC Warszawa i przekazuje decyzję do wykonania za pomocą służby dyżurnej jednostki wojskowej. Dzieje się tak w przypadku, gdy brak jest pewności, że wystarczające będzie poszukiwanie z wykorzystaniem statków powietrznych, kiedy występują trudne warunki atmosferyczne lub gdy ukształtowanie terenu w miejscu wypadku uniemożliwia wykonanie zawisu czy lądowania. W skład GNP wchodzi od 8 do 15 żołnierzy, w tym również jeden ratownik medyczny lub sanitariusz. Dowódcą grupy zostaje żołnierz z jednostki wojskowej wyznaczającej grupę. Najwięcej grup GNP jest wydzielanych przez Wojska Lądowe (Compa, Kozuba, Skop, 2010: 147–155).

Grupa Poszukiwawczo-Ratownicza (GPR) ma za zadanie w trakcie wojny, kryzysu czy pokoju utrzymywać w gotowości siły i środki poprzez pełnienie dyżurów, wydzielanie sił oraz środków ratownictwa lotniczego na terenie Europy w sytuacjach



zagrożenia, a także na terenie Polski w sytuacjach kryzysowych, takich jak pożary, powodzie. Działania ratownicze dotyczą statków cywilnych, wojskowych i służb porządku publicznego. GPR udziela pomocy wszystkim osobom, które zostały poszkodowane w wyniku wypadku lotniczego. W Polsce działają grupy poszukiwawczo-ratownicze w Świdwinie (1. GPR), Mińsku Mazowieckim (2. GPR) i Krakowie (3. GPR). GPR utrzymuje gotowość przez całą dobę. W skład załogi dyżurnej wchodzi:

- dowódcy załogi,
- II pilot,
- technik pokładowy,
- lekarz pokładowy,
- pokładowy ratownik medyczny.

Dowódca załogi jest przełożonym żołnierzem, którzy zostali wyznaczeni do pełnienia dyżuru. Do jego obowiązków należy delegowanie uprawnień kierowania w zakresie niesienia pomocy medycznej pokładowemu ratownikowi medycznemu lub lekarzowi pokładowemu z zachowaniem szczególnego bezpieczeństwa załogi oraz śmigłowca.

## Podsumowanie

Reasumując, służba poszukiwania i ratownictwa lotniczego w Polsce jest przeznaczona do poszukiwania i ratowania życia ludzi znajdujących się w sytuacji zagrożenia lub związanej bezpośrednio z wypadkiem lotniczym. Służba poszukiwania i ratownictwa od początku swojego istnienia prowadzi efektywną działalność mającą na celu niesienie pomocy w strefie odpowiedzialności naszego państwa bez względu na przynależność państwową statków powietrznych i osób.

Na uwagę zasługuje fakt, że podczas wykonywania działań poszukiwawczo-ratowniczych niezwykle istotnym czynnikiem jest czas. Każda sekunda może mieć wpływ na ludzkie życie. Jednakże każda akcja ratownicza musi się odbywać zgodnie ze ściśle określonymi procedurami, zatem kluczową rolę odgrywa odpowiednie wyszkolenie nie tylko załogi, a także jednostki biorącej udział w tych działaniach.

## Bibliografia

- Compa T., Kozuba J., Skop Z. (2010), *Ratownictwo lotnicze i lotniskowe*, WSOSP, Dęblin.
- Doc 9859. AN/474. *Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem (SMM)* (2013), ICAO.
- Instrukcja ratownictwa lotniczego w obszarze lądowym RP* (2008), DSP, Warszawa.
- Instrukcja ratownictwa lotniczego w obszarze lądowym RP z uwzględnieniem aktualnego systemu kierowania i dowodzenia SZ RP* (2008), Warszawa.

- Karpowicz J. (2010), *System poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ASAR)*, WSOSP, Dęblin.
- Klich E. (2010), *Bezpieczeństwo lotów w transporcie lotniczym*, Wydawnictwo Naukowe Instytutu Technologii Eksploatacji, Radom.
- Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. – Konwencja chicagowska, Dz.U 1959, nr 35, poz. 212 z późn. zm.
- Leksykon wiedzy wojskowej* (1979), MON, Warszawa.
- Operacyjny Plan Ratownictwa Lotniskowego*, [w:] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 września 2005 r. w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych.
- Poszukiwanie i ratownictwo (ATP-10D). Podręcznik NATO*, t. I, STANAG 3552.
- Prognoza popytu na lotniczy ruch pasażerski w polskich portach lotniczych do 2030 roku* (2012), Urząd Lotnictwa Cywilnego, Warszawa, [http://www.ulc.gov.pl/\\_download/wiadomosci/04\\_2012/prognoza\\_ulc2012.pdf](http://www.ulc.gov.pl/_download/wiadomosci/04_2012/prognoza_ulc2012.pdf) [dostęp: 28.11.2017].
- Rejmak A. (2001), *Ratownictwo lotnicze w Polsce*, AON, Warszawa.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 września 2005 r. w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych, Dz.U. 2005, nr 197, poz. 1634 z późn. zm.
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 kwietnia 2013 r. w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych, Dz.U. 2013, poz. 487 z późn. zm.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa, Dz.U. 2007, nr 116, poz. 803 z późn. zm.
- Safety Report* (2017), ICAO, <https://cdn.aviation-safety.net/airlinesafety/industry/reports/ICAO-Safety-Report-2017.pdf> [dostęp: 2.12.2017].
- Skakuj M., Kitowski I., Łukasik D. (2014), *Wpływ ruchu lotniczego na ptaki. Część I*, „Ornis Polonica”, t. 55.
- Urząd Lotnictwa Cywilnego, <http://www.ulc.gov.pl/pl/regulacja-ryнку/statystyki-i-analizy-ryнку-transportu-lotniczego> [dostęp: 28.11.2017].
- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, Dz.U. 2002, nr 130, poz. 1112.
- Użycie Sił Zbrojnych RP do wsparcia administracji publicznej w sytuacjach kryzysowych* (2013), Centrum Zarządzania kryzysowego MON, AON, Rembertów, [http://piwsuwalki.pl/images/articles/obrona\\_cywilna/Uzycie\\_Sil\\_Zbrojnych\\_RP\\_do\\_wsparcia\\_administracji\\_publicznej\\_w\\_sytuacjach\\_kryzysowych.pdf](http://piwsuwalki.pl/images/articles/obrona_cywilna/Uzycie_Sil_Zbrojnych_RP_do_wsparcia_administracji_publicznej_w_sytuacjach_kryzysowych.pdf) [dostęp: 2.12.2017].
- Załącznik 12 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.
- Załącznik 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

**Summary****The role and tasks of the rescue system in air transport**

The article presents the tasks and organisation of rescue operations. Due to the high number of hazards, it is impossible to completely eliminate accidents or incidents. The air search and rescue service in Poland is designed to search for and save the lives of people in distress or directly related to an air accident. In addition to the normally used search and rescue aircraft of the Air Force, Navy, and Land Forces, other military aircraft can also be used, as well aircraft from the Emergency Aircraft, Police Aviation and Border Guards. The Polish search and rescue system (SAR) is based on the structures of the state administration, which are the Ministry of the Interior, the Ministry of National Defense, the Ministry of Health and the Ministry of Transport and Infrastructure.

**Keywords:** search, rescue, flight safety, aviation accident

**Danuta Janczewska\***

## **Badanie procesu zarządzania marketingowo- -logistycznego w mikroprzedsiębiorstwie**

*Small business is not a little big business.*

J.A. Welsh, J.F. White

### **Wprowadzenie**

Sektor MSP w Polsce znalazł się obecnie w sytuacji pojawiających się nowych zmian w otoczeniu, wśród których najsilniej zaznacza się globalizacja, która nadała nowy wymiar działalności rynkowej, nie tylko ekonomiczny, ale i strukturalny. W sektorze mikroprzedsiębiorstw w Polsce funkcjonuje ponad 3 mln przedsiębiorstw, co stanowi ponad 98% firm prowadzących działalność gospodarczą. Przedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób przeważają we wszystkich gospodarkach krajów Unii Europejskiej i są z tego powodu przedmiotem zainteresowania społeczeństw, rządów, organizacji międzynarodowych oraz wielu innych instytucji. Turbulentne zmiany w otoczeniu wpływają kompleksowo na wszystkie dziedziny działalności firm. Wśród szeregu nowych problemów w przedsiębiorstwach mikro pojawia się konieczność nowego podejścia do zarządzania w warunkach wysokiej konkurencyjności rynku. Jedną ze współczesnych metod zarządzania, która może podnieść konkurencyjność w sektorze MSP, jest integrowanie marketingu oraz logistyki. W literaturze przedmiotu istnieje luka w tym obszarze tematycznym. Brak jest prezentacji badań nad zarządzaniem w sektorze mikroprzedsiębiorstw. Celem artykułu jest analiza możliwości zastosowania koncepcji zarządzania marketingowo-logistycznego w mikroprzedsiębiorstwie. W artykule przedstawiono wyniki badań własnych prowadzonych w latach 2014–2017 w grupie 69 firm w sektorze MSP

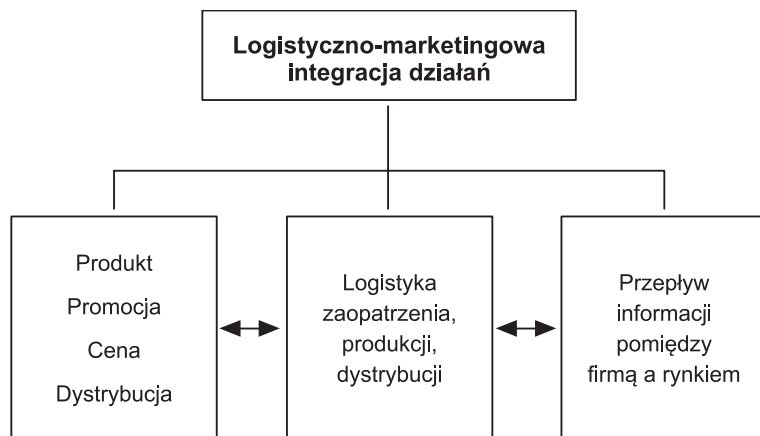
---

\* Dr inż. Danuta Janczewska – adiunkt w Katedrze Marketingu i Logistyki, Wydział Zarządzania Społecznej Akademii Nauk w Łodzi.

w regionie kujawsko-pomorskim. Badania prowadzono metodą ankietowania z wykorzystaniem platformy e-learningowej. W badaniach uczestniczyli studenci ostatnich lat studiów II stopnia. Celem badań była identyfikacja elementów zarządzania marketingowo-logistycznego mikroprzedsiębiorstwem.

## Logistyczno-marketingowy system zarządzania

Zarządzanie logistyczno-marketingowe opiera się na integracji dwóch koncepcji, tj. z jednej strony logistyki jako koncepcji zarządzania zorientowanej na przepływy, a z drugiej – marketingu jako koncepcji zorientowanej rynkowo zarządzania przedsiębiorstwem. Współczesną logistykę i marketing należy interpretować jako równorzędne obszary w łańcuchu tworzenia wartości. Systemowe ujęcie koncepcji zintegrowanego zarządzania logistyczno-marketingowego wskazuje na wiodące miejsce logistyki i marketingu w zarządzaniu przedsiębiorstwem, a tym samym określa powstające relacje pomiędzy elementami systemu zarządzania przedsiębiorstwem (Blaik, Matwiejczuk, Pokusa, 2005: 39). Relacje należy wskazać w sferze operacyjnych, strategicznych, a także normatywnych decyzji w systemie logistyki (Blaik, 2001: 10) i marketingu oraz przedsiębiorstwa. Ocena efektów podjętych decyzji w odniesieniu do procesów logistycznych wymaga określenia miar oraz wielkości parametrów dotyczących procesu zaopatrzenia, produkcji, dystrybucji. We współczesnych przedsiębiorstwach logistyka zostaje wysunięta na pierwszy plan i pojmowana jest jako koncepcja zarządzania logistycznego zgodnie z formułą 7W (Blaik, 2001: 17). Strategia marketingowa wpływa na kształtowanie instrumentów marketingu (4P) i włącza działania logistyczne i marketingowe w strukturę organizacji i zarządzania przedsiębiorstwem. Integracja aktywności marketingu i logistyki umożliwi koncentrację przedsiębiorstwa na jego przyszłych, długofalowych działaniach.



Rysunek 1. Logistyczno-marketingowa integracja działań w zarządzaniu przedsiębiorstwem

Źródło: opracowanie własne na podstawie Łukasik, Brill, Tatar, 2016.

Korzyści dla klienta wynikające z jednoczesnej realizacji strategii marketingowej oraz celów działań logistycznych mogą być uważane za synergii obu koncepcji (Lambert, Stock, 2001) i w rezultacie traktowane jako poszerzenie korzyści dla klientów. Działania marketingowo-logistyczne tworzą spójny system logistyczny oraz pozwalają na osiągnięcie celu wytyczonego przez przedsiębiorstwo poprzez: obsługę klienta, transport, kontrolę zapasów, składowanie, lokalizację zakładów produkcyjnych i magazynów, realizację zamówień, zaopatrzenie materiałowe produkcji, prognozowanie popytu, zarządzanie informacjami, przemieszczanie materiałów, zaopatrywanie w części zamienne i usługi posprzedażne, pakowanie, obsługę zwrotów towarowych (Janczewska, 2001: 81). Marketing obejmuje w tym ujęciu całokształt czynności i instrumentów, których bezpośrednim celem jest rozpoznanie, określenie i kreowanie potencjałów rynkowych efektów i sukcesu przedsiębiorstwa (Jamali, 2005: 104). W logistyce natomiast chodzi głównie o kreowanie i wykorzystanie potencjałów efektywności oraz systemowe wspomaganie rynkowej orientacji przedsiębiorstwa, a jej integracja jest zorientowana na tworzenie świadczeń na rzecz klientów. Jedną ze współczesnych metod polegającą na integrowaniu podejścia marketingowego oraz logistyki w przedsiębiorstwie jest zarządzanie marketingowo-logistyczne (Matwiejczuk, 2006: 29). Przejawy integracji marketingu i logistyki odnoszą się do wszystkich procesów w przedsiębiorstwie, zaś działania zmierzające do osiągnięcia zadowolenia klienta wykorzystują instrumenty marketingowe oraz logistyczne.

## Pojęcie konkurencyjności mikroprzedsiębiorstwa

Badaniem działalności mikroprzedsiębiorstw w Polsce zajmowała się między innymi Fundacja Kronenberga (*Raport z badania czynników sukcesu mikroprzedsiębiorstw*, 2010). Badani mikroprzedsiębiorcy sukces utożsamiają z przetrwaniem na rynku oraz powiększeniem zasobów. Jako elementy sprzyjające sukcesowi wskazywali oni następujące czynniki:

- ciągły rozwój przedsiębiorstw – jako działania, dzięki którym przedsiębiorstwo nie znajduje się w stanie stagnacji, wykorzystuje szanse płynące z otoczenia, firma buduje długoterminową przewagę rynkową oraz aktywnie podchodzi do barier,
- zasoby – ze szczególnym podkreśleniem zasobów niematerialnych, wpływających na sposób zarządzania firmą,
- procesy – w tym procesy logistyczne, marketingowe, przepływ informacji, które przyczyniają się do ekspansji rynkowej,
- otoczenie – jako czynnik zewnętrzny w istotny sposób wpływający na pozostałe czynniki sukcesu, będący zarazem czynnikiem dynamizującym, jak i w niektórych okolicznościach czynnikiem hamującym rozwój i wzrost zasobów.

Decydującą rolę kapitału intelektualnego w podnoszeniu konkurencyjności przedsiębiorstw z sektora MSP podkreśla A. Herman (2006: 30), wskazując trzy ob-

szary wiedzy w przedsiębiorstwie traktowane jako nowe źródła wzrostu jego wartości. Jest to obszar, w którym wiedza powstaje, obszar, w którym wiedzę się pozyskuje, oraz obszar, w którym wiedzą się zarządza.

Badania prowadzone przez Zrzeszenie Lewiatan (Starczewska-Krzysztozek, 2007: 25) wykazały, iż przedsiębiorstwa z sektora MSP nie przywiązują wagi do wprowadzania nowoczesnych metod zarządzania. Starczewska-Krzysztozek twierdzi, że rezerwy tkwiące w przedsiębiorstwach MSP z tego powodu nie są wykorzystywane. Badania prowadzone przez Zrzeszenie Lewiatan w roku 2007 dowiodły, że powoli ulega zmianie pogląd, iż cena jest najważniejszym czynnikiem konkurencyjności w firmach MSP. Oznacza to, że przedsiębiorstwa bazujące na kapitale fizycznym i materialnym będą w przyszłości doceniać kapitał intelektualny i korzystanie z wiedzy. Według badań Lewiatana czynnikami konkurencyjności decydującymi o sukcesie firmy są głównie działania innowacyjne zmierzające do obniżenia kosztów przy jednoczesnym podnoszeniu jakości wyrobów i usług. Czynniki konkurencyjności mikroprzedsiębiorstw w świetle integracji z Unią Europejską badane w kontekście międzynarodowej konkurencyjności kraju koncentrują się wokół innowacyjności technologicznej, produktowej oraz działań w sferze organizacji i zarządzania (Bossak, 2004: 45–46). Bossak podkreśla zdolność dostosowywania wyrobów do wymagań klientów, wdrażanie innowacyjności produktowej, technicznej i technologicznej, innowacje w obszarze organizacji i zarządzania, które zapewniają wzrost produkcji i sprzedaży. Badania nad przedsiębiorstwami mikro w aspekcie wewnątrzsektorowym prowadzone były przez autorkę w odniesieniu do branży cukierniczej (Janczewska, 2016: 149–162) oraz branży konstrukcji stalowych (Janczewska, 2010: 49). Pozwoliły one na dokonanie obserwacji cech badanych grup przedsiębiorstw oraz zebranie przykładów mikroprzedsiębiorstw. W tabeli 1 zestawiono cechy działalności mikroprzedsiębiorstwa oraz przykłady działań występujące w firmach cukierniczych.

**Tabela 1. Cechy działalności mikroprzedsiębiorstwa  
na przykładzie branży cukierniczej**

Obszar działalności firmy mikro	Cechy występujące w danym obszarze działalności	Przykład danej cechy w branży cukierniczej
kreowanie własnych rynków	poszukiwanie klientów, formułowanie oferty rynkowej, głównie na rynkach lokalnych	poszukiwanie stałych odbiorców wyrobów cukierniczych: sklepy, hurtownie, sieci handlowe
umiejętność monitorowania trendów w otoczeniu,	obserwowanie trendów rynkowych, śledzenie ofert rynkowych konkurentów	wprowadzanie produktów prozdrowotnych i ekologicznych, innowacje naśladowcze
uzupełnianie luk rynkowych	dostarczanie wyrobów, których nie oferują firmy duże, np. wyrobów produkowanych ręcznie	produkty cukiernicze handmade, np. produkcja marcepanów, ciast, na przykład firma Hildebrand

Obszar działalności firmy mikro	Cechy występujące w danym obszarze działalności	Przykład danej cechy w branży cukierniczej
umiejętność stosowania znanych technologii w specyficzny sposób	zastosowanie technologii produkcji wyrobów w mniejszej skali lub bazując na prostszych maszynach i urządzeniach	stosowanie mniejszych maszyn do produkcji, systemów pakujących, na przykład firma Majami
mocna specjalizacja w wąskiej branży (niszowej)	wytwarzanie produktów unikalnych, trudnych do wyprodukowania w warunkach linii automatycznych	wytwarzanie ręczne pralin, cukierków i innych wyrobów cukierniczych, na przykład firma Hildebrand
wąski segment nabywców	oferta adresowana do odbiorców lokalnych, z rozpoznaniem oczekiwaniami	lokalni wytwórcy ciast, lodów, cukierków
dynamika, ekspansja	dynamiczne poszukiwanie nabywców na sąsiednich rynkach	rozwój firmy mikro poprzez wykorzystanie dynamiki i ekspansji rynkowej – na przykład firma Sowa
terminowość, cena	dotrzymanie podjętych zobowiązań wobec odbiorców	rozwijanie produkcji z odbiorcami sieciowymi
indywidualna obsługa klienta	przyjmowanie indywidualnych zamówień od klientów, dopasowanie terminu, warunków dostaw	możliwość realizacji krótkich partii, indywidualne opakowania wyrobów cukierniczych
elastyczność działania, dopasowanie do klienta	dopasowanie realizacji zamówienia do wymagań klienta, wprowadzanie korekt i modyfikacji	możliwość wprowadzania modyfikacji recepturowych w krótkim czasie
znajomość klientów	rozwijanie własnej koncepcji relacji z klientami	budowanie wiedzy o poszczególnych klientach, ich upodobaniach i zwyczajach
szybkość reakcji	szybkie reagowanie na sygnały z rynku i sygnały od klientów	indywidualne reagowanie na reklamacje, zgłaszanie uwag czy nowych zamówień
możliwość przebranżowienia	zdolność szybkiej zmiany techniki i technologii	gotowość do wprowadzania nowych sposobów wytwarzania, stosowania nowych surowców czy opakowań
marka	budowanie wizerunku marki małej firmy na rynku lokalnym	rozszerzanie znajomości marki i wizerunku firmy poprzez stosowanie instrumentów marketingu mix
stabilność zatrudnienia	mała fluktuacja pracowników, budowanie doświadczeń i unikalnych umiejętności pracowników	kontynuowanie tradycji, tworzenie pokoleniowej ciągłości cukierników, tendencje do zakładania firm rodzinnych

Źródło: opracowanie własne.

Badania elementów zarządzania w przedsiębiorstwach z sektora MSP w branży konstrukcji stalowych pokazały, że pomimo realizacji wielu różnorodnych działań w obszarze zarządzania można zidentyfikować dziedziny, które dla określonych grup przedsiębiorstw mają większe znaczenie niż pozostałe. Obszary działalności firmy najważniejsze z punktu widzenia sukcesu rynkowego zostały przedstawione w tabe-



li 2. Zdaniem W. Grudzewskiego i I. Hejduk (2011: 116) przedsiębiorstwa działające w gospodarce opartej na wiedzy odczuwają potrzebę intensywnego wykorzystania efektów szybkiego rozwoju nauki, technologii, organizacji i zarządzania oraz całego zakresu szczególnych umiejętności i dynamicznie rozwijających się kompetencji.

## **Badania własne czynników konkurencyjności w obszarze zarządzania marketingowo-logistycznego w przedsiębiorstwach MSP z regionu brodnickiego**

Badanie prowadzono w latach 2014–2017 na grupie 69 przedsiębiorstw z województwa kujawsko-pomorskiego. Celem badań było rozpoznanie kategorii i struktury działań marketingowo-logistycznych w przedsiębiorstwach MSP, zwłaszcza w grupie mikroprzedsiębiorstw, oraz identyfikacja czynników konkurencyjności. Sformułowano i poddano weryfikacji dwie hipotezy:

H1: Nowoczesne metody zarządzania, w tym zarządzanie marketingowo-logistyczne, przyczyniają się do podniesienia konkurencyjności mikroprzedsiębiorstwa.

H2: Zarządzanie marketingowo-logistyczne wymaga powiększania zasobów wiedzy w mikroprzedsiębiorstwie.

Dobór próby celowy, oparty na potwierdzeniu oraz zdefiniowaniu przez menedżerów procesów marketingowo-logistycznych w danym przedsiębiorstwie (Grudzewski, Hejduk: 2011: 111). Próba nie była reprezentatywna, zatem wnioski dotyczą wyłącznie badanej grupy przedsiębiorstw.

Strukturę badanej grupy można przedstawić następująco:

- firmy mikro – 24 firmy, co stanowi 35% badanych przedsiębiorstw,
- firmy małe, zatrudniające od 10 do 49 pracowników – 19 firm, co stanowi 28%,
- firmy średnie, zatrudniające od 50 do 249 pracowników – 12 firm, co stanowi 17%,
- firmy duże, zatrudniające powyżej 250 pracowników – 14 firm, co stanowi 20%.

W badanej grupie przeważały przedsiębiorstwa zlokalizowane w miejscowościach od 10 do 50 tysięcy mieszkańców, w tym najwięcej ankiet dotyczyło firm prowadzących działalność w Brodnicy i Rypinie. Rodzaj prowadzonej działalności został zdefiniowany poprzez cztery kategorie:

- działalność produkcyjną,
- działalność usługową,
- działalność handlową,
- inny rodzaj działalności.

Największa liczba przedsiębiorstw zajmowała się działalnością usługową, co obejmowało 30 przedsiębiorstw, wśród których 53% stanowiły mikroprzedsiębiorstwa. Kolejne miejsce według rodzaju działalności zajmowała działalność produkcyjna, którą prowadziły 22 przedsiębiorstwa, w tym w przewadze firmy duże – sta-

nowiące 41% w grupie firm deklarujących działalność produkcyjną. Działalność handlową prowadziło 13 przedsiębiorstw, wśród których najmniej liczne były firmy średnie i duże – łącznie 15%, natomiast 85% stanowiły przedsiębiorstwa mikro i małe.

Badanie opinii na temat działań marketingowo-logistycznych w przedsiębiorstwie oraz czynników konkurencyjności obejmowało siedem grup procesów marketingowo-logistycznych. Były to następujące procesy:

- zarządzanie relacjami z klientami,
- zarządzanie obsługą klientów,
- zarządzanie popytem,
- zarządzanie wiedzą,
- zarządzanie przepływem materiałów,
- zarządzanie przepływem informacji,
- rozwój produktu.

Badani menedżerowie wskazali następujące dziedziny zarządzania istotne z punktu widzenia konkurencyjności badanych przedsiębiorstw, co pokazano w tabeli 2:

- dla przedsiębiorstw mikro: realizacja funkcji kierowniczych, podejmowanie decyzji, logistyka i marketing,
- dla przedsiębiorstw małych: podejmowanie decyzji, logistyka i marketing,
- dla przedsiębiorstw średnich: kształt struktury organizacyjnej, funkcje kierownicze, podejmowanie decyzji, zarządzanie zmianą, logistyka i marketing.

**Tabela 2. Wyniki badań wpływu wybranych obszarów zarządzania na konkurencyjność przedsiębiorstw**

Wybrane elementy zarządzania	Znaczenie dla firm mikro (1–9 pracowników)	Znaczenie dla firm małych (10–49 pracowników)	Znaczenie dla firm średnich (50–249 pracowników)
kształt struktury organizacyjnej	bez znaczenia	małe znaczenie	<b>duże znaczenie</b>
funkcje kierownicze	<b>duże znaczenie</b>	średnie znaczenie	<b>duże znaczenie</b>
ustalenie celów strategicznych	małe znaczenie	średnie znaczenie	średnie znaczenie
zasoby wiedzy	średnie znaczenie	średnie znaczenie	średnie znaczenie
zasoby ludzkie	małe znaczenie	średnie znaczenie	średnie znaczenie
podejmowanie decyzji	<b>duże znaczenie</b>	<b>duże znaczenie</b>	<b>duże znaczenie</b>
systemy kontroli	średnie znaczenie	średnie znaczenie	średnie znaczenie
zarządzanie zmianą	nie ma znaczenia	nie ma znaczenia	<b>duże znaczenie</b>
logistyka i marketing	<b>duże znaczenie</b>	<b>duże znaczenie</b>	<b>duże znaczenie</b>
innowacje	małe znaczenie	średnie znaczenie	średnie znaczenie

Źródło: badania własne.

Jednym z obszarów wskazywanych jako istotny oraz wpływający na sukces rynkowy był obszar logistyki i marketingu. Jako uzasadnienie wskazania danego procesu marketingowo-logistycznego jako najważniejszego ankietowani menedżerowie w grupie firm mikro podawali następujące opinie:

- na temat zarządzania relacjami z klientami: „od tego zależy przyszłość i dochód firmy”, „dobre relacje przyciągają kolejnych klientów”, „można liczyć na dobrą współpracę z następnymi klientami”, „dobre relacje ułatwiają poznanie wymagań klientów”,
- na temat zarządzania przepływem materiałów: „przepływ materiałów na czas decyduje o terminowym wykonaniu zamówień”, „przepływ materiałów jest ważny we wszystkich procesach w firmie”, terminowe dostawy decydują o obniżeniu kosztów w firmie”,
- na temat procesu przepływu informacji: „szybki przepływ informacji decyduje o zadowoleniu klientów”, „przekazywanie informacji przez Internet zmniejsza koszty”, „stosowanie nowoczesnych środków IT pozwala na przyspieszenie procesu”, „szybki przepływ informacji umożliwia podejmowanie decyzji lub ich zmianę”.

Z punktu widzenia cech i atrybutów mikrofirmy, jej elastyczności i dużej dynamiki rynkowej poddano ocenie czynniki logistycznej obsługi klienta oraz budowy relacji, wśród których wskazano czynniki konkurencyjności, takie jak:

- formułowanie strategii obsługi klienta w oparciu o analizę marketingową,
- tworzenie stanowiska lub działu obsługi klienta,
- stosowanie współczesnych technik i technologii IT jako narzędzi wspierających obsługę klienta i budowę relacji,
- tworzenie systemów monitorowania obsługi klienta i budowania relacji,
- dokumentowanie monitorowania systemu obsługi klienta i budowania relacji.

Badane mikroprzedsiębiorstwa określiły następującą hierarchię barier niezbędnych do wzrostu konkurencyjności:

- posiadanie wyposażenia (komputery, dostęp do Internetu) ułatwiającego kontakty z klientami – 95%,
- formułowanie strategii wobec klientów – 67%,
- tworzenie systemów mierzenia i oceny poziomu relacji z klientami – 54%,
- utworzenie stanowiska lub działu obsługi klienta – 50%,
- faktyczne wykorzystywanie systemów monitorowania i okresowe ocenianie poziomu relacji z klientami – 42%.

Analiza wyników badań wskazuje, że zarządzanie marketingowo-logistyczne w badanych firmach z grupy MSP w regionie może być uważane za istotny element podnoszenia konkurencyjności, co potwierdza hipotezę I. W badanych mikrofirmach najważniejszym narzędziem wspomagającym zarządzanie marketingowo-logistyczne jest Internet oraz intranet. Wykorzystanie wiedzy na temat marketingu oraz logistyki i technologii informacyjno-telekomunikacyjnych miało również decydujący wpływ

na szybkość komunikacji pomiędzy firmami a odbiorcami, co potwierdziło hipotezę II. W badanej grupie prawie wszystkie firmy dysponowały sprzętem komputerowym i posiadały umiejętności niezbędne do obsługi komputerów i zastosowania Internetu w budowaniu relacji z klientami. Ocena występowania kolejnych czynników konkurencyjności jest znacznie niższa i kształtuje się w zakresie od 60% do 40%. Takie wskazania mogą świadczyć o braku umiejętności mikrofirm w kreowaniu i rozwijaniu czynników konkurencyjności w obszarze zarządzania marketingowo-logistycznego określonym w ankiecie.

## Podsumowanie

Poprawa konkurencyjności mikroprzedsiębiorstw jest obecnie jednym z ważniejszych celów strategicznych sektora MSP. Badanie metod zarządzania mikrofirmą pozwoli na identyfikację czynników wpływających na podnoszenie konkurencyjności i tym samym na rozwój mikroprzedsiębiorstw. Celem artykułu było przedstawienie wyników badań zarządzania marketingowo-logistycznego w przedsiębiorstwach z sektora MSP z regionu kujawsko-pomorskiego, w tym w szczególności w mikroprzedsiębiorstwach w badanej grupie. Zdefiniowano system zarządzania mikrofirmą oraz na przykładzie zarządzania marketingowo-logistycznego wyodrębniono czynniki stymulujące konkurencyjność mikroprzedsiębiorstw. Badanie ankietowe pozwoliło na potwierdzenie przyjętych hipotez oraz wykazało, iż wśród czynników stymulujących rozwój i konkurencyjność w procesie budowania relacji oraz obsługi klienta znalazły się: zintegrowana wiedza marketingowa i logistyczna, umiejętności wykorzystania przez mikrofirmę współczesnych technik i technologii IT, formułowanie strategii rynkowych. W badanej grupie mikroprzedsiębiorstw występują spore dysproporcje pomiędzy wskazaniami i oceną potencjału wiedzy, wyposażenia i umiejętności w dziedzinie IT a pozostałymi czynnikami konkurencyjności w obszarze zarządzania marketingowo-logistycznego.

## Bibliografia

- Blaik P. (2001), *Logistyka. Koncepcja zintegrowanego zarządzania*, PWN, Warszawa.
- Blaik P., Matwiejczuk R., Pokusa T. (2005), *Integracja marketingu i logistyki – wybrane problemy*, OWPO, Opole.
- Bossak J. (2004), *Międzynarodowa konkurencyjność gospodarki kraju i przedsiębiorstwa. Zagadnienia teoretyczne i metodologiczne*, [w:] J. Bossak, W. Bieńkowski (red.), *Konkurencyjność gospodarki Polski w dobie integracji z Unią Europejską i globalizacji*, t. I, Wydawnictwo SGH, Warszawa.
- Dominiak P. (2005), *Sektor MSP we współczesnej gospodarce*, PWN, Warszawa.

- Grudzewski W.M., Hejduk I.K. (2011), *Przedsiębiorstwo przyszłości. Zmiany paradygmatów zarządzania*, „Master of Business Administration”, nr 1(116).
- Herman A. (2006), *Nowe uwarunkowania funkcjonowania przedsiębiorstw*, [w:] B. Dobiegała-Korona, A. Herman (red.), *Współczesne źródła wartości przedsiębiorstwa*, Difin, Warszawa.
- Jamali D. (2005), *Changing management paradigms: implications for educational institutions*, “Journal of Management Development”, Vol. 24.
- Janczewska D. (2010), *Zarządzanie marketingowo-logistyczne jako element konkurencyjności przedsiębiorstwa z grupy MŚP*, „Zarządzanie Innowacyjne w Gospodarce i Biznesie”, nr 1(10).
- Janczewska D. (2012), *Rozwój potencjału innowacyjnego przedsiębiorstwa w sektorze MŚP na przykładzie branży konstrukcji stalowych*, „Ekonomiczne Problemy Usług”, nr 92.
- Janczewska D. (2016), *Logistics Activities in Diffusion of Knowledge in the SMEs Sector*, “Przedsiębiorczość i Zarządzanie”, t. XVII, z. 1, cz. II.
- Lambert D.M., Stock J.R. (2001), *Strategic Logistics Management*, McGraw-Hill/Irwin.
- Łukasik Z., Bril J., Tataro K. (2016), *Zarządzanie marketingowo-logistyczne*, „Auto-busy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe”, nr 17(6).
- Matwiejczuk R. (2006), *Zarządzanie marketingowo-logistyczne. Wartość i efektywność*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa.
- Raport z badania czynników sukcesu mikroprzedsiębiorstw* (2010), Fundacja Kronenberga, Pentor, Warszawa.
- Starczewska-Krzysztozek M. (2007), *Konkurencyjność sektora MSP – Monitoring kondycji sektora MSP*, Badania Lewiatan, Warszawa.
- Welsh J.A., White J.F. (1981), *A Small Business Is Not a Little Big Business*, “Harvard Business Review”, Vol. 59, No. 4.

### Summary

#### Marketing-logistics management processes in microenterprises

This article aims to show the need to integrate marketing and logistics, their individual tasks and related problems. Through focusing on selected aspects of marketing and logistic management, the article highlights the specificity of modern management methods. Small and Medium-sized Enterprises (SMEs) constitute the largest sector of the economy. The role and importance of SMEs in the economy is the subject of much debate. Increasing the competitiveness of SMEs is now one of the main goals in the field of management. The article presents research on the logistics-marketing management processes of SMEs in

69 enterprises in the Kujawsko-Pomorskie region. It is argued that there are possibilities to enhance SMEs' competitiveness by providing marketing-logistic management support.

**Keywords:** logistics, management, marketing, SMEs

**Jerzy Janczewski\***

## **Determinanty rozwoju elektromobilności. Wybrane kwestie**

### **Wstęp**

Elektromobilność to koncepcja zakładająca wykorzystanie ekologicznych, bez-emisyjnych samochodów elektrycznych zamiast samochodów zasilanych paliwami kopalnymi, która może być rozpatrywana w wymiarze miasta, regionu, kraju, kontynentu lub znacznie szerzej. Pojazdy te wymagają zastosowania nowych technologii, takich jak unowocześnione zasobniki energii elektrycznej (akumulatory), elektroniczne układy zasilania, aerodynamiczna budowa, lekkie materiały i integracja z siecią energetyczną. Samochody elektryczne potrzebują stacji ładujących, inteligentnych sieci cyfrowych i systemów sterowania siecią umożliwiających płynne podróżowanie przez różne kraje, popularyzacji wśród kierowców, integracji z pozostałymi środkami transportu oraz zaawansowanych rozwiązań logistycznych.

Rozwój pojazdów o napędzie elektrycznym jest dużym impulsem dla postępu zarówno w przemyśle motoryzacyjnym, jak i wielu innych przemysłach pracujących na jego rzecz. Jednocześnie technologia pojazdów z napędem elektrycznym w dużym stopniu przyczynia się do sprostania niektórym wyzwaniom, takim jak globalne ocieplenie klimatu, zależność od importu ropy naftowej i jej pochodnych, lokalne zanieczyszczenia powietrza oraz stabilizacja krajowych sieci elektroenergetycznych poprzez gromadzenie energii elektrycznej w akumulatorach samochodowych (Emilewicz, 2017: 9).

Trend proekologiczny, niższe koszty przemieszczania się, a także w dalszej perspektywie możliwość zasilania samochodów za darmo poprzez energię słoneczną mogą znacznie przyspieszyć, przynajmniej częściowe, ograniczenie użytkowania

---

\* Dr inż. Jerzy Janczewski, adiunkt w Katedrze Systemów Transportu na Wydziale Informatyki, Zarządzania i Transportu Akademii Humanistyczno-Ekonomicznej w Łodzi.

tradycyjnego silnika spalinowego. Samochód dzięki temu powinien stać się bardziej przyjazny środowisku, korzystniejszy dla budżetu rodzinnego, mechanicznie mniej skomplikowany, prostszy w budowie i wymagający mniej czynności obsługowo-naprawczych. Obecnie już wszystkie liczące się na rynku firmy motoryzacyjne oferują swoim klientom samochody z silnikiem elektrycznym. Pojazdy te w niedalekiej przyszłości mogą dominować w transporcie, szczególnie na krótszych odcinkach, np. w miastach, ale także w dalszych podróżach. Wskazują na to osiągnięcia takich firm, jak Tesla lub Solaris – tej pierwszej w dziedzinie żywotności zasobników energii (baterii), zasięgu i malejącej ceny za pojazd elektryczny, a drugiej – w dziedzinie rozwoju i produkcji autobusów elektrycznych.

Celem artykułu jest prezentacja istotnych zagadnień elektromobilności i analiza najważniejszych czynników jej rozwoju zarówno w kontekście tradycyjnych pojazdów silnikowych, jak i pojazdów z napędem elektrycznym.

## **Wykorzystanie napędu elektrycznego w pojazdach samochodowych**

Samochód elektryczny (EV – ang. *electric vehicle*) nie jest nowym osiągnięciem, gdyż był już znany i użytkowany ponad 150 lat temu i niejednokrotnie przewyższał swoimi możliwościami inne pojazdy (także spalinowe), np. bijąc rekordy najwyższych prędkości. W 1900 roku w Stanach Zjednoczonych tylko 22% pojazdów silnikowych było zasilanych benzyną, drugie miejsce przypadało napędom elektrycznym – 38%, zaś największy udział, bo 40%, miały wtedy silniki parowe (Śnigurski, 2017b: 10). Dostępność paliw naturalnych, ich wysoka wartość energetyczna i rozwój technologii spowodowały, że lepszymi osiągnięciami oraz walorami użytkowymi niż samochody elektryczne zaczęły charakteryzować się samochody spalinowe. Stąd też z różnych względów (zarówno ekonomicznych, technologicznych, jak i politycznych) samochody elektryczne straciły swoją pozycję na rynku motoryzacyjnym i zostały zepchnięte na peryferie przez samochody spalinowe. Taki stan rzeczy mimo podejmowania prób rozpowszechnienia samochodów elektrycznych utrzymywał się aż do końca ubiegłego stulecia. W tym czasie rozwijały się jedynie takie pojazdy z napędem elektrycznym, jak wózki golfowe, pojazdy specjalne czy środki transportu wewnętrznego (zob. <http://www.melex.pl/>; Dobrosławski, 2017a: 32–33). Ich pozycja stale jest silna i niczym niezagrożona, gdyż pojazdy takie przeznaczone są do przemieszczania się w obrębie zamkniętych obiektów, gdzie nie występuje problem pokonywania dalekich dystansów i możliwe jest ładowanie akumulatorów w bazie.

W latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku z inicjatywy Kalifornijskiej Rady ds. Zasobów Powietrznych (California Air Resources Board – CARB) takie firmy, jak GM czy Toyota podjęły próbę wprowadzenia samochodów elektrycznych na rynek. W rezultacie wyprodukowały one łącznie ponad 2000 sztuk samochodów elek-



trycznych, planując dalszą już masową produkcję. Produkcja ta jednak nie doszła do skutku (zob. *Who Killed the Electric Car?*, 2006).

W roku 2017 sytuacja na rynku motoryzacyjnym uległa znacznym zmianom. Silniki spalinowe trudno jest jeszcze bardziej ulepszyć, tak aby dokonać znaczącego wzrostu ich sprawności. Ponadto samochody spalinowe muszą spełniać coraz ostrzejsze normy administracyjne związane z emisją spalin. Konsumpcja paliw płynnych przewyższa wydobycie ropy naftowej, coraz trudniej ją pozyskać, a różnica między popytem a jej podażą stale się zwiększa. Paliwa naturalne drożeją i ekonomicznie uzasadnione staje się stosowanie napędów elektrycznych. Duże znaczenie mają tutaj intensywne prace nad doskonaleniem baterii do pojazdów elektrycznych, które stają się lżejsze, szybciej można je naładować (nawet w kilka minut) i ze względu na rosnącą produkcję są z roku na rok tańsze.

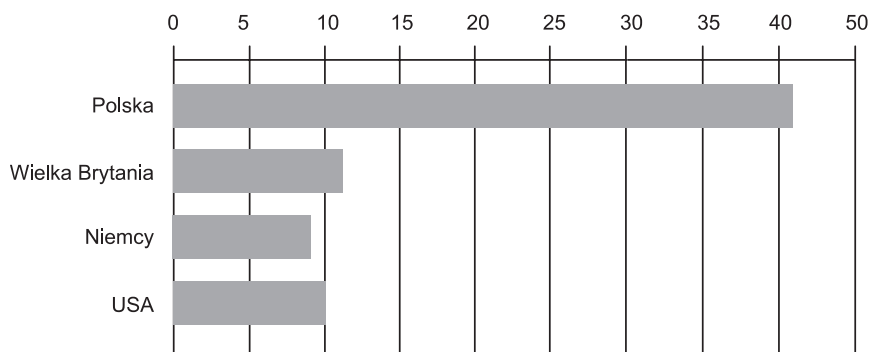
W najbliższej przyszłości (do 2025 roku) na rynku motoryzacyjnym powinny masowo pojawiać się małe miejskie samochody elektryczne o zasięgu poniżej 200 km. Wszystko wskazuje na to, że samochody te będą bardzo popłatne dla wykorzystujących je ludzi i firm operujących w obrębie miast. Najpopularniejsze samochody spalinowe średniej i wyższej klasy zostaną zastąpione samochodami elektrycznymi dopiero w nieco dalszej przyszłości. Powodem jest to, iż w tego typu pojazdach należy zastosować większą liczbę akumulatorów, aby wydłużyć zasięg do przynajmniej 300 lub 400 km, a to przede wszystkim przekłada się na o wiele wyższą ich cenę.

Także na rynku pojazdów użytkowych pojawiają się zmiany, a w niektórych zastosowaniach pojazdy elektryczne szybko wypierają spalinowe (zob. Dobrosławski, 2017b: 120–127). Przykładem są autobusy elektryczne, małe pojazdy dostawcze wykorzystywane w mieście przez firmy kurierskie i propozycje wykorzystania flot samochodów elektrycznych do zaopatrzenia miast (*An integrated perspective on the future of mobility, part 2: Transforming urban delivery*, 2017: 19). Niewątpliwie samochody i ciężarówki spalinowe dalekiego zasięgu będą przez długi czas najlepszym środkiem transportu nawet przy wysokich cenach paliwa, jednak wraz z rozbudowaniem infrastruktury do ładowania akumulatorów (stacji ładowania dużych mocy) i wprowadzeniem do produkcji na masową skalę akumulatorów o krótkim czasie ładowania i w tym obszarze za kilka lub kilkanaście lat powinny nastąpić duże zmiany. Na przykład firma Tesla zapowiada produkcję elektrycznego ciągnika siodłowego już w 2019 roku. Ciągnik ten będzie miał zasięg 800 km przy pełnym załadunku, który wynosi 36 ton, a 30 minut ma zajmować naładowanie do 80% jego akumulatorów (Pawlak, 2017).

Firmy motoryzacyjne zwiększają inwestycje w pojazdy elektryczne, ceny baterii spadają, normy emisji spalin obniżają się, rośnie też społeczne znaczenie elektromobilności. Nieuchronnie zatem pojazdy elektryczne staną się bardziej widoczne na drogach i w miastach. Obecnie nie jest już problemem odpowiedź na pytanie, czy należy elektryfikować transport drogowy, tylko jak szybko to zrobić. Według firmy McKinsey najważniejszymi uczestnikami rynku produkcji samochodów elektrycz-

nych w 2016 roku były Chiny, Japonia i Niemcy. Zaraz za nimi znalazły się USA i Korea. Natomiast w zakresie sprzedaży samochodów elektrycznych przoduje wiele innych, głównie wysokorozwiniętych państw. W rankingu najwyżej znajduje się Norwegia, dalej są Holandia, Francja, Chiny, Dania, Wielka Brytania, USA, Niemcy, Portugalia i Korea (*Elektromobilität: China vergrößert Vorsprung, Europa stagniert*, 2017). Według analiz firmy badawczej Frost & Sullivan w 2017 roku zostanie sprzedanych pół miliona samochodów napędzanych elektrycznie. Najszybciej rosnącymi rynkami zbytu są Europa i Chiny. W przeciągu kolejnych pięciu lat po światowych drogach powinno jeździć ok. 10 milionów takich pojazdów (*Rynek elektrycznych samochodów*, Forbes 2015, w: Polakowski, 2017: 161).

Jeszcze kilka lat temu nie przewidywano, że przemiana na rynku pojazdów będzie odbywać się tak szybko. Obecne prognozy wskazują, że przyszłość transportu drogowego, zwłaszcza na odległości około 300 km, może należeć głównie do napędu elektrycznego. O szybkości zmian świadczy prognozowana sprzedaż samochodów elektrycznych oraz propozycje dostosowywania regulacji prawnych. Na przykład Francja wprowadza do prawa budowlanego wymaganie, zgodnie z którym po 2018 roku każdy nowy dom (jedno- i wielorodzinny) ma być wyposażony w terminal ładowania samochodu elektrycznego. Rządy Norwegii, Holandii i Indii przygotowują regulacje całkowitego wycofania samochodów z silnikami spalinowymi z rynku sprzedaży nowych samochodów po 2025 roku, a Austria z inicjatywy parlamentu analizuje możliwość takiego zakazu już po 2020 roku. W przyjętej przez Radę Federalną Niemiec (Bundesrat) uchwale wzywa się Komisję Europejską, by najpóźniej od 2030 roku w całej Unii Europejskiej dopuszczać do ruchu jedynie bezemisyjne samochody osobowe (Polakowski, 2017: 147). Nie bez znaczenia pozostaje też cena samochodu elektrycznego, która dla przykładowej tesli 3 jest już porównywalna z tradycyjnym samochodem klasy premium. Elektryczna tesla 3 kosztuje około 124 tys. PLN, a klasyczne audi A4 około 133 tys. PLN. Stąd dla niektórych Europejczyków samochód elektryczny jest już dostępny za około 10 średnich miesięcznych wynagrodzeń (rys. 1).



Rysunek 1. Liczba średnich wynagrodzeń potrzebnych na zakup samochodu elektrycznego tesla 3

Źródło: Brzeziński, 2017b.

## Elektromobilność w Polsce

W Polsce elektromobilność nabiera szczególnego znaczenia, a jej rozszerzenie stanowi jeden ze strategicznych projektów zapisanych w przyjętej przez rząd *Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*. Strategia ta zakłada produkcję pojazdów o napędzie elektrycznym oraz budowę infrastruktury niezbędnej dla tego typu pojazdów, co m.in. pozwoli na stworzenie ekologicznego transportu publicznego w polskich miastach, np. projekty: *e-Bus* i *e-Car* (*Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju z akceptacją rządu*, 2017).

Cele dla rozwoju elektromobilności w Polsce określono w *Planie Rozwoju Elektromobilności* przygotowanym przez Ministerstwo Energii. Plan ten proponuje działania, które doprowadzą do upowszechnienia infrastruktury ładowania i pojazdów elektrycznych na polskich drogach, rozwoju przemysłu elektromobilności oraz stabilizacji sieci elektroenergetycznej.

Plan wyszczególnia trzy fazy rozwoju elektromobilności. Pierwsza faza to okres przygotowawczy, który potrwa do 2018 roku. Najważniejszym jego elementem jest przyjęcie ustawy o elektromobilności, inicjacja badań naukowych i skoncentrowanie finansowania publicznego. Druga faza (2019–2020) przewiduje zbudowanie infrastruktury zasilania pojazdów elektrycznych w wybranych aglomeracjach miejskich i zintensyfikowanie zachęt do zakupu tych pojazdów. W tej fazie oczekiwana jest też komercjalizacja wyników badań z obszaru elektromobilności oraz wdrożenie nowych modeli biznesowych upowszechnienia pojazdów elektrycznych. Trzecia faza (2020–2025) zakłada stopniowe osiąganie dojrzałości przez rynki elektromobilności i wycofywanie przez rząd instrumentów wsparcia (*Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce – Energia dla przyszłości*, 2017: 16–18; Zaręba, 2017).

W Polsce ważną rolę w rozwoju elektromobilności odgrywa Polski Fundusz Rozwoju, który kieruje realizacją programu *e-Bus*. Celem tego programu jest budowa systemu umożliwiającego powstanie rynku autobusów elektrycznych. Zamierzeniem programu jest stworzenie autobusu elektrycznego dostępnego cenowo, efektywnego w eksploatacji i dojrzałego technologicznie składającego się w dużej mierze z polskich komponentów. Polskie firmy produkujące autobusy elektryczne i cieszące się dobrą opinią użytkowników w Polsce, Europie i na świecie mogą stać się liderami w tym obszarze. Według danych z marca 2017 roku 49 polskich miast zadeklarowało wolę wdrażania elektromobilności i zakupu do 2020 roku 819 autobusów elektrycznych, przy czym w trakcie tych zakupów było już 321 autobusów.

W ramach programu rozwijania elektromobilności uruchamianych jest szereg programów konkursowych kierowanych do środowiska naukowego oraz do firm z sektora elektromobilności (zob. Nawrat, 2017; Benysek, 2017; *Program priorytetowy System zielonych inwestycji, GEPARD – Bezemisyjny transport publiczny*, 2017). Dodatkowo niektóre miasta ze wschodniej Polski otrzymały wsparcie w realizacji inwestycji rozwijających ekologiczną komunikację miejską (Hrymniak, 2017).

Ważną częścią Planu Rozwoju Elektromobilności w Polsce jest stworzenie i działalność spółki ElectroMobility Poland SA, którą w 2016 roku powołały cztery polskie koncerny energetyczne: PGE Polska Grupa Energetyczna SA, Energa SA, Enea SA oraz Tauron Polska Energia SA. Celem ElectroMobility Poland SA jest przygotowanie warunków dla rozwoju systemu elektromobilności w Polsce. Zamierzeniem spółki jest stworzenie nowoczesnego samochodu miejskiego wpisującego się w aktualne trendy motoryzacyjnego rozwoju pojazdów elektrycznych. W ramach inicjatywy *e-Car* spółka zorganizowała konkurs, którego celem było wyłonienie pięciu koncepcji elektrycznego pojazdu przyszłości stanowiących podstawę do produkcji prototypów polskiego samochodu elektrycznego. Kryteriami wyboru projektów były: ich wartość artystyczna, możliwość zbudowania i produkcji, ergonomia, efektywność energetyczna, innowacyjność i bezpieczeństwo (zob. *Stwórz z nami polski samochód elektryczny. Konkurs Electromobility Poland. Laureaci*).

W dalszych planach spółki jest otwarcie konkursu na budowę prototypów polskiego samochodu elektrycznego skierowanego do producentów pojazdów lub komponentów z branży samochodowej. Celem konkursu jest uzyskanie gotowych prototypów. Spółka ElectroMobility ogłosiła już wstępne założenia konkursu na prototyp. W listopadzie 2017 roku konsultowała je z potencjalnymi uczestnikami konkursu.

Wsparciem dla polskiego przemysłu bezemisyjnych pojazdów elektrycznych jest planowana ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych wprowadzająca wiele korzystnych rozwiązań dla kierowców, którzy zdecydują się na zakup samochodu elektrycznego. Będą to między innymi korzyści finansowe, jak obniżona akcyza i zwiększone odpisy amortyzacyjne, ale również takie korzyści, jak na przykład możliwość poruszania się samochodów elektrycznych po buspasach czy specjalne miejsca parkingowe w centrach miast oraz możliwość korzystania z darmowych parkingów. Zakłada się, że pakiet korzyści, który wprowadzi ustawa o elektromobilności pomoże rozwinąć rynek pojazdów elektrycznych (*W listopadzie ruszy konkurs na prototyp polskiego samochodu elektrycznego. Na światowym rynku jest nisza dla krajowych producentów*, 2017).

## **Determinanty rozwoju tradycyjnych i elektrycznych pojazdów samochodowych**

Do najważniejszych wyznaczników rozwoju tradycyjnych pojazdów samochodowych należą: administracyjne ograniczanie emisji spalin, oszczędność paliwa, zastosowanie paliw zamiennych (alternatywnych), skojarzenie z silnikiem elektrycznym (hybryda), a także bezobsługowość i niezawodność. W przypadku samochodów wyłącznie z napędem elektrycznym są to: zasięg pojazdu, pojemność zasobnika energii (akumulatora), związany z tym koszt jego wyprodukowania i stosunek mocy do jego masy, ograniczona liczba punktów uzupełniania energii, czas tego uzupełniania, późniejsze wykorzystanie akumulatora, a na koniec jego recykling i powrot-

ne wprowadzenie do obiegu. Istotną zachętą dla zakupu pojazdu elektrycznego jest przede wszystkim relatywnie niska cena przemieszczania się w porównaniu z jego konwencjonalnym odpowiednikiem, następnie malejąca cena zakupu nowego pojazdu, a także regulacje administracyjne, na przykład parkowanie za darmo, możliwość korzystania z buspasów w miastach i wiele innych.

Choć powszechnie stosowany silnik spalinowy jest o wiele mniej efektywnym źródłem napędu w porównaniu do silnika elektrycznego, to nadal jest on stale unowocześniany i przystosowywany do spełnienia coraz bardziej rygorystycznych wymagań dotyczących ograniczenia emisji spalin. Ulepszenia polegają między innymi na optymalizacji technologii ograniczania tarcia, w tym nowych powłok powierzchniowych, technik odprowadzania ciepła, zaawansowanych smarów, inteligentnym zarządzaniu energią, optymalizacji układu spalania i elementów układu doprowadzania powietrza oraz zastosowania w pojazdach przenośnych systemów pomiaru emisji (*POWERFUL Report Summary*, 2015). Z kolei firma Nissan zapowiada, że w przyszłości silnik benzynowy będzie osiągał sprawność cieplną około 50% i już oferuje silnik benzynowy o porównywalnym do silnika wysokoprężnego zużyciu paliwa (Mroczek, 2017). Dodatkowo stale są prowadzone prace nad sztucznymi paliwami (Kościelniak, 2011), na przykład firma Bosch proponuje dla silników spalinowych nowe paliwo syntetyczne, tzw. eFuels, które po spaleniu całkowicie redukuje emisję do atmosfery dwutlenku węgla (Brzeziński, 2017a). Podobne prace prowadzi firma Audi (*Audi systematycznie rozbudowuje swoją strategię e-paliw*, 2017).

Najważniejszy wpływ na trendy w konstrukcji silników spalinowych mają administracyjne ograniczenia emisji spalin. Konieczność spełnienia tych wymagań wyzwała ciąg działań zarówno w obszarze nowych konstrukcji, jak i technologii oraz procesów<sup>1</sup>. Takim przykładem może być idea downsizingu zakładająca zbudowanie silnika spalinowego zużywającego mało paliwa, osiągającego dużą moc, emitującego mało szkodliwych substancji i odznaczającego się wysoką trwałością. Założenia te, choć są oczywiste, to również są sobie przeciwstawne, gdyż nie można bez końca zmniejszać silnika, jednocześnie utrzymując jego moc, odpowiedni moment obrotowy, niskie zużycie paliwa oraz trwałość. Jakiś czas temu osiągnięto pułap downsizingu, poniżej którego silnik spalinowy jest już nieekonomiczny, drogi w produkcji, awaryjny i nietrwały. Z drugiej strony współczesny samochód staje się coraz większy, nierzadko cięższy, stąd na rynku od pewnego czasu obserwuje się zapowiedź trendu będącego całkowitym zaprzeczeniem idei downsizingu, czyli tzw. upsizing, gdzie zarówno same silniki, jak i ich pojemności wzrastają (Śnigurski, 2017a: 26, 31). Obecnie znaczące obniżenie zawartości szkodliwych substancji w spalinach (zarów-

<sup>1</sup> Trudności w spełnieniu wymagań ostatniej normy wyzwoliły w niektórych koncernach działania spoza obszaru prawa, np. afera Dieselgate. Zdaniem SDCM w cieniu tej afery dyskusje dotyczące przyszłych planów emisji dwutlenku węgla są bardzo emocjonalne. Pojazdy przedstawiane są w sposób zero-jedynkowy, te spalinowe są „złe” niezależnie od norm, jakie spełniają, z kolei pojazdy elektryczne są „dobre” niezależnie od skutków procesu produkcji energii elektrycznej i akumulatorów (*Ta decyzja zmieni przyszłość producentów części*, 2017).

no silników benzynowych, jak i wysokoprężnych) możliwe jest tylko wówczas, jeśli silniki te cofnie się częściowo w rozwoju, czyli gdy będą mniej wydajne, tj. będą zużywać więcej paliwa i emitować więcej dwutlenku węgla. Otwarte zatem pozostaje pytanie, w jaki sposób producentom tradycyjnych pojazdów samochodowych uda się spełnić kolejne obostrzenia norm emisji spalin zapowiadane po 2020 roku.

Interesującym rozwiązaniem jest skojarzenie w samochodach napędu spalinowego z napędem elektrycznym, popularnie zwane rozwiązaniem hybrydowym. Rozwiązanie to, podobnie jak stosowanie paliw alternatywnych, traktowane jest jako przejściowe w dążeniu do całkowitego wyeliminowania silnika spalinowego i zastąpienia go silnikiem elektrycznym. Obecnie ten sposób napędu cieszy się dużą popularnością wśród użytkowników, czego dowodem jest stale rosnąca sprzedaż samochodów hybrydowych (*Transport – wyniki działalności w 2016 roku*, 2017: 152).

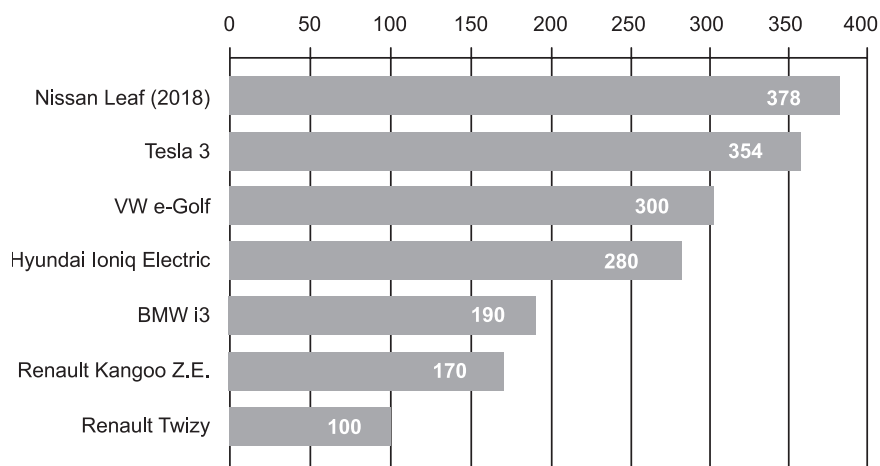
Samochód hybrydowy korzysta z dwóch sposobów napędu i częściowo godzi ze sobą dwa skrajne wymagania, to pierwsze związane z zerową emisyjnością pojazdu w codziennym użytkowaniu (póki co na krótkich dystansach), a drugie to możliwość pokonywania długich odcinków. Samochody hybrydowe są znacznie oszczędniejsze od samochodów z napędem tradycyjnym, gdyż dostosowują właściwe źródło napędu do aktualnych wymagań kierowcy. W czasie jazdy miejskiej, przy dużej liczbie różnych manewrów oraz stosunkowo niewielkich prędkościach i dystansach korzystniejszy jest napęd elektryczny. Natomiast podczas pokonywania dłuższych odcinków z wysoką jednostajną prędkością (drogi ekspresowe, autostrady) lepszą ekonomiką cechuje się silnik spalinowy. Zastosowanie zaawansowanych systemów sterujących dodatkowo wspomaga dopasowanie udziału w napędzie jednostki elektrycznej i spalinowej do aktualnego zapotrzebowania energii. Wszystko to przyczynia się do uzyskania oszczędności paliwa i tym samym mniejszej emisji spalin.

Oprócz zalet pojazdy hybrydowe mają też wady, główną z nich jest relatywnie wyższa cena. Do budowy samochodu hybrydowego potrzebne są droższe komponenty, a akumulatory gromadzące energię zajmują dużo miejsca, co znacznie ogranicza przestrzeń ładunkową pojazdu i jednocześnie zwiększa jego masę. Proces ładowania z gniazdka (*plug in*) trwa od kilku do kilkunastu godzin. Problem stanowią także niskie temperatury, przy których akumulator traci około 50% pojemności, oraz żywotność samego akumulatora i późniejszy jego recykling. Należy zaznaczyć, że zarówno produkcja akumulatorów, jak i w rezultacie ich recykling znacznie obciążają środowisko naturalne.

Pojazdy w pełni elektryczne, tzw. zeroemisyjne, wykorzystują wyłącznie energię elektryczną. Silniki elektryczne nie są wspomagane spalinowymi ani do napędu pojazdu, ani do ładowania akumulatorów i wydają się prawie idealnym rozwiązaniem, gdyż mają prostszą budowę w porównaniu z silnikami spalinowym, a zatem niższy koszt produkcji i eksploatacji. Elektryczne napędy są łatwe w sterowaniu, posiadają duży moment obrotowy, dostarczają wysokich przyspieszeń i podczas hamowania korzystają z systemu rekuperacji energii. Podobnie jak w przypadku pojazdów



hybrydowych główną determinantą rozwoju napędów elektrycznych jest zasobnik energii, jego koszt i związany z tym zasięg samochodu. Koncerny samochodowe oferują różne rozwiązania, na przykład Renault proponuje dzierżawę baterii (Maj, 2013), Tesla osiągnęła już rekordowy zasięg 1000 km (Kulik, 2015), a akumulator grafenowy posiada krótki czas ładowania (*Baterie grafenowe*, 2016), lecz nadal jest w fazie rozwoju. Rzeczywisty zasięg samochodów elektrycznych stale się zwiększa, lecz w porównaniu z samochodami konwencjonalnymi nadal jest niezadowalający. Orientacyjne zasięgi niektórych samochodów elektrycznych pokazano na rysunku 2.



Rysunek 2. Zasięg samochodów elektrycznych według danych producenta

Źródło: Brzeziński, 2017b.

Współczesny samochód oprócz obowiązkowego oświetlenia posiada szereg innych udogodnień wymagających zasilania elektrycznego, takich jak klimatyzacja i ogrzewanie, systemy multimedialne i wiele innych. W niedalekiej perspektywie planuje się autonomiczny samochód elektryczny, którego systemy posiadają jeszcze większą potrzebę konsumpcji energii. Problemem staje się użytkowanie samochodu elektrycznego w strefach o chłodnym, a także umiarkowanym klimacie, gdy pojemność akumulatora maleje wraz ze spadkiem temperatury otoczenia. Do tego dochodzą niedogodności związane z czasem ładowania akumulatorów (tankowanie paliwem tradycyjnym trwa zaledwie chwilę), brakiem wystarczającej liczby punktów ładowań, standaryzacją itd. Ostatecznie w rozważaniach nad wyborem przez użytkownika samochodu elektrycznego czy tradycyjnego wciąż po stronie wad jest cena zakupu tego pierwszego i konieczność wymiany baterii co 8–10 lat, co wiąże się z wysokim kosztem, a w przyszłości może mieć także wpływ na obrót tymi autami na rynku wtórnym. Być może pewnym rozwiązaniem będzie późniejsze wykorzystanie w gospodarstwach domowych używanych akumulatorów jako domowych zasobników energii (*Dach solarny i Powerwall 2 Tesli*, 2016), pod warunkiem że rozpowszechni się idea energetyki rozproszonej. Stale aktualny jest problem recyklingu

pozostałości całkowicie zużytych akumulatorów, a wcześniej ich nieekologicznej i energochłonnej produkcji (zob. *Szokujący Raport. Samochody elektryczne nie są ekologiczne*, 2017). Ostatnim problemem, jakże istotnym, o którym jeszcze mało się mówi, jest pochodzenie energii elektrycznej. Jeśli nadal będzie pochodziła ona z paliw naturalnych, a nie ze źródeł odnawialnych, to w globalnym rozrachunku korzyści będą polegały wyłącznie na ograniczeniu nadmiernego rozproszenia sprawców emisji spalin do atmosfery, co jest istotne w dużych aglomeracjach i metropoliach lub kompleksach turystyczno-rekreacyjnych.

Zdaniem W. Szymalskiego (2017: 7) nie należy się spodziewać, że elektromobilność znacząco przyczyni się do rozwiązania problemów ekologicznych związanych z motoryzacją. W rzeczywistości poprawy można oczekiwać tylko w czterech obszarach spośród wielu, w których występuje bezpośrednio lub pośrednio negatywne oddziaływanie transportu na środowisko, a mianowicie: klimatu Ziemi, powietrza, hałasu (klimatu akustycznego) i wody. Pozostałe, czyli przestrzeń, życie ludzkie, zasoby naturalne, bioróżnorodność itp., będą prawdopodobnie nadal ulegały degradacji. Bez znaczących zmian powinno pozostać także oddziaływanie motoryzacji na straty czasu, zwłaszcza w dużych miastach.

W realnej perspektywie pozostaje jeszcze możliwość zastosowania ogniwa paliwowego i produkcja energii elektrycznej bezpośrednio w samochodzie. Takie rozwiązanie eliminuje wymienione ograniczenia związane z zasięgiem i produkcją zasobników energii elektrycznej, ale przysparza nowych problemów do rozwiązania, takich jak produkcja wodoru, jego bezpieczna dystrybucja i magazynowanie (zob. *Mirai. Nowa era w motoryzacji*, 2016).

Rozwój sektora pojazdów elektrycznych ogranicza również mentalność, przede wszystkim obawa przed zmianami i niekiedy niewłaściwe pojmowanie rezultatów innowacji. Tradycyjny przemysł paliwowy dostarcza nie tylko licznych stanowisk pracy, lecz zapewnia także wysokie wpływy do budżetów państw, stanowiąc tym samym wpływowe lobby. Popularyzacja pojazdów elektrycznych pociąga za sobą konieczność zmiany sposobu życia i postrzegania samochodu. Zmiana wynikająca z elektryfikacji transportu może być dla niektórych osób korzystna (elektryczne autobusy), pod warunkiem że z powodu relatywnie wysokiej ceny zakupu autobusu elektrycznego nie zdrożają bilety komunikacji miejskiej, lecz wymagać będzie też więcej elastyczności, cierpliwości i zrozumienia (elektryczne samochody), gdyż przyzwyczajenia ludzi są ich drugą naturą.

Wprawdzie wsparcie dla modeli biznesowych, w których produkuje się i sprzedaje samochody elektryczne, jest już oczywiste, jednak póki co to producenci samochodów spalinowych i części do tych samochodów napędzają gospodarkę (*RAPORT: Rewolucja na drogach, czyli elektromobilność i carsharing*, 2017), a koncerny motoryzacyjne nadal inwestują w fabryki produkujące silniki spalinowe (*Daimler zbuduje fabrykę silników Mercedes w Jaworze kosztem 500 mln euro*, 2016; Kublik, 2017).

Polsce będzie bardzo trudno samodzielnie stworzyć nowe trendy na rynku elektromobilności, ponieważ jest to rynek całkowicie zdominowany przez zagraniczne



koncerny określające kierunki rozwoju i tym samym narzucające swoje warunki. Polska może jednak spróbować otworzyć kolejne nisze – typu mały, miejski pojazd elektryczny, jak planuje spółka ElectroMobility (*W listopadzie ruszy konkurs na prototyp polskiego samochodu elektrycznego...*, 2017). Warto skorzystać w tym przypadku z doświadczeń zachodnich sąsiadów. Przykładowo w Norwegii samochody elektryczne stanowią już większość sprzedaży nowych pojazdów. Holandia ogłosiła, że do 2025 roku zrezygnuje z rejestracji nowych samochodów spalinowych, podobnie, choć do roku 2040, zamierza uczynić Wielka Brytania.

Podczas gdy na wszystkich liczących się rynkach popyt na samochody elektryczne rośnie w mniejszym lub większym stopniu, w Polsce wciąż jest stagnacja w tym sektorze, gdyż póki co na polskich drogach jeździ mniej niż dwa tysiące samochodów wyłącznie elektrycznych (*Wszystkie pojazdy elektryczne zarejestrowane w Polsce w 2016 roku*, 2017). Ich liczba rośnie powoli i tym samym dystans Polski w stosunku do najbardziej rozwiniętych gospodarek cały czas się powiększa. Wielka Brytania przeznaczą na promocję elektromobilności 400 milionów funtów, z czego 100 milionów funtów na wsparcie sprzedaży tego typu pojazdów, tymczasem w Polsce wciąż brakuje stosownych ram prawnych. Chociaż rząd przyjął program rozwoju, według którego w 2025 roku na polskich drogach ma jeździć milion samochodów elektrycznych, to nie ma wciąż żadnych konkretnych form wsparcia dla tego programu. Będąca przedmiotem prac już od kilku miesięcy ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych nie jest pozbawiona wad. Brak jest na przykład przepisów przejściowych dla istniejącej infrastruktury. Sama ustawa również w małym stopniu stymuluje przedsiębiorców do inwestycji w tym obszarze (Traczyk, 2017). Są jednak i optymistyczne opinie opierające się na obecnej (2017) dynamice rynku motoryzacyjnego i niedawno przeprowadzonym badaniu ankietowym, z którego wynika, że 12% Polaków realnie planuje w najbliższym czasie zakup samochodu elektrycznego, a 31,5% wciąż się nad nim zastanawia (zob. *Co o elektromobilności sądzą Polacy?*, 2017; *Znikają kolejne bariery dla rynku samochodów elektrycznych. Rosnące zasięgi i coraz niższe ceny mogą wywołać boom zakupowy*, 2017).

## Podsumowanie

Konieczność dbania o naturalne środowisko i tym samym coraz bardziej restrykcyjne normy emisji spalin spowodują, że zastępowanie napędów spalinowych napędami elektrycznymi staje się nieuchronne. Tradycyjne silniki spalinowe jeszcze przez wiele dekad mogą być nieodzowne w pojazdach używanych do dalekobieżnego transportu towarów (transport morski, a nawet drogowy, trudno też będzie zelektryfikować transport lotniczy). Natomiast w krótkodystansowym transporcie indywidualnym szerokie zastąpienie silników spalinowych przez elektryczne to perspektywa zaledwie kilkunastu lat. Powszechnie stosowany silnik spalinowy jest stale unowocześniany i przystosowywany do spełnienia coraz bardziej rygorystycznych

wymagań dotyczących ograniczenia emisji spalin. Mimo że jest o wiele mniej efektywnym źródłem napędu w porównaniu do silnika elektrycznego, to nadal koncerny motoryzacyjne inwestują w budowę nowych fabryk do produkcji tych silników.

## Bibliografia

- An integrated perspective on the future of mobility, part 2: Transforming urban delivery* (2017), McKinsey Center for Business and Environment, <https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/business%20functions/sustainability%20and%20resource%20productivity/our%20insights/urban%20commercial%20transport%20and%20the%20future%20of%20mobility/an-integrated-perspective-on-the-future-of-mobility.ashx> [dostęp: 27.11.2017].
- Audi systematycznie rozbudowuje swoją strategię e-paliw* (2017), <http://pim.pl/audi-systematycznie-rozbudowuje-swoja-strategie-e-paliw/> [dostęp: 12.10.2017].
- Baterie grafenowe* (2016), <http://www.bateriegrafenowe.pl/> [dostęp: 12.11.2017].
- Benysek G. (2017), *Bezemisjny transport publiczny – założenia merytoryczne*, NCBR, [http://www.nauka.gov.pl/g2/oryginal/2017\\_01/74e74a90d4088713fbd19b-56b962ffaa.pdf](http://www.nauka.gov.pl/g2/oryginal/2017_01/74e74a90d4088713fbd19b-56b962ffaa.pdf) [dostęp: 10.11.2017].
- Brzeziński K. (2017a), *Idzie rewolucja! Silniki benzynowe przestaną emitować CO2!*, <https://www.autofakty.pl/aktualnosci/paliwo-syntetyczne-bosch/> [dostęp: 10.11.2017].
- Brzeziński K. (2017b), *Tesla Model 3 – za ile pensji możesz kupić e-sedana?*, [https://www.autofakty.pl/aktualnosci/ile-kosztuje-tesla-model-3/?utm\\_source=Autofakty&utm\\_campaign=d477572f44-RSS\\_EMAIL\\_CAMPAIGN&utm\\_medium=email&utm\\_term=0\\_30c6fd06c0-d477572f44-342253729](https://www.autofakty.pl/aktualnosci/ile-kosztuje-tesla-model-3/?utm_source=Autofakty&utm_campaign=d477572f44-RSS_EMAIL_CAMPAIGN&utm_medium=email&utm_term=0_30c6fd06c0-d477572f44-342253729) [dostęp: 4.12.2017].
- Co o elektromobilności sądzą Polacy?* (2017), <http://www.orpa.pl/temat/badania/> [dostęp: 4.12.2017].
- Dach solarny i Powerwall 2 Tesli* (2016), <http://www.green-projects.pl/2016/11/dach-solarny-powerwall-2-tesla/> [dostęp: 9.10.2017].
- Daimler zbuduje fabrykę silników Mercedes w Jaworze kosztem 500 mln euro* (2016), [https://www.money.pl/gielda/wiadomosci/artykul/daimler-zbuduje-fabryke-silnikow-mercedes-w-116\\_0\\_2074484.html](https://www.money.pl/gielda/wiadomosci/artykul/daimler-zbuduje-fabryke-silnikow-mercedes-w-116_0_2074484.html) [dostęp: 5.12.2017].
- Dobrosławski P. (2017a), *Mielecka wizytówka*, „Fleet. Napędy Alternatywne”, wydanie specjalne.
- Dobrosławski P. (2017b), *Czas na prąd*, „Fleet. Napędy Alternatywne”, wydanie specjalne.
- Elektromobilität: China vergrößert Vorsprung, Europa stagniert* (2017), <https://www.mckinsey.de/elektromobilitaet> [dostęp: 28.11.2017].

- Emilewicz J. (2017), *Szansa na rozwój*, „Fleet. Napędy Alternatywne”, wydanie specjalne.
- Hrymniak W. (2017), *Elektromobilność. Program Flagowy E-bus*, Polski Fundusz Rozwoju SA, <http://docplayer.pl/50245912-Elektromobilnosc-program-flagowy-e-bus-wlodzimirz-hrymniak-polski-fundusz-rozwoju-s-a-kierownik-programu-e-bus.html> [dostęp: 10.10.2017].
- Kościelniak P. (2011), *Naukowcy próbują produkować tanie sztuczne paliwo*, <http://www.rp.pl/artukul/637505-Nukowcy-probuja-produkowac-tanie-sztuczne-paliwo.html> [dostęp: 11.11.2017].
- Kublik A. (2017), *Toyota będzie produkować w Polsce silniki do aut hybrydowych. Kolejna inwestycja japońskiego koncernu na Dolnym Śląsku*, <http://wyborcza.pl/7,155287,22708490,toyota-bedzie-produkowac-w-polsce-silniki-do-aut-hybrydowych.html> [dostęp: 5.12.2017].
- Kulik W. (2015), *Tesla: auta elektryczne z zasięgiem 1200 km w 2020 roku*, <http://www.benchmark.pl/aktualnosc/tesla-auta-elektryczne-z-zasięgiem-1200-km-w-2020-roku.html> [dostęp: 11.09.2017].
- Maj M. (2013), *Samochód z wypożyczaną baterią i DRM – Renault sprzedaje coś takiego*, <http://di.com.pl/samochod-z-wypożyczana-bateria-i-drm-renault-sprzedaje-cos-takiego-49104> [dostęp: 15.10.2017].
- Melex.pl. Strona internetowa firmy Melex – producenta pojazdów elektrycznych, <http://www.melex.pl/> [dostęp: 5.12.2017].
- Mirai. Nowa era w motoryzacji (2016), <https://www.toyota.pl/new-cars/mirai/index.json> [dostęp: 1.09.2017].
- Mroczek S. (2017), *Silniki spalinowe – pogłoski o rychłej śmierci są przedwczesne*, <http://moto.onet.pl/silniki-spalinowe-pogloski-o-rychlej-smierci-sa-przedwczesne/0e6h9z> [dostęp: 6.12.2017].
- Nawrat A. (2017), *Nowe podejście NCBR do finansowania programów badawczych – założenia do programu na rzecz Bezemisyjnego Transportu Publicznego*, NCBR, [http://www.nauka.gov.pl/g2/oryginal/2017\\_01/74e74a90d4088713fbd19b56b962ffaa.pdf](http://www.nauka.gov.pl/g2/oryginal/2017_01/74e74a90d4088713fbd19b56b962ffaa.pdf) [dostęp: 10.10.2017].
- Pawlak K. (2017), *Pierwsza elektryczna ciężarówka Tesli zje konkurencję?*, <https://truckfocus.pl/nawosci/40069/pierwsza-elektryczna-ciezarowka-tesli-zje-konkurencje> [dostęp: 28.11.2017].
- Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce – Energia dla przyszłości* (2017), Ministerstwo Energii, Warszawa.
- Polakowski K. (2017), *Kierunki rozwoju rynku pojazdów elektrycznych*, [w:] J. Gajewski, W. Paprocki, J. Pieriegud (red.), *E-mobilność: wizje i scenariusze rozwoju*, Europejski Kongres Finansowy, Centrum Myśli Strategicznych, Sopot, <http://www.efcongress.com/sites/default/files/e-mobilnosc.pdf> [dostęp: 28.11.2017].

- POWERFUL Report Summary* (2015), [http://cordis.europa.eu/result/rcn/163424\\_en.html](http://cordis.europa.eu/result/rcn/163424_en.html) [dostęp: 10.10.2017].
- Program priorytetowy System zielonych inwestycji, GEPARD – Bezemisijny transport publiczny* (2017), <https://www.nfosigw.gov.pl/oferta-finansowania/system-zielonych-inwestycji---gis/programy-priorytetowe/> [dostęp: 10.10.2017].
- RAPORT: Rewolucja na drogach, czyli elektromobilność i carsharing* (2017), [http://www.polecosystem.pl/pl/news/raport-rewolucja\\_na\\_drogach-czyli\\_elektromobilnosc\\_i\\_carsharing/](http://www.polecosystem.pl/pl/news/raport-rewolucja_na_drogach-czyli_elektromobilnosc_i_carsharing/) [dostęp: 16.03.2018].
- Śnigurski P. (2017a), *Downsizing, czyli pojemne pojęcie*, „Fleet. Napędy Alternatywne”, wydanie specjalne.
- Śnigurski P. (2017b), *Koniec jednego, początkiem drugiego – o alternatywnych źródłach energii*, „Fleet. Napędy Alternatywne”, wydanie specjalne.
- Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju z akceptacją rządu* (2017), [http://www.gospodarkamorska.pl/Stocznie\\_Offshore/strategia-na-rzecz-odpowiedzialnego-rozwoju-z-akceptacja-rzadu.html](http://www.gospodarkamorska.pl/Stocznie_Offshore/strategia-na-rzecz-odpowiedzialnego-rozwoju-z-akceptacja-rzadu.html) [dostęp: 12.12.2017].
- Stwórz z nami polski samochód elektryczny. Konkurs Electromobility Poland. Laureaci*, <http://konkurs.emobilitypoland.pl/#galeria> [dostęp: 5.12.2017].
- Szokujący Raport. Samochody elektryczne nie są ekologiczne* (2017), <http://motoryzacja.interia.pl/wiadomosci/producenti/news-szokujacy-raport-samochody-elektryczne-nie-sa-ekologiczne.nId.2411032> [dostęp: 7.10.2017].
- Szymalski W. (2017), *Elektromobilność – druga fala elektryfikacji transportu. Opracowanie dla Koalicji Klimatycznej*, [http://www.chronmyklimat.pl/content/files/2017/Elektromobilnosc\\_druga\\_fala\\_elektryfikacji\\_transportu.pdf](http://www.chronmyklimat.pl/content/files/2017/Elektromobilnosc_druga_fala_elektryfikacji_transportu.pdf) [dostęp: 7.12.2017].
- Ta decyzja zmieni przyszłość producentów części* (2017), [https://motofocus.pl/informacje/nowosci/56838/ta-decyzja-zmieni-przyszlosc-producentow-czesci?utm\\_source=newsletter48&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=newsletter&utm\\_content=cala-branza-razem-w-jednym-miejscu](https://motofocus.pl/informacje/nowosci/56838/ta-decyzja-zmieni-przyszlosc-producentow-czesci?utm_source=newsletter48&utm_medium=email&utm_campaign=newsletter&utm_content=cala-branza-razem-w-jednym-miejscu) [dostęp: 12.10.2017].
- Traczyk W. (2017), *Milion aut elektrycznych. Ale nie w Polsce*, [https://www.autofakty.pl/aktualnosc/milion-aut-elektrycznych-ale-nie-w-polsce/?utm\\_source=Autofakty&utm\\_campaign=ae66f1c4ad-RSS\\_EMAIL\\_CAMPAIGN&utm\\_medium=email&utm\\_term=0\\_30c6fd06c0-ae66f1c4ad-342253729](https://www.autofakty.pl/aktualnosc/milion-aut-elektrycznych-ale-nie-w-polsce/?utm_source=Autofakty&utm_campaign=ae66f1c4ad-RSS_EMAIL_CAMPAIGN&utm_medium=email&utm_term=0_30c6fd06c0-ae66f1c4ad-342253729) [dostęp: 4.12.2017].
- Transport – wyniki działalności w 2016 roku* (2017), GUS, Warszawa.
- W listopadzie ruszy konkurs na prototyp polskiego samochodu elektrycznego. Na światowym rynku jest nisza dla krajowych producentów* (2017), <http://pim.pl/w-listopadzie-ruszy-konkurs-na-prototyp-polskiego-samochodu-elektrycznego-na-swiatowym-rynku-jest-nisza-dla-krajowych-producentow/> [dostęp: 10.10.2017].
- Who Killed the Electric Car?* (2006), <http://www.filmweb.pl/film/Who+Killed+the+Electric+Car-2006-295301/descs> [dostęp: 4.12.2017].

- Wszystkie pojazdy elektryczne zarejestrowane w Polsce w 2016 roku* (2017), <http://www.orpa.pl/wszystkie-pojazdy-elektryczne-i-hybrydowe-zarejestrowane-w-polsce-na-koniec-2016-r/> [dostęp: 5.12.2017].
- Zaręba P. (2017), *Ministerstwo Energii: Program elektromobilności. Działania na rzecz rozwoju przemysłu elektromobilności*, <http://wde.warszawa.pl/ministerstwo-energii-program-elektromobilnosci-dzialania-rzecz-rozwoju-przemyslu-elektromobilnosci/> [dostęp: 10.12.2017].
- Znikają kolejne bariery dla rynku samochodów elektrycznych. Rosnące zasięgi i coraz niższe ceny mogą wywołać boom zakupowy* (2017), <http://pim.pl/znikaja-kolejne-bariery-dla-ryнку-samochodow-elektrycznych-rosnace-zasiegi-i-coraz-nizsze-ceny-moga-wywolac-boom-zakupowy/> [dostęp: 5.12.2017].

### Summary

#### The determinants of electromobility. Selected issues

The pro-ecological trend and lower costs of moving an electric car can significantly accelerate, and at least partially limit the use of a traditional car with an internal combustion engine. The car should become more environmentally friendly, more beneficial for the family budget, mechanically less complicated and easier to build. Currently, all major automotive companies on the market offer their customers cars with an electric engine. These vehicles may dominate in transport in the near future, especially on shorter distances, e.g. in cities but also on further journeys. The aim of this article is to present the important issues of electromobility and analyse the most important factors for its development in the context of traditional motor vehicles as well as vehicles with electric drive.

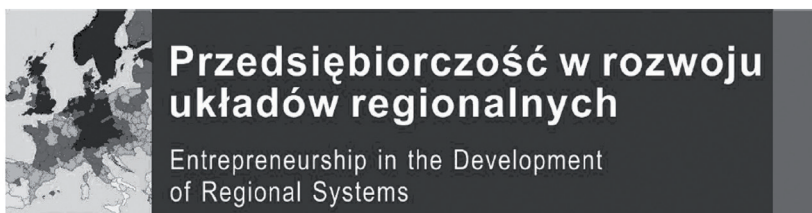
**Keywords:** electric car, conventional car, electromobility

**CZĘŚĆ V  
RECENZJE.  
SPRAWOZDANIA  
Z KONFERENCJI**

**Danuta Janczewska\***

## **Sprawozdanie z 14. Międzynarodowej Konferencji Naukowej pt. „Przedsiębiorczość w rozwoju układów regionalnych”**

14. Międzynarodowa Konferencja Naukowa / 14<sup>th</sup> International Scientific Conference



Konferencja odbyła się w dniach 9–10 października 2017 roku na Uniwersytecie Pedagogicznym w Krakowie. Organizatorem konferencji był Zakład Przedsiębiorczości i Gospodarki Przestrzennej, Instytut Geografii Uniwersytetu Pedagogicznego im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie oraz Komisja Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego, Wydawnictwo Nowa Era i Fundacja Edukacja dla Społeczeństwa.

Celem 14. Konferencji była prezentacja koncepcji teoretycznych oraz wyników prac badawczych nad problematyką przedsiębiorczości w szerokim ujęciu. Przedstawione referaty dotyczyły rozwoju działalności gospodarczej przedsiębiorstw w różnej skali układów przestrzennych (lokalnej, regionalnej, krajowej, europejskiej, światowej), gospodarki finansowej przedsiębiorstw, jednostek samorządu terytorialnego i państwa, rynku kapitałowego, systemu bankowego, podatkowego i ubezpieczeń, etyki życia społeczno-gospodarczego. W pierwszym dniu obrad konferencji wygło-

---

\* Dr inż. Danuta Janczewska – adiunkt w Katedrze Marketingu i Logistyki, Wydział Zarządzania Społecznej Akademii Nauk w Łodzi; podczas konferencji wygłosiła referat pt. *Proces zarządzania zasobami wiedzy w działalności logistycznej przedsiębiorstw MSP.*

szonych zostało ponad 30 referatów, wśród referentów znajdowali się przedstawiciele ośrodków naukowych z całej Polski. Obrady przebiegały w czterech sesjach tematycznych. Szczególna uwaga została zwrócona na przestrzenne aspekty rozwoju przedsiębiorczości oraz problematykę edukacji dla przedsiębiorczości, głównie w krajach Europy Środkowo-Wschodniej i na innych rynkach wschodzących. Obrady konferencji w drugim dniu związane były z 10. Jubileuszowym Zjazdem Nauczycieli Przedsiębiorczości i koncentrowały się na problematyce edukacji w szkołach średnich. Referenci podczas dwóch sesji wypowiadali się na temat metodyki nauczania przedsiębiorczości i innych przedmiotów ekonomicznych na wszystkich poziomach edukacji, konfrontacji poglądów pracowników szkół wyższych, doradców metodycznych i nauczycieli na temat celów, treści, metod i efektów kształcenia w zakresie przedsiębiorczości.

Artykuły powstałe na bazie referatów, po otrzymaniu pozytywnych recenzji, będą opublikowane w czasopiśmie „Przedsiębiorczość – Edukacja”, [www.p-e.up.krakow.pl](http://www.p-e.up.krakow.pl) (8 pkt wg listy MNiSW). Szczegółowy program konferencji oraz teksty referatów znajdują się na stronie <http://www.przedsiębiorczosc.eu>.



# **Streszczenia artykułów**

## **CZĘŚĆ I. ZARZĄDZANIE ORGANIZACJAMI**

### **Wykorzystanie klastrów do oceny potencjału gospodarczego przedsiębiorstwa**

Grupowanie wewnątrzsektorowe pozwala tworzyć podstawę do oceny potencjału gospodarczego danego przedsiębiorstwa. Klastry grupują przedsiębiorstwa o jednorodnych cechach, dla których poziom potencjału może być identyczny. W artykule udowodniono możliwość wykorzystania naturalnych klastrów do oceny potencjału gospodarczego przedsiębiorstwa. Podano definicje potencjalnego klastra, przyjęto odrębny wskaźnik ekonomiczny i zaproponowano połączenie potencjalnych klastrów w sieci stanowiące podstawę oceny potencjału gospodarczego przedsiębiorstwa.

### **Istota bezpieczeństwa**

Bezpieczeństwo jest pojęciem obejmującym różne aspekty funkcjonowania państwa i życia społecznego i jest ciągle rozszerzane wraz ze zmianami dokonywanymi się w państwie i jego otoczeniu. Wraz z rozwojem cywilizacyjnym w dobie globalizmu i społeczeństwa informatycznego ciągle aktualne są nowe wyzwania w przedmiocie powstawania nowych form zagrożeń bezpieczeństwa określonego typu, a przede wszystkim w bezpieczeństwie międzynarodowym, a także społecznym i publicznym. Niniejszy artykuł jest próbą prezentacji istoty, struktury i typologii bezpieczeństwa. W sposób naturalny i obiektywny przedstawiono aktualny stan nauki i praktyki w zakresie ciągłego definiowania bezpieczeństwa.

### **Zarządzanie jakością oferowanych towarów i świadczonych usług w przedsiębiorstwie. Podstawowe zagadnienia**

Oferowanie produktów odpowiedniej jakości stanowi ważny element zarządzania przedsiębiorstwem. Wszystko to ma służyć wzrostowi zaufania i zadowolenia

klientów. W zarządzaniu jakością wymienia się takie główne aspekty, jak: planowanie strategiczne, kontrola, audyt wewnętrzny i zewnętrzny. Zagadnienia jakości oferowanych towarów i usług stanowią ważny element zarządzania przedsiębiorstwem. Zarządzanie jakością produktów ma służyć wzrostowi zaufania i zadowolenia klientów, zwiększeniu dochodów i obniżce kosztów ich wytwarzania i obrotu nimi. Artykuł ma na celu prezentację i uporządkowanie podstawowych (zdaniem autora) zagadnień zarządzania jakością oferowanych towarów i świadczonych usług w przedsiębiorstwie.

### **Przemieszczanie się osób w strefie Schengen Unii Europejskiej**

Celem artykułu jest prezentacja najważniejszych zagadnień związanych z przemieszczaniem się osób w strefie Schengen Unii Europejskiej i uzasadnienie tezy, że polityka migracyjna UE jest istotną dziedziną regulacji prawnych, uwzględniającą staż członkowski państw oraz współpracę ich służb granicznych, wymogów azylowych i przyznawania obywatelstwa. W artykule scharakteryzowano istotę strefy Schengen i swobodnego przemieszczania się osób, nielegalną imigrację i kontrolę na granicach, system azylowy oraz współpracę służb granicznych i policyjnych.

### **Analiza struktury kapitału Grupy Żywiec w kontekście zarządzania ryzykiem finansowym na przykładzie Grupy Żywiec S.A.**

Kapitał jest niewątpliwie najważniejszym determinantem prowadzenia działalności gospodarczej, niezależnie od wielkości przedsiębiorstwa, rodzaju prowadzonej działalności. Problem źródeł finansowania pojawia się już na etapie planowania i organizowania działalności. Praktyka gospodarcza potwierdza, iż przedsiębiorstwo, które ma niewłaściwie opracowaną strukturę kapitału jest narażone na większe ryzyko finansowe. Przedsiębiorstwa mają ograniczony wpływ na ryzyka, których źródła są związane z makrootoczeniem. Nie są w stanie wpływać bezpośrednio na poziom stóp procentowych na rynku czy wahania kursów walutowych, ale mogą zarządzać ryzykiem finansowym, ograniczając jego negatywne skutki z perspektywy odpowiedniego dopasowania źródeł finansowania działalności i rozwoju przedsiębiorstwa. Celem artykułu jest przedstawienie istoty analizy struktury kapitału, będącej częścią analizy finansowej przedsiębiorstwa jako jednego z narzędzi wspomagających proces zarządzania ryzykiem finansowym w jednostce gospodarczej na przykładzie wybranej organizacji.

## **CZĘŚĆ II. ZARZĄDZANIE W ADMINISTRACJI PUBLICZNEJ**

### **Problem statusu prawnego komisji wyborczych jako organów administracji publicznej wyborów w krajach postsowieckich**

Artykuł poświęcony jest analizie bieżącej praktyki tworzenia i wdrażania uprawnień przez komisje wyborcze jako organy administracji publicznej wyborów. W ich

działalności identyfikuje się oznaki organu wykonującego zadania i funkcje państwa, które mają wpływ na specyfikę prawnego statusu komisji wyborczych i ich członków. W związku z tym podkreśla się konieczność dostosowania europejskich doświadczeń w budowaniu systemu administracji publicznej i procesu wyborczego do warunków panujących na Ukrainie.

### **Elektroniczna Platforma Usług Administracji Publicznej w relacjach urząd–klient (e-administracja)**

Artykuł ukazuje konieczność wykorzystywania narzędzi w postaci systemów informatycznych w relacjach urząd–klient, urząd–urząd oraz omawia wady i zalety głównego w Polsce systemu tego typu, tj. Elektronicznej Platformy Usług Administracji Publicznej (ePUAP). Oferuje ona już bardzo wiele funkcji, które z założenia mają być stosunkowo proste w obsłudze oraz znacznie usprawnić prowadzenie formalnych i urzędowych spraw przez współczesnego przedsiębiorcę bez konieczności osobistego odwiedzania urzędów. Sprawy te użytkownik platformy ePUAP może już wykonywać zdalnie z dowolnego miejsca z dostępem do Internetu i w dogodnym dla siebie czasie.

Głównym celem tworzenia e-administracji publicznej jest zwiększenie efektywności świadczonych usług zarówno w zakresie obsługi klienta, jak i usprawniania pracy urzędów. Podstawowym krokiem do sprawnie funkcjonującego systemu elektronicznej administracji jest wprowadzenie nowych technologii, które umożliwią obywatelom i przedsiębiorcom szybkie załatwienie spraw urzędowych oraz łatwy dostęp do informacji.

Pełne korzystanie z dobrodziejstw urzędów online wymaga obecnie czegoś więcej niż samego zarejestrowania się na platformie. Potrzebna jest możliwość podpisywania pism. Profil Zaufany ePUAP to bezpłatny podpis elektroniczny, dzięki któremu obywatel może załatwić sprawy administracyjne drogą elektroniczną bez konieczności wychodzenia z domu. Spełnia on funkcje podobne do oferowanych obecnie komercyjnych podpisów elektronicznych. Weryfikacja tożsamości użytkownika stanowi jedno z kluczowych zagadnień w świadczeniu usług drogą elektroniczną.

### **Etyczne cechy pracy pracownika samorządu terytorialnego**

Artykuł charakteryzuje etyczny aspekt pracy pracownika samorządu terytorialnego. W konkluzji artykułu autorzy stwierdzają, że urzędnik jako przedstawiciel instytucji państwa pełni funkcję usługową. Jest to zawód zaufania publicznego – wpływa na zaufanie obywateli do państwa. Dlatego urzędnik musi być uczciwy i rzetelny oraz wzbudzać zaufanie. Powinien godnie reprezentować swoją instytucję. W pracy powinien opierać się na zasadach dobrej administracji, która jest fundamentalnym prawem jednostki w demokratycznym państwie prawa. Obywatele oczekują od polityków i urzędników państwowych bardziej rygorystycznego przestrzegania etycznych standardów uczciwości niż inne grupy zawodowe, jak również działania dla wspólnego dobra. Działania osób sprawujących funkcje społeczne związane z wy-

konywaniem władzy powinny zawsze być jasne i przejrzyste, nie mogą wzbudzać wątpliwości.

### **ĆZĘŚĆ III. EKONOMIA I WYKORZYSTANIE DÓBR**

#### **Jakość życia a aktywne i pomyślne starzenie się – zarys problematyki**

Obserwowane zmiany demograficzne związane głównie z postępującym procesem starzenia się polskiego społeczeństwa wpływają na wzrost znaczenia segmentu seniorów na rynku. Z tego względu coraz istotniejsza staje się jakość życia i skorelowane z nią koncepcje pomyślnego i aktywnego starzenia się, które zostały przyjęte za paradygmat w nowoczesnej polityce społecznej. Jest to zgodne z podstawowymi wartościami wynikającymi z praw człowieka, takimi jak niezależność, uczestnictwo, godność, bezpieczeństwo i samorealizacja.

Celem opracowania jest wyjaśnienie istoty i najważniejszych determinant jakości życia, a także koncepcji pomyślnego i aktywnego starzenia się. Po krótkim wprowadzeniu skupiono się w artykule na interdyscyplinarnym sposobie ujmowania jakości życia. Wyjaśniono pojmowanie jakości życia w ujęciu socjologicznym, psychologicznym, ekonomicznym, społecznym i medycznym. Następnie przeanalizowano kluczowe czynniki determinujące jakość życia jednostki. W dalszej części tekstu zostały omówione koncepcje pomyślnego starzenia się oraz aktywności po przejściu na emeryturę, które nierozdzielnie wiążą się z jakością życia każdego człowieka.

#### **Wyposażenie gospodarstw domowych seniorów w dobra trwałego użytku w świetle wyników badań własnych**

Poziom wyposażenia gospodarstw domowych w dobra trwałego użytku jest nie tylko istotnym miernikiem poziomu zamożności i jakości życia, ale także ważnym wskaźnikiem pozycji konsumpcyjnej każdego gospodarstwa domowego. Należy pamiętać, że dobra trwałego użytku, które są gromadzone i konsumowane przeważnie w długim okresie, stanowią ważną część majątku konsumpcyjnego w gospodarstwach domowych w postaci zasobów pieniężnych i niepieniężnych. Ich rola i znaczenie wynika ze zdolności do zaspokajania całego spektrum potrzeb ludzkich, które ciągle się zmieniają i ulegają stopniowej modyfikacji.

Artykuł prezentuje wyposażenie w niektóre dobra trwałego użytku miejskich gospodarstw domowych osób w wieku 65 lat i starszych. Jego głównym celem jest przybliżenie infrastruktury domowej seniorów.

Po krótkim wprowadzeniu, w pierwszej części tekstu skoncentrowano się na konceptualizacji badań oraz opisie próby i jej cech charakterystycznych. W dalszej części opracowania w sposób syntetyczny poddano analizie wyposażenie miejskich gospodarstw domowych osób w starszym wieku w zmechanizowany sprzęt gospodarstwa domowego, sprzęt informacyjno-rozrywkowy i sprzęt mobilny. Przeanalizowano także poziom zaspokojenia potrzeb osób starszych w zakresie dóbr trwałego użytku.

## **CZĘŚĆ IV. LOGISTYKA I ZARZĄDZANIE TRANSPORTEM**

### **Łańcuch logistyczny w eksploatacji pojazdów samochodowych na przykładzie zaopatrzenia w części zamienne**

Łańcuchy logistyczne w eksploatacji pojazdów samochodowych mogą być rozważane na tle całego systemu technicznego, jego podsystemów lub wybranych elementów i grup tego systemu. Sektor serwisowania samochodów charakteryzuje bardzo wysoki poziom i odmienność asortymentu części zamiennych, co jest konsekwencją różnorodności pojazdów samochodowych i dużej liczby marek. Zadaniem logistyki jest zaopatrzenie warsztatów w części zamienne do napraw i w materiały do obsługi technicznej. Logistyka części zamiennych jest kluczowym czynnikiem zysku dla każdego serwisu samochodowego.

W artykule wyjaśniono pojęcie łańcucha towarów i łańcucha logistycznego, przytoczono wybrane definicje łańcucha logistycznego i kryteria jego podziału. Rozważania poparto przykładem z eksploatacji samochodów opisującym logistyczny łańcuch zaopatrujący serwisy samochodowe w części zamienne.

### **Rola i zadania systemu ratowniczego w transporcie lotniczym**

W artykule przedstawiono zadania i organizację działań ratowniczych. Ze względu na liczne zagrożenia niemożliwe jest całkowite wyeliminowanie wypadków czy incydentów lotniczych. Służba poszukiwania i ratownictwa lotniczego w Polsce jest przeznaczona do poszukiwania i ratowania życia ludzi, znajdujących się w sytuacjach zagrożenia lub związanych bezpośrednio z wypadkiem lotniczym.

Poza zazwyczaj wykorzystywanymi w systemie poszukiwania i ratownictwa statkami powietrznymi Sił Powietrznych, Marynarki Wojennej i Wojsk Lądowych używane mogą być również inne statki powietrzne lotnictwa wojskowego, a także Lotnictwa Pogotowia Ratunkowego, Policji czy Straży Granicznej. Polski system poszukiwania i ratownictwa (SAR) opiera się na strukturach administracji rządowej państwa, którymi są: ministerstwo właściwe do spraw wewnętrznych, Ministerstwo Obrony Narodowej, Ministerstwo Zdrowia i ministerstwa zajmujące się transportem i infrastrukturą.

### **Badanie procesu zarządzania marketingowo-logistycznego w mikroprzedsiębiorstwie**

Artykuł ma na celu ukazanie potrzeby integracji marketingu i logistyki, ich poszczególnych zadań oraz problemów z nimi związanych. Poprzez wybrane aspekty marketingowo-logistycznego zarządzania uwidacznia specyfikę nowoczesnych metod zarządzania. Zarządzanie marketingowo-logistyczne integruje problematykę marketingu i logistyki w sektorze MŚP. Sektor ten stanowi największy liczebnie sektor w gospodarce i jest obecnie przedmiotem badań. Wzrost konkurencyjności sektora MŚP jest jednym z ważniejszych celów w dziedzinie zarządzania. Procesy zarządzania marketingowo-logistycznego były przedmiotem badań własnych w grupie

69 przedsiębiorstw w województwie kujawsko-pomorskim. Przedstawione wyniki badań potwierdziły korzyści z wprowadzenia zarządzania marketingowo-logistycznego w badanej grupie mikroprzedsiębiorstw.

### **Determinanty rozwoju elektromobilności. Wybrane kwestie**

Trend proekologiczny i niższe koszty przemieszczania się samochodem elektrycznym mogą znacznie przyspieszyć przynajmniej częściowe ograniczenie użytkowania tradycyjnego samochodu z silnikiem spalinowym. Samochód powinien stać się dzięki temu bardziej przyjazny środowisku, bardziej ekonomiczny dla budżetu rodzinnego, mechanicznie mniej skomplikowany i prostszy w budowie. Obecnie już wszystkie liczące się na rynku firmy motoryzacyjne oferują swoim klientom samochody z silnikiem elektrycznym. Pojazdy te w niedalekiej przyszłości mogą dominować w transporcie, szczególnie na krótszych odcinkach, np. w miastach, ale także w dalszych podróżach. Celem artykułu jest prezentacja istotnych zagadnień elektromobilności i analiza najważniejszych czynników jej rozwoju w kontekście użytkowania zarówno tradycyjnych pojazdów silnikowych, jak i pojazdów z napędem elektrycznym.

Dwudziesty piąty numer naszego czasopisma dotyczy problematyki przypisanej do pięciu grup tematycznych: zarządzanie organizacjami, zarządzanie w administracji publicznej, ekonomia i wykorzystanie dóbr, transport i logistyka oraz recenzje i sprawozdania z konferencji. Treści artykułów zgromadzonych w numerze są zróżnicowane i uwzględniają zagadnienia zarządzania zarówno w makro-, jak i w mikroskali.

Redakcja



WYDAWNICTWO  
AKADEMII HUMANISTYCZNO-EKONOMICZNEJ  
W ŁODZI