



POLITECHNIKA KOSZALIŃSKA

WYDZIAŁ  
NAUK EKONOMICZNYCH

Z E S Z Y T Y N A U K O W E

NR  
26

**POLITECHNIKA KOSZALIŃSKA**

**WYDZIAŁ NAUK  
EKONOMICZNYCH**

**ZESZYTY NAUKOWE**

**Nr 26**

**Koszalin 2022**

**RADA PROGRAMOWA**

Adamowicz Mieczysław, prof. dr hab. dr h.c., Państwowa Szkoła Wyższa w Białej Podlaskiej  
Amborski David, Professor, Ryerson University, Toronto, Ontario  
Bernat Tomasz, dr hab., prof. US, Uniwersytet Szczeciński  
Blašková Martina, prof. Ing., Ph.D., Police Academy of the Czech Republic in Prague, Czech Republic  
Casparius Joachim, prof., Universität Berlin, Germany  
Danuletiu Dan, Associate Professor Ph.D., University in Alba Iulia, Romania  
Garbe Peter, prof., Universität Greifswald, Germany  
Ivanović Zoran, prof., Ph.D., Sveučilište u Rijeci, Croatia  
Jurčić Ana, Associate Professor, Fulbright Alumni Association of Serbia, Serbia  
Kiráľová Alžbeta, doc., Ing., Ph.D., Vysoká Škola Obchodní v Praze, Czech Republic  
Kisiel Roman, prof. dr hab., Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie  
Leszczyński Marek, dr hab., prof. UJK, Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach  
Luchko Mykhaylo, dr hab., prof., Ternopil National Economic University, Ukraine  
Maráková Vanda, doc., Ing., Ph.D., Univerzita Mateja Bela v Banskej Bystrici, Slovakia  
Mitrovic Ranka, Assistant professor, John Naisbitt University Belgrade, Serbia  
Muntean Andreea, Lect. PhD, University in Alba Iulia, Romania  
Musiał Wiesław, prof. dr hab., Uniwersytet Rolniczy w Krakowie  
Popa Maria, Profesor universitar doctor inginer, University in Alba Iulia, Romania  
Rembeza Jerzy, dr hab., prof. PK, Politechnika Koszalińska  
Tom L. Trittipio, prof., Ph.D., Maryland University, USA  
Wiatrak Andrzej, prof. dr hab., Uniwersytet Warszawski  
Zmyślony Piotr, dr hab., prof. UE, Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu  
Żmija Janusz, prof. dr hab. inż. dr h.c., Uniwersytet Rolniczy w Krakowie

**KOLEGIUM REDAKCYJNE**

Przekota Grzegorz, dr hab., prof. PK – Redaktor Naczelny  
Jasiulewicz Michał, prof. dr hab. – Z-ca Redaktora Naczelnego  
Garbe Peter, prof. – redaktor językowy, język niemiecki  
Jakubowska Agnieszka, dr  
Janiszewska Dorota, dr  
Klonowska-Matynia Maria, dr  
Kloskowski Dariusz, dr  
Olkiewicz Marcin, dr  
Ossowska Luiza, dr – sekretarz  
Radlińska Kamila, dr  
Riaz Noman MPhil – Guizhou University, China  
Sasin Maria, dr – redaktor statystyczny  
Trojanek Piotr, mgr – redaktor językowy, język angielski  
Zaleska Beata, dr

**REDAKCJA TECHNICZNA** – mgr Karolina Trafny

**PROJEKT OKŁADKI** – Tadeusz Walczak

**ADRES DO KORESPONDENCJI**

Politechnika Koszalińska  
Wydział Nauk Ekonomicznych  
ul. Kwiatkowskiego 6E, 75-343 Koszalin

Artykuły zamieszczone w książce wydrukowano z materiałów dostarczonych przez Autorów.  
© Copyright by Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Koszalińskiej, Koszalin 2022  
Redakcja nie płaci honorariów autorskich oraz uznaje wersję papierową jako wersję pierwotną.  
Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Koszalińskiej  
ul. Raclawicka 15-17, 75- 620 Koszalin  
[www.wydawnictwo.tu.koszalin.pl](http://www.wydawnictwo.tu.koszalin.pl)

Szanowni Czytelnicy

Jest nam niezmiernie miło przekazać Państwu nasz najnowszy numer Zeszytów Naukowych Wydziału Nauk Ekonomicznych. W bieżącym zeszycie znajduje się przegląd aktualnych problemów z zakresu ekonomii, zarządzania i finansów widzianych z perspektywy lokalnej, krajowej oraz globalnej. Nasi Autorzy wnikliwie przeanalizowali zmieniające się otoczenie i wybrane problemy zaprezentowali w postaci badań własnych, analizy danych wtórnych oraz dyskusji i krytyki literatury.

Szczegółowe problemy dotyczą wielu różnorodnych obszarów, i tak znaleźć można artykuły dotyczące rozwoju branży turystycznej i eventowej w wymiarze lokalnym i krajowym, przestrzennego rozwoju miast oraz zmiany stylu życia, tendencji na rynku pracy, przyszłego zabezpieczenia emerytalnego, ubezpieczeń społecznych, inwestycji publicznych. Mamy tutaj także artykuły związane z szeroko pojętymi finansami, w szczególności odnoszące się do rozwoju nowoczesnych instrumentów finansowych, kondycji finansowej sektora bankowego czy płatności internetowych. Wybrane artykuły dotyczą problemów logistyki przewozów ponadnormatywnych, inwestycji w transport oraz teorii i praktyki wyceny szkód komunikacyjnych.

W naszych Zeszytach Naukowych znalazło się miejsce dla artykułów, których Autorami są doświadczeni naukowcy, mający znaczący dorobek badawczy, jak i młodzi, dopiero zaczynający swoją przygodę z nauką – absolwenci studiów licencjackich i magisterskich. Po raz pierwszy swoje publikacje zaprezentowali słuchacze Szkoły Doktorskiej. Jako grono redakcyjne mamy nadzieję, że znajdą Państwo w naszych zeszytach interesujące materiały, mogące stanowić podstawę do dalszej dyskusji i polemiki naukowej.

Zespół Redakcyjny



## SPIS TREŚCI

<i>Bazylińska Wiktoria, Wenklar Oktawian, Więclawska Klaudia</i> <b>Regionalne zróżnicowanie funkcji turystycznej w Polsce</b> .....	9
<i>Boniewicz Emilia, Kasperska Ewa</i> <b>Perspektywy rozwoju branży eventowej w Polsce w świetle oczekiwań odbiorców</b> .....	23
<i>Bryx Marek, Rudzka Izabela</i> <b>Miasto modernistyczne jako zrównoważone miejsce do życia</b> .....	39
<i>Ciesielska Martyna</i> <b>Zmiany na rynku pracy wywołane pandemią COVID-19</b> .....	53
<i>Ciesielska Monika</i> <b>Możliwości rozwoju turystyki w gminie Koczała</b> .....	67
<i>Czopik Krzysztof, Szczepańska-Przekota Anna</i> <b>Teoretyczne podstawy modeli emerytalnych i ich współczesne odmiany</b> .....	87
<i>Dziadek Krzysztof, Rosiński Rafał</i> <b>Inwestycje w transport w województwie zachodniopomorskim w aspekcie zrównoważonego rozwoju</b> .....	99
<i>Kuczyński Łukasz, Szczepańska-Przekota Anna</i> <b>Teoria i praktyka wyceny szkód komunikacyjnych</b> .....	115
<i>Landsberg Tomasz</i> <b>Znaczenie inwestycji publicznych dla PKB Polski</b> .....	129
<i>Nieckarz Zuzanna, Ossowska Luiza</i> <b>Idea społecznej odpowiedzialności biznesu w działalności eventowej</b> .....	153
<i>Pampuch Agata, Dyczkowska Joanna</i> <b>Logistyka przewozów ponadnormatywnych na wybranym przykładzie</b> .....	173
<i>Paszkowska Dagmara</i> <b>Payments in E-COMMERCE Logistics</b> .....	187
<i>Pogonowski Igor</i> <b>Ubezpieczenia społeczne wczoraj i jutro – w poszukiwaniu drogi do bezpieczeństwa socjalnego</b> .....	201
<i>Sawa Paulina, Galas Tomasz</i> <b>Zmiany kondycji finansowej wybranych banków w Polsce</b> .....	219
<i>Szelągowska Anna</i> <b>Tokenizacja jako wyznacznik rozwoju nowych technologii</b> .....	233



## CONTENTS

<i>Bazylińska Wiktoria, Wenklar Oktawian, Więclawska Klaudia</i> <b>Regional Diversity of the Tourism Function in Poland</b> .....	9
<i>Boniewicz Emilia, Kasperska Ewa</i> <b>Prospects of the Development of the Event Sector in Poland in the Light of the Recipients' Expectations</b> .....	23
<i>Bryx Marek, Rudzka Izabela</i> <b>Modernist City as a Sustainable Place to Live</b> .....	39
<i>Ciesielska Martyna</i> <b>Labour Market in Post-Pandemic Times</b> .....	53
<i>Ciesielska Monika</i> <b>The Condition and Prospects for the Tourism Development in the Koczala Commune</b> .....	67
<i>Czopik Krzysztof, Szczepańska-Przekota Anna</i> <b>Theoretical Foundations of Pension Models and their Modern Variations</b> .....	87
<i>Dziadek Krzysztof, Rosiński Rafał</i> <b>Investments in Transport in the West Pomeranian Voivodeship in the Aspect of Sustainable Development</b> .....	99
<i>Kuczyński Łukasz, Szczepańska-Przekota Anna</i> <b>Communication Damage Valuation in Theory and Practice</b> .....	115
<i>Landsberg Tomasz</i> <b>Importance of Public Investment for Poland's Gdp</b> .....	129
<i>Nieckarz Zuzanna, Ossowska Luiza</i> <b>Corporate Social Responsibility in the Event Industry</b> .....	153
<i>Pampuch Agata, Dyczkowska Joanna</i> <b>Logistics of Oversize Transport</b> .....	173
<i>Paszowska Dagmara</i> <b>Platności w logistyce E-COMMERCE</b> .....	187
<i>Pogonowski Igor</i> <b>Social Security of Yesterday and Tomorrow – in Search of the Way to Social Security</b> .....	201
<i>Sawa Paulina, Galas Tomasz</i> <b>Changes in the Financial Condition of Selected Banks in Poland</b> .....	219
<i>Szelągowska Anna</i> <b>Tokenization as a Determinant of the Development of New Technologies</b> .....	233





Wiktoria BAZYLIŃSKA\*

Oktawian WENKLAR\*\*

Klaudia WIĘCŁAWSKA\*\*\*

## REGIONALNE ZRÓŻNICOWANIE FUNKCJI TURYSTYCZNEJ W POLSCE

*Zarys treści:* Głównym celem podjętych badań jest określenie i ocena zróżnicowania funkcji turystycznej w Polsce w ujęciu regionalnym w 2021 roku, a także wskazanie regionów o niewykorzystanym potencjale turystycznym. Poziom funkcji turystycznej wyznaczono przy pomocy wskaźnika syntetycznego, metodą bezwzorcową – na bazie wskaźników cząstkowych (wskaźnik Baretje’a-Deferta, wskaźnik gęstości bazy noclegowej, wskaźnik Schneidera, wskaźnik Charvata, odsetek podmiotów gospodarczych w sekcji I 55). Dane pochodzą z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego. Na podstawie wyników podzielono województwa na cztery klasy o różnym poziomie funkcji turystycznej: klasa I – poziom wysoki (zachodniopomorskie, pomorskie, małopolskie), klasa II – poziom średni (warmińsko-mazurskie, dolnośląskie), klasa III – poziom niski (kujawsko-pomorskie, lubuskie, mazowieckie, podkarpackie, śląskie, świętokrzyskie), klasa IV – poziom bardzo niski (lubelskie, łódzkie, opolskie, podlaskie i wielkopolskie). W niektórych województwach występujące walory turystyczne są słabo wykorzystywane.

*Słowa kluczowe:* funkcja turystyczna, wskaźniki funkcji turystycznej, województwa, regiony.

---

\* Studentka studiów I stopnia na kierunku Turystyka i Rekreacja, Studenckie Koło Naukowe Turystyki i Rekreacji – TRAVELin, Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska

\*\* Student studiów I stopnia na kierunku Turystyka i Rekreacja, Studenckie Koło Naukowe Turystyki i Rekreacji – TRAVELin, Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska

\*\*\* Studentka studiów I stopnia na kierunku Turystyka i Rekreacja, Studenckie Koło Naukowe Turystyki i Rekreacji – TRAVELin, Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska

## Wprowadzenie

Turystyka jest narzędziem poznania, które zaspokaja potrzeby fizjologiczne i kulturalne oraz poszerza zainteresowania człowieka, przybliża poznanie innego oblicza kulturowego świata, jego niejednorodności i szczególności. Ponadto turystyka może być narzędziem budującym przeżycia oraz emocjonalne więzi z miejscami, osobami, u których gościmy, grupami społecznymi, osobami nam towarzyszącymi czy nawet wydarzeniami. Turystyka jest również narzędziem rozwoju społeczno-gospodarczego, wpływając na możliwości rozwoju obszarów, na których odbywa się ruch turystyczny<sup>1</sup>. O tym zwykle decyduje występowanie walorów turystycznych, czyli zespołu elementów środowiska naturalnego oraz elementów poza przyrodniczych, które – wspólnie lub każde z osobna – są przedmiotem zainteresowań turysty<sup>2</sup>.

Intencją prezentowanej pracy jest zwrócenie uwagi na dysproporcje, jakie występują w Polsce w zakresie wykorzystania turystycznego poszczególnych regionów. Podczas, gdy niektóre obszary Polski zmagają się z tzw. „przeludnieniem turystycznym”, inne dysponują niewykorzystanymi walorami<sup>3</sup>.

Polska jako obszar turystyczny jest bogaty w zabytki, pamiątki historyczne, malownicze krajobrazy, w przyrodę nieożywioną, jak i ożywioną. Mimo to kraj jest niedoceniany i mało znany zarówno na międzynarodowym rynku turystycznym, jak i wśród swoich własnych obywateli. Polska nadal ustępuje innym, bardziej renomowanym, chociaż niekoniecznie tak atrakcyjnym obszarom turystycznym.

Jednym z powodów występowania niedostatecznego wykorzystania regionów mimo ich umiarkowanego bądź wysokiego potencjału turystycznego może być obrana przez państwo polityka gospodarcza. Dofinansowania regionalne bądź rozwijająca się pręźnie w kraju infrastruktura są czynnikami napędowymi wykorzystania potencjału. Jako, iż Polska czerpie stosunkowo niewielkie korzyści finansowe z turystyki, polityka gospodarcza jest bardziej nastawiona na inne branże gospodarki<sup>4</sup>.

Głównym celem podjętych badań jest określenie i ocena zróżnicowania funkcji turystycznej w Polsce w ujęciu regionalnym w 2021 roku, a także wskazanie regionów o niewykorzystanym potencjale turystycznym.

---

<sup>1</sup> J. Czerwiński, *Podstawy turystyki*, CeDeWu, Warszawa 2015, s. 366.

<sup>2</sup> I. Potocka, *Walory turystyczne*, (w:) *Uwarunkowania i plany rozwoju turystyki*, Z. Młynarczyk, A. Zajadacz red., UAM, Poznań 2009, s. 9-18.

<sup>3</sup> T. Lijewski, M. Mikułowski, *Geografia turystyki Polski*, PWE, Warszawa 2008, s. 5.

<sup>4</sup> T. Mańkowski, *Miejsce turystyki i rekreacji w polityce społeczno-gospodarczej państwa*, (w:) *Ekonomika turystyki i rekreacji*, A. Panasiuk, red. nauk., PWN, Warszawa 2011, s. 299.

Tekst artykułu składa się z kilku sekcji. W pierwszej z nich odniesiono się do teoretycznego ujęcia funkcji turystycznej. W drugiej scharakteryzowano metodę badawczą. Sekcja trzecia zawiera wyniki przeprowadzonych analiz. Natomiast czwarta obejmuje zakończenie i wnioski.

## Funkcja turystyczna – ujęcie teoretyczne

Funkcja turystyczna jest różnie definiowana, każde jednak ujęcie nawiązuje do działalności społeczno-ekonomicznej, a także do wykorzystania występujących lokalnie walorów turystycznych. Wskazują na to przykłady definicji, które można odnaleźć w literaturze przedmiotu:

- Funkcja turystyczna (wypoczynkowa) obszaru jest rozumiana jako działalność społeczno-ekonomiczna realizowana przez dany obszar, region, miejscowość, a także jego mieszkańców, której celem jest przywrócenie odwiedzającym utraconych poprzez zmęczenie normalnych zdolności psychologicznych ich organizmu z zastosowaniem naturalnych właściwości środowiska geograficznego<sup>5</sup>.
- Funkcja turystyczna jest działalnością społeczno-ekonomiczną skierowaną na obsługę turystów, którą miejscowość czy też obszar spełnia w systemie gospodarki narodowej<sup>6</sup>.
- Funkcja turystyczna jest wypadkową występowania walorów turystycznych, zagospodarowania turystycznego, a także ruchu turystycznego.
- Funkcja turystyczna to działalność społeczno-ekonomiczna w miejscowości lub regionie ukierunkowana na obsługę turystów, z której wynika zdolność do zaspokajania konkretnych potrzeb turystycznych<sup>7</sup>.
- Funkcja turystyczna jest jedną z funkcji usługowych, której idea jest świadczenie usług turystycznych, gdzie za pojęcie usług turystycznych przyjmuje się czynności mające na celu zaspokojenie potrzeb turystycznych człowieka materialnych, jak również niematerialnych<sup>8</sup>.

---

<sup>5</sup> A. Matczak, *Funkcja wypoczynkowa strefy podmiejskiej Łodzi*, Acta Universitatis Lodziensis. Folia Geographica, 1985, nr 5, s. 299-312.

<sup>6</sup> A. Kowalczyk, *Geografia turystyki*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2000, s. 288.

<sup>7</sup> M. Derek, *Funkcja turystyczna jako czynnik rozwoju lokalnego w Polsce*, rozprawa doktorska, Uniwersytet Warszawski, Warszawa, 2008, s. 13.

<sup>8</sup> K. Dwucet, S. Pytel, M. Tkocz, *Funkcje turystyczne miast przemysłowych na przykładzie zespołu miejskiego konurbacji katowickiej*, (w:) *Funkcja turystyczna miast*, red. I. Jażdżewski, XXI Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2008, s. 58.

- Funkcja turystyczna to zdolność (regionu, rejonu lub miejscowości) do przyjęcia i zaspokojenia potrzeb określonej liczby turystów<sup>9</sup>.

**Tabela 1.** Wskaźniki pomiaru funkcji turystycznej

Nazwa	Wzór/ opis
Na podstawie dochodów z turystyki	
Dochody z turystyki na 1 mieszkańca	$W_{DoP} = Do / P$ Do – wielkość dochodów z turystyki P – liczba mieszkańców
Na podstawie zatrudnienia	
Udział zatrudnionych w obsłudze ruchu turystycznego w ogóle zatrudnionych	Funkcja turystycznej rozwija się, gdy zatrudnienie związane z obsługą turystów stanowi ponad 50%
Na podstawie intensywności ruchu turystycznego	
Wskaźnik Charvata	$W_{Ch} = O / P * 100$ O – liczba osobonoclegów P – liczba mieszkańców
Wskaźnik gęstości ruchu turystycznego	$W_{GPow} = G / Pow * 100$ G – liczba turystów Pow – powierzchnia regionu (miejscowości) w km <sup>2</sup>
Wskaźnik Schneidera	$W_{Sch} = G / P * 100$ G – liczba turystów P – liczba mieszkańców
Na podstawie poziomu zagospodarowania turystycznego	
Wskaźnik rozwoju bazy noclegowej	$W_{GL} = G / L * 100$ G – liczba turystów L – liczba miejsc noclegowych
Wskaźnik gęstości bazy noclegowej	$W_{LPow} = L / Pow * 100$ L – liczba miejsc noclegowych Pow – powierzchnia obszaru w km <sup>2</sup>
Wskaźnik Baretje'a-Deferta	$W_{BD} = L / P * 100$ L – liczba miejsc noclegowych P – liczba mieszkańców

**Źródło:** Opracowano na podstawie: A. R. Szromek, *Pomiar funkcji turystycznej obszarów za pomocą wskaźników funkcji turystycznej na przykładzie obszarów państw europejskich*, Studia Ekonomiczne, 2013, nr 132, s. 91-103.; M. Hendel, *Przydatność wskaźników funkcji turystycznej w ocenie rozwoju turystycznego obszaru na przykładzie gminy Ustron*, Zeszyty Naukowe. Organizacja i Zarządzanie Politechniki Śląskiej, 2016, z. 87, s. 157-170; B. Ostrowska, *Ocena funkcji turystycznej miast wojewódzkich w Polsce*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, 2010, nr 842, s. 53-67.

<sup>9</sup> A. Pawlikowska-Piechotka, *Zagospodarowanie turystyczne i rekreacyjne*, Wydawnictwo Novae Res, Gdynia 2009, s. 18.

Oceniając stopień rozwoju funkcji turystycznej danego obszaru należy określić oznaki tego rozwoju. W głównym zakresie wyraża się go w wielkości i rodzaju bazy noclegowej, a także intensywności ruchu turystycznego<sup>10</sup>. Wielkość, jak również rodzaj bazy noclegowej jest bezpośrednio związany z zaspokojeniem podstawowej potrzeby bytowej odwiedzających, którą jest nocleg<sup>11</sup>.

W tabeli 1 zestawiono różne wskaźniki służące pomiarowi funkcji turystycznej. Podzielono wskaźniki na kilka grup: na podstawie dochodów z turystyki, na podstawie intensywności ruchu turystycznego, na podstawie zagospodarowania turystycznego.

Analizy funkcji turystycznej dokonuje się w wielu wymiarach prowadzonej działalności. Literatura obejmuje przykłady miar diagnozujących rolę danego obszaru w aspekcie intensywności ruchu turystycznego i zagospodarowania turystycznego, a niekiedy także za pomocą połączeniu obu zagadnień. Rozmiar oraz charakter funkcji turystycznej wyrażają różnego rodzaju mierniki. Pomiaru rozwoju funkcji turystycznej dokonuje się poprzez wykorzystanie kilku wskaźników, wśród których najbardziej znanymi tradycyjnymi są: Baretje'a-Deferta, Schneidera, Charvata czy Deferta<sup>12</sup>. Badania funkcji turystycznej dokonuje się poprzez analizę wielkości oraz sposobu zagospodarowania turystycznego, a także wielkości oraz rodzaju ruchu turystycznego<sup>13</sup>.

Coraz częściej rozwój funkcji turystycznej identyfikowany jest jako rozwój lokalny. Funkcja turystyczna przyjęta za funkcję podstawową na danym obszarze doprowadza do przekształceń całej gospodarki aby efektywnie i najlepiej ją realizować<sup>14</sup>. Obecnie turystyka regularnie uznawana jest za szansę na utworzenie nowych wakatów, jak również zneutralizowanie niekorzystnych zjawisk społeczno-gospodarczych. Naukowcy często rozpatrują funkcję turystyczną jako ważny czynnik wpływający na przemiany funkcjonowania ośrodków miejskich oraz wiejskich<sup>15</sup>.

---

<sup>10</sup> A.R. Szromek, *Pomiar funkcji turystycznej obszarów za pomocą wskaźników funkcji turystycznej na przykładzie obszarów państw europejskich*, Studia Ekonomiczne, 2013, nr 132, s. 91-103.

<sup>11</sup> A. Pawlikowska-Piechotka, op. cit., s. 18.

<sup>12</sup> A.R. Szromek, op. cit., s. 91-103.

<sup>13</sup> W. Kurda, K. Pukowiec, *Przemiany funkcji turystyczno-rekreacyjnej na obszarach przyrodniczo cennych wokół GOP-u w ostatnich 25 latach na przykładzie Lasów Lublinieckich*, Studia i Materiały CEPL w Rogowie, 2015, z. 45, s. 134-140.

<sup>14</sup> M. Zdon-Korzeniowska, *Jak kształtować regionalne produkty turystyczne? Teoria i praktyka*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2009, s. 21.

<sup>15</sup> I. Kiniorska, S. Partyka, *Funkcja turystyczna jako czynnik aktywizujący miasta województwa Świętokrzyskiego*, Regionalne problemy rozwoju turystyki, Ekonomiczne Problemy Turystyki, 2017, nr 2, s. 157-167.

Można także wyróżnić kategorię obszaru turystycznego, który ze względu na specjalność w branży usług turystycznych uzyskuje w tym zakresie znaczące korzyści, a także tworzy swoją przyszłość bazując o przemysł turystyczny<sup>16</sup>.

## Material i metoda

Poziom funkcji turystycznej wyznaczono przy pomocy wskaźnika syntetycznego, metodą bezwzorcową – na bazie wskaźników cząstkowych. Na podstawie dostępności danych, a także analizy literatury przedmiotu wybrano<sup>17</sup>:

- wskaźnik Baretje'a-Deferta: liczba miejsc noclegowych/liczba mieszkańców\*100,
- wskaźnik gęstości bazy noclegowej: liczba miejsc noclegowych/powierzchnia obszaru w km<sup>2</sup>,
- wskaźnik Schneidera: turyści korzystający z noclegów/liczba mieszkańców\*100,
- wskaźnik Charvata: noclegi udzielone/liczba mieszkańców\*100,
- odsetek podmiotów gospodarczych w sekcji I 55 (zakwaterowanie).

Metoda bezwzorcową wskaźnika syntetycznego polega na uśrednieniu znormalizowanych wartości wskaźników diagnostycznych. Zakładając, że wszystkie cechy diagnostyczne to stymulanty w zakresie normalizacji zastosowano następującą formułę:

$$n_{ij} = x_{ij} / \max_{ij}$$

Następnie na podstawie syntetycznego miernika ( $M_s$ ), jego wartości średniej arytmetycznej ( $M_{sr}$ ) oraz odchylenia standardowego ( $O_s$ ) podzielono jednostki analizowanej zbiorowości na cztery klasy o różnym poziomie badanego zjawiska<sup>18</sup>:

- |            |                               |                      |
|------------|-------------------------------|----------------------|
| klasa I:   | $M_s > M_{sr} + O_s$          | poziom wysoki,       |
| klasa II:  | $M_{sr} + O_s > M_s > M_{sr}$ | poziom średni,       |
| klasa III: | $M_{sr} > M_s > M_s - O_s$    | poziom niski,        |
| klasa IV:  | $M_s < M_s - O_s$             | poziom bardzo niski. |

<sup>16</sup> W. Kurek (red), *Turystyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, 2007, s. 27-28.

<sup>17</sup> A.R. Szromek, op. cit.; W. Poczta, L. Ossowska L., *Endogenne uwarunkowania rozwoju społeczno-gospodarczego obszarów wiejskich Pomorza Środkowego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Przyrodniczego, Poznań, 2009, s. 137; J. Kurkiewicz, M. Stonawski, *Podstawy turystyki*, Krakowska Szkoła Wyższa im. Jana Frycza Modrzewskiego, Kraków 2005, s. 119-148.

<sup>18</sup> F. Wysocki, J. Lira, *Statystyka opisowa*, Wydawnictwo AR w Poznaniu, Poznań 2003, s. 203.

Dane do analizy zaczerpnięto z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego<sup>19</sup> z 2021 roku.

## Poziom funkcji turystycznej w Polsce

W tabeli 2 zaprezentowano wskaźniki funkcji turystycznej w poszczególnych województwach w 2021 roku. Natomiast w tabeli 3 wartości znormalizowane tych wskaźników oraz wskaźnik syntetyczny. Zgodnie z uzyskanymi wynikami klasę I – o wysokim poziomie funkcji turystycznej – tworzą trzy województwa: zachodniopomorskie, pomorskie oraz małopolskie. Są one zlokalizowane w północnej (morze) oraz południowej (góry) części Polski. Poszczególne wskaźniki przyjmują w klasie I wysokie wartości:

- Baretje'a-Deferta: od 8,7 do 2,9, średnia: 5,43;
- gęstości bazy noclegowej: od 629,7 do 653,3, średnia: 630,4;
- Schneidera: od 148,5 do 93,1, średnia: 114,3;
- Charvata: od 723,3 do 257,2, średnia: 439,73;
- % podmiotów sekcji I 55: od 3,42 do 1,57, średnia: 2,64.

Wysoki poziom funkcji turystycznej w klasie I wynika z największego w kraju natężenia ruchu turystycznego, bazy noclegowej, gęstości bazy noclegowej oraz wysokiego odsetka podmiotów gospodarczych w zakresie zakwaterowania. Jest to spowodowane występowaniem walorów turystycznych, związanych przede wszystkim z położeniem geograficznym wszystkich trzech województw. Województwa zachodniopomorskie oraz pomorskie leżą nad Morzem Bałtyckim, które głównie wpływa na bardzo wysoki poziom funkcji turystycznej. Oprócz walorów jakimi są morze oraz liczne plaże, tereny te cieszą się czystym i bogatym w jod powietrzem, które powoduje, iż turyści odwiedzają te obszary nie tylko w celach wypoczynkowych lecz również w celach uzdrowiskowych. Z kolei województwo małopolskie w swoich granicach administracyjnych posiada liczne pasma górskie, które wpływają na bardzo wysoki poziom funkcji turystycznej. Najbardziej znane, takie jak Tatry czy Pieniny, swoim majestatycznym wyglądem corocznie licznie przyciągają turystów. Ponadto oprócz walorów naturalnych występują tam liczne walory antropogeniczne, w tym wpisane na listę światowego dziedzictwa UNESCO (np. Stare Miasto w Krakowie, czy drewniane kościoły Małopolski).

---

<sup>19</sup> Bank Danych Lokalnych GUS, <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/start> (dostęp: 21.10.2022).



**Tabela 2.** Wskaźniki funkcji turystycznej w województwach w Polsce w 2021 roku

Wyszczególnienie	Wskaźnik Baretje-Deferta	Wskaźnik gęstości bazy noclegowej	Wskaźnik Schneidera	Wskaźnik Charvata	Odsetek podmiotów gospodarczych w sekcji I
Dolnośląskie	2,5	357,3	83,7	222,7	0,92
Kujawsko-pomorskie	1,5	172,8	45,0	152,9	0,46
Lubelskie	1,3	102,8	37,3	83,9	0,65
Lubuskie	1,8	125,0	47,9	117,3	0,56
Łódzkie	0,9	119,8	31,4	66,6	0,41
Małopolskie	2,9	653,3	93,1	257,2	1,57
Mazowieckie	1,2	183,4	54,9	99,3	0,49
Opolskie	0,8	76,6	25,2	54,0	0,46
Podkarpackie	1,6	186,5	38,5	115,7	0,81
Podlaskie	1,2	69,8	38,3	89,0	0,71
Pomorskie	4,7	608,2	100,5	338,7	2,92
Śląskie	1,1	384,6	38,7	93,7	0,53
Świętokrzyskie	1,4	147,0	37,2	118,2	0,65
Warmińsko-mazurskie	2,8	160,7	68,1	186,3	1,35
Wielkopolskie	1,1	131,2	36,6	74,3	0,46
Zachodniopomorskie	8,7	629,7	148,5	723,3	3,42
<i>Minimum</i>	<i>0,8</i>	<i>69,8</i>	<i>25,2</i>	<i>54,0</i>	<i>0,4</i>
<i>Maximum</i>	<i>8,7</i>	<i>653,3</i>	<i>148,5</i>	<i>723,3</i>	<i>3,4</i>
<i>Średnia</i>	<i>2,2</i>	<i>256,8</i>	<i>57,8</i>	<i>174,6</i>	<i>1,0</i>

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Klasę II – o średnim poziomie funkcji turystycznej – tworzą 2 województwa (warmińsko-mazurskie oraz dolnośląskie), które są zlokalizowane w północno-zachodniej oraz w południowo-zachodniej części Polski. Poszczególne wskaźniki przyjmują w klasie II następujące wartości:

- Baretje'a-Deferta: od 2,8 do 2,5, średnia: 2,65;
- gęstości bazy noclegowej: od 357,3 do 160,7, średnia: 259;
- Schneidera: od 83,7 do 68,1, średnia: 75,9;
- Charvata: od 222,7 do 186,3, średnia: 204,5;
- % podmiotów sekcji I 55: od 1,35 do 0,92, średnia: 1,14.

**Tabela 3.** Znormalizowane wskaźniki funkcji turystycznej w województwach w Polsce w 2021 roku

Wyszczególnienie	Wskaźnik Baretje-Deferta	Wskaźnik gęstości bazy noclegowej	Wskaźnik Schneidera	Wskaźnik Charvata	Odsetek podmiotów gospodarczych w sekcji I	Wskaźnik syntetyczny
Dolnośląskie	0,28	0,55	0,56	0,31	0,27	0,39
Kujawsko-pomorskie	0,18	0,26	0,30	0,21	0,14	0,22
Lubelskie	0,14	0,16	0,25	0,12	0,19	0,17
Lubuskie	0,20	0,19	0,32	0,16	0,16	0,21
Łódzkie	0,10	0,18	0,21	0,09	0,12	0,14
Małopolskie	0,33	1,00	0,63	0,36	0,46	0,55
Mazowieckie	0,14	0,28	0,37	0,14	0,14	0,21
Opolskie	0,09	0,12	0,17	0,07	0,14	0,12
Podkarpackie	0,18	0,29	0,26	0,16	0,24	0,23
Podlaskie	0,14	0,11	0,26	0,12	0,21	0,17
Pomorskie	0,54	0,93	0,68	0,47	0,86	0,69
Śląskie	0,12	0,59	0,26	0,13	0,16	0,25
Świętokrzyskie	0,17	0,23	0,25	0,16	0,19	0,20
Warmińsko-mazurskie	0,32	0,25	0,46	0,26	0,39	0,34
Wielkopolskie	0,13	0,20	0,25	0,10	0,13	0,16
Zachodniopomorskie	1,00	0,96	1,00	1,00	1,00	0,99

**Źródło:** Obliczenia własne na podstawie danych z tabeli 1.

Średni poziom funkcji turystycznej w klasie II wynika z natężenia ruchu turystycznego, natężenia bazy noclegowej, dużej gęstości bazy noclegowej oraz wysokiego odsetka podmiotów gospodarczych w zakresie zakwaterowania. Jest to spowodowane występowaniem walorów turystycznych. Województwo warmińsko-mazurskie jest bogate w walory przyrodnicze, jest to wynikiem jego położenia na terenie Pojezierza Mazurskiego. Przekraczająca 3 tys. liczba jezior, z których ponad 2 tys. mają powierzchnię powyżej 1 ha przyciąga ogromną liczbę turystów, głównie w sezonie letnim. Województwo warmińsko-mazurskie, zwane potocznie „Zielonymi Płucami Polski”, posiada na swoim terytorium liczne lasy oraz obszary prawnie chronione. Chęć zobaczenia żyjących w nich gatunków zwierząt, które w wielu przypadkach są rzadko spotykane, również przyczynia się do ruchu turystycznego na tych obszarach. Nie tylko walory przyrodnicze wpływają na wysoki poziom funkcji turystycznej tego rejonu. Zabytki historyczne również mają znaczny wpływ. Tak liczne zamki krzyżackie czy zamki należące do byłych biskupów warmińskich są unikalnymi walorami. Drugim atrakcyjnym regionem w klasie II jest województwo dolnośląskie. Region ten cechuje się występowaniem licznych pasm górskich (Karkonosze czy Góry Stołowe), popularnych zarówno w sezonie letnim, jak i zimowym. W zakresie walorów antropogenicznych dominuje w regionie główne jego miasto – Wrocław.

Klasę III – o niskim poziomie funkcji turystycznej – tworzy 6 województw (kujawsko-pomorskie, lubuskie, mazowieckie, podkarpackie, śląskie, świętokrzyskie). Są one zlokalizowane w centralnej części Polski oraz przy jej południowej oraz zachodniej granicy. Poszczególne wskaźniki przyjmują w klasie III następujące wartości:

- Baretje'a-Deferta: od 1,8 do 1,1, średnia: 1,43;
- gęstości bazy noclegowej: od 384,6 do 125, średnia: 200;
- Schneidera: od 54,9 do 37,2, średnia: 43,7;
- Charvata: od 152,9 do 93,7, średnia: 116,18;
- % podmiotów sekcji I 55: od 0,46 do 0,81, średnia: 0,58.

Dość niski poziom funkcji turystycznej w klasie I wynika z niskiego natężenia ruchu turystycznego, natężenia bazy noclegowej, niedużej gęstości bazy noclegowej oraz niewysokiego odsetka podmiotów gospodarczych w zakresie zakwaterowania. Jest to spowodowane niewykorzystaniem walorów przyrodniczych. Pomimo znajdowania się tam gór (Góry Świętokrzyskie, Beskid Mały, Żywiecki, Śląski) czy położenia Parków Narodowych (np. Park Narodowy Ujście Warty, Bieszczadzki Park Narodowy bądź Kampinoski Park Narodowy) – województwa te skupiają się głównie na rozwoju innych funkcji gospodarczych. W województwie lubuskim dominuje rolnictwo oraz leśnictwo. Z kolei w województwie śląskim głównie skupiono się na przemyśle ciężkim. Natomiast w ramach województwa mazowieckiego okręg stołeczny nastawiony jest na rozwój usług.

Klasę IV – o bardzo niskim poziomie funkcji turystycznej – tworzy 5 województw (lubelskie, łódzkie, opolskie, podlaskie i wielkopolskie), które są zlokalizowane przy wschodniej, południowej granicy Polski oraz w jej centrum. Poszczególne wskaźniki przyjmują w klasie I następujące wartości:

- Baretje'a-Deferta: od 1,3 do 0,8, średnia: 1,06;
- gęstości bazy noclegowej: od 131,2 do 69,8, średnia: 86,2;
- Schneidera: od 38,3 do 25,2, średnia: 33,76;
- Charvata: od 89 do 54, średnia: 73,56;
- % podmiotów sekcji I 55: od 0,41 do 0,71, średnia: 0,54.

Bardzo niski poziom funkcji turystycznej w klasie IV wynika z: niedużego natężenia ruchu turystycznego oraz natężenia bazy noclegowej, małej gęstości bazy noclegowej, a także niskiego odsetka podmiotów gospodarczych w zakresie zakwaterowania. Jest to spowodowane: brakiem występowania dużej liczby walorów turystycznych. Również wpływ na niski poziom funkcji turystycznej ma położenie wyżej wymienionych województw na mapie Polski. Znajdują się blisko wschodniej granicy Polski, co powoduje mniejszą roczną sumę odwiedzin przez turystów zagranicznych tj. z Niemiec, Czech czy z Wielkiej Brytanii. Ponadto województwa te skupiają się na rozwoju innych funkcji gospodar-

czych. W województwach podlaskim i lubelskim dominuje rolnictwo i leśnictwo. Z kolei województwo łódzkie oraz opolskie są silnie zindustrializowane.

## Podsumowanie

Zgodnie z celem głównym w artykule określono i oceniono zróżnicowanie funkcji turystycznej w Polsce w ujęciu regionalnym w 2021 roku, a także wskazano regiony o niewykorzystanym potencjale turystycznym. Polska to kraj atrakcyjny turystycznie, posiadający wiele walorów antropogenicznych i przyrodniczych. Jej obszar rozciąga się od Morza Bałtyckiego przez liczne pojezierza, niziny, kotliny i wyżyny aż po pasma górskie (m.in. Sudety, Karpaty, Beskidy, Bieszczady i Góry Świętokrzyskie). Występowanie tylu form zróżnicowania terenu wpływa na ogromną różnorodność krajobrazową. Jest wiele obszarów korzystnych dla ludzkiego organizmu, gdzie powstały uzdrowiska o długoletnich tradycjach. Ponadto Polska posiada wiele atrakcji antropogenicznych takich jak zamki, pałace, muzea czy skanseny. Najbardziej wyjątkowe miejsca i obiekty zostały wpisane na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO.

Najbardziej atrakcyjne turystycznie są województwa zachodniopomorskie oraz pomorskie ze względu na dostęp do morza i korzystny klimat oraz województwo małopolskie, w którym znajdują się liczne pasma górskie, uzdrowiska, parki narodowe i wiele zabytków.

Nierównomiernym wykorzystaniem walorów turystycznych cechuje się województwo warmińsko-mazurskie. Bogate w walory naturalne i antropogeniczne przez znajdujące się tam pojezierze i liczne zabytki historyczne, posiada dość niskie wskaźniki jak na swój potencjał. Wynika to z faktu, że ruch turystyczny koncentruje się tam głównie na stosunkowo niewielkim obszarze Krainy Wielkich Jezior Mazurskich, powodując znaczną presję antropogeniczną, podczas gdy część obszarów równie atrakcyjnych jest w dość niewielkim stopniu wykorzystywana. Województwa lubelskie oraz podlaskie, w których znajdują się parki narodowe i krajobrazowe oraz wiele obiektów kultury, pomimo znacznego potencjału tych obszarów posiadają najniższe wskaźniki ruchu turystycznego. Warto w przyszłości dążyć do większego wykorzystania potencjału tych regionów, co mogłoby również wspomóc ich rozwój gospodarczy. Regiony te mają dobre warunki do rozwoju różnych form turystyki, w tym form indywidualnych i aktywnych. Oferta taka mogłaby być konkurencyjna wobec masowej turystyki nadmorskiej, szczególnie w czasach, gdy turyści szukają spokoju i inspiracji w czasie wypoczynku.

## Bibliografia

1. Bank Danych Lokalnych GUS, <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/start> (dostęp: 21.10.2022).
2. Czerwiński J., *Podstawy turystyki*, CeDeWu, Warszawa 2015, s. 366.
3. Derek M., *Funkcja turystyczna jako czynnik rozwoju lokalnego w Polsce*, rozprawa doktorska, Uniwersytet Warszawski, Warszawa 2008, s. 13.
4. Dwucet K., Pytel S., Tkocz M., *Funkcje turystyczne miast przemysłowych na przykładzie zespołu miejskiego konurbacji katowickiej*, (w:) *Funkcja turystyczna miast*, red. I. Jażdżewski, XXI Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2008, s. 58.
5. Hendel M., *Przydatność wskaźników funkcji turystycznej w ocenie rozwoju turystycznego obszaru na przykładzie gminy Ustroń*, Zeszyty Naukowe. Organizacja i Zarządzanie Politechniki Śląskiej, 2016, z. 87, s. 157-170;
6. Kiniorska I., Partyka S., *Funkcja turystyczna jako czynnik aktywizujący miasta województwa Świętokrzyskiego*, Regionalne problemy rozwoju turystyki, Ekonomiczne Problemy Turystyki, 2017, nr 2, s. 157-167.
7. Kowalczyk A., *Geografia turystyki*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2000, s. 288.
8. Kurda W., Pukowiec K., *Przemiany funkcji turystyczno-rekreacyjnej na obszarach przyrodniczo cennych wokół GOP-u w ostatnich 25 latach na przykładzie Lasów Lublinieckich*, Studia i Materiały CEPL w Rogowie, 2015, z. 45, s. 134-140.
9. Kurek W. (red), *Turystyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007, s. 27-28.
10. Kurkiewicz J., Stonawski M., *Podstawy turystyki*, Krakowska Szkoła Wyższa im. Jana Frycza Modrzewskiego, Kraków 2005, s. 119-148.
11. Lijewski T., Mikułowski M., *Geografia turystyki Polski*, PWE, Warszawa 2008, s. 5.
12. Mańkowski T., *Miejsce turystyki i rekreacji w polityce społeczno-gospodarczej państwa*, (w:) *Ekonomika turystyki i rekreacji*, A. Pana-siuk, red. nauk., PWN, Warszawa 2011, s. 299.
13. Matczak A., *Funkcja wypoczynkowa strefy podmiejskiej Łodzi*, Acta Universitatis Lodziensis. Folia Geographica, 1985, nr 5, s. 299-312.
14. Ostrowska B., *Ocena funkcji turystycznej miast wojewódzkich w Polsce*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, 2010, nr 842, s. 53-67.
15. Pawlikowska-Piechotka A., *Zagospodarowanie turystyczne i rekreacyjne*, Wydawnictwo Novae Res, Gdynia 2009, s. 18.

16. Poczta W., Ossowska L., *Endogenne uwarunkowania rozwoju społeczno-gospodarczego obszarów wiejskich Pomorza Środkowego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Przyrodniczego, Poznań 2009, s. 137.
17. Potocka I., *Walory turystyczne*, (w:) *Uwarunkowania i plany rozwoju turystyki*, Z. Młynarczyk, A. Zajadacz red., UAM, Poznań 2009, s. 9-18.
18. Szromek A.R., *Pomiar funkcji turystycznej obszarów za pomocą wskaźników funkcji turystycznej na przykładzie obszarów państw europejskich*, *Studia Ekonomiczne*, 2013, nr 132, s. 91-103.
19. Wysocki F., Lira J., *Statystyka opisowa*. Wydawnictwo AR w Poznaniu, Poznań 2003, s. 203.
20. Zdon-Korzeniowska M., *Jak kształtować regionalne produkty turystyczne? Teoria i praktyka*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2009, s. 21.

## REGIONAL DIVERSITY OF THE TOURISM FUNCTION IN POLAND

The main goal of the undertaken research is to identify and assess the diversity of the tourism function in Poland in regional terms in 2021, as well as to identify regions with untapped tourist potential. The level of the tourist function was determined using a synthetic indicator, using the non-return method - based on partial indicators (Baretje-Defert index, accommodation base density index, Schneider index, Charvat index, percentage of economic entities in section I 55). The data comes from the Local Data Bank of the Central Statistical Office. On the basis of the results, the voivodships were divided into four classes with different levels of tourism function: class I – high level (zachodniopomorskie, pomorskie, małopolskie), class II – medium level (warmińskomazurskie, dolnośląskie), class III – low level (kujawsko-pomorskie, lubuskie, mazowieckie, podkarpackie, śląskie, świętokrzyskie), class IV – very low level (lubelskie, łódzkie, opolskie, podlaskie and wielkopolskie). In some voivodships, the existing tourist values are poorly used.

*Keywords:* tourism function, tourism function indicators, voivodships, regions.



Emilia BONIEWICZ\*

Ewa KASPERSKA\*\*

## **PERSPEKTYWY ROZWOJU BRANŻY EVENTOWEJ W POLSCE W ŚWIETLE OCZEKIWAŃ ODBIORCÓW**

*Zarys treści:* Artykuł ma charakter empiryczny. Jego celem jest charakterystyka przemysłu spotkań w Polsce, rodzajów eventów, powodów rosnącej popularności branży eventowej, a także diagnoza i analiza potrzeb klientów branży MICE. W oparciu o otrzymane wyniki badań można dokonać zdefiniowania potrzeb i oczekiwań obu badanych grup, czyli klientów indywidualnych oraz przedstawicieli przedsiębiorstw różnych branż, korzystających z usług firm eventowych na potrzeby reprezentowanego biznesu. Obie grupy cenią zwłaszcza dobrą organizację, umiejętność dostosowania się do potrzeb klienta, rzetelność i profesjonalizm oraz zaangażowanie. Z kolei wśród czynników sukcesu eventu zleconego przez osoby prywatne można wskazać wysoki poziom obsługi, dobrą zabawę, zadowolenie gości i dostosowanie imprezy do charakteru wydarzenia. Klienci biznesowi po udanej imprezie spodziewają się natomiast zwiększenia sprzedaży swoich produktów oraz wzmocnienia relacji ze stałymi klientami.

*Słowa kluczowe:* event, branża eventowa, przemysł spotkań, event marketing, branża MICE.

### **Wprowadzenie**

Branża spotkań w Polsce jest przestrzenią, która w ostatnich latach przeżywa silny rozwój. Z tego względu jest ona tematem coraz częściej podejmowanym i analizowanym na gruncie rozważań teoretycznych. W opracowaniu podjęto, obierając to za jego cel, próbę analizy zapotrzebowania na usługi branży eventowej w Polsce. Wybór tej problematyki

---

\* Absolwentka studiów II stopnia na kierunku Zarządzanie, Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska

\*\* Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska



motywowany jest także transformacjami, którym podlegają wydarzenia, a co za tym idzie, tworzeniem nowych form spotkań. Dzisiejsze spojrzenie na branżę eventową powinno być bowiem znacznie szersze i zdecydowanie inne, niż było jeszcze ćwierć wieku temu. Temat ten wciąż się rozwija i kształtuje się jego rozumienie, także w Polsce. Przemiany dokonują się wraz z upływem czasu, a związane są zarówno ze zmieniającymi się potrzebami odbiorców, jak i bieżącymi wydarzeniami, takimi jak chociażby pandemia COVID-19. Wpłynęła ona na światową gospodarkę, w tym także bez wątpienia na branżę eventową i wymusiła wiele zmian dostosowujących do panujących warunków. Przyglądając się tematowi nieco bliżej, można zauważyć, że same pojęcia przemysłu spotkań i branży eventowej nie są sobie tożsame. Okazuje się ponadto, że dziś eventy obecne są nie tylko w biznesie, ale także sektorze prywatnym czy w organizacjach non-profit. Daje to duże możliwości rozwoju samych eventów, jak też całej branży, a także innych, komplementarnych dla branży usług.

## Charakterystyka przemysłu spotkań

Przemysł spotkań jest uznawany za zjawisko dość nowe, jego intensywny rozwój można zaobserwować mniej więcej na przestrzeni wspomnianych ostatnich 25 lat<sup>1</sup>. Przemysł ten z języka angielskiego znany jest jako *meeting industry*, natomiast wśród polskiego nazewnictwa można natknąć się na różne, często traktowane synonimicznie, określenia:

- branża spotkań,
- turystyka biznesowa,
- rynek spotkań,
- rynek konferencyjny,
- turystyka kongresowa,
- podróże służbowe,
- turystyka MICE<sup>2</sup>,
- turystyka MEEC<sup>3</sup>,
- wydarzenia biznesowe,
- branża eventowa<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> K. Celuch, *Przemysł spotkań. Wiedza, produkt, motywacja*, Akademia Finansów i Biznesu Vistula oraz Szkoła Główna Turystyki i Rekreacji, Warszawa 2014, s. 10.

<sup>2</sup> MICE – skrót angielskich słów: meetings, incentive, conference, event. (<https://www.eventowablogerka.pl/slowniczek-eventowy>, 22.01.2022).

<sup>3</sup> MEEC – skrót angielskich słów: meetings, expositions, events, conventions. (<https://www.eventowablogerka.pl/slowniczek-eventowy>, 22.01.2022).

Przemysł spotkań wiąże się z wszelkiego rodzaju spotkaniami, konferencjami, wyjazdami integracyjnymi, wydarzeniami, które związane są z budowaniem wizerunku, rozwojem firm, pracowników, konkretnych grup zawodowych, mającymi także za zadanie budowanie zespołu, integrację i zabawę czy podnoszenie kompetencji. Rodzajów wydarzeń mieszczących się w obrębie tej gałęzi gospodarki jest wiele i trudne może być wyszczególnienie ich wszystkich, zwłaszcza wobec bardzo różnorodnych wrażeń, jakich mają one dostarczyć odbiorcom. W tabeli 1 zamieszczono przykładowe zróżnicowanie eventów ze względu na charakter odbiorcy.

**Tabela 1.** Rodzaje eventów ze względu na grupę obiorców

RODZAJ	PRZYKŁADY	
Eventy dla dzieci	<ul style="list-style-type: none"> <li>• balonowe kreacje</li> <li>• bańki mydlane</li> <li>• dyskoteka dla dzieci</li> <li>• event z animatorami</li> <li>• konkursy z nagrodami</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• malowanie buziek</li> <li>• pokaz iluzjonisty</li> <li>• spektakle dziecięce</li> <li>• zawody sportowe</li> </ul>
Eventy dla młodzieży	<ul style="list-style-type: none"> <li>• akcje ekologiczne</li> <li>• gry terenowe</li> <li>• konkursy z nagrodami</li> <li>• instalacje i konstrukcje</li> <li>• zawody sportowe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• koncerty</li> <li>• pokazy cyrkowe</li> <li>• quady</li> <li>• happeningi</li> <li>• dyskoteki</li> </ul>
Eventy dla dorosłych	<ul style="list-style-type: none"> <li>• degustacje</li> <li>• pikniki</li> <li>• pokazy mody</li> <li>• pokazy samochodowe</li> <li>• happeningi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• quady</li> <li>• sporty ekstremalne</li> <li>• wystawy i wernisaże</li> <li>• koncerty</li> <li>• dyskoteki</li> </ul>
Eventy masowe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• imprezy sportowe</li> <li>• samplingi</li> <li>• pokazy cyrkowe</li> <li>• happeningi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• spotkania muzyczne</li> <li>• wydarzenia medialne</li> <li>• koncerty</li> <li>• performance</li> </ul>
Eventy dedykowane	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kampania wyborcza</li> <li>• paintball dla handlowców</li> <li>• pokazy mody dla panów</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• striptease na dzień kobiet</li> <li>• teambuilding dla firmy</li> <li>• bal dla polityków</li> </ul>

**Źródło:** J.B. Bączek, *Psychologia eventów. Pierwszy w Polsce praktyczny podręcznik*, Stageman Polska, Warszawa 2011, s. 18.

<sup>4</sup> K. Borodako, J. Berbeka, M. Rudnicki, *Zarządzanie innowacjami w przemyśle spotkań*, C.H. Beck, Warszawa 2015, s. 13.

Na rynek spotkań składają się zarówno firmy pośredniczące w organizacji różnego rodzaju wydarzeń, jak i klienci wytwarzający specyficzne potrzeby w zakresie tworzenia eventów. Struktura tego przemysłu bazuje tym samym, na relacjach i współpracy pomiędzy nabywcami a agencjami, które specjalizują się w organizacji konkretnych wydarzeń przy kooperacji z różnego rodzaju firmami zewnętrznymi, dostarczającymi potrzebnych usług, m.in. cateringowymi, właścicielami obiektów, firmami nagłośnieniowymi i wieloma innymi<sup>5</sup>. Ponieważ przemysł spotkań wciąż jest na etapie silnego rozwoju, rośnie także zapotrzebowanie na specjalistów, w tym menadżerów, którzy będą zajmowali się organizacją różnego rodzaju spotkań, coraz częściej również takich, które wykraczają poza definicyjne ujęcie, a są odpowiedzią na specyficzne potrzeby nabywców<sup>6</sup>.

Nie można przy tym pominąć istotnej kwestii, jaką jest rozróżnienie eventów tworzonych w celach marketingowych czy biznesowych od tych urządzanych na zlecenie klientów indywidualnych. W branży wyróżnić można dwa sektory:

1. prywatny – organizacja eventów ściśle wiąże się ze sferą osobistą zleceniodawcy, niejednokrotnie z jakimiś życiowymi przełomami, które chce on uczcić w szerszym gronie. Zaliczyć można do nich wesela, rocznice, urodziny, imieniny, pierwsze komunie, chrzty i wiele innych. Dla klientów wydarzenia te mają zazwyczaj bardzo silny ładunek emocjonalny, co przyczynia się do ich wyjątkowości i niepowtarzalności, stąd pragnienie szczególnie odświętnego uczczenia danej okoliczności. Zainteresowanie zlecaniem takich usług przeżywa obecnie silny wzrost, o czym świadczyć może coraz większa liczba firm na rynku zajmujących się organizacją wydarzeń tego typu;
2. biznesowy (w tym organizacji non-profit, które coraz częściej korzystają z różnych form eventów w celu promocji) – ta przestrzeń zdecydowanie różni się od prywatnej i wiąże się z zupełnie innymi celami. Nie istnieje też tak silne przywiązanie emocjonalne do konkretnych wydarzeń, nie są one tak osobiste. Jednak oczekiwania wbrew pozorom, mogą być większe niż na rynku prywatnym, ze względu na rangę wydarzeń i ich znaczenie dla firmy. A te coraz częściej sięgają po fachową pomoc w organizacji wydarzeń, zwłaszcza takich, które mają cele wizerunkowe, co potencjalnie wiąże się z dalekosiężnymi konsekwencjami<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> K. Celuch, op.cit., s. 61-62.

<sup>6</sup> K. Borodako, J. Berbeka, M. Rudnicki, op.cit., s. 16-17.

<sup>7</sup> J.S. Moran, *Jak założyć i prowadzić firmę eventową*, BiznesPlate Diana Stolarska, Kraków 2013, s. 23-24.

Na rynku usług powstaje coraz więcej firm specjalizujących się w organizacji eventów zarówno tych biznesowych, czyli bardziej oficjalnych, jak i tych całkiem prywatnych. Specjaliści podkreślają, że dla powodzenia imprezy kluczowe jest odpowiednie jej zaplanowanie oraz zarządzanie procesem jej przebiegu w odpowiedni, profesjonalny sposób. Stąd też zrozumiałe jest rosnące zainteresowanie usługami świadczonymi przez wyspecjalizowane agencje, zwłaszcza w obszarze eventów biznesowych. Wśród korzyści, jakie mogą płynąć dla przedsiębiorstw zlecających organizację wydarzeń specjalistom, można wymienić:

- umocnienie swojej pozycji na rynku,
- wzmocnienie lojalności klientów, pracowników i dostawców,
- maksymalizację wyników,
- stymulowanie sprzedaży przez motywację,
- wzmocnienie rozpoznawalności i świadomości marki,
- pobudzenie wzrostu biznesu,
- zwiększenie zakresu edukacji pracowników,
- pozyskiwanie nowych zamówień<sup>8</sup>.

Te prywatne są natomiast dla przeciętnego uczestnika pewnego rodzaju odskocznią od codzienności, pozwalają wejść w nowe doświadczenia, które mogą stać się motorem napędzającym życie i rutynę dnia. Są to szczególne momenty, które ludzie chcą współdzielić z najbliższymi, świętować ważne dla nich okazje, które stają się poniekąd pretekstem do spotkania z drugim człowiekiem. Wydaje się to istotne, zwłaszcza w czasach, w których społeczeństwo coraz bardziej ucieka w świat wirtualny. Może to być jedna z istotnych przyczyn tak silnego rozwoju branży eventowej i zainteresowania wszelkimi rodzajami spotkań, zarówno tych w przestrzeni biznesowej, jak i prywatnej.

## Rozwój branży eventowej w Polsce

W Polsce co roku organizowanych jest średnio 6-8 tys. imprez. Wartość tego sektora gospodarki szacuje się na około 3 mld złotych. Stanowi on 1,5% polskiego PKB. Sięgając do raportów branżowych można zaobserwować, jak w skali krajowej i globalnej rozwija się branża spotkań biznesowych. I tak, raport *Przemysł Spotkań i Wydarzeń w Polsce*, który publikowany jest od roku 2010 przez Polską Organizację Turystyczną, w edycji z 2016 roku podaje, iż branża ta przyniosła w tymże roku polskiej gospodarce przychód ponad 1,57 mld złotych, jednocześnie tworząc ponad 30 tysięcy miejsc pracy w skali

---

<sup>8</sup> P. Jaworowicz, M. Jaworowicz, op.cit., s. 151-152.

całego kraju. Branża MICE przyczyniła się także do silnego rozwoju turystyki i rynku nieruchomości komercyjnych. W roku 2015 zostało zorganizowanych około 34 tysiące wydarzeń biznesowych, w których wzięło udział blisko 7 milionów gości. W polskim przemyśle spotkań odkryto bardzo duży potencjał. Organizowane eventy, zarówno krajowe, jak i międzynarodowe, niczym nie odbiegały pod względem koncepcyjnym czy digitalowym od tych stworzonych przez agencje działające na rynku światowym od lat. Rozwijając tę gałąź gospodarki, specjaliści dążyli do utrzymania standardów globalnych, co oznaczało nieustanny rozwój i edukację w przestrzeniach, które tego wymagały<sup>9</sup>.

Tę tendencję rozwojową z pewnością w pewien sposób przerwały, ale i zmodyfikowały wydarzenia ostatnich dwóch lat. Pandemia przyczyniła się, a właściwie zmusiła przemysł eventowy do zmian. Dawne rozwiązania przestały praktycznie istnieć w momencie, kiedy działalność na całym świecie została na pewien czas wstrzymana. Zapoczątkowało to intensywny rozwój spotkań w wersji online. Potwierdza tę tezę we wstępie do raportu *Przemysł Spotkań i Wydarzeń w Polsce 2021*, prezes Polskiej Organizacji Turystycznej – R. Szlachta. Wskazuje on COVID-19 jako jeden z czynników przyspieszających proces przenikania się światów online i offline. Wymagało to od branży szybkiego przekształcenia i dostosowania do organizacji wydarzeń bezpiecznych, ale jednocześnie na jak najwyższym poziomie<sup>10</sup>.

W rankingu opublikowanym przez Union of International Associations (UIA), w czerwcu 2021 roku (dotyczącym krajów i miast goszczących najwięcej wydarzeń międzynarodowych) Polska, mimo trudności związanych z pandemią, w 2020 roku znalazła się na wyższej pozycji w stosunku do roku poprzedniego. Wśród kryteriów koniecznych, branych pod uwagę przez UIA, które spełniać muszą takie wydarzenia, są:

- czas trwania co najmniej 3 dni,
- minimum 300 uczestników,
- uczestnicy pochodzą z minimum 5 krajów,
- co najmniej 40% uczestników pochodzi z zagranicy.

Z opublikowanych danych wynika, że w roku 2020 Polska zajęła w rankingu światowym 23 miejsce organizując 30 wydarzeń, które spełniały wymogi UIA, czyli odnotowała awans o 1 pozycję w stosunku do roku poprzedniego. Wśród polskich miast najlepszą pozycję (48) uzyskał Kraków, który zorganizował 12 spotkań. W skali Europy Polska zajęła 15 pozycję. Wskazuje to na trend rozwojowy całej branży, mimo trudnych warunków

---

<sup>9</sup> <https://www.biznes.newseria.pl/news/branza-eventowa-rosnie-w,p1039100361>, (9.05.2022).

<sup>10</sup> Raport *Przemysł spotkań i wydarzeń w Polsce 2021*, s. 2.

związanych z obowiązującymi obostrzeniami nie tylko w kraju, ale i na całym świecie<sup>11</sup>.

Według danych z roku 2020, w Polsce działało w tym okresie ponad 4,9 tys. firm eventowych, z czego zawieszono 292. To więcej o ponad 82% w stosunku do roku poprzedniego. Jeżeli chodzi o powstawanie nowych firm, to w latach 2015-2019 liczba ta wahała się między 10 a 17% rocznie, natomiast w roku 2020 rynek urósł tylko o 7,8%. W roku 2021 kolejne 85 firm z branży zostało zawieszono, zaś rynek urósł zaledwie o 2%. Mimo, że branża stopniowo wraca do normalnego funkcjonowania, skutki pandemii odczuwalne są do chwili obecnej<sup>12</sup>. Jak wynika z najnowszych analiz KRS, obecnie ponad 62% firm z branży eventowej znajduje się w słabej lub złej kondycji finansowej. W roku 2020 przychody tych firm spadły średnio o 78%<sup>13</sup>.

Jednym z efektów pandemii było wytworzenie się nazwanego przez specjalistów z branży, tzw. eventu 2.0. Takim mianem został określony event online, który jak twierdzą znawcy, jest połączeniem eventu klasycznego i formatu telewizyjnego wzbogaconego o narzędzia angażowania. Digital event wymagał od branży przemiany, wykorzystania nowych metod łączności, nowych narzędzi komunikacji, nowych sposobów prowadzenia. Nie jest on w stanie zastąpić wydarzeń na żywo w wielu aspektach, jednak według ekspertów wpisną się na stałe w życie branży eventowej<sup>14</sup>.

Trudno jest określić konkretny kierunek, w którym obecnie zmierzają eventy i cała branża. Popyt na ich organizację występuje zarówno w sektorze prywatnym, jak i biznesowym. Kiedyś popularne było organizowanie imprez okolicznościowych we własnym domu. W ostatnich latach można zaobserwować, że coraz częściej ludzie przenoszą się z domów do lokali. Bez wątpienia trendy te przychodzą do Polski zza granicy, np. z USA czy Wielkiej Brytanii, gdzie już od dawna są na porządku dziennym, a w Polsce do pewnego momentu znane były głównie z amerykańskich produkcji filmowych<sup>15</sup>.

Podobnie, jak z nową technologią, tak jest i z branżą eventową, nowości ze świata docierają do Polski stopniowo. Być może dzięki temu ta gałąź gospodarki wciąż się rozwija, proponując coraz to nowe rozwiązania.

---

<sup>11</sup> <https://www.pot.gov.pl/pl/pcb/news/polska-wysoko-w-rankingu-uia-2020>, (9.05.2022).

<sup>12</sup> <https://www.firma.rp.pl/biznes/art18701791-eventy-prawie-co-druga-firma-w-zlej-kondycji-finansowej>, (10.05.2022).

<sup>13</sup> <https://www.signs.pl/w-polskiej-branzы-eventowej-62procentprocent-firm-ma-klopoty-finansowe,395869,artykul.html>, (10.05.2022).

<sup>14</sup> <https://www.meetingplanner.pl/artykuly/publicystyka/1050039-agencje-eventowe-nowe-kompetencje-i-rozwoj-mimo-trudnosci.html>, (10.05.2022).

<sup>15</sup> <https://www.pomysly-na.pl/artykul/imprezy-okolicznosciowe-ktore-coraz-rzadziej-organizujemy-w-domach-175654>, (10.05.2022).

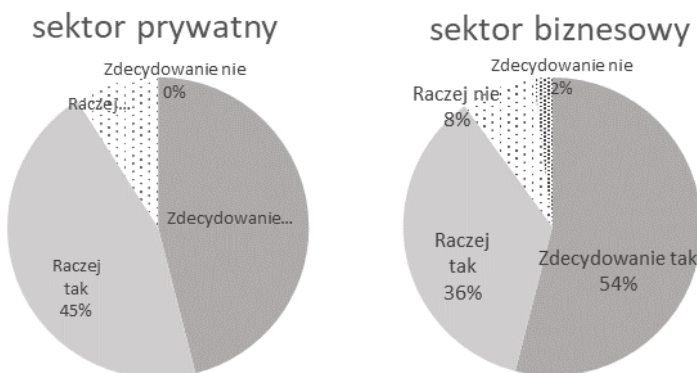
W świecie, o którym można powiedzieć, że żyjącemu w nim przeciętnemu człowiekowi niczego nie brakuje, nie jest łatwo tworzyć eventy, które będą w stanie zaspokoić oczekiwania odbiorców. Jednak coraz więcej firm podejmuje się tego zadania.

## Oczekiwania odbiorców wobec branży spotkań

Niezaprzeczalne znaczenie dla kształtowania się branży spotkań mają oczekiwania odbiorców. Jakże zatem mają preferencje, w jakich okolicznościach i przy jakich okazjach korzystają z usługodawców, co cenią w ich ofercie? Te i inne pytania stały się podstawą badań ankietowych przeprowadzonych wśród klientów branży eventowej. Kierując się motywem korzystania z usług organizatorów eventów, badania prowadzono równolegle wśród dwóch grup respondentów: zainteresowanych jej usługami na swoje prywatne potrzeby oraz wśród pracowników lub właścicieli firm różnych branż, korzystających z usług firm eventowych na potrzeby reprezentowanych przez siebie przedsiębiorstw. Celem badań była analiza zainteresowania usługami branży eventowej w Polsce oraz diagnoza oczekiwań wobec takich usług. Zastosowano ankietę internetową (CAWI). Posłużono się kwestionariuszem zaprojektowanym w dwóch wariantach odpowiadających grupom docelowym. Do badania zaproszono osoby korzystające z usług firm eventowych. Zebrano łącznie 104 odpowiedzi, 54 od ankietowanych z sektora prywatnego oraz 50 z sektora biznesowego.

Respondenci obu grup, zapytani o zasadność istnienia firm eventowych, w zdecydowanej przewadze widzą potrzebę ich działania na rynku. W obu grupach tylko co dziesiąty badany miał na ten temat negatywną opinię (rys. 1).

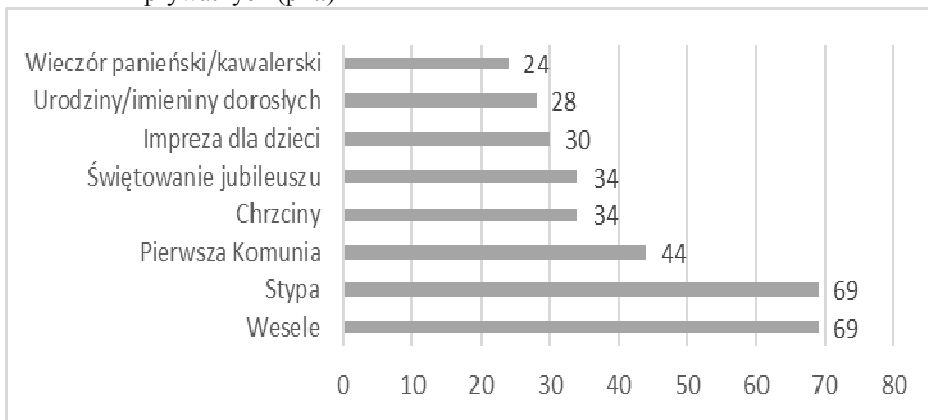
**Rysunek 1.** Zasadność działania firm eventowych (%)



**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

Badanych zapytano następnie, przy organizacji jakich wydarzeń najczęściej zlecają je profesjonalistom. Ich odpowiedziom przypisano punktację od 0 (nigdy), 1 (zdarzyło się), 2 (zwykle) po 3 pkt (za każdym razem). Możliwy do uzyskania zakres punktów dla korzystających z usług zewnętrznych dla celów prywatnych zawierał się zatem w przedziale <0;162>. Respondenci z sektora prywatnego najczęściej korzystali z usług firm eventowych przy organizowaniu *wesel* i *styp* (po 69 pkt). Należy jednak zauważyć, że uzyskane wyniki nie wskazują na dużą częstotliwość w wykorzystaniu profesjonalistów (rys. 2). Najwyższy wynik nie osiągnął nawet połowy możliwej punktacji, zatem średnia wartość punktowa dla respondenta prywatnego wynosi tu 1,3 pkt., co najbliższe jest wskazaniu „zdarzyło się”.

**Rysunek 2.** Wykorzystanie przedsiębiorstw eventowych przy organizacji wydarzeń prywatnych (pkt.)

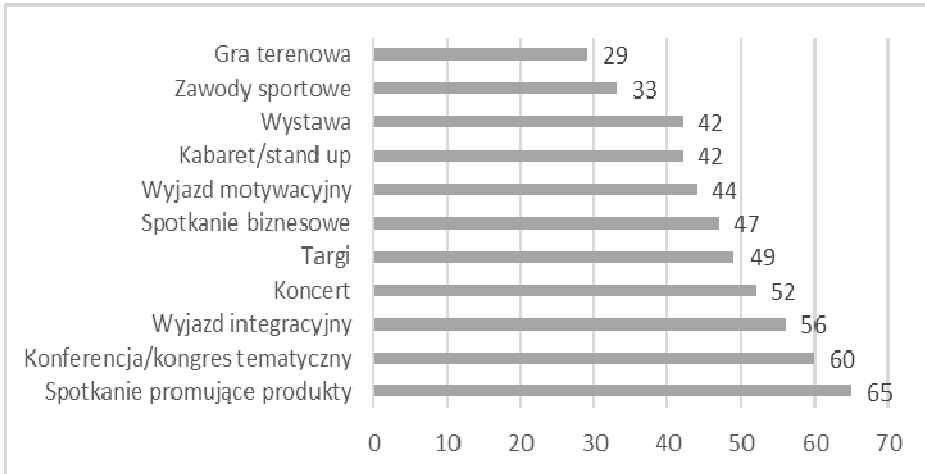


**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

Podobne pytanie zadano przedsiębiorcom. Tu przedział punktowy zawierał się w skali <0;150>, a najczęściej korzystano z firm eventowych przy organizacji *spotkań promujących produkty* (65 pkt.) oraz *konferencji czy kongresów tematycznych* (60 pkt.). Również w grupie przedsiębiorców najwyższe wskazanie uzyskało średnią ocenę respondenta na poziomie 1,3 pkt., czyli w granicach odpowiedzi „zdarzyło się” (rys. 3).



**Rysunek 3.** Wykorzystanie przedsiębiorstw eventowych przy organizacji wydarzeń biznesowych (pkt.)

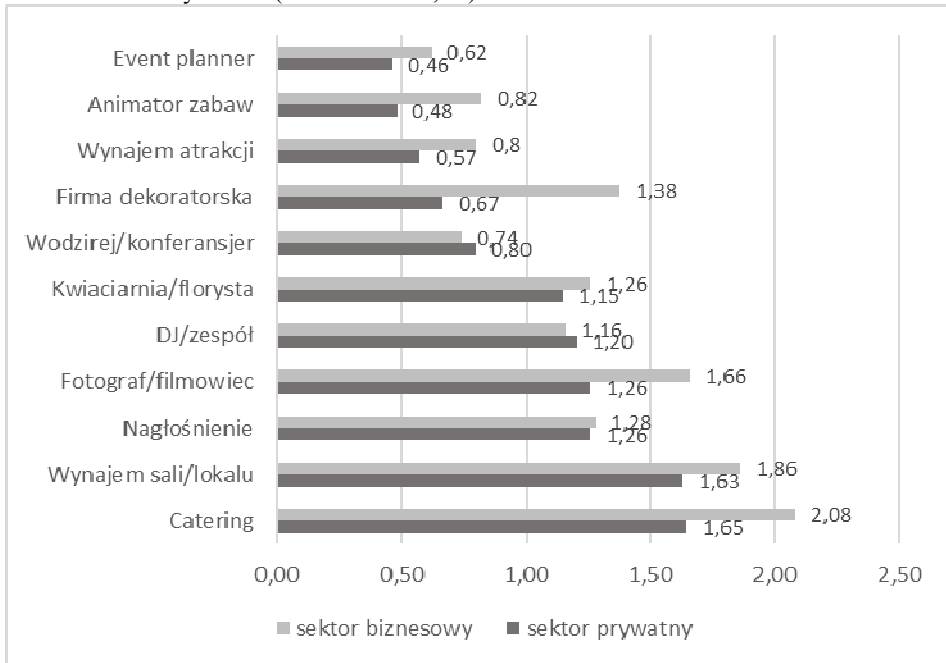


**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

Kolejne pytanie dotyczyło rodzaju profesjonalnych usług, z których klienci korzystali przy organizacji wydarzenia. Tu także posłużono się skalą punktową (od 0 do 3 pkt), jednak w celu porównania wyników dla obu badanych grup wyliczono dla ich wskazań średnią ważoną.

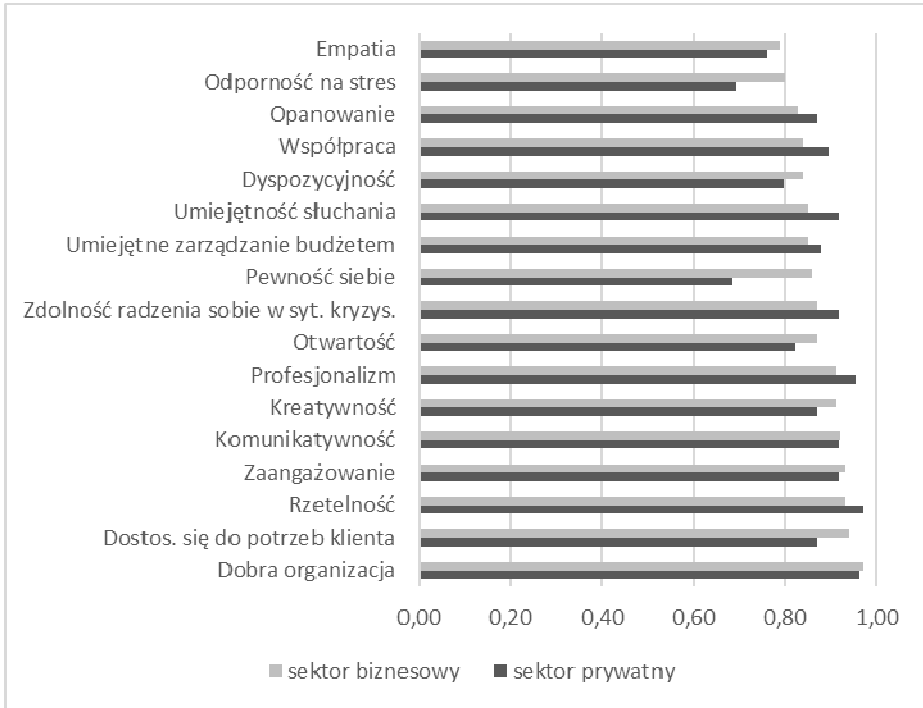
Usługami, z których najczęściej korzystały obie grupy ankietowanych był *catering* oraz *wynajem sali/lokalu*, a zdecydowanie najrzadziej zatrudniano *event planner*a. Analiza wyników wskazuje jednak, że mimo takich samych usług w czołówce i na końcu listy rankingowej, grupą częściej korzystającą z profesjonalistów są przedsiębiorcy. Tylko dla dwóch usług (*DJ/zespół* oraz *wodzirej/konferansjer*) ich wskazania są nieznacznie niższe od zleceniodawców prywatnych. Dla pozostałych wskazań wykazują przewagę nad każdym z nich, szczególnie zauważalną w przypadku *cateringu* i *fotografa/filmowca* (0,4 pkt.) oraz ponad dwukrotnie wyższą dla *firmy dekoratorskiej* (rys. 4).

**Rysunek 4.** Rodzaje wykorzystywanych usług profesjonalnych przy organizacji wydarzeń (śr. ważona <0;3>)



**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

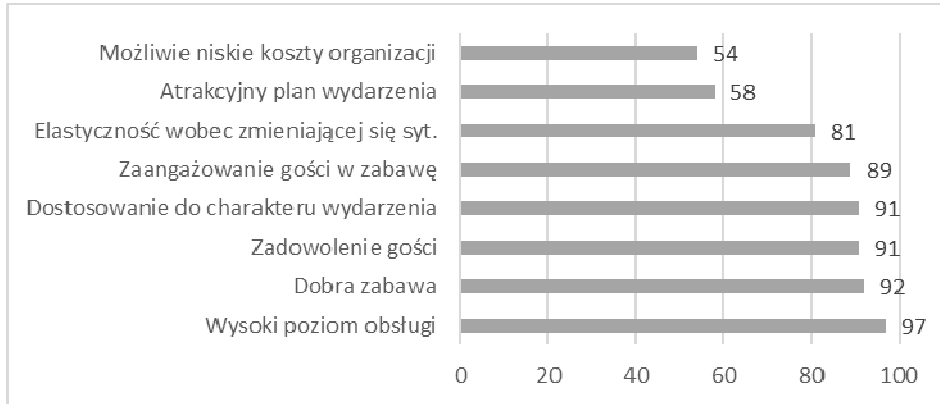
Kolejne pytanie dotyczyło oczekiwań co do kompetencji firm organizujących wydarzenia i ponownie zostało ocenione według średniej ważonej, której wskazania mogły zawierać się w przedziale <-2; +2>. Wszystkie z zaproponowanych 17 cech okazały się dla respondentów ważne, a przyznane im oceny uzyskały wartość dodatnią na stosunkowo wyrównanym poziomie: najniższa z nich 0,69 pkt., najwyższa 0,97 pkt. Przedsiębiorcy największą wagę przykładają do *dobrej organizacji* (0,97), a następnie do *umiejętności dostosowania się do potrzeb klienta* (0,94) i *rzetelności* oraz *zaangażowania* (po 0,93). Prywatni zleceniodawcy najwyżej cenią *rzetelność* (0,97), *dobrą organizację* (0,96) oraz *profesjonalizm* (0,95). Stosunkowo najmniej istotne są dla nich  *pewność siebie*, *odporność na stres* (po 0,69) oraz *empatia* (0,76). Przedsiębiorcy najmniejszą wagę również przykładają do *empatii* (0,79) a także *odporności na stres* (0,8). W zasadzie obie badane grupy są dość zgodne w swej ocenie, a najwyżej i najniżej cenione cechy powtarzają się w obu zestawieniach (rys. 5). W obu badanych grupach na szczycie listy są też *zaangażowanie* i *komunikatywność* (na czwartej i piątej pozycji).

**Rysunek 5.** Pożądate cechy firm eventowych (śr. ważona <-2; +2>)

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

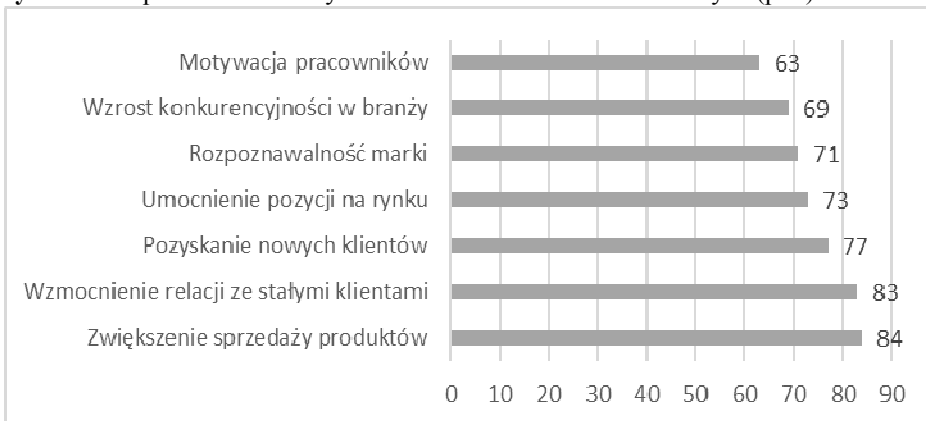
Podsumowaniem badań była analiza czynników sukcesu udanej imprezy. Stąd też klientów prywatnych zapytano o to, co cenią najbardziej w organizacji wydarzenia, natomiast klientów biznesowych, jakich korzyści spodziewają się po zlecanym evencie. Pytanie oceniono według punktacji od -2 do +2, przyznając je czterem odpowiedziom w skali przedziałowej (zdecydowanie tak – raczej tak – raczej nie – zdecydowanie nie).

Wartość punktowa dla poszczególnych czynników w badaniu klientów indywidualnych zawiera się w przedziale <-108; +108>. Najważniejszy okazał się dla nich *wysoki poziom obsługi*, uzyskując bardzo wysoką notę, 97 pkt. (rys. 6). Kolejne czynniki zadowolenia to *dobra zabawa* (62 pkt.) oraz w równym stopniu *zadowolenie gości* i *dostosowanie imprezy do charakteru wydarzenia* (po 91 pkt.). Co znamienne, najmniej istotnym czynnikiem jest dla respondentów *możliwie niski koszt wydarzenia* (54 pkt.). Wśród opinii uzupełniających pojawiło się również stwierdzenie, że ważnym elementem udanej imprezy jest dobra lokalizacja jej miejsca oraz parking.

**Rysunek 6.** Najważniejsze czynniki udanej imprezy dla klientów indywidualnych (pkt.)

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

Analizując korzyści, jakich po organizowanych eventach oczekują przedstawiciele biznesu również posłużono się skalą przedziałową, a możliwa wartość dla poszczególnych czynników zawiera się w przedziale  $<-100; +100>$ . Dla ankietowanych najważniejsze okazały się dwa czynniki (rys. 7): *zwiększenie sprzedaży produktów*, odpowiedź ta uzyskała wysokie 84 pkt. oraz *wzmocnienie relacji ze stałymi klientami* (83 pkt.). Jak wynika z uzyskanych odpowiedzi, co dość zaskakujące, najmniej istotną korzyścią dla przedsiębiorstw jest *motywacja pracowników* (63 pkt.).

**Rysunek 7.** Spodziewane korzyści z eventu dla klientów biznesowych (pkt.)

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

Przedstawiciele biznesu w tym pytaniu mogli również podać własne propozycje oczekiwanych korzyści. Wymieniono tu jednak czynniki odnoszące się bardziej do organizacji samej imprezy niż korzyści z jej przeprowadzenia, a mianowicie pozytywną atmosferę oraz atrakcyjność i możliwość dostosowania oferty imprezy do budżetu zleceniodawcy.

## **Podsumowanie**

Celem przeprowadzonych badań była analiza zapotrzebowania na usługi branży eventowej w Polsce. Towarzyszącym od początku założeniem było to, że osoby biorące udział w badaniu są czynnymi uczestnikami branży i korzystają z usług wcześniej wspomnianych przedsiębiorstw. Na potrzeby badań wysnuto przypuszczenie, iż konsumenci uważają usługi branży eventowej za potrzebne. Jak wskazują otrzymane wyniki badań w obu grupach respondentów, domniemanie to można uznać za nie w pełni prawdziwe. O ile ankietowani zarówno w sektorze prywatnym, jak i biznesowym w znacznej większości (odpowiednio 91% i 90%) opowiedzieli, że widzą potrzebę istnienia firm eventowych na rynku, to w przypadku pytania o konkretne wskazanie częstotliwości korzystania z ich usług przy organizacji różnych wydarzeń, w większości stwierdzali, że z wymienionych usług nie korzystali nigdy lub incydentalnie. Odpowiedzi te były niezależne od sektora, z którego wywodzili się respondenci czy danych zawartych w metryczkach.

W ankiecie uczestniczyły 104 osoby, co stanowi niedużą grupę badaną. Jej zwiększenie mogłoby lepiej zobrazować sytuację dotyczącą zainteresowania korzystaniem z usług firm eventowych przez respondentów. Pomimo tego, przeprowadzone badania dały ogólny zarys oczekiwań, jakie mają ankietowani wobec firm organizujących wydarzenia i z jakich usług profesjonalnych korzystają najczęściej. Może to stanowić podstawę do dalszych, bardziej wnikliwych badań, ale też dobrą wskazówkę dla przedsiębiorstw z branży, w którym kierunku się rozwijać, by sprostać wymaganiom dzisiejszych odbiorców.

## Bibliografia

1. Allen J., *Organizacja imprez. Najlepszy przewodnik dla organizatorów*, Wydawnictwo IPS, Warszawa 2006.
2. Bączek J.B., *Psychologia eventów. Pierwszy w Polsce praktyczny podręcznik*, Stageman Polska, Warszawa 2011.
3. Borodako K., Berbeka J., Rudnicki M., *Zarządzanie innowacjami w przemyśle spotkań*, C.H. Beck, Warszawa 2015, s. 13.
4. Celuch K., *Leksykon przemysłu spotkań*, Biblioteka Meeting Plannera, Warszawa 2015.
5. Celuch K., *Przemysł spotkań. Wiedza, produkt, motywacja*, Akademia Finansów i Biznesu Vistula oraz Szkoła Główna Turystyki i Rekreacji, Warszawa 2014, s. 10.
6. *Event marketing jako nowa forma organizacji procesów komunikacyjnych*, pod red. Grzegorzczak A., Wyższa Szkoła Promocji, Warszawa 2009.
7. Gębarowski M., *Era przemysłu 4.0 – czas zagłady, stagnacji czy rozwoju targów?* (w:) *Rewolucja 4.0. Nowe technologie w marketingu*, pod red. Kowalska M., Szwałik A., Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Kraków 2020.
8. <https://www.biznes.newseria.pl/news/branza-eventowa-rosnie-w,p1039100361> (9.05.2022).
9. <https://www.firma.rp.pl/biznes/art18701791-eventy-prawie-co-druga-firma-w-zlej-kondycji-finansowej>, (10.05.2022).
10. <https://www.meetingplanner.pl/artykuly/publicystyka/1050039-agencje-eventowe-nowe-kompetencje-i-rozwoj-mimo-trudnosci.html>, (10.05.2022).
11. <https://www.pomysly-na.pl/artykul/imprezy-okolicznosciowe-ktore-coraz-rzadziej-organizujemy-w-domach-175654>, (10.05.2022).
12. <https://www.pot.gov.pl/pl/pcb/news/polska-wysoko-w-rankingu-uia-2020> (9.05.2022).
13. <https://www.signs.pl/w-polskiej-branzy-eventowej-62procentprocent-firm-ma-klopoty-finansowe,395869,artykul.html>, (10.05.2022).
14. Jaworowicz M., Jaworowicz P., *Event Marketing w zintegrowanej komunikacji marketingowej*, Difin, Warszawa 2016.
15. Moran J.S., *Jak założyć i prowadzić firmę eventową*, BiznesPlate Diana Stolarska, Kraków 2013, s. 23-24.
16. Raport *Przemysł spotkań i wydarzeń w Polsce 2021*.
17. <https://www.eventowablogerka.pl/slowniczek-eventowy>, (22.01.2022).

## **PROSPECTS OF THE DEVELOPMENT OF THE EVENT SECTOR IN POLAND IN THE LIGHT OF THE RECIPIENTS' EXPECTATIONS**

The paper is of empirical character. Its aim is the characterization of the encounter industry in Poland, kinds of events, reasons for the growing popularity of the event sector and the diagnosis and analysis of the clients' needs of the MICE sector.

On the grounds of the research results, one may define the needs and expectations of both examined groups-individual customers and the representatives of the enterprises from different sectors utilizing the firms operating in event sector.

Both groups appreciate particularly good organization, the ability to adjust to customers' needs, reliability, professionalism and dedication. On the other hand, among the factors of success of an event commissioned by private persons, one may mention high level of rendering services, good entertainment, satisfaction of guests and the consistency of the spectacle with the character of the event.

Business customers expect after a successful entertainment the instant increase in the sales level of their products and the strengthening of their relations with their clients.

*Keywords:* event, event sector, encounter sector, event marketing, MICE sector.

Marek BRYX\*

Izabela RUDZKA\*\*

## MIASTO MODERNISTYCZNE JAKO ZRÓWNOWAŻONE MIEJSCE DO ŻYCIA

*Zarys treści:* Idea miasta modernistycznego Le Corbusiera to koncepcja miasta dobrego do życia, miasta dużego, a jednak z dostępem do słońca i świeżego powietrza dla każdego mieszkańca, która wyprzedziła swoje czasy.

Wytyczne wielkiego architekta do stworzenia zabudowy „najlepszej do życia” wynikały również z postulatów przyjętych przez CIAM na IV Kongresie w 1933 r. w Atenach<sup>1</sup>. Najznakomitsi ówczesni architekci, pod przewodnictwem Le Corbusiera przygotowali zasady nowoczesnego projektowania, których głównym hasłem było: „słońce, przestrzeń, zieleni”<sup>2</sup>. Były to idee dalekie od panujących ówczesnie warunków życia, wręcz uważane za luksus, przynależny najbogatszym mieszkańcom miast. Należy bowiem pamiętać, że jeszcze do czasu dwudziestolecia międzywojennego, dominującą zabudową miejską była zabudowa gęsta, w ciasno przylegających do siebie kamienicach z oficynami i podwórkami – studniami<sup>3</sup>.

„Więcej powietrza, światła i zieleni”! Idee te zaczęły powracać do łaski we współczesnych nam czasach, jako główne cele miasta zrównoważonego<sup>4</sup>. Podobnie zresztą jest z ideą miasta piętnastominutowego<sup>5</sup>. Jednak w obu tych przypadkach zbyt

---

\* Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

\*\* Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

<sup>1</sup> A. Kędzierska, K. Uchowicz, M. Wirkus, *Archipelag CIAM*, Narodowy Instytut Architektury i Urbanistyki, Warszawa 2019.

<sup>2</sup> The Getty Conservation Institute,

[https://www.getty.edu/conservation/publications\\_resources/research\\_resources/charters/charter04.html](https://www.getty.edu/conservation/publications_resources/research_resources/charters/charter04.html), (dostęp: 02.11.2022).

<sup>3</sup> Mieszkania w Polsce 1918-2018: raport na stulecie niepodległości, Murator, Mieszkalnictwo w Polsce 1918-2018: raport na stulecie niepodległości – Architektura – murator (muratorplus.pl), (dostęp: 02.11.2022).

<sup>4</sup> M. Bryx, *Mieszkanie dostępne w zrównoważonym mieście*, CeDeWu, Warszawa 2021.

<sup>5</sup> C. Moreno, What is 15 minutes city and how will it change how we live, work and socialise, <https://www.euronews.com/next/2021/09/16/what-are-15-minute-cities-and-how-will-they-change-how-we-live-work-and-socialise>, Le Corbusier w wytycznych Karty Ateńskiej również postulował za pełną organizacją życia, w tym pracy niedaleko



często zapominamy, iż za ich stworzenie odpowiada architekt, przez wielu uważany za „niszczyciela prawdziwego życia miast”<sup>6</sup>. Choć zniechęcony, wyznaczył trendy w wielorodzinnym budownictwie mieszkaniowym na kilka kolejnych dekad<sup>7</sup>, pośrednio walcząc z ubóstwem mieszkaniowym wielu krajów<sup>8</sup>.

Wznoszenie budynków wielorodzinnych, w uprzemysławiających się krajach socjalistycznych, było rozwiązaniem niwelującym problem tzw. luki mieszkaniowej, umożliwiającym przyspieszoną industrializację. Budynki i mieszkania wybudowane w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych ubiegłego wieku, nadal zapewniają dobre miejsca do życia, pomimo niezawinionej złej sławy<sup>9</sup>.

Celem artykułu jest próba udowodnienia, że modernistyczne idee Le Corbusiera wyprzedziły swój czas. Przedstawiono więc koncepcję miasta modernistycznego według Le Corbusiera oraz wskazano jej powiązania z ideą zrównoważonego rozwoju miast. O te cele, wyznaczone przez Le Corbusiera i cele miasta zrównoważonego, czyli o komfort życia w mieście, walczą mieszkańcy współczesnych miast<sup>10</sup>.

Dla osiągnięcia tak wyznaczonego celu autorzy podjęli próbę dookreślenia miasta, przedstawili założenia miasta modernistycznego oraz próbę jego realizacji w warunkach gospodarki socjalistycznej. Ta niezbyt udana próba, głównie poprzez eksponowanie liczby wybudowanych mieszkań, a nie kompleksowych warunków do życia, przyczyniła się do upadku idei modernizmu. Dziś – naszym zdaniem – wraca ona pod postacią koncepcji miasta zrównoważonego, którego cel jest taki sam, jak cel Le Corbusiera – komfort życia wszystkich mieszkańców.

*Słowa kluczowe:* modernizm, miasto, Le Corbusier, jakość życia, przestrzeń.

## Miasto – jako podmiot i przedmiot niedookreślony

Choć niemalże codziennie dyskutujemy na temat miasta lub opisujemy zjawiska miejskie, sam desygnat do tej pory nie otrzymał jednoznacznej definicji. Należy bowiem zauważyć, iż miasto nie jest jednorodnym i raz na zawsze danym nam produktem. W swych niezliczonych formach zmienia kształty, ewoluuje, ulegając emergencji, a czasami degradacji<sup>11</sup>. I jak pisał

---

miejsca zamieszkania tak, aby robotnik wracając z pracy, miał do niej jak najbliżej (dostęp: 22.11.2022).

<sup>6</sup> J. Jacobs, *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*, Fundacja Centrum Architektury, Warszawa, 2014.

<sup>7</sup> T. Swoboda (przekł.), Le Corbusier, *Urbanistyka*, C.A. Architektury, 2015.

<sup>8</sup> A. Cymer, *Skąd się wzięły bloki*, Culture.pl (dostęp 18.11.2022).

<sup>9</sup> W. Tymowski, *Czy blokowiska są złe?* Starsi mówią: szare i zgrzebne, młodszy: była zieleń i wspólna przestrzeń (wyborcza.pl), (dostęp: 18.11.2022).

<sup>10</sup> M. Tomanek, *Aktywiści miejscy walczą o zieleń w miastach*, EkoGuru, portal ekologiczny (dostęp: 18.11.2022).

<sup>11</sup> I. Rudzka, *Obszary zdegradowane jako bariera rozwoju miast. Znaczenie przestrzeni publicznej w modelu rewitalizacji strategicznej*, OW SGH, Warszawa 2022, s. 19.

Lefebvre – dopóki nie istnieje jednolita nauka o mieście<sup>12</sup>, nie można dookreślić definicji miasta w większym stopniu, niż nadając mu kolejne przymioty.

Choć jak zaznaczył C.S. Bartnik, pewne formy traktowania miasta, jako czegoś więcej niż zbiór określonych elementów na określonym obszarze, pojawiały się już na początku XX wieku, kiedy to powstała filozofia miasta, a nawet jego metafizyka<sup>13</sup>, nadal stoimy przed dylematem znalezienia wspólnego mianownika dla czegoś, co przyjęliśmy nazywać miastem.

Sięgając jednak do najdalszej, znanej nam historii miast, należałoby się przyjrzeć doskonale opisywanym przez historyków miastom greckim, które np. wg Platona nie powinny liczyć więcej niż 5000 mieszkańców, ze względu na możliwość utrzymania więzi społecznych, istotnych dla wielu aspektów funkcjonowania miast. Zdaniem filozofa celem powstawania miasta winna być odpowiedź na potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa ich mieszkańcom<sup>14</sup>. Arystoteles natomiast rozpatrywał miasta na poziomie intelektualno-społecznym. Według niego miasto było rodzajem „przyjacielskiego stowarzyszenia wolnych ludzi, różnych zawodów”, a ich wspólnym celem powinno być dobro tegoż miasta<sup>15</sup>.

Jeden z późniejszych, XIX-wiecznych, myślicieli – Alexis de Tocqueville, dostrzegł w mieście przede wszystkim potencjał oświeceniowy, bowiem jak pisał – to w mieście ludzie nabywali prawo wolności, „troszcząc się jednocześnie o wspólne dobro, tworzyli małe ojczyzny”<sup>16</sup>. Wiek XIX, to również czas rozwoju przemysłu i kapitalizmu. Wraz z rozrastającymi się obszarami przemysłowymi w miastach, powstawały ogromne obszary biedy i wykluczenia dużych grup robotniczych. Chłopi, którzy „uwalniali się” od ziemi, „wchodzili w niewolę panów fabrycznych”<sup>17</sup>, płacąc dodatkowo zdrowiem i życiem, za pracę i mieszkanie w uwłaczających warunkach. Jak pisał Engels: „Dziewięćdziesiąt i więcej procent ludności miast nie ma w nich miejsca, które mogliby nazwać swoim własnym, co stawia (ich) poniżej jaskiniowych troglodytów”<sup>18</sup>. Opinię powyższą głosił również G. Lucas, wskazując na istniejący i pogłębiający się w miastach problem rozwarstwienia społecznego,

---

<sup>12</sup> H. Lefebvre, *Prawo do miasta*, 14.Lefebvre.pdf (amu.edu.pl) (dostęp: 18.11.22).

<sup>13</sup> C.S. Bartnik, *Polska teologia miast*, (w:) *Miasto i kultura polska w dobie przemysłowej. Wartości*, H. Imbs (red.). Ossolineum, Wrocław, 1993.

<sup>14</sup> L. Strauss, *Platon*, (w:) L. Strauss, J. Cropsey, *Historia Filozofii Politycznej*, Fundacja Augusta Cieszkowskiego, Warszawa 2010, s. 50.

<sup>15</sup> *Ibidem*, s. 141-142.

<sup>16</sup> M. Zaterbaum, *Aleksander de Toucqueville*, (w:) L. Strauss, J. Cropsey, *Historia filozofii politycznej*, *ibidem*, s. 786.

<sup>17</sup> K. Marks, *Kapitał*, Tom I, Książka i Wiedza, Warszawa 1970, s. 713-715.

<sup>18</sup> F. Engels, *W kwestii mieszkaniowej*, Książka i Wiedza, Warszawa 1949, s. 27.

który de facto czynił miasta trudnymi do życia<sup>19</sup>. Podobnie myślał H. Lefebvre, który za Marksem wskazał na niesprawiedliwą akumulację kapitału i w pewien sposób uprzedmiotowienie robotnika XIX-wiecznego miasta, czemu dał wyraz w manifestacie „Prawo do miasta”<sup>20</sup>.

Inny z późniejszych badaczy D. Harvey, za R.E. Parkerem, określił miasto jako: „najspójniejszą (...) i najbardziej udaną próbę, jaką kiedykolwiek podjął człowiek, w przekształcaniu świata, w którym żyje (...). W ten sposób (...) stwarzając miasto, człowiek przekształcił samego siebie”<sup>21</sup>. Wypowiedź ta wskazuje na nowe podejście do analizowania przedmiotu, jakim jest miasto. Podmiot/człowiek, staje się nie tylko obserwatorem i kreatorem, ale również stanowi część obserwacji i kreacji świata zewnętrznego, urzeczywistnionego „życiem” miasta. Między nim a światem zewnętrznym tworzą się różnego rodzaju połączenia i oddziaływania, w wyniku czego zarówno podmiot, jak i przedmiot/miasto ulegają stałym przeobrażeniom, tworząc nową jakość. M. Castells, podkreślał szczególną rolę miejskości<sup>22</sup>. Podobnie jednak jak poprzednicy, wskazywał na ujemne korelacje między rozwojem miasta, a przemysłem<sup>23</sup>.

Na inne elementy definiujące miasto zwrócili uwagę G. Cullen oraz K. Lynch, ujmując miasto poprzez jego obraz, jako architekturę<sup>24</sup> i miejsca rozpoznawalne<sup>25</sup>. Jak bowiem pisał A. Giddens „to historia (tworząca miejsca) określa ostatecznie czym miasto się staje dla swoich odbiorców”. Dla A. Wallisa<sup>26</sup> najważniejszy był kulturowy wymiar miasta<sup>27</sup>. Socjolog wskazywał na społeczny aspekt przestrzeni, jako podstawę zmian ludzkich<sup>28</sup>. Y.F. Tuan określił miasto poprzez specyficzne miejsca – bliskie człowiekowi, a więc obszar, który tworzy człowiek, nadając mu indywidualny charakter.

Jak można zatem zauważyć, trudno jednoznacznie w jednym zdaniu zdefiniować miasto. Być może wynika to, jak pisał Lefebvre, z braku „miejskiej” nauki, być może istnieje problem z dookreśleniem składowych elementów miasta, a być może jest też tak, że sam podmiot, dokonujący takiej

<sup>19</sup> G. Lucas, *Wprowadzenie do ontologii bytu społecznego*, t. 1, PWN 1984, s. 216.

<sup>20</sup> H. Lefebvre, *Prawo do miasta*, ibidem, s. 32.

<sup>21</sup> D. Harvey, *Bunt miast*, Fundacja Bęc Zmiana, Warszawa, 2012, s. 21.

<sup>22</sup> M. Castells, *Kwestia Miejska*, PWN, Warszawa 1982, s. 4.

<sup>23</sup> Ibidem, s. 9.

<sup>24</sup> G. Cullen, *Obraz miasta*, Ośrodek Brama Grodzka, Lublin 2011, s. 7.

<sup>25</sup> K. Lynch, *Obraz miasta*, Archivolta, Kraków 2011, s. 1.

<sup>26</sup> A. Giddens, *Konsekwencje nowoczesności*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2015, s. 4-5.

<sup>27</sup> A. Wallis, *Kultura i więź przestrzenna*. Książka i Wiedza, Warszawa 1978, s. 103.

<sup>28</sup> A. Wallis, *Socjologia przestrzeni*, Niezależna Oficyna Wydawnicza Nowa, Warszawa 1990.

próby, nie może być obiektywnym epistemologicznie, co powoduje powstawanie niejednoznaczności, ogólności i ułomności w stworzonym definiendum. Z drugiej strony, pomimo indywidualności definicji, jak można zauważyć, miasto pozostanie zawsze pewnego rodzaju obszarem, na którym funkcjonują ludzie, a więc społeczny aspekt miasta w jego analizach i rozważaniu, będzie zawsze najważniejszym z obszarów.

## Miasto modernistyczne

Zaproponowane przez Corbusiera miasto modernistyczne posiadało w swoich założeniach wiele zalet, zarówno z punktu widzenia jego przyszłych użytkowników, ale również władz miasta. Przeciwwstawiało się ciasnocie osiedli robotniczych, nie mówiąc już o slumsach sytuowanych głównie na przedmieściach. Przede wszystkim więc zakładało, że mieszkanie przestronne i doświetlone słońcem w mieście modernistycznym będzie dostępne dla każdego, a wszystkie budynki będą funkcjonowały w zieleni. Jak pisał architekt: „...*Dzisiejsze miasta to śmiertelne niebezpieczeństwo (ze względu na spaliny). Jak go uniknąć? Władze miejskie niczego nie mogą zrobić. Trzeba by stworzyć przestrzenie zieleni na 20, 30, 40 czy 50 procentach powierzchni miasta*”<sup>29</sup>. Zatem użyteczność jednostki mieszkalnej byłaby efektem nie tylko funkcjonalności mieszkania, co i funkcjonalności otoczenia. Oznacza to konieczność ulokowania w bliskim otoczeniu mieszkań przestrzeni zielonych, obiektów użyteczności publicznej, infrastruktury społecznej, oraz przestrzeni publicznych i rekreacyjnych stwarzających możliwości interakcji, budowania relacji i wypoczynku, a w konsekwencji więzi między ludźmi, na których tworzenie człowiek powinien mieć czas. Jak pisał autor: „*Osiem godzin pracy. Potem osiem godzin wypoczynku. Urbanista musi dać odpowiedź. Sport powinien być dostępny dla każdego mieszkańca miasta. Sport powinno się uprawiać blisko domu (...). Wsiąść do tramwaju, autobusu, metra, jechać kilometr z walizką w rękę? Nie, w takich warunkach sport nie jest możliwy. Boisko musi być blisko domu. Aby zrealizować tę utopię, wystarczy stawiać wysokie budynki*”<sup>30</sup>.

Ta ostatnia możliwość miała być kreowana poprzez budynki mieszkalne jako właściwie zaprojektowane, dzięki ich funkcjonalności i dostępności i wspólnym, właściwie zaprojektowanym przestrzeniom. Zgodnie z ideą Corbusiera przestrzeń, w tym przestrzeń publiczna, leżała w centrum uwagi architekta, miała bowiem zapewniać dostęp do świeżego powietrza i słońca.

---

<sup>29</sup> Le Corbusier, *Urbanistyka*, CA Architektur, Warszawa 2015.

<sup>30</sup> Ibidem, s. 225.

Szerokie ulice miały umożliwiać swobodne poruszanie się, a przestrzeń między wysokimi budynkami miała wszechstronnie służyć ludziom.

Przykład takiego budownictwa zademonstrował Le Corbusier, stwarzając projekt „Ville Contemporaine”.

### Zdjęcie 1. Ville Contemporaine



**Źródło:** Internet: Ville Contemporaine – Bing images (dostęp: 18.11.2022).

Nowatorskie poglądy Le Corbusiera zyskały uznanie w gronie architektów, tworzących CIAM. Wszyscy oni opowiadali się za demokratyzacją mieszkania i zdrowej przestrzeni publicznej<sup>31</sup>. Wśród pięciu funkcji miasta za najważniejsze uznali mieszkalnictwo<sup>32</sup>. Uważali, iż „*obszary mieszkaniowe powinny zajmować najlepsze miejsca w mieście z punktu widzenia typografii, klimatu, światła słonecznego i dostępności terenów zielonych*”<sup>33</sup>. Wizja Le Corbusiera stwarzała szanse urzeczywistnienia tej idei.

W latach trzydziestych ubiegłego stulecia ideę miasta modernistycznego próbowano wdrożyć także w Polsce, m.in. w osiedlach Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej (WSM)<sup>34</sup>, czy Towarzystwa Osiedli Robotniczych (TOR)<sup>35</sup>. Wszędzie starano się zapewnić mieszkańcom dostęp do słońca w mieszkaniach, przestrzenie publiczne czy wspólne przestrzenie i pomieszczenia w budynkach. Jednakże w warunkach kapitalistycznych, eufemistycznie

---

<sup>31</sup> Ibidem.

[https://www.getty.edu/conservation/publications\\_resources/research\\_resources/charters/charter04.html](https://www.getty.edu/conservation/publications_resources/research_resources/charters/charter04.html) (dostęp: 11.11.2022).

<sup>32</sup> Ibidem.

<sup>33</sup> Ibidem.

<sup>34</sup> Historia i funkcjonowanie spółdzielni mieszkaniowych w Polsce – Spółdzielnia Mieszkaniowa (spoldzielniemieszkaniowe.pl) (18.11.2022).

<sup>35</sup> Organizacja i działalność Towarzystwa Osiedli Robotniczych Lewicowo.pl, (dostęp: 18.11.2022).

rzecz ujmując, nie łatwo było sprostać kosztom takiej realizacji, gdyż nie istniała zasada wprowadzona w PRL, umarzania połowy kredytu zaciągniętego przez inwestora na budownictwo mieszkaniowe<sup>36</sup>. Przejawiało się to przede wszystkim w ograniczeniu powierzchni mieszkań, przy jednoczesnym usilnym dążeniu do utrzymania ich wielofunkcyjności i możliwości spłaty kredytu hipotecznego przez mieszkańców. Jak pisał M. Bryx „na osiedlu Rakowiec udało się wybudować mieszkania 30-metrowe, za które czynsz wynosił tylko 18 zł”<sup>37</sup>. Sprostanie tym różnorodnym, częściowo sprzecznym oczekiwaniom było dużym wyzwaniem dla architektów. Mimo to, dokonania WSM, czy TOR, zarówno architektoniczno-urbanistyczne, jak również o charakterze społeczno-wychowawczym<sup>38</sup>, do dzisiaj budzą uznanie<sup>39</sup>.

## Modernistyczne miasto socjalistyczne

Powstanie nowego, socjalistycznego ustroju tchnęło w architektów zgromadzonych w CIAM nowe siły. Przyjmując za dobrą monetę ideologiczne slogany nowego ustroju o równości, demokracji itp., a także realne potrzeby odbudowy i rozbudowy miast, podjęli oni próbę realizacji tych idei. H. Syrkus na długo przed ideami zawartymi w książkach J. Gehla, wskazywała na to, że skala osiedla mieszkaniowego to skala pieszego<sup>40</sup>. Jak wspomina, planowano osiedla, w których niezbędne budynki infrastruktury społecznej (przedszkola, szkoły, sklepy) miały być zlokalizowane w bliskiej odległości od mieszkań. Zakładano, że przedszkole powinno mieścić się w odległości rzędu 250 metrów od budynku mieszkalnego, zaś szkoła – 500 metrów. Były to odległości umożliwiające przedszkolakom i uczniom dotarcie do tych obiektów na piechotę. Jak pisała uzasadniając to podejście „wnętrze osiedla rządzi się prawem piechura”<sup>41</sup>. Podejście to wiele lat później spopularyzował Gehl pisząc „chodzenie jest pierwszym i najbardziej podstawowym sposobem przemierzania się, sposobem na dostanie się dokąds, zapewnia jednak również nieformalną i nieskomplikowaną możliwość bycia obecnym w środowisku

---

<sup>36</sup> M. Bryx, *Finansowanie rozwoju budownictwa mieszkaniowego w miastach*, SGH, Warszawa 1999, s. 69.

<sup>37</sup> Ibidem.

<sup>38</sup> A. Solska, *Zagadnienia ładu w nowych mieszkaniach robotniczych w Warszawie*, (w:) Materiały Pierwszego Polskiego Kongresu Mieszkaniowego, Warszawa.

<sup>39</sup> *Archipelag CIAM*, ibidem, s. 14-15, *Wielka płyta sprzedaje się jak świeże bułeczki – Heritage Real Estate* (dostęp: 18.11.2022).

<sup>40</sup> H. Syrkus, *Ku idei osiedla społecznego 1925-1975*, PWN, Warszawa, 1976, s. 394.

<sup>41</sup> Ibidem.

publicznym<sup>42</sup>. Niestety nie udało się wdrożyć tych założeń w praktycznej realizacji, a to co stworzono w Polsce w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych było zawsze efektem ograniczeń, głównie ekonomicznych.

Dopiero lata siedemdziesiąte, wraz z upowszechnieniem budownictwa wielkopłytkowego i próbie wybudowania 4 milionów mieszkań w trakcie dekady przyniosły szerzej zastosowanie rozwiązań modernistycznych, głównie w postaci dużych wolnostojących budynków. Kiedy oddawano mieszkania do użytku, przestrzeń pomiędzy nimi była zazwyczaj nieuporządkowana, zaś projektowane obiekty użyteczności publicznej często nie istniały. W planowaniu i realizacji planu brano bowiem pod uwagę liczbę oddanych do użytku mieszkań (ew. izb), nie zaś spełnienie wymogów kompleksowości osiedla, komfortu życia mieszkańców, itd. Głównie z tego powodu dzielnice miast o charakterze modernistycznym krytykowane były jako betonowe monstra blokowiskowe, smutne, jednorodne, bez intymnej przestrzeni, czyli odwrotnie do tego czego oczekiwali Gehl i Jacobs.

Zdecydowaną i skuteczną próbę ucieleśnienia w pełni idei modernistycznej, która tworzyłaby demokratyczne miejsca do mieszkania dla ludzi, podjął w pierwszych latach siedemdziesiątych ubiegłego stulecia zespół architektów pod kierunkiem M. Budzyńskiego, realizujący zespół mieszkaniowy „Ursynów Północny” w Warszawie. Pomimo realizacji budynków w technologii wielkopłytkowej, udało się jednak, przy zastosowaniu różnorodnych kształtów i wysokości budynków, uniknąć jednorodności i jednostajności oraz zapewnić słońce w funkcjonalnych mieszkaniach. Zespół kierowany przez M. Budzyńskiego wykorzystał w tworzeniu tego osiedla syntezę ówczesnych urbanistycznych myśli i osiągnięć humanistycznych oraz technicznych. Jako pierwsi zaczęli oni stosować w urbanistyce pojęcie „*Natura i Kultura*”<sup>43</sup>, które do dziś jest podstawą pracy tegoż architekta<sup>44</sup>. Jednak i tutaj, w trakcie realizacji tego sztandarowego osiedla, dały o sobie znać ograniczenia finansowe. Większość zamierzeń dotyczących infrastruktury udało się zrealizować tylko częściowo. Np. w roku szkolnym 1981/1982 miało funkcjonować 13 szkół, a działało jedynie 6<sup>45</sup>. Nie zbudowano także małej architektury użytkowej, sklepików, barów, czytelní, itd. Mimo tego, jak pisze Cymer:

---

<sup>42</sup> J. Gehl, *Życie między budynkami*, wyd. II, RAM, Kraków, 2013, s. 133.

<sup>43</sup> Równowaga pomiędzy naturą a kulturą. Filozofia architektury Marka Budzyńskiego – Stowarzyszenie GeniusLocí (dostęp: 14.11.2022).

<sup>44</sup> *Bolało mnie określenie „sypialnia Warszawy”*. Wywiad z Prof. Markiem Budzyńskim, <https://www.haloursynow.pl/artykuly/bolalo-mnie-okreslenie-sypialnia-warszawy-prof-marek-budzynski-o-projektowaniu-ursynowa-wywiad,13902.htm>, dostęp 20.11.2022.

<sup>45</sup> A. Cymer, *Architektura w Polsce 1945-1989*, Centrum Architektury, Narodowy Instytut Architektury i Urbanistyki, Warszawa 2019, s. 297.

„ursynowskie osiedla od razu oceniono wysoko jako dobre miejsce do życia. Decydowała o tym ludzka skala domów czy rozległe tereny zielone pomiędzy blokami”<sup>46</sup>.

Niezależnie od różnorodnych trudności, przedsięwzięcie urbanistyczno-architektoniczne Ursynów Północny, dowiodło, że w ramach idei modernistycznych możliwe jest również zbudowanie „miasta dla ludzi”. Wymagało to jednak pewnego leaftingu, wprowadzenia różnorodności w jednorodność, co choć nieznacznie, wykraczało poza ideę Le Corbusiera, jednak zachowując główne i najważniejsze postulaty CIAM. Trzeba jednak pamiętać, że powstały one prawie 40 lat wcześniej niż Ursynów Północny<sup>47</sup>.

## Podsumowanie

Udany przykład zastosowania zmodyfikowanej nieco idei modernistycznej jest ważny dla przyszłości miast i ludzkości. I. Gehl wychował się, rozwijał i pracował w mieście małym, jakim jest Kopenhaga. J. Jacobs natomiast w specyficznej dzielnicy Nowego Jorku o niskiej zabudowie. Koncentrowali się więc na relacjach między ludźmi traktując substancję mieszkaniową jako pewną oczywistość, do której przywykli od dzieciństwa.

Tymczasem Le Corbusier, jako wizjoner wyprzedził swój czas, wychodząc poza otaczającą go rzeczywistość, naprzeciw wyzwaniom, które dopiero obecnie stają się prawdziwymi wyzwaniami stojącymi przed ludzkością. Jeśli dziś 8 miliardów ludzi żyje na świecie i ponad połowa z nich już mieszka w miastach, a liczba mieszkańców miast będzie szybciej rosła niż liczba ludności świata, to trudno upatrywać możliwość rozwiązania problemów mieszkaniowych ludności miast bez powrotu do idei modernizmu. Zapewne zmodyfikowanej o kwestie natury i kultury, także poprzez budowanie odpowiednich obiektów zaspokajających nowe potrzeby, używających nowych oszczędnych technologii, być może powrotu do prefabrykacji, itd. Pytanie tylko, czy chcemy i czy nas stać na powrót do demokratycznej idei budowania słonecznych, funkcjonalnych i dostępnych mieszkań w zrównoważonym mieście? Nie sądzimy bowiem, aby rozwój internetu, pracy zdalnej itd., doprowadził do degradacji więzi międzyludzkich, a w konsekwencji upadku miast.

---

<sup>46</sup> Ibidem.

<sup>47</sup> Równowaga pomiędzy naturą a kulturą. Filozofia architektury Marka Budzyńskiego – Stowarzyszenie GeniusLoci (dostęp: 14.11.2022).



## Bibliografia

1. Bartnik S.C., *Polska teologia miast*, (w:) *Miasto i kultura polska w dobie przemysłowej. Wartości*. H. Imbs (red.). Ossolineum, Wrocław, 1993.
2. Bryx M., *Mieszkanie dostępne w zrównoważonym mieście*, CeDeWu, Warszawa 2021.
3. Bryx M., *Finansowanie rozwoju budownictwa mieszkaniowego w miastach*, SGH, Warszawa 1999.
4. Castells M., *Kwestia Miejska*, PWN, Warszawa 1982.
5. Cullen G., *Obraz miasta*, Ośrodek Brama Grodzka, Lublin 2011.
6. Cymer A., *Skąd się wzięły bloki*, Culture.pl (dostęp 18.11.2022).
7. Cymer A., *Architektura w Polsce 1945-1989*, Centrum Architektury, Narodowy Instytut Architektury i Urbanistyki, Warszawa 2019.
8. Davies H., *Boże Igrzysko. Historia Polski*, Znak Kraków 2010.
9. Debord G., *Spoleczeństwo spektaklu*, PIW, Warszawa 2006.
10. Engels F., *W kwestii mieszkaniowej*, Książka i Wiedza, Warszawa 1949.
11. Gehl J., *Życie między budynkami*, wyd. II, RAM, Kraków, 2013.
12. Giddens A., *Konsekwencje nowoczesności*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2015.
13. Harvey D., *Bunt miast*, Fundacja Bęc Zmiana, Warszawa, 2012.
14. Jacobs J., *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*, Fundacja Centrum Architektury, Warszawa, 2014.
15. Kędzierska A., Uchowicz K., Wirkus M., *Archipelag CIAM*, Narodowy Instytut Architektury i Urbanistyki, Warszawa 2019.
16. Lefebvre H., *Prawo do miasta*, 14.Lefebvre.pdf (amu.edu.pl) (dostęp: 18.11.22).
17. Lynch K., *Obraz miasta*, Archivolta, Kraków 2011.
18. Lucas G., *Wprowadzenie do ontologii bytu społecznego*, T. 1., PWN, 1984.
19. Marks K., *Kapitał*, Tom. I, Książka i Wiedza, Warszawa 1970.
20. Moreno C., What is 15 minutes city and how will it change how we live, work and socialise, <https://www.euronews.com/next/2021/09/16/what-are-15-minute-cities-and-how-will-they-change-how-we-live-work-and-socialise>.
21. Rudzka I., *Historyczne i przestrzenne ujęcie koncepcji funkcji miast i ich współczesne zastosowanie*, (w:) Szlakami Geografii Ekonomicznej. Przestrzeń, Instytucje, Metodologia, Bogucki, Wydawnictwo Naukowe, Poznań 2020.

22. Rudzka I., *Obszary zdegradowane jako bariera rozwoju miast. Znaczenie przestrzeni publicznej w modelu rewitalizacji strategicznej*, OW SGH, Warszawa 2022.
23. Rutkowska-Gurak A., *Współczesny rozwój miast – wybrane problemy*, (w:) Szlakami Geografii Ekonomicznej. Przestrzeń, Instytucje, Metodologia, Bogucki, Wydawnictwo Naukowe, Poznań 2020.
24. Samsonowicz H., *Życie miasta średniowiecznego*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 2014.
25. Sabogal A., *Urban Ecology. A Case Study of Lima City, Peru*, Springer, 1999.
26. Solska A., *Zagadnienia ładu w nowych mieszkaniach robotniczych w Warszawie*, (w:) Materiały Pierwszego Polskiego Kongresu Mieszkaniowego, Warszawa.
27. Strauss L., *Platon*, (w:) L. Strauss, J. Cropsey, *Historia Filozofii Politycznej*, Fundacja Augusta Cieszkowskiego, Warszawa 2010.
28. Swoboda T. (przekł.), *Le Corbusier, Urbanistyka*, C.A. Architektury, 2015.
29. Syrkus H., *Ku idei osiedla społecznego 1925-1975*, PWN, Warszawa, 1976.
30. Tomanek M., *Aktywiści miejscy walczą o zieleń w miastach, Aktywiści miejscy walczą o zieleń w miastach*, EkoGuru portal ekologiczny (dostęp: 18.11.2022).
31. Tymowski W., *Czy blokowiska są złe? Starsi mówią: szare i zgrzebne, młodzi: była zieleń i wspólna przestrzeń* (wyborcza.pl), (dostęp: 18.11.2022).
32. Wallis A., *Kultura i więź przestrzenna*, Książka i Wiedza, Warszawa 1978.
33. Wallis, *Socjologia przestrzeni*, Niezależna Oficyna Wydawnicza Nowa, Warszawa, 1990.
34. Zaterbaum M., *Aleksander de Toucqueville*, (w:) L. Strauss, J. Cropsey, *Historia filozofii politycznej*, Fundacja Augusta Cieszkowskiego, Warszawa 2010.

### Strony internetowe:

1. Bolało mnie określenie „sypialnia Warszawy”. Wywiad z Prof. Markiem Budzyńskim; <https://www.haloursynow.pl/artykuly/bolalo-mnie-okreslenie-sypialnia-warszawy-prof-marek-budzynski-o-projektowaniu-ursynowa-wywiad,13902.htm>, (dostęp 20.11.2022).
2. Historia i funkcjonowanie spółdzielni mieszkaniowych w Polsce – Spółdzielnie Mieszkaniowe (spoldzielniemieszkaniowe.pl) (18.11.2022).

3. Mieszkania w Polsce 1918-2018: raport na stulecie niepodległości, Murator, Mieszkalnictwo w Polsce 1918-2018: raport na stulecie niepodległości – Architektura-murator (muratorplus.pl) (dostęp: 02.11.2022).
4. [https://www.getty.edu/conservation/publications\\_resources/research\\_resources/charters/charter04.html](https://www.getty.edu/conservation/publications_resources/research_resources/charters/charter04.html) (dostęp: 11.11.2022).
5. Organizacja i działalność Towarzystwa Osiedli Robotniczych Lewicowo.pl, (dostęp: 18.11.2022).
6. Równowaga pomiędzy naturą a kulturą. Filozofia architektury Marka Budzyńskiego – Stowarzyszenie GeniusLoci (dostęp: 14.11.2022).
7. The Getty Conservation Institute, [https://www.getty.edu/conservation/publications\\_resources/research\\_resources/charters/charter04.html](https://www.getty.edu/conservation/publications_resources/research_resources/charters/charter04.html), (dostęp: 02.11.2022).
8. Ustawa z dnia 8 marca 1990 o samorządzie gminnym, (Dz. U. 1990, Nr 16, poz. 95). Akt prawny (sejm.gov.pl) (dostęp: 11.11.2022).

## **MODERNIST CITY AS A SUSTAINABLE PLACE TO LIVE**

Le Corbusier's idea of a modernist city is a concept of a good city to live, a large city, yet with access to the sun and fresh air for every inhabitant, which was ahead of its time. The guidelines of the great architect to create the "best to live" buildings also resulted from the postulates adopted by the CIAM at the 4th Congress in 1933. in Athens. The most outstanding architects of the time, led by Le Corbusier, prepared the principles of modern design, whose main slogan was: "sun, space, greenery" These ideas were far from the conditions prevailing at the time life, even considered a luxury belonging to the richest city dwellers. It should be remembered that until the interwar period, the dominant urban development was dense, in closely adjacent tenement houses with outbuildings and backyards-wells. "More air, light and greenery"! These ideas began to come back into favor in the in our times, as the main goals of a sustainable city. Similarly anyway, it is with the idea of a fifteen-minute city. However, in both of these cases, we too often forget that it is the architect who is responsible for their creation, considered by many to be the "destroyer of the real life of cities". Although hated, he set trends in multi-family housing for the next few decades, indirectly fighting housing poverty in many countries. Erection of multi-family buildings in industrializing countries socialist, was a solution to the problem of the so-called housing gap, enabling accelerated industrialization. Buildings and apartments built in seventies and eighties of the last century, still provide good place to live, despite the undeserved bad reputation.

The aim of the article is to prove that the modernist ideas of Le Corbusier they were ahead of their time. Thus, the concept of a modernist city was presented according to Le Corbusier, and its links with the idea of sustainable development were indicated

cities. The inhabitants of modern cities fight for these goals, set by Le Corbusier and the goals of a sustainable city, i.e. for the comfort of living in the city. In order to achieve this goal, the authors made an attempt to define the city, presented the assumptions of a modernist city and an attempt to implement it in the conditions of the socialist economy. This not-so-successful attempt, mainly by emphasizing the number of built apartments, and not complex living conditions, contributed to the collapse of the idea of modernism. Today – in our opinion – it returns in the form of the concept of a sustainable city, the goal of which is the same as Le Corbusier's goal – the comfort of life for all residents.

*Keywords:* modernism, city, Le Corbusier, quality of life, space.



Martyna CIESIELSKA\*

## ZMIANY NA RYNKU PRACY WYWOŁANE PANDEMIĄ COVID-19

*Zarys treści:* Niniejszy artykuł zajmuje się problematyką zmieniającej się gwałtownie sytuacji na rynku pracy w czasach trwającej pandemii COVID-19. Już we wcześniejszych latach kryzysy dawały o sobie znać i wywoływały negatywne skutki. Pandemia COVID-19 została uznana za szok gospodarczy. Liczne obostrzenia z nią związane wpłynęły negatywnie na stan gospodarki wielu krajów. Do zaprzestania rozwijania się koronawirusa i nabycia odporności przez społeczeństwo podjęto działania farmaceutyczne w formie szczepień. Jednak głównym i jakże trudnym dla państw dotkniętych pandemią okazał się aspekt mający na celu zaprzestanie dalszego rozwijania się choroby, który polegał na wyłączeniu działalności danych branż. Zastosowane interwencje niosły ze sobą poważne konsekwencje dla rynku pracy oraz danych przedsiębiorstw. Celem artykułu jest przedstawienie zmian wywołanych pandemią COVID-19 na polskim rynku pracy. Dla przedstawienia istotnych wątków pracę podzielono na trzy części. Pierwsza z nich zajmuje się przedstawieniem i scharakteryzowaniem najważniejszych pojęć z nim związanych. Druga część została poświęcona przedstawieniu gwałtownych zmian jakie pojawiły się z momentem wprowadzenia stanu zagrożenia epidemicznego, graficznemu zobrazowaniu danych o przedsiębiorstwach w dobie pandemii, a także odniesiono się do trudnej sytuacji dla ludzi młodych, którzy poszukują pracy w tymże czasie. W podsumowaniu opisano odczucia autorki odnośnie trudnej sytuacji wśród przedsiębiorstw i ich pracowników, a także wyciągnięcie wniosków z przedstawionej i jakże trudnej dla społeczeństwa sytuacji.

*Słowa kluczowe:* rynek pracy, COVID-19, przedsiębiorstwa, młodzież.

---

\* Studentka studiów II stopnia na kierunku Ekonomia, Studenckie Koło Ekonomii Społecznej, Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska

## Wprowadzenie

Pierwsze informacje dotyczące wystąpienia koronawirusa pojawiły się 31 grudnia 2019 roku, kiedy to na targu Huanan Seafood Wholesale Market w Wuhan wystąpiło kilka przypadków zarażenia się ciężkim zapaleniem płuc, którego pochodzenie było nieznane wśród społeczeństwa. Kiedy zauważono, że wirus bardzo szybko się rozprzestrzeniło skłoniło to Światową Organizację Zdrowia (WHO) do podjęcia działań mających na celu ograniczenie przemieszczania się ludności. Dlatego 23 stycznia 2020 roku zamknięto chińskie miasto Wuhan wprowadzając zakaz opuszczania miasta oraz podróżowania do niego<sup>1</sup>.

Pierwszym państwem, gdzie pojawił się przypadek koronawirusa w Europie była Francja, w Polsce natomiast pierwszy przypadek zarażenia się nowym koronawirusem miał miejsce w Zielonej Górze. Wraz ze wzrostem zachorowalności i rozprzestrzenianiem się choroby z dniem 10 marca 2020 roku wprowadzono w naszym kraju pierwsze obostrzenia, które dotyczyły odwołania imprez masowych<sup>2</sup>. Pandemia Covid-19 spowodowała bardzo duży kryzys w historii całego świata. Jednym z sygnałów trudnej sytuacji na świecie okazał się spadek o 4,3% globalnego PKB w 2020 roku<sup>3</sup>, natomiast PKB per capita o około 3,6%<sup>4</sup>. Trudna sytuacja nie oszczędziła także Polski. Produkt krajowy brutto w 2020 roku wykazywał się tendencją spadkową (o 2,8%) w porównaniu do roku poprzedniego. Inflacja natomiast w 2020 roku wzrosła do poziomu 3,4% w stosunku do 2019 roku<sup>5</sup>. Sytuacja wywołana pandemią koronawirusa SARS-CoV-2 miała znaczący wpływ nie tylko na ciężką sytuację wśród społeczeństwa (liczne obostrzenia, wzrastająca liczba zachorowań, lockdown czyli zakaz swobodnego przemieszczania się z powodu jakiegoś niebezpieczeństwa, w tym przypadku choroby Covid-19)<sup>6</sup>, ale także na zdarzenia występujące w gospodarce (zmiana trybu wykonywania pracy, zawieszanie działalności, przebranżawianie). Wiele osób utrzymujących się na rynku pracy będący pod wpływem pandemii

<sup>1</sup> M. Ciotti, M. Ciccozzi, A. Terrinoni, W.C Jiang, C.B. Wang, S. Bernardini, *The COVID-19 pandemic*, Critical reviews in clinical laboratory sciences, 2020, 57(6), s. 365.

<sup>2</sup> <https://www.medicover.pl/o-zdrowiu/pandemia-koronawirusa-na-swiecie-i-w-polsce-kalendarium,7252,n,192>, (20.12.2021).

<sup>3</sup> <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2020&start=2019>, (dostęp na dzień 27.07.2021).

<sup>4</sup> <https://www.ican.pl/b/globalne-pkb-na-rok-2021-i-2022---nowe-prognozy-banku-swiatowego/P1GpmRYiR>, (dostęp na dzień 27.07.2021).

<sup>5</sup> <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/wskazniki-cen/wskazniki-cen-towarow-i-uslug-konsumpcyjnych-pot-inflacja-/roczne-wskazniki-cen-towarow-i-uslug-konsumpcyjnych/> (stan na dzień 27.07.2021).

<sup>6</sup> <https://dictionary.cambridge.org/pl/dictionary/english/lockdown>.

Covid-19 przeniosło swoją pracę do trybu tzw. „*home office*” (jest to system wykonywania pracy w domu, w formie zdalnej. Polega ona na dokonywaniu obowiązków zawodowych ze swojego miejsca zamieszkania)<sup>7</sup>. Obecnie pandemia koronawirusa budzi strach i lęk wśród społeczeństwa i niesie za sobą definitywnie ogromne skutki wywołane choćby likwidacją przedsiębiorstw czy utratą zdrowia wśród populacji. Kiedy tylko nastąpiła możliwość przemieszczania się do innych miejsc wzrosła tym samym obawa przed przenoszeniem się chorób wśród ludności. Jednak COVID-19 nie jest jedyną chorobą jaka przytrafiła się w historii.

**Tabela 1.** Rodzaje pandemii na świecie

Rok powstania	Pandemia	Liczba zgonów
165-180	Zaraza Antoninów	5 mln
1347-1351	Czarna Śmierć	25 mln
1520-1979	Ospa Prawdziwa	56 mln
1665-1666	Wielka Zaraza w Londynie	100 tys.
1918-1920	Hiszpanka	40-50 mln
1957-1958	Grypa Azjatycka	1-2 mln
1968-1970	Grypa Hong Kong	1-4 mln
1977-1978	Rosyjska Grypa	1 mln
2002-2003	SARS	800
2009-2010	Świńska Grypa	284,5 tys.
2014-2016	EBOLA	11,3 tys.
1817-2018	Cholera	1 mln
1981 – nieopanowana	HIV/AIDS	35 mln
2015 – nieopanowana	MERS	858
2019 – nieopanowana	COVID-19	5,41 mln (stan na dzień 29.12.2021)

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie danych ze strony internetowej [www.medicover.pl](http://www.medicover.pl)

Poprzez globalizację, a z nią wzrost swobody przemieszczania się rośnie liczba przenoszenia się wirusów na nowe kontynenty. Jednocześnie jest szerszy i łatwiej dostępny pakiet medyczny, który niesie ze sobą rodzaje szczepień oraz leków, które choć w minimalnym stopniu będą tarczą chroniącą ludzkie zdrowie i życie<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> <https://www.karierawfinansach.pl/baza-wiedzy/slownik-pojec/home-office-co-to-znaczy-home-office>.

<sup>8</sup> <https://www.medicover.pl/o-zdrowiu/historia-pandemii-na-swiecie-koronawirus-sars-cov-2-na-tle-innych-pandemii,6788,n,168>.



Celem artykułu jest przedstawienie zmieniającej się sytuacji na rynku pracy w trakcie i okresie popandemicznym wywołanym przez Covid-19. Uzasadnieniem wyboru tematu pracy jest przede wszystkim chęć opracowania oraz zinterpretowania danych z zakresu rynku pracy, ale i indywidualne zainteresowanie tematem. Okres trwającej pandemii na nowo pokazuje jaką siłą muszą wykazać się przedsiębiorstwa, by pozostać na rynku oraz to, że różne branże narażone są na elastyczność i dostosowywanie się do zmian wywołanych przez trwającą pandemię. Wprowadzane restrykcje, lockdowny, ludzkie cierpienia, obawy przed każdym, nowym dniem piszą nową historię dla otaczającej rzeczywistości. Trudno jest się pogodzić z faktem, że z dnia na dzień człowiek jest zdolny stracić wszystko co cenne. Przedstawione wprowadzenie pozwala na dogłębne zapoznanie się z poruszonym i jakże trudnym tematem jakim jest pandemia Covid-19 – jej początki powstania, a także przedstawienie innych, trudnych do opanowania chorób. Dalsza część pracy została poświęcona scharakteryzowaniu rynku pracy, jej podmiotów oraz nowych trendów i wyzwań w trudnym dla świata czasie. W drugim rozdziale zostały omówione i przedstawione graficznie zmiany na polskim rynku pracy. Dla jednych był to czas radości, innych natomiast doprowadzał do stanu rozpacz i smutku. Całość obserwacji i przedstawionych danych została zebrana i omówiona w rozdziale podsumowującym, który stanowi zbiór konkluzji i przemyśleń autorki.

## Charakterystyka rynku pracy

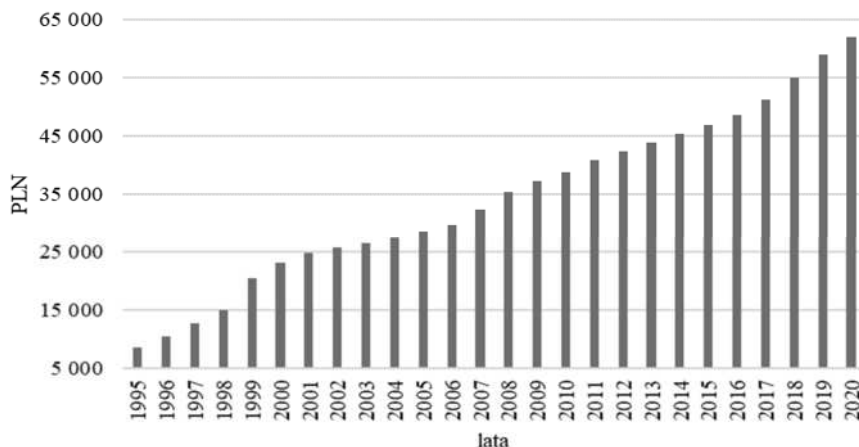
Rynek pracy uważany jest za miejsce, w którym dokonywane są różnego rodzaju transakcje, które dotyczą wymiany usług pracy pomiędzy pracownikami a pracodawcami. Przy zawieraniu tychże transakcji zostają ustalone pewne warunki i to na ich zasadach zostaje dokonywana wymiana. W głównej mierze jest to cena za usługi, tj. płaca<sup>9</sup>. W gospodarce istnieje kilka innych rynków, są to m.in. rynek kapitałowy, rynek pieniężny oraz rynek produktów. Na każdym z nich występują zarówno nabywcy jak i sprzedawcy, są to niezbędne podmioty, bez których nie dojdzie do wymiany. Nabywcami na rynku pracy nazywani są pracodawcy, zaś sprzedawcami są pracownicy. To pracownicy na rynku pracy świadczą swoje usługi do pracy tzn. usługi siły roboczej, natomiast pracodawcy postulują chęć zatrudnienia pracowników. Stronę podażową na rynku pracy reprezentują pracownicy, zaś stroną popytową są pracodawcy, ponieważ to oni zgłaszają zapotrzebowanie na nową siłę roboczą jaką jest pracownik. Pracodawcy nie kryją swojego zainteresowania pracownikami o wysokich kwalifikacjach czy

---

<sup>9</sup> R.G. Ehrenberg, R.S. Smith, *Modern labour economics theory and public*, Wyd. Routledge Member of the Taylor and Francis Group, 2011, Edycja 11, s. 32.

umiejętnościami jakie posiadają. Posiadany kapitał ludzki przez podmioty świadczące pracę są ważne, ale najważniejszym aspektem jest usługa pracy, jaką pracownicy są skłonni przekazać pracodawcy. Świadcząc pracę, pracownik nie traci swych umiejętności czy kwalifikacji. Wręcz przeciwnie, są oni skłonni do ich rozwijania i pogłębiania swej wiedzy. Podstawowym składnikiem dochodów pracowników za wykonaną pracę jest płaca.

**Wykres 1.** Przeciętne wynagrodzenie w Polsce w latach 1995-2020



**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie danych ze strony internetowej [www.zus.pl](http://www.zus.pl)

Definiując to pojęcie można stwierdzić, że jest to cena za pracę, bądź cena za siłę roboczą jaką przekazuje pracownik, która jest jednym z czynników produkcji. Inna definicja płacy oznacza zapłatę, jaką daje przedsiębiorstwo w zamian za jego pracę<sup>10</sup>. Pracownicy są skłonni podjąć pracę u tych pracodawców, gdzie wynagrodzenie za pracę będzie dla nich najbardziej satysfakcjonujące. Jednak wyższe płace niosą za sobą wyższe koszty dla pracodawcy, dlatego niechętnie podnoszą oni wynagrodzenia. W praktyce należy rozróżnić dwa pojęcia związane z płacą, a dokładniej chodzi o płacę nominalną i realną. Płaca nominalna to kwota pieniędzy wyrażona w pewnej walucie (np. w złotych), jaką pracownik otrzyma z tytułu przepracowania pewnego okresu, np. miesiąca. Płaca realna jest to płaca, która wyrażona jest w ilości produktów, które może zakupić za płacę nominalną. Za przykład warto podać sytuację, kiedy pracownik pracuje przy produkcji płaszczy. Ich cena może wynosić około 200 zł, natomiast płaca nominalna wynosi przykładowo

<sup>10</sup> Z. Sekuła, *Struktury wynagradzania pracowników*, Wolters Kluwer Polska, 2021, s. 15.

4000 zł/mc. Można stwierdzić, że pracownik zarabia na miesiąc ekwiwalent 20 płaszczy<sup>11</sup>.

## Rynek pracy w dobie trwającej pandemii Covid-19

Pandemia Covid-19 jednoznacznie przyczyniła się do gwałtownych zmian na rynku pracy. W bardzo znaczący sposób dotknęła ona wielu pracowników, którzy z jej powodu stracili pracę, tracąc przy tym dochody i stabilizację życiową. Obecny kryzys niesie za sobą rosnący niepokój zarówno dla przedsiębiorców jak i pracowników, którzy obawiają się o swoją pozycję na rynku. W wielu przedsiębiorstwach uzyskiwane przychody nie pokrywały kosztów związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej, dlatego wiele firm zdecydowało się na częściową bądź całkowitą upadłość.

**Wykres 2.** Liczba zlikwidowanych przedsiębiorstw w Polsce w latach 2008-2020



**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie danych ze strony internetowej [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)

Wielu przedsiębiorców borykało się z zawieszeniem swojej działalności poprzez wysokie koszty i formalności jakie musiałby ponieść.

Jednakże zdarzają się sytuacje, w której przedsiębiorca na utworzenie działalności otrzymał dotację z Funduszu Pracy, przy czym chciałby zlikwidować firmę przed upływem 12 miesięcy, zobowiązuje to jego do zwrotu otrzymanych świadczeń pieniężnych wraz z odsetkami liczonymi od dnia otrzymania wsparcia<sup>12</sup>. To jeden z kilku powodów, dlaczego przedsiębiorstwa niechętnie

<sup>11</sup> E. Kryńska, E. Kwiatkowski, *Podstawy wiedzy o rynku pracy*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, 2013, s. 11-14.

<sup>12</sup> <https://www.gofin.pl/firma/17,2,306,194970,likwidacja-firmy-otwartej-za-dotacje.html> (19.12.2019).

likwidują działalność. Skutecznym dla nich sposobem na poradzenie sobie z przetrwaniem trudnego czasu było przebranzowienie się przedsiębiorstw. To zjawisko może przyjąć kilka form. Jedną z nich dotyczy przeniesienia bieżącej działalności z offline, czyli pracy stacjonarnej do online (pracy przy wykorzystaniu Internetu). Kolejną szansą według przedsiębiorców do utrzymania się na rynku jest przejście na umowy franczyzowe (typy umów, które regulowane są pomiędzy dawcą franczyzy, czyli franczyzodawcą, a osobą z niej korzystającą tj. franczyzobiorcą. Takie umowy pomagają rozwinąć biznes przy wsparciu doświadczonego partnera)<sup>13</sup>.

**Tabela 2.** Oferty pracy w poszczególnych zawodach

Zawód	Liczba ofert w lipcu		Zmiana procentowa r/r
	2020	2021	
Dyrektor finansowy	38	34	-11%
Główny księgowy	468	317	-32%
Księgowy	2125	2109	-1%
Specjalista ds. marketingu	615	842	37%
Specjalista ds. e-commerce	143	189	25%
Radca prawny	167	220	32%
Doradca podatkowy	18	11	-39%
HR Business Partner	55	149	171%
Specjalista ds. HR	134	233	74%
Rekruter	195	438	125%
Programista	1152	1726	50%
Specjalista ds. cyberbezpieczeństwa	6	8	33%
Administrator IT	138	279	102%
Lekarz	672	845	26%
Salowa	123	98	-20%
Pielęgniarka	835	850	2%
Magazynier	5477	6571	20%
Kierowca	11105	11037	-1%
Kasjer/sprzedawca	8464	10249	21%

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie badań ze strony internetowej [www.granthornton.pl](http://www.granthornton.pl)

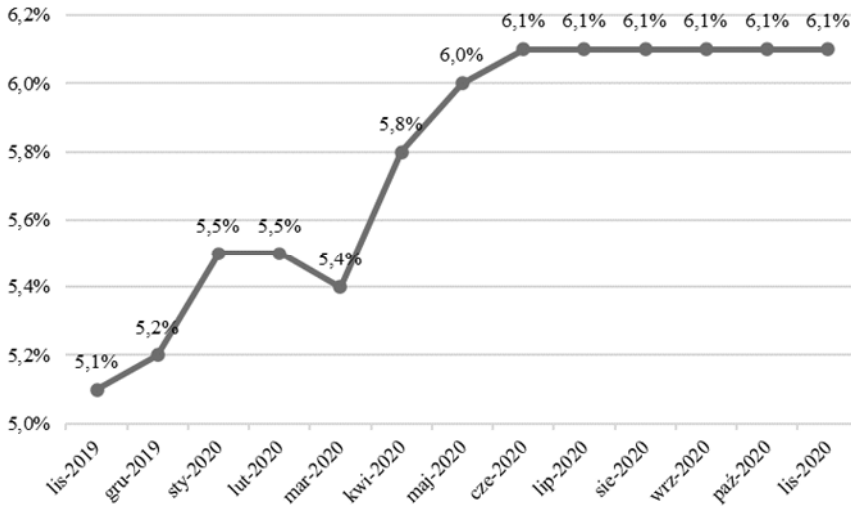
Firmy, które poradziły sobie z pandemią to przedsiębiorstwa, które dostarczają swoim klientom produkty materialne, np. firmy doradcze,

<sup>13</sup> <https://www.infor.pl/prawo/umowy/umowy-w-firmie/4552462,Umowa-franczyzowa-najwazniejsze-elementy.html>, (21.04.2021).

ubezpieczeniowe, a także bankowość<sup>14</sup>. Niezaprzeczalny jest fakt, że wraz ze wzrostem liczby firm pracujących przez Internet wzrósł popyt na zawody z branży IT i HR.

Najtrudniejszą sytuacją dla całego społeczeństwa był okres wprowadzania licznych ograniczeń. Najbardziej odczuwalny czas pandemii w 2020 roku okazał się okres od marca do czerwca. Przekładało się to m.in. na wzrost stopy bezrobocia w Polsce<sup>15</sup>.

**Wykres 3.** Stopa bezrobocia rejestrowanego w Polsce w okresie listopad 2019 – listopad 2020



**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie danych z raportu PARP, „Rynek pracy, edukacja, kompetencje – Aktualne trendy i wyniki badań” (grudzień 2020).

Stopa bezrobocia rejestrowanego w Polsce na koniec listopada 2020 roku wynosiła 6,1%. Zauważalny jest fakt, że ta sytuacja utrzymywała się na tym samym poziomie od ponad pół roku (od czerwca do listopada). Najniższą wartość odnotowano w marcu 2020 roku (5,4%). I od tego czasu wartość ta uległa wzrostowi aż do czerwca. To właśnie w marcu wprowadzono stan zagrożenia epidemicznego. Od 12 marca 2020 roku zawieszona została nauka w trybie

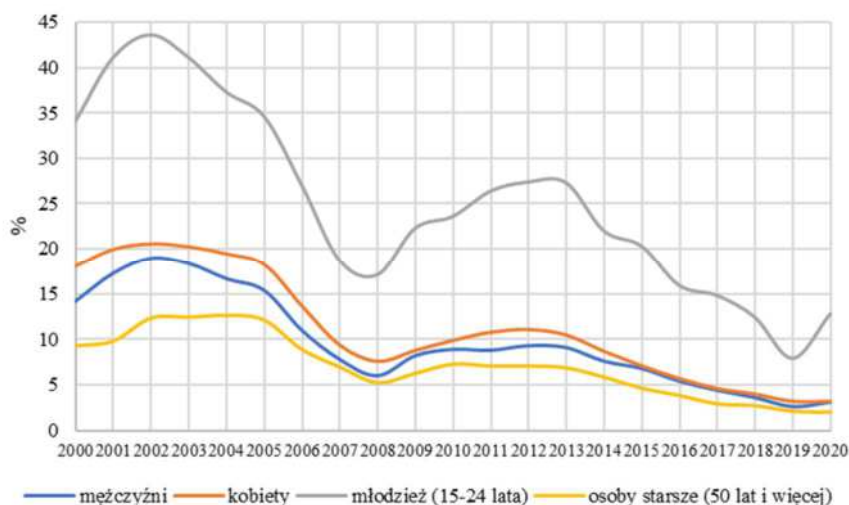
<sup>14</sup> <https://www.gazetaprawna.pl/artykuly/8241548,przebranzowienie-lockdown-koronawirus-msp-pomoc-dla-firm.html>, (10.09.2021).

<sup>15</sup> M. Adamowicz, *COVID-19 Pandemic as a Change Factor in the Labour Market in Poland*, Sustainability, 2022, 14(15), 9197, s. 50.

stacjonarnym, ograniczono funkcjonowanie galerii handlowych, w restauracjach wprowadzono tylko i wyłącznie możliwość dostarczania jedzenia na wynos.

Dzięki badaniom przeprowadzonym przez PwC, Well.hr przy współpracy z Absolvent Consulting wśród studentów i absolwentów uczelni wyższych stwierdzono, że zdaniem ponad 48% młodych Polaków pandemia Covid-19 wywołała negatywne skutki, przy czym zminimalizowała ich szanse do wejścia na rynek pracy. Jednak to nie wpłynęło negatywnie na poszukiwanie pracy wśród młodego społeczeństwa. W czasie lockdownów Polacy wykorzystywali swój czas w bardzo efektywny sposób. Brali udział w internetowych kursach czy szkoleniach. Można stwierdzić, że młodzi ludzie wykazywali się dużą motywacją i chęcią podjęcia nowych wyzwań<sup>16</sup>.

**Wykres 4.** Stopa bezrobocia wg BAEL



**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie danych ze strony [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)

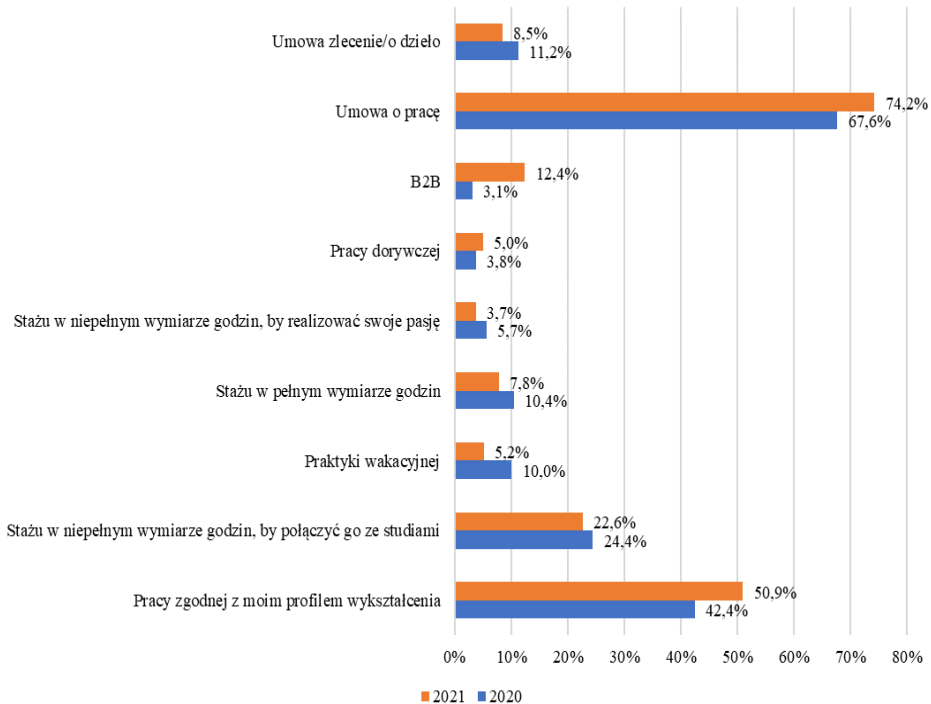
Młode społeczeństwo jest ważnym elementem na rynku pracy, ponieważ to oni tworzą przyszłość i poprzez swoje młode i świeże pomysły potrafią wprowadzić wiele w dane przedsiębiorstwo, wykazując się przy tym swoją kreatywnością, która w dzisiejszych czasach jest bardzo ważna. Jednak to oni charakteryzują się najtrudniejszą sytuacją na rynku pracy<sup>17</sup>. Mimo tego, że

<sup>16</sup> <https://biurokarier.amu.edu.pl/blog/blog-wpisy/mlodzi-na-ryнку-pracy-śtan-po-pandemii-w-zarysie>, (30.12.2021).

<sup>17</sup> International Labour Organization, ILO Monitor: *COVID-19 and the World of Work. Updated estimates and analysis*. *Int Labour Organ*, 2020, s. 20.

sytuacja ludzi młodych w poszukiwaniu pracy jest niestabilna rosną ich oczekiwania, jeśli chodzi o wynagrodzenia. Obecnie szacują oni płacę odpowiednio ich satysfakcjonującą na poziomie 4500 zł. Młodzież mając szerokie możliwości w dzisiejszych czasach dogłębnie sprawdza swoich przyszłych pracodawców. Ważnym aspektem w tej dziedzinie jest opinia znajomych o danej firmie<sup>18</sup>.

**Wykres 5.** Preferencje młodych w poszukiwaniu pracy



**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie badań przeprowadzonych przez PwC, Well.hr i Absolvent Consulting *Młodzi Polacy na rynku pracy 2021*, (05.2021).

Ważny jest dla nich także urozmaicony pakiet świadczeń oraz benefitów. Zaletą według nich jest aktywne docieranie do pracownika np. w formie prowadzonych szkoleń, warsztatów, spotkań oraz to by mogli wykonywać taką pracę, która jest ich pasją.

<sup>18</sup> S. Tsurugano, M. Nishikitani, M. Inoue, E. Yano, *Impact of the COVID-19 pandemic on working students: Results from the Labour Force Survey and the student lifestyle survey*, Journal of Occupational Health, 2021, 63(1), e12209, s. 23.

## Podsumowanie

Pandemia koronawirusa wpłynęła negatywnie na sytuację nie tylko gospodarczą, polityczną ale także dotknęła każdego z osobna w przeróżny sposób. Jednym odebrała to co najważniejsze – zdrowie i poczucie bezpieczeństwa, innych dotknęła jeszcze bardziej odbierając najbliższe osoby, kolejni ludzie utracili pracę i poczucie stabilizacji, natomiast w innych przypadkach zmusiła ona do zawieszenia bądź całkowitej likwidacji przedsiębiorstw. Niezaprzeczalny jest fakt, że każda osoba doświadczyła konsekwencji płynących z wybuchu pandemii.

Przeprowadzone obserwacje pozwalają na wyciągnięcie następujących wniosków:

1. Covid-19 to silny szok epidemiczny, który wpłynął na sytuację nie tylko społeczną, ale i ekonomiczną gospodarek.
2. Liczne restrykcje wywołały spowolnienie, a czasem całkowite zatrzymanie produkcji i konsumpcji w gospodarce.
3. Covid-19 najbardziej dotknął branżę usługową m.in. turystykę, handel detaliczny, a także działalność związaną z rozrywką. Wraz z restrykcjami pojawiały się coraz większe problemy dla tychże branż.
4. Zmiany na rynku pracy przełożyły się głównie na wzrost bezrobocia z naciskiem na ludzi młodych.
5. W pewnym stopniu zakłócone zostały relacje pomiędzy pracownikiem a pracodawcą.
6. Pojawienie się zjawiska histerezy, które dotyczy długookresowego bezrobocia wywołanego na skutek szoku Covid-19.
7. Przedsiębiorstwa z obawy o swoją pozycję zaczęły zatrudniać mniejszą liczbę pracowników lub zaczęły stawiać na zmniejszenie wymiaru godzin do przepracowania.

## Bibliografia

1. Adamowicz M., *COVID-19 Pandemic as a Change Factor in the Labour Market in Poland*, Sustainability, 2022, 14(15), 9197, s. 50.
2. Ciotti M., Ciccozzi M., Terrinoni A., Jiang W.C., Wang C.B., Bernardini S., *The COVID-19 pandemic*, Critical reviews in clinical laboratory sciences, 2020, 57(6), s. 365.
3. Ehrenberg R.G., Smith R.S., *Modern labour economics theory and public*, Wyd. Routledge Member of the Taylor and Francis Group, 2021, Edycja 1, s. 32.



4. International Labour Organization, ILO Monitor: *COVID-19 and the World of Work. Updated estimates and analysis. Int Labour Organ*, 2020, s. 20.
5. Kryńska E., Kwiatkowski E., *Podstawy wiedzy o rynku pracy*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, 2013, s. 11-14.
6. Sekuła Z., *Struktury wynagradzania pracowników*, Wolters Kluwer Polska, 2021, s. 15.
7. Tsurugano S., Nishikitani M., Inoue M., Yano E., *Impact of the COVID-19 pandemic on working students: Results from the Labour Force Survey and the student lifestyle survey*, *Journal of Occupational Health*, 2021, 63(1), e12209, s. 23.
8. <https://www.medicover.pl/o-zdrowiu/pandemia-koronawirusa-na-swiecie-i-w-polsce-kalendarium,7252,n,192>, (20.12.2021).
9. <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2020&start=2019>, (dostęp na dzień 27.07.2021).
10. <https://www.ican.pl/b/globalne-pkb-na-rok-2021-i-2022---nowe-prognozy-banku-swiatowego/P1GpmRYiR>, (dostęp na dzień 27.07.2021).
11. <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/wskazniki-cen/wskazniki-cen-towarow-i-uslug-konsumpcyjnych-pot-inflacja-rocne-wskazniki-cen-towarow-i-uslug-konsumpcyjnych/>, (stan na dzień 27.07.2021).
12. <https://dictionary.cambridge.org/pl/dictionary/english/lockdown>.
13. <https://www.karierawfinansach.pl/baza-wiedzy/slownik-pojec/home-office-co-to-znaczy-home-office>.
14. <https://www.medicover.pl/o-zdrowiu/historia-pandemii-na-swiecie-koronawirus-sars-cov-2-na-tle-innych-pandemii,6788,n,168>.
15. <https://www.gofin.pl/firma/17,2,306,194970,likwidacja-firmy-otwartej-za-dotacje.html>, (19.12.2019).
16. <https://www.infor.pl/prawo/umowy/umowy-w-firmie/4552462,Umowa-franczyzowa-najwazniejsze-elementy.html>, (21.04.2021).
17. <https://www.gazetaprawna.pl/artykuly/8241548,przebranzowienie-lockdown-koronawirus-msp-pomoc-dla-firm.html>, (10.09.2021).
18. <https://biurokarier.amu.edu.pl/blog/blog-wpisy/mlodzi-na-ryнку-pracy-stan-po-pandemii-w-zarysie> (30.12.2021).

## LABOUR MARKET IN POST-PANDEMIC TIMES

*Outline of content:* This article deals with the rapidly changing situation on the labor market during the ongoing COVID-19 pandemic. In earlier years, crises made themselves felt and had negative effects. COVID-19 was considered an economic shock that took its toll on the economy of many countries, and above all on their labor markets. Pharmaceutical measures in the form of vaccination have been undertaken until the development of the coronavirus ceases and the public acquires immunity. However, the main and very difficult aspect for the countries affected by the pandemic turned out to be the aspect of stopping the further spread of the disease, which consisted in shutting down the activities of the industries concerned. The applied interventions had serious consequences for the labor market and the enterprises concerned. The aim of the article is to present the changes caused by the COVID-19 pandemic on the Polish labor market. In order to present the essential themes, the work was divided into three parts. The first one deals with the presentation and characterization of the most important concepts related to it. The second part was devoted to the presentation of the sudden changes that occurred with the introduction of the epidemic threat, graphical presentation of data on enterprises in the pandemic era, and also referred to the difficult situation for young people who are looking for a job at that time. The summary describes the author's feelings regarding the actions to eliminate the difficult situation among enterprises and their employees, as well as drawing conclusions from the presented and very difficult situation for society.

*Keywords:* labor market, COVID-19, companies, young people.



Monika CIESIELSKA\*

## MOŻLIWOŚCI ROZWOJU TURYSTYKI W GMINIE KOCZAŁA

*Zarys treści:* Celem głównym artykułu jest określenie oraz ocena możliwości rozwoju turystyki w gminie Koczała. Analizę przeprowadzono z wykorzystaniem metody sondażu diagnostycznego w oparciu o kwestionariusz ankiety oraz indywidualny wywiad pogłębiony IDI (*Individual In-depth Interview*). Do podsumowania wyników badań posłużyła analiza SWOT z zastosowaniem macierzy SWOT – TOWS. Z analiz wynika, że gmina Koczała posiada potencjał do rozwoju turystyki. Gmina ta wyróżnia się znacznymi walorami przyrodniczymi. Ze względu na lokalizację, dostęp do jezior, rzek, obszarów leśnych, szlaków pieszych, rowerowych oraz kajakowych cieszy się zainteresowaniem wśród turystów.

*Słowa kluczowe:* turystyka, atrakcyjność turystyczna, perspektywy rozwoju turystyki, gmina, zarządzanie rozwojem lokalnym.

### Wprowadzenie

W przeciągu ostatnich lat można zauważyć wzrost społeczno-kulturowego i ekonomicznego znaczenia turystyki, która obecnie stanowi jeden z ważniejszych sektorów gospodarki na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, tym samym oddziałując na społeczeństwo, życie kulturalne oraz otoczenie przyrodnicze. Coraz częściej ruch turystyczny zauważalny jest na obszarach gminnych, gdzie występuje trend odnoszący się do wypoczynku z dala od zgiełku miast, w spokojnych miejscach otoczonych walorami przyrodniczymi. Wskutek rozwoju turystyki na terenach gminnych występują wielokierunkowe korzyści zarówno dla turystów, jak i społeczności lokalnej<sup>1</sup>.

Pojęcie turystyki można rozpatrywać biorąc pod uwagę wiele powstałych definicji. Najbardziej popularną jest ta, udostępniona przez Światową Organizację Turystyki (WTO). Wskazuje na fakt, iż „turystyka obejmuje ogół

---

\* Absolwentka studiów II stopnia na kierunku Zarządzanie, Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska

<sup>1</sup> W. Kurek, *Turystyka*, PWN, Warszawa 2007, s. 8.

czynności osób, które podróżują i przebywają w celach wypoczynkowych, służbowych lub innych nie dłużej niż rok bez przerwy poza swoim codziennym otoczeniem<sup>2</sup>. Natomiast ruch turystyczny w porównaniu do turystyki jest węższym pojęciem, lecz równie istotnym. Polega na tymczasowym przemieszczaniu się ludzi w miejsca, które są atrakcyjne turystycznie<sup>3</sup>. W oparciu o definicję Międzynarodowej Akademii Turystyki w Monte Carlo ruch turystyczny to „podróże podejmowane dla przyjemności, wypoczynku lub leczenia, pieszo lub jakimkolwiek środkiem komunikacji; do ich zakresu nie należą więc podróże w celach zarobkowych ani w celach zmiany miejsca stałego zamieszkania<sup>4</sup>. Według A. Panasiuka ruch turystyczny można podzielić m.in. ze względu na kierunek podróży (krajowy, przyjazdowy, wyjazdowy)<sup>5</sup>.

Ruch turystyczny krajowy zyskał na popularności w ostatnim sezonie. Obecnie ruch turystyczny jest dostrzegany nie tylko na obszarach o wzmożonej atrakcyjności turystycznej na przykład w górach lub nad morzem, ale coraz częściej przenosi się na tereny, które nie są aż tak popularne ze względu na spokój, ciszę oraz brak przyciągających atrakcji turystycznych. Zaobserwować można, że określenie ruchu turystycznego jest fundamentalnie związane z zaspakajaniem potrzeb noclegowych, żywieniowych, duchowych oraz rozrywkowych. W związku z tym na ruch turystyczny znacząco wpływa wytwarzanie dóbr i usług turystycznych, zwane podażą turystyczną oraz potrzeba korzystania z dóbr i usług turystycznych, inaczej popyt turystyczny<sup>6</sup>.

Taką właśnie lokalną jednostką o możliwościach dalszego rozwoju funkcji turystycznej jest gmina Koczała. Położona jest w południowo-zachodniej części województwa pomorskiego, w powiecie człuchowskim, na linii graniczącej w części zachodniej z Pojezierzem Krajeńskim, w części wschodniej z Borami Tucholskimi, a od strony północnej z Pojezierzem Bytowskim oraz rzeką Brdą<sup>7</sup>. Gmina dysponuje licznymi walorami naturalnymi (lasy, jeziora, rzeki, obszary

---

<sup>2</sup> *Terminologia turystyczna. Zalecenia WTO, ONZ-WTO, UKFiT*, Biblioteka Narodowa, Warszawa 1995, s. 5.

<sup>3</sup> A. Kornak, *Ekonomika turystyki*, PWN, Warszawa 1979, s. 9.

<sup>4</sup> A. Nowakowska, *Spoleczno-ekonomiczne uwarunkowania ruchu turystycznego w ukladach przestrzennych*, „Monografie”, AE, 1989, Nr 88, s. 20-21.

<sup>5</sup> A. Panasiuk, *Ekonomika turystyki i rekreacji*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2011, s. 34.

<sup>6</sup> P. Mihaylov Dimitrov, M. Zlatkova Stankova, I. Vasenska, D. Uzunova, *Increasing attractiveness and image recognition of Bulgaria as a tourism destination*, *Tourism & Management Studies*, 2017, nr 13(3), s. 39-47; B.F. Reitsamer, A. Brunner-Sperdin, N.E. Stokburger-Sauer, *Destination attractiveness and destination attachment: The mediating role of tourists' attitude*, *Tourism Management Perspectives*, 2016, nr 19, s. 93-101.

<sup>7</sup> Z. Wróbel, *Bory Tucholskie, Turystykon*, Multimedia Art, Bydgoszcz 2017, s. 12.

prawnie chronione), a także antropogenicznymi (m.in. zabytkowe kościoły). Zatem pojawia się pytanie – czy na bazie lokalnych zasobów istnieją możliwości rozwoju turystyki? Stąd cel główny badań to określenie oraz ocena możliwości rozwoju turystyki w gminie Koczała. W kolejnej części artykułu odniesiono się do teoretycznych aspektów atrakcyjności turystycznej i jej wpływu na rozwój lokalny, następnie scharakteryzowano zakres badań i metody badawcze, opisano uzyskane wyniki i podsumowano całość.

## **Atrakcyjność turystyczna a rozwój lokalny – wybrane aspekty teoretyczne**

W odniesieniu do możliwości rozwoju turystyki warto odnieść się do atrakcyjności turystycznej, która stanowi główny czynnik napędowy turystyki. Cechuje się obiektywnymi i subiektywnymi uwarunkowaniami wyjaśniającymi istotę atrakcyjności turystycznej. Do obiektywnych zalicza się warunki środowiska przyrodniczego, czyli występowanie walorów przyrodniczych i antropogenicznych, ochronę środowiska naturalnego oraz zagospodarowanie turystyczne. Natomiast subiektywne odnoszą się do czynników kulturowych, społecznych i psychologicznych odzwierciedlających osobiste preferencje, przekonania i upodobania, które mają świadczyć o tym, czy dany obszar jest atrakcyjny turystycznie<sup>8</sup>. Atrakcyjność turystyczna dzieli się według trzech kluczowych elementów, do których zaliczane są walory turystyczne, dostępność komunikacyjna oraz infrastruktura turystyczna. Ponadto w skład walorów turystycznych wchodzi walory wypoczynkowe, krajoznawcze i specjalistyczne. Infrastruktura turystyczna dotyczy komunikacji, bazy noclegowej, gastronomicznej i towarzyszącej. Wspomniane czynniki wpływają szczególnie na ustalanie poziomu cen oraz nastawienie mieszkańców terenów atrakcyjnych wobec turystów, nakłaniając przy tym do przyjazdu w interesujące miejsca<sup>9</sup>.

Pod pojęciem atrakcyjności turystycznej kryją się korzystne właściwości przyrodnicze bądź pozaprzyrodnicze obszarów, regionów, miejscowości lub konkretnych miejsc, które generują aktywność turystyczną, tym samym skłaniają turystów do przyjazdów właśnie na takie tereny. Zdaniem A. Rapacza i D.E. Jaremen atrakcyjność turystyczna to „suma walorów turystycznych, sposobu ich gospodarowania oraz dostępności komunikacyjnej obszaru, a także

<sup>8</sup> J. Warszńska, *Atrakcyjność turystyczna środowiska naturalnego miejscowości województwa bielskiego*, Studia nad Ekonomiką Regionu, 1981, Nr 11, s. 150-184.

<sup>9</sup> J. Björk, M. Albin, P. Grahm, H. Jacobsson, J. Ardö, J. Wadbro, P.O. Ostergren, *Recreational values of the natural environment in relation to neighbourhood satisfaction, physical activity, obesity and wellbeing*, „Journal of Epidemiology and Community Health” 2008, Nr 62/4, s. 10-14.

postawy mieszkańców wobec turystów<sup>10</sup>. Ukazuje przy tym siłę miejsc, obiektów oraz zjawisk, powodując zainteresowanie przyjezdnych uwarunkowane stopniem nasycenia następującymi składnikami: różnorodnością walorów przyrodniczych, stanem zagospodarowania turystycznego, zapewnieniem dostępności komunikacyjnej, poziomem czystości środowiska przyrodniczego<sup>11</sup>.

A. Balińska podkreśla, iż intensywność atrakcyjności turystycznej jest uzależniona nie tylko od założeń przyrodniczych i społeczno-kulturowych, a także od postrzegania danych obszarów na skutek uczestnictwa odwiedzających w ruchu turystycznym. W znacznym stopniu o atrakcyjności turystycznej decyduje krajobraz. Wzbudza on większe zainteresowanie turystów, kiedy jest bardziej zróżnicowany w porównaniu do ich stałego miejsca zamieszkania. Sytuacja wskazuje na fakt, iż wizerunek wybranego obszaru także przynależy do składników atrakcyjności turystycznej, tym samym określając wielkość, strukturę i dynamikę ruchu turystycznego<sup>12</sup>.

Zatem rozwój funkcji turystycznej na poziomie lokalnym jest możliwy na terenach, które z punktu odniesienia turysty lub odwiedzającego są godne przyjazdu, a więc atrakcyjne turystycznie<sup>13</sup>. Turystyka wraz z atrakcyjnością turystyczną wpływa na rozwój lokalny, który jest sekwencją pozytywnych zmian, wzrostu i postępu lokalnego mającego na uwadze potrzeby, wartości i preferencje ludności, które zachodzą na terenie gmin i powiatów. Dotyczy wszelkich działań społeczności, władzy oraz przedsiębiorstw działających na terenie gminy lub powiatu polegających na wyznaczaniu i ulepszaniu elementów użytkowych, stwarzaniu dogodnych warunków do codziennego życia mieszkańców i zapewnieniu bezpieczeństwa pod względem społecznym i ekologicznym. Należy podkreślić, że rozwój lokalny to proces, zazwyczaj długotrwały. Stąd jego zróżnicowany charakter – zarówno co do przebiegu, jak i płaszczyzn, które obejmuje. Istotą rozwoju lokalnego jest poprawa poziomu życia i funkcjonowania mieszkańców terenów gminnych. Zazwyczaj cel ten

---

<sup>10</sup> A. Rapacz, D.E. Jaremen, *Atrakcyjność turystyczna jako czynnik wyboru destynacji turystycznej*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Ekonomiczne Problemy Usług, 2011, Nr 75, s. 136.

<sup>11</sup> M. Jedlińska, U. Szubert-Zarzewny, *Gospodarka turystyczna*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Wrocław 1994, s. 79.

<sup>12</sup> A. Balińska, *Potencjał turystyczny regionów*, Fundacja Programów Pomocy dla Rolnictwa, Warszawa 2009, s. 33-42.

<sup>13</sup> K. Pukowiec, W. Kurda, *Ocena atrakcyjności turystyczno-rekreacyjnej gmin powiatu lublinieckiego*, Zeszyty Naukowe Szkoły Wyższej Przymierza Rodzin w Warszawie, 2013, Nr 11, s. 7-20.

rozpatrywany jest poprzez wymiar ekonomiczny, polityczny, społeczny i kulturowy<sup>14</sup>.

Analizując w dalszym ciągu rolę turystyki w rozwoju lokalnym warto wspomnieć o konkurencyjności rywalizujących ze sobą destynacji turystycznych. J. Sala stwierdza, że konkurencyjność w znaczeniu terytorialnym wyraża możliwość zwiększenia korzyści społeczno-gospodarczych za sprawą tworzenia i wypromowania oferty turystycznej, która swoją oryginalnością spowoduje zainteresowanie turystów. Konkurencyjność połączona wraz z atrakcyjnością w stosunku do innych gmin w pierwszej kolejności dotyczy eksponowania pozytywnego wizerunku za sprawą posiadanych walorów turystycznych, które same w sobie napędzają rozwój ruchu turystycznego. Turystyka uchodzi za szansę rozwoju atrakcyjnych obszarów. Z tego względu jednostki samorządu terytorialnego postrzegają jej znaczącą rolę w strategiach rozwoju gmin i traktują jako wsparcie w rozwoju gospodarczym. Nie ulega wątpliwości, że wpływ turystyki na rozwój lokalnej gospodarki jest większy, gdy wyższy jest poziom atrakcyjności gminy<sup>15</sup>.

Z atrakcyjnością turystyczną danego obszaru wiąże się jego potencjał turystyczny<sup>16</sup>, przez który należy rozumieć system zasobów materialnych i niematerialnych umożliwiających budowanie przewagi konkurencyjnej w turystyce. Zatem za potencjał turystyczny uznaje się wszystkie zasoby środowiska przyrodniczego, kulturowego, zagospodarowania turystycznego, dostępności komunikacyjnej, oraz elementy otoczenia sektora turystycznego, które stwarzają możliwość podjęcia działania służącego osiągnięciu zamierzonego celu w dziedzinie turystyki<sup>17</sup>. Jest to całość czynników decydujących o możliwościach rozwoju turystyki na danym obszarze<sup>18</sup>.

Zarządzanie jednostką terytorialną poprzez racjonalne wykorzystanie jej potencjału powinno wynikać z potrzeb adresatów danej oferty. Wybór

---

<sup>14</sup> D. Janiszewska, L. Ossowska, *Potencjał biomasy rolniczej na cele energetyczne a rozwój lokalny województwa zachodniopomorskiego*, Politechnika Koszalińska, Koszalin 2017, s. 29.

<sup>15</sup> J. Sala, *Konkurencyjność miast i regionów na globalnym rynku turystycznym*, PWE, Warszawa 2010, s. 608-625.

<sup>16</sup> E. Synówka-Bejenka, *Potencjał turystyczny województw Polski*, Wiadomości Statystyczne, 2017, Nr 7 (674), s. 78-92.

<sup>17</sup> M. Borkowska-Niszczota, *Ocena potencjału turystycznego obszarów przyrodniczo cennych województwa podlaskiego*, Economics and Management, 2014, Nr 1, s. 311-332; J. Kaczmarek, A. Stasiak, B. Włodarczyk, *Produkt turystyczny*, PWE, Warszawa 2005, s. 51.

<sup>18</sup> A. Zajadacz, J. Śniadek, *Ocena potencjału turystycznego*, (w:) *Uwarunkowania i plany rozwoju turystyki*, Z. Młynarczyk, A. Zajadacz red., Tom III, UAM W Poznaniu, Poznań 2009, s. 35.



potencjalnego turysty uwarunkowany jest zarówno czynnikami racjonalnymi, jak i emocjonalnymi, subiektywnymi. To komplikuje proces konkurencyjności w zakresie funkcji turystycznej, ale również powoduje, że szanse na rozwój mają miejsca unikatowe, nieoczywiste<sup>19</sup>.

## Zakres badań i metody badawcze

Identyfikacji możliwości rozwoju turystyki w gminie Koczała dokonano w oparciu o proces badawczy składający się z trzech etapów. W pierwszym przeprowadzono badania ankietowe z użyciem kwestionariusza na grupie mieszkańców i turystów. Następnie przeprowadzono wywiad pogłębiony z przedstawicielem władz lokalnych gminy. Obydwie metody zostały uzupełnione o analizę SWOT z macierzą SWOT – TOWS.

Badanie ankietowe jest jedną z najpopularniejszych metod gromadzenia informacji i opinii publicznych za pośrednictwem kwestionariusza<sup>20</sup>. Powszechność stosowania badań ankietowych spowodowana jest łatwością ich przeprowadzenia, brakiem ponoszonych nakładów finansowych na ich realizację oraz uzyskaniem pożądanej ilości informacji w krótkim odstępie czasowym<sup>21</sup>. Badania ankietowe przeprowadzono w sezonie letnim 2021 roku (lipiec-sierpień). W badaniu udział wzięło 100 osób (tabela 1). Respondenci zostali pogrupowani według następujących kategorii wiekowych: 18-25 lat, 26-35 lat, 36-50 lat, 51 lat i więcej. Dominowały osoby młode. Badanie dotyczyło zarówno mieszkańców wsi i miast, przy czym 67 osób zamieszkiwało wieś, a 33 miasto. W badaniu udział wzięło 65 osób zamieszkujących gminę Koczała i 35 osób określonych jako turyści odwiedzający gminę Koczała. Pytania dotyczyły czynników atrakcyjności turystycznej gminy Koczała. W ich skład wchodziła ocena walorów turystycznych, dostępności komunikacyjnej oraz infrastruktury turystycznej mającej wpływ na dalszy rozwój turystyki w gminie. Respondenci określali czy według ich odczuć gmina Koczała jest miejscem atrakcyjnym turystycznie. Wskazywali najważniejsze zadania rozwoju gminy oraz to co należałoby udoskonalić.

Kolejną zastosowaną metodą badawczą był wywiad pogłębiony IDI. Jest to jakościowa technika badawcza stosowana w formie indywidualnej rozmowy

---

<sup>19</sup> W. Kuźniar, *Potencjał turystyczny jako element konkurencyjności wiejskiego obszaru recepcji na przykładzie Podkarpacia*, Studia Ekonomiczne i Regionalne, 2013, Nr 3, s. 97-110.

<sup>20</sup> E. Krok, *Budowa kwestionariusza ankietowego a wyniki badań*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Studia Informatica, 2015, Nr 37, s. 56.

<sup>21</sup> Z. Szyjewski, *Metody badania zachowań społecznych*, Wydział Nauk Ekonomicznych i Zarządzania, Studia i Prace WNEIZ US, 2018, Nr 54/2, s. 150.

prowadzącego badanie z respondentem. Podczas trwania wywiadu istotna jest swoboda wypowiedzi, która umożliwia uczestnikowi badania wyrażenie swoich odczuć, przemyśleń i przekonań. Wywiad pogłębiony zazwyczaj jest prowadzony według określonego wcześniej bloku tematycznego. Pytania mają charakter otwarty i zadawane są w dowolnej kolejności, o której decyduje prowadzący. Czas trwania badania jest uzależniony od liczby przygotowanych pytań i uzyskiwanych odpowiedzi. Celem wywiadu jest zebranie i poszerzenie informacji na wybrany temat, które pozwolą na wnikliwą analizę badanego problemu<sup>22</sup>. W kwietniu 2022 roku przeprowadzono wywiad pogłębiony z sołtysiem sołectwa Koczała. Scenariusz wywiadu obejmował pytania związane z przyszłym rozwojem sektora turystycznego w gminie, działaniami promocyjnymi, korzyściami oraz zagrożeniami, jakie może przynieść rozkwit turystyki, a także funduszami finansowymi pozyskiwanymi do zwiększenia atrakcyjności turystycznej gminy Koczała.

Do podsumowania wyników badań posłużyła analiza SWOT, za pomocą której wyłoniono mocne i słabe strony oraz szanse i zagrożenia rozwoju turystyki w gminie Koczała<sup>23</sup>. Ocena podmiotu polega na wyłonieniu mocnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń. Mocne strony określają pozytywne czynniki i walory wyróżniające się na tle otoczenia, które stale należy wzmacniać. Natomiast słabe strony dotyczą negatywnych aspektów ograniczających, utrudniających bądź uniemożliwiających sprawność w dalszym działaniu. Słabe strony powinno się niwelować. Szanse pomagają w wykorzystaniu mocnych stron. Najczęściej pojawiają się wskutek powstałych zjawisk i trendów, które korzystnie wpływają na otoczenie. Przeciwnieństwem są zagrożenia stanowiące bariery w funkcjonowaniu, na które badany podmiot nie ma wpływu<sup>24</sup>. Badanie ilościowe w analizie dodatkowo oparte jest o macierz SWOT – TOWS. Do jej zastosowania wybiera się składniki w czterech kategoriach decydujące o sile wpływu i znaczeniu na badaną jednostkę<sup>25</sup>. Wybrany czynnikom przypisuje się wagę, która w każdej kategorii wynosi od 0 do 2. Znaczenie wag określa się kolejno: 0 – brak powiązań, 1 – średnia

---

<sup>22</sup> R. Miński, *Wywiad pogłębiony jako technika badawcza. Możliwość wykorzystania IDI w badaniach ewaluacyjnych*, „Przegląd Socjologii Jakościowej”, 2017, XIII (3), s. 33-34.

<sup>23</sup> W. Zaczyński, *Praca badawcza nauczyciela*, WSiP, Warszawa 2003, s. 146.

<sup>24</sup> J. Piasta, *Marketing w hotelarstwie. Podręcznik praktyczny*, Jacek Piasta – Doradztwo, Warszawa 2007, s. 55.

<sup>25</sup> M. Asejczyk-Woroniecka, *Zastosowanie analizy SWOT w doskonaleniu zarządzania jednostkami samorządu terytorialnego*, *Finanse, Rynki Finansowe, Ubezpieczenia*, 2016, Nr 6, s. 311.

zależność, a 2 – zdecydowana zależność<sup>26</sup>. Do podsumowania wyników służy tabela zawierająca rangę i liczbę ważoną czynników. Wytypowanie najwyższej wartości określa odpowiednią strategię dla badanego podmiotu. Wyodrębnia się cztery strategie<sup>27</sup>:

- agresywna maxi – maxi: przewaga mocnych stron i szans, określa pozytywną sytuację badanego podmiotu, mimo to musi być stale kontrolowana, by móc dążyć do dalszego rozwoju;
- konkurencyjna mini – maxi: przewaga słabych stron i szans, które powinno się wykorzystywać do zminimalizowania negatywnych czynników oddziałujących na badany podmiot;
- konserwatywna maxi – mini: przewaga mocnych stron i zagrożeń powinna skłonić do wykorzystania posiadanych atutów w celu zminimalizowania występujących zagrożeń;
- defensywna mini – mini: przewaga słabych stron i zagrożeń powoduje niekorzystną sytuację oraz wymaga natychmiastowych zmian na lepsze.

Dzięki wykorzystaniu analizy SWOT oraz macierzy SWOT – TOWS można określić przewagę pozytywnych lub negatywnych bodźców oddziałujących na badany podmiot<sup>28</sup>.

## Wyniki badań

Podstawowym założeniem badań było wykazanie czynników wpływających na możliwości rozwoju turystyki w gminie Koczała. Badania ankietowe rozpoczęto pytaniem o to, czy gmina Koczała jest atrakcyjna turystycznie. Prawie połowa, bo 48 osób odpowiedziało, że gmina Koczała jest raczej miejscem atrakcyjnym turystycznie. Podobnie stwierdziły 22 osoby, które zdecydowanie określają atrakcyjność turystyczną gminy. 14 osób zaznaczyło, że gmina Koczała raczej nie należy do miejsca atrakcyjnego turystycznie. Według 6 osób gmina Koczała zdecydowanie nie jest miejscem atrakcyjnym. Poza tym 10 osób nie miało zdania w tej sprawie (rysunek 1). Średnia ze wszystkich uzyskanych odpowiedzi wynosi 3,66, tym samym określa, że gmina Koczała w opinii respondentów jest dość atrakcyjnym miejscem pod względem turystycznym. Powyższe odpowiedzi mogą wiązać się

---

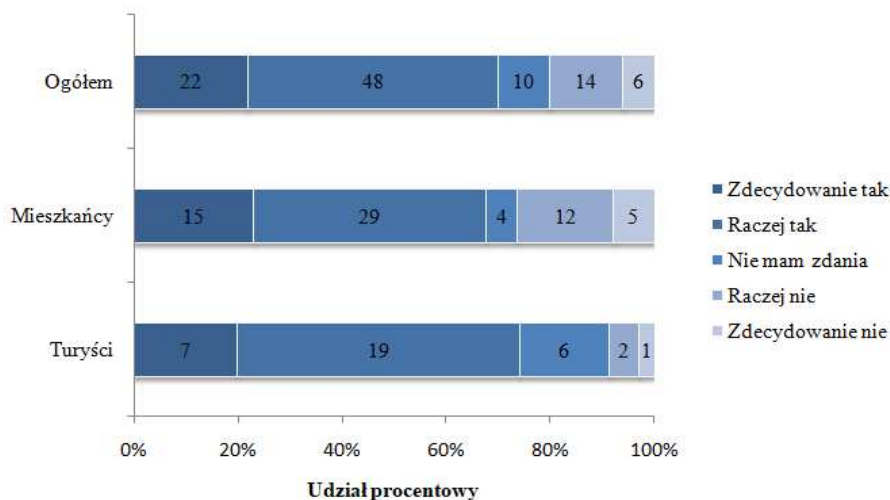
<sup>26</sup> M. Helms, J. Nixon, *Exploring SWOT analysis – where are we now? A review of academic research from the last decade*, Journal of Strategy and Management, 2010, Nr 3, s. 215.

<sup>27</sup> K. Kowalik, *Analiza SWOT – TOWS jako narzędzie wyboru strategii funkcjonowania – case study*, Archiwum Wiedzy Inżynierskiej, 2020, Nr 1, s. 3.

<sup>28</sup> B. Meyer, D. Milewski, *Strategie rozwoju turystyki w regionie*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009, s. 120.

ze znajomością obszaru, walorów przyrodniczych i atrakcji występujących na badanym terenie. Należy podkreślić, że odpowiedzi mieszkańców i turystów różnią się niewiele. Turyści są bardziej pozytywnie nastawieni do atrakcyjności badanej gminy, co wynika z faktu, że przyjechali w to miejsce z własnej woli, na wypoczynek, zatem przyciągnęły ich miejscowe walory. Mieszkańcy również wyrazili pozytywną opinię na temat atrakcyjności turystycznej swojej gminy. To znaczy, że obie badane grupy dostrzegają pewne możliwości obszaru w zakresie rozwoju funkcji turystycznej.

**Rysunek 1.** Struktura odpowiedzi respondentów na pytanie „Czy Pana/Pani zdaniem gmina Koczała jest atrakcyjna turystycznie?”

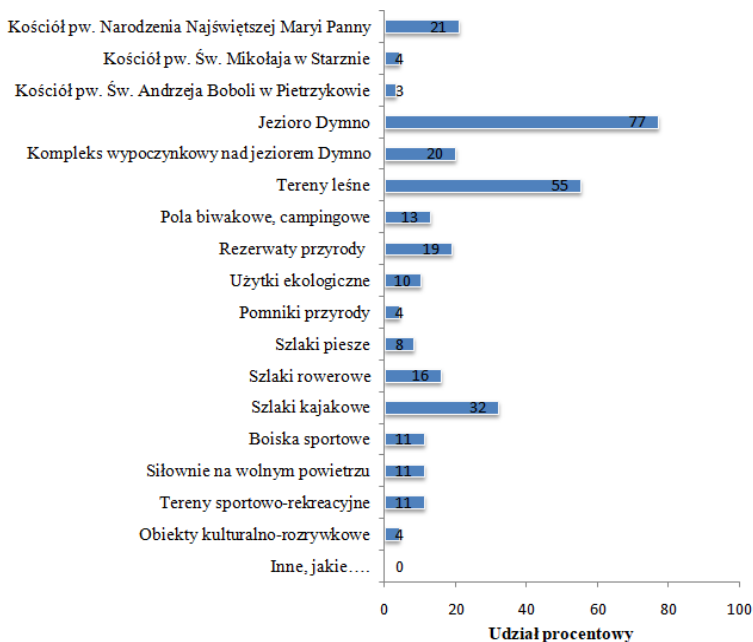


**Źródło:** Wyniki badania ankietowego, n = 100.

W kolejnym pytaniu respondenci mieli możliwość wskazania maksymalnie 5 odpowiedzi dotyczących atrakcji gminy Koczała, które podobają się im najbardziej (rysunek 2). W gminie Koczała największą atrakcją przyciągającą uwagę respondentów jest Jezioro Dymno. Takiej odpowiedzi udzieliło 77 osób. 55 ankietowanym podobają się również tereny leśne, które licznie otaczają gminę. Respondenci wyróżniają jako atrakcje także szlaki kajakowe (32 osoby), Kościół pw. Narodzenia Najświętszej Maryi Panny (21 osób), kompleks wypoczynkowy nad jeziorem Dymno (20 osób), rezerваты przyrody (19 osób) oraz szlaki rowerowe (16 osób) znajdujące się na terenie gminy. Znacznie mniejszym zainteresowaniem cieszą się pola namiotowe i campingowe (13 osób), boiska sportowe (11 osób), siłownie na wolnym powietrzu (11 osób), tereny sportowo-rekreacyjne (11 osób), użytki ekologiczne (10 osób), szlaki piesze (8 osób), Kościół pw. Św. Mikołaja w Starznie (4 osoby), pomniki przyrody

(4 osoby), obiekty kulturalno-rozrywkowe (4 osoby). Tylko 3 osoby odpowiedziały, że atrakcją jest Kościół pw. Św. Andrzeja Boboli w Pietrzykowie. Ankietowani mieli możliwość uzupełnienia odpowiedzi o inne nie wymienione wyżej atrakcje, jednak żadna osoba biorąca udział w badaniu nie dodała nic od siebie. Z odpowiedzi respondentów wynika, że Jezioro Dymno jest wizytówką gminy Koczała. Cieszy się największym zainteresowaniem wśród turystów i mieszkańców. Słabiej ocenione elementy mogą sygnalizować, że należałoby je rozbudować, poprawić oraz wypromować, aby w większym stopniu być obiektem zainteresowania.

**Rysunek 2.** Odpowiedzi respondentów na pytanie „Co najbardziej podoba się Panu/Pani w gminie Koczała?”

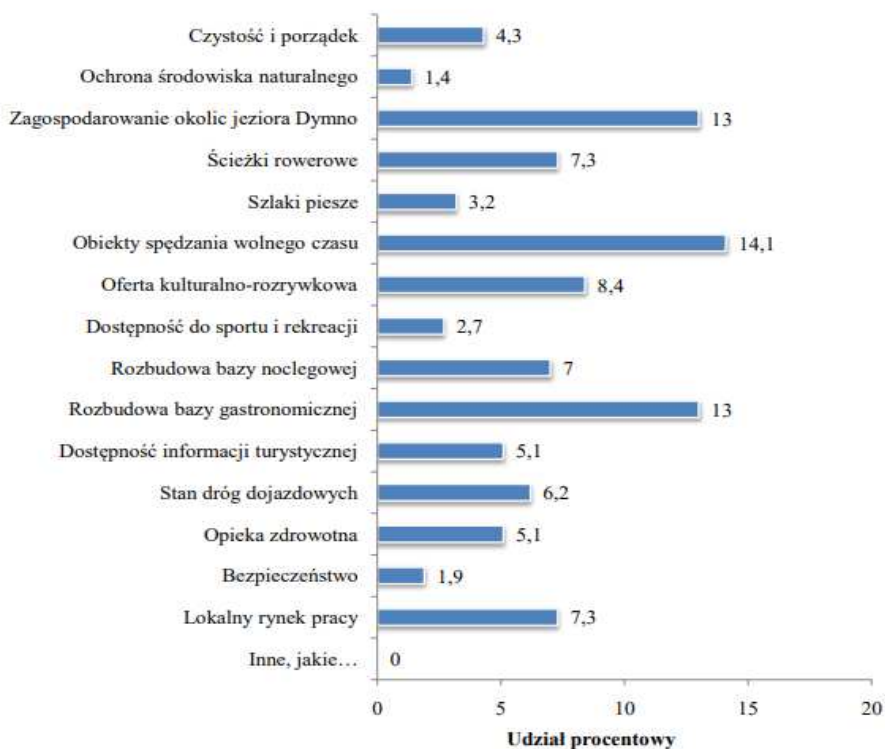


**Źródło:** Wyniki badania ankietowego, n = 100.

Każdy ankietowany miał możliwość zaznaczenia maksymalnie 5 odpowiedzi odnoszących się do zmian lub poprawy wizerunku i infrastruktury gminy Koczała (rysunek 3). Najwięcej, bo 14,1 respondentów wskazało, że w gminie powinno się rozbudować obiekty spędzania wolnego czasu, 13 osób stwierdziło, że poprawy lub zmiany wymaga również zagospodarowanie okolic jeziora Dymno, a także rozbudowa bazy gastronomicznej. Z odpowiedzi wynika, że są to pierwszorzędne elementy infrastruktury, na które należałoby zwrócić szczególną uwagę. Według respondentów w mniejszym stopniu poprawy wymaga

także oferta kulturalno-rozrywkowa. Pozostałe odpowiedzi nie przekroczyły 8% i dotyczyły ścieżek rowerowych, lokalnego rynku pracy, rozbudowy bazy noclegowej, stanu dróg dojazdowych, dostępności informacji turystycznej, opieki zdrowotnej, czystości i porządku na terenie gminy, szlaków pieszych, dostępności do sportu i rekreacji, bezpieczeństwa, a także ochrony środowiska naturalnego. Opinia respondentów w tym zakresie jest zróżnicowana, ale rozpoznana.

**Rysunek 3.** Odpowiedzi respondentów na pytanie „Co według Pana/Pani należy w gminie poprawić lub zmienić?”

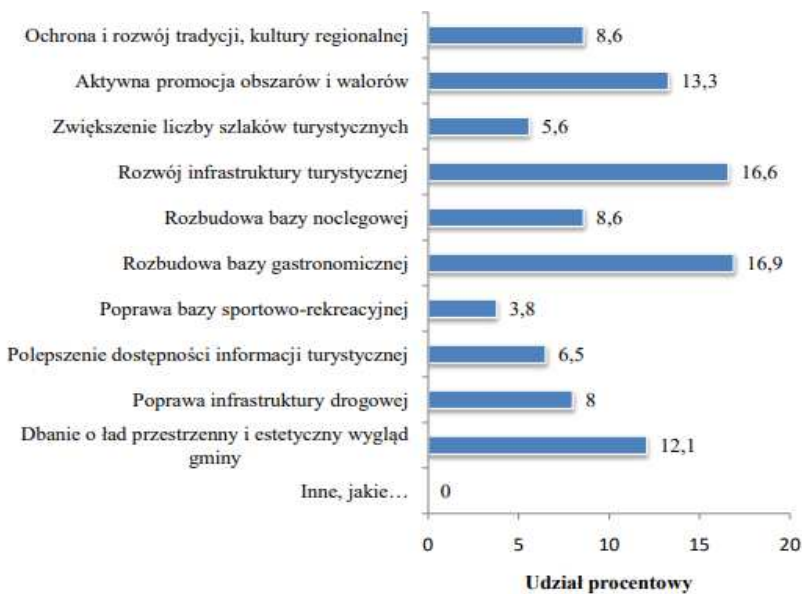


**Źródło:** Wyniki badania ankietowego, n = 100.

Następne pytanie miało na celu wytypowanie przez respondentów najważniejszych kierunków i zadań rozwoju gminy (rysunek 4). Pytanie pozwalało na wskazanie maksymalnie 5 odpowiedzi z możliwością dodania własnych odpowiedzi. Jednak ankietowani nie zaproponowali innych kierunków, zadań rozwoju gminy. Pozyskane wyniki ukazały, że wszystkie wymienione zadania odnoszące się do rozwoju gminy powinny być traktowane priorytetowo. Ankietowani najczęściej zaznaczali, że gmina powinna skupić się na rozbudowie bazy gastronomicznej oraz rozwoju infrastruktury turystycznej. W poprzednim pyta-

niu (rysunek 3) te dwa czynniki zostały określone jako nieatrakcyjne. Bez wątpienia poprawa powyższych elementów wiązałaby się z większą atrakcyjnością turystyczną gminy. Głównym problemem, który powinien zostać rozwiązany jest słabo rozwinięta baza gastronomiczna. Następnym często typowanym kierunkiem przyczyniającym się do rozwoju gminy jest aktywna promocja obszarów i walorów. Dla 12,1% mieszkańców i turystów istotna jest również dbałość o ład przestrzenny i estetyczny wygląd gminy. Przedstawiona analiza wskazuje na to, iż gmina Koczała jako jednostka samorządu lokalnego powinna spełniać oczekiwania mieszkańców i turystów względem udoskonalenia bazy gastronomicznej oraz bezpiecznej infrastruktury turystycznej. Kierunki i zadania rozwoju gminy, które ukształtowały się poniżej 10% dotyczą: ochrony i rozwoju tradycji, kultury regionalnej, rozbudowy bazy noclegowej, poprawy infrastruktury drogowej, polepszenia dostępności informacji turystycznej, zwiększenia liczby szlaków turystycznych oraz poprawy bazy sportowo-rekreacyjnej. Dla respondentów wymienione czynniki nie wymagają natychmiastowej poprawy.

**Rysunek 4.** Odpowiedzi respondentów na pytanie „Jakie powinny być najważniejsze kierunki/zadania rozwoju gminy?”



**Źródło:** Wyniki badania ankietowego, n = 100.

Badania ankietowe uzupełniono wywiadem pogłębionym z sołtysem sołectwa Koczała. W pierwszym pytaniu, odnosząc się do czynników decydujących o atrakcyjności gminy Koczała, sołtys zdecydowanie podkreślił, że jest to

położenie gminy, w otoczeniu pięknych lasów i jezior. Zaakcentował również, że połączenie nowoczesnej infrastruktury w przyszłości umożliwi powstanie unikalnego miejsca dla turystów. Wymieniając trzy mocne strony (atuty) gminy, które w znacznym stopniu wpływają na rozwój sektora turystycznego, bez zawahania wymienił lokalizację, jeziora oraz czyste powietrze.

Sołtys zapytany o to czy atrakcje znajdujące się na terenie gminy są wystarczające by przyciągnąć turystów odpowiedział, że stanowczo brakuje miejsc do spędzania wolnego czasu dla młodych osób oraz lokali gastronomicznych, w których byłyby podawane regionalne, a nawet lokalne potrawy. Pokreślił, że atrakcje gminy Koczała nie są wystarczające do przyciągnięcia turystów. Ponadto wskazał, że problem występuje także w możliwości zagospodarowania okolic Jeziora Dymno, ponieważ jest to obszar Natura 2000 należący do programu ochrony przyrody, co utrudnia działalność.

Kolejne pytanie miało na celu wyłonienie najważniejszych kierunków rozwoju gminy. Uzyskana odpowiedź obejmowała rozwój turystyki oraz rozbudowę nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury. Sołtys podkreślił, że głównym celem rozwoju turystyki w gminie powinna być współpraca z lokalnymi przedsiębiorcami branży turystycznej, by wspólnie promować tutejsze tereny i przyciągać turystów. Dodatkowe działanie, które zostało wskazane dotyczyło przeznaczenia większych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę turystyczną.

Według obserwacji sołtysa sołectwa czynniki, które negatywnie wpływają na rozwój turystyczny gminy to małe zaangażowanie jednostki zarządzającej w lokalną turystykę, brak inwestycji oraz brak stwarzania możliwości do dalszego rozwoju przedsiębiorczości. Zdaniem sołtysa w gminie poprawy lub zmiany wymagają relacje społeczne z mieszkańcami. Według niego samorząd lokalny powinien słuchać i realizować potrzeby społeczności oraz oferować możliwość rozwoju i inwestycji pod każdym względem, nie tylko turystycznym.

W pytaniu o działania podtrzymujące zainteresowanie gminą, sołtys wyodrębnił regularnie prowadzone profile na portalach społecznościowych promujące i informujące o organizowanych wydarzeniach i imprezach, a także stronę internetową gminy. Na określenie stanowiska samorządu lokalnego wobec rozwoju turystyki w gminie podkreślił, że w jego opinii samorząd lokalny nie skupia się w pierwszej kolejności na rozwoju turystyki, przez co nie wykorzystuje zadowalająco potencjału turystycznego jaki tkwi w gminie Koczała. Jednakże przyszłość gminy jest związana z rozwojem turystyki.

Następne pytanie dotyczyło korzyści i zagrożeń jakie pojawiają się wskutek rozwoju turystyki w gminie. Według sołtysa do korzyści z pewnością należy rozwój firm i zwiększenie atrakcyjności turystycznej. Natomiast jego



zdaniem zagrożeniem może być nagły, liczny napływ turystów negatywnie oddziałujący na ochronę środowiska przyrodniczego. Uzupełniając dodał, że gmina potrzebuje bezpiecznej i nowoczesnej infrastruktury turystycznej, by móc poradzić sobie z potencjalnymi zagrożeniami.

Na pytanie o planowane w przyszłości inwestycje związane z turystyką oraz organizacje wydarzeń promujących gminę sołtys odpowiedział, że najwięcej wydarzeń kulturalno-rozrywkowych odbędzie się w okresie letnim. W planach na przyszłość uwzględnił dążenie do zagospodarowania okolic Jeziora Dymno oraz stworzenie odpowiednich warunków do rozbudowy bazy gastronomicznej. Odnosząc się do funduszy przeznaczanych na dalszy rozwój turystyki podkreślił, że gmina stara się pozyskać jak najwięcej środków finansowych na polepszenie infrastruktury turystycznej oraz ochronę walorów przyrodniczych, jednak skomplikowana biurokracja oraz dynamiczne zmiany w przepisach powodują dłuższy czas oczekiwania na wszelkie dofinansowania.

Sołtys według swojej opinii w odpowiedzi na pytanie o przygotowanie gminy na przyszłe niespodziewane zdarzenia, w tym zagrożenia uznał, że gmina nie czuje się w pełni przygotowana na takie sytuacje. Zaznaczył, że samorząd lokalny wraz z jednostkami pomocniczymi powinien systematycznie ulepszać wdrażane pomysły oraz rozwiązania. Dodatkowo stwierdził, że brakuje młodych pracowników administracyjnych, którzy wnosiliby w życie gminy innowacyjne przedsięwzięcia.

Ostatnie pytanie obejmowało indywidualny komentarz ze strony sołtysa. Podkreślił on, że udzielone odpowiedzi wynikają z obserwacji i wiedzy sołtysa sołectwa Koczała. Zwrócił uwagę, że w celu uzyskania bardziej konkretnych odpowiedzi, większość powyższych pytań należałoby zadać wóldarzowi gminy. Jednak z powodu przykłej sytuacji związanej ze śmiercią wójta gminy Koczała przeprowadzenie wywiadu z wóldarzem gminy było niemożliwe.

W celu sprawdzenia możliwości rozwoju turystyki w gminie Koczała, wykonano analizę SWOT, która umożliwiła rozpoznanie relacji sił i słabości gminy Koczała oddziałujące w większym lub mniejszym stopniu na rozwój turystyki (tabela 1). Analiza SWOT została podzielona na mocne i słabe strony występujące w gminie Koczała – czynniki wewnętrzne oraz szanse i zagrożenia dotyczące międzynarodowej i krajowej sytuacji – czynniki zewnętrzne. W mocnych i słabych stronach jako punkty odniesienia do lokalnej turystyki przyjęto następujące kategorie: atrakcje turystyczne, infrastrukturę turystyczną, dostępność komunikacyjną wewnętrzną, lokalną społeczność. Natomiast szanse i zagrożenia zostały podzielone na ogólne trendy w turystyce, sytuację w kraju i na świecie, konkurencję/kooperację z innymi gminami oraz dostępność komunikacyjną zewnętrzną. Rezultat badań został przedstawiony jako macierz SWOT – TOWS (tabela 2).

**Tabela 1.** Mocne i słabe strony możliwości rozwoju turystyki w gminie Koczała

<b>Mocne strony</b>	<b>Słabe strony</b>
<b>Atrakcje turystyczne</b>	
1. Liczne występowanie jezior, rzek, lasów 2. Cicha i spokojna okolica 3. Dbalność o ochronę środowiska przyrodniczego 4. Bogata oferta kulturalno-rozrywkowa 5. Istniejące atrakcje antropogeniczne (zabytki)	1. Słabo wykorzystany potencjał walorów turystycznych 2. Brak sztanदारowej imprezy identyfikującej gminę 3. Niewystarczające wsparcie finansowe inicjatyw kulturalno-rozrywkowych, sportowych i turystycznych
<b>Infrastruktura turystyczna</b>	
6. Szlaki turystyki pieszej, rowerowej, kajakowej 7. Kompleks wypoczynkowy nad Jeziorem Dymno	4. Brak całorocznego punktu informacji turystycznej 5. Niewystarczająca baza noclegowa i gastronomiczna 6. Niewystarczająca baza lokalowa instytucji kulturalno-rozrywkowych
<b>Dostępność komunikacyjna wewnętrzna</b>	
	7. Stan techniczny gminnych dróg 8. Utrudnienia w połączeniach komunikacyjnych (PKS, bus) 9. Duże natężenie ruchu samochodów ciężarowych
<b>Lokalna społeczność</b>	
8. Budowanie tożsamości lokalnej poprzez kultywowanie tradycji i obyczajów 9. Wysoki poziom bezpieczeństwa 10. Funkcjonowanie stowarzyszeń w gminie	10. Brak wsparcia przedsiębiorców w zakresie turystyki i gastronomii 11. Brak możliwości zmian i inwestycji na obszarach chronionych
<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>
<b>Ogólne trendy w turystyce</b>	
1. Popyt na aktywną turystykę 2. Zapotrzebowanie na regionalne i lokalne produkty kulinarne 3. Wykorzystanie innowacyjnych form promocji gminy (strony internetowe, portale społecznościowe)	1. Przekroczenie chłonności i pojemności turystycznej
<b>Sytuacja w kraju i na świecie</b>	
4. Środki finansowe pozyskiwane z dotacji Unii Europejskiej	2. Skomplikowane procedury pozyskiwania środków finansowych na rozwój gminy 3. Zmiany klimatyczne 4. Globalne sytuacje kryzysowe (pandemia COVID-19, konflikty zbrojne)
<b>Konkurencja/kooperacja z innymi gminami</b>	
5. Dobra współpraca z gminami powiatu człuchowskiego i organizacjami pozarządowymi	5. Konkurencyjność innych gmin
<b>Dostępność komunikacyjna zewnętrzna</b>	
	6. Brak linii kolejowej

**Zródło:** Opracowanie własne.

**Tabela 2.** Analiza SWOT – TOWS

Wyszczególnienie		Szanse					Zagrożenia					
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	6
Mocne strony	1	2	0	2	0	0	1	0	2	0	1	0
	2	2	0	2	0	0	1	0	2	0	1	0
	3	1	1	2	2	1	1	2	2	1	0	0
	4	2	1	2	2	2	1	2	0	2	2	0
	5	2	0	2	2	2	1	2	1	0	1	0
	6	2	1	2	2	2	1	2	2	0	1	0
	7	2	0	2	2	2	1	1	2	0	1	0
	8	1	2	2	2	2	0	2	0	2	1	0
	9	2	0	0	2	1	1	2	2	2	0	0
	10	1	2	2	2	2	0	2	0	2	1	0
Słabe strony	1	2	0	2	1	2	1	2	2	2	1	1
	2	1	2	2	1	1	0	2	0	2	1	0
	3	1	2	1	2	0	0	2	0	0	1	0
	4	2	1	2	1	0	0	2	0	0	0	0
	5	2	2	2	1	0	1	2	1	2	1	0
	6	2	2	2	1	1	1	2	0	1	1	0
	7	1	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
	8	1	0	0	2	0	1	2	0	1	0	2
	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	10	2	2	1	2	0	1	1	0	2	0	0
	11	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

0 – brak relacji, 1 – relacja jednostronna (czynnik wewnętrzny wpływa na zewnętrzny lub zewnętrzny na wewnętrzny), 2 – relacja dwustronna (czynnik wewnętrzny wpływa na zewnętrzny oraz zewnętrzny na wewnętrzny).

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie analizy SWOT.

Ze znaczną przewagą punktów wyróżnia się relacja mocnych stron z szansami, które wspólnie osiągnęły 72 punkty. W gminie Koczała w zakresie turystyki powinna być realizowana strategia agresywna maxi – maxi. Sytuacja określa łączenie mocnych stron gminy z dynamicznie zmieniającymi się warunkami otoczenia. Gmina Koczała powinna wykorzystywać swoje mocne strony w celu maksymalizacji szans występujących w jej otoczeniu zewnętrznym. Dalszy rozwój turystyki na badanym obszarze zależy od czynników wewnętrznych oraz wykorzystania perspektyw rozwoju turystyki.

Do powyższego wyniku analizy SWOT przyczyniło się wiele wyłonionych czynników. Wśród mocnych stron związanych z szansami gminy Koczała suma punktów kształtująca się na poziomie 9 punktów wyróżniła ofertę kulturalno-rozrywkową, szlaki turystyki pieszej, rowerowej, kajakowej, budowanie tożsamości lokalnej poprzez kultywowanie tradycji i obyczajów oraz funkcjonowanie stowarzyszeń w gminie. Na podstawie analizy wytypowane elementy mają największy wpływ na obecny stan i dalsze perspektywy rozwoju

koczalskiej turystyki. W znacznym stopniu wymienione czynniki wzajemnie na siebie oddziałują: funkcjonowanie stowarzyszeń w gminie buduje tożsamość lokalną i umożliwia kultywowanie tradycji i obyczajów. Natomiast oferta kulturalno-rozrywkowa może łączyć się z wystąpieniem szlaków turystyki pieszej, rowerowej i kajakowej.

W słabych stronach w relacji z szansami uwagę zwraca niewystarczająca baza lokalowa instytucji kulturalno-rozrywkowych (8 punktów). Mimo bogatej oferty kulturalno-rozrywkowej problemem jest niewystarczająca liczba obiektów i ich stan techniczny. Wśród słabych stron na poziomie 7 punktów dominuje również słabo wykorzystany potencjał walorów turystycznych, brak sztandarowej imprezy identyfikującej gminę oraz brak wsparcia dla lokalnych przedsiębiorców w zakresie turystyki i gastronomii. Zaniedbanie tych czynników prowadzi do mniejszej atrakcyjności turystycznej gminy. Władze samorządowe wraz z organizacjami oraz przedsiębiorcami związanymi z turystyką na terenie gminy mają znaczący wpływ na poprawę tych elementów.

W mocnych stronach związanych z zagrożeniami wystąpiła bogata oferta kulturalno-rozrywkowa (7 punktów), na którą w obecnych czasach wpływają nieprzewidziane globalne sytuacje kryzysowe oraz wysoki poziom bezpieczeństwa (7 punktów). Na skutek wystąpienia wymienionych zagrożeń poziom bezpieczeństwa może zostać znacząco obniżony tym samym stwarzając niekorzystne warunki do rozwoju turystyki.

W przypadku relacji słabych stron z zagrożeniami określono jeden czynnik stanowiący słabość gminy. Jest nim słabo wykorzystany potencjał walorów turystycznych uzależniony od zagrożenia wywołanego przekroczeniem chłonności turystycznej. Biorąc pod uwagę przyszłość gminy i rozwoju turystyki, atrybut w głównym stopniu może być przeszkodą do sukcesywnej realizacji zamierzonych celów. Wystąpienie niekorzystnych zjawisk, zwłaszcza tych, na które samorząd lokalny i społeczeństwo nie mają wpływu, doprowadza do zanikania potencjału turystycznego, tym samym atrakcyjności turystycznej.

## **Podsumowanie**

We współczesnym świecie występuje coraz większy popyt na turystykę w spokojnych, niezatłoczonych miejscach, którymi są gminy otoczone walorami przyrodniczymi i bezpieczną infrastrukturą turystyczną. Turystyka w znacznym stopniu korzystnie oddziałuje na obszary gminne pozwalając na ich dalszy rozwój, nie tylko w aspekcie turystycznym. Rozwój turystyki może okazać się szansą na wypromowanie gminnych terenów i podniesienie jakości życia lokalnego społeczeństwa.

Gmina Koczała jest miejscem atrakcyjnym turystycznie, a o jej największej atrakcyjności decydują walory przyrodnicze, kąpieliska, cisza i spokój, tereny leśne oraz możliwość aktywnego wypoczynku. Na tle wielu koczałskich atrakcji turystycznych najbardziej wyróżniają się walory przyrodnicze, szczególnie Jezioro Dymno, tereny leśne otaczające gminę, a także szlaki kajakowe. Występujące atrakcje, w których skład wchodzi walory turystyczne, infrastruktura turystyczna oraz dostępność komunikacyjna powinny przyciągać turystów. Najważniejszymi kierunkami i zadaniami rozwoju gminy wymagającymi poprawy lub zmiany są obiekty spędzania wolnego czasu, zagospodarowanie okolic jeziora Dymno oraz rozbudowa bazy gastronomicznej. Przyszłe ukierunkowanie na ofertę kulturalno-rozrywkową, występowanie szlaków turystyki pieszej, rowerowej, kajakowej, budowanie tożsamości lokalnej poprzez kultywowanie tradycji i obyczajów oraz funkcjonowanie stowarzyszeń będzie sprzyjać wykorzystaniu szans oraz minimalizacji zagrożeń w sferze turystyki. Perspektywą dla samorządu lokalnego jest niwelowanie słabych stron, zwłaszcza w zakresie rozbudowy bazy lokalowej instytucji kulturalno-rozrywkowych na rzecz rozwoju infrastruktury turystycznej, która ogranicza wykorzystanie istniejących szans. Prowadzenie działań dotyczących maksymalnego wykorzystania potencjału walorów turystycznych powinno sprzyjać zmniejszeniu ryzyka osłabiania szans i potęgowania zagrożeń.

Podsumowując gmina Koczała dysponując walorami turystycznymi, obecnym stanem infrastruktury turystycznej oraz dostępnością komunikacyjną posiada potencjał i perspektywy do dalszego rozwoju turystyki. Spożytkowanie istniejącego potencjału pozostaje w kwestii samorządu lokalnego, a także przedsiębiorców branży turystycznej, przy wykorzystaniu możliwości związanych z obecnymi uwarunkowaniami zewnętrznymi.

## Bibliografia

1. Asejczyk-Woroniecka M., *Zastosowanie analizy SWOT w doskonaleniu zarządzania jednostkami samorządu terytorialnego*, Finanse, Rynki Finansowe, Ubezpieczenia, 2016, Nr 6.
2. Balińska A., *Potencjał turystyczny regionów*, Fundacja Programów Pomocy dla Rolnictwa, Warszawa 2009.
3. Björk J., Albin M., Grahn P., Jacobsson H., Ardö J., Wadbro J., Ostergren P.O., *Recreational values of the natural environment in relation to neighbourhood satisfaction, physical activity, obesity and wellbeing*, „Journal of Epidemiology and Community Health” 2008, Nr 62/4.

4. Borkowska-Niszczota M., *Ocena potencjału turystycznego obszarów przyrodniczo cennych województwa podlaskiego*, Economics and Management, 2014, Nr 1.
5. Helms M., Nixon J., *Exploring SWOT analysis – where are we now? A review of academic research from the last decade*, Journal of Strategy and Management, 2010, Nr 3.
6. Janiszewska D., Ossowska L., *Potencjał biomasy rolniczej na cele energetyczne a rozwój lokalny województwa zachodniopomorskiego*, Politechnika Koszalińska, Koszalin 2017.
7. Jedlińska M., Szubert-Zarzeczny U., *Gospodarka turystyczna*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Wrocław 1994.
8. Kaczmarek J., Stasiak A., Włodarczyk B., *Produkt turystyczny*, PWE, Warszawa 2005.
9. Kornak A., *Ekonomika turystyki*, PWN, Warszawa 1979.
10. Kowalik K., *Analiza SWOT – TOWS jako narzędzie wyboru strategii funkcjonowania – case study*, Archiwum Wiedzy Inżynierskiej, 2020, Nr 1.
11. Krok E., *Budowa kwestionariusza ankietowego a wyniki badań*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Studia Informatica, 2015, Nr 37.
12. Kurek W., *Turystyka*, PWN, Warszawa 2007.
13. Kuźniar W., *Potencjał turystyczny jako element konkurencyjności wiejskiego obszaru recepcji na przykładzie Podkarpacia*, Studia Ekonomiczne i Regionalne, 2013, Nr 3.
14. Meyer B., Milewski D., *Strategie rozwoju turystyki w regionie*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009.
15. Mihaylov Dimitrov P., Zlatkova Stankova M., Vasenska I., Uzunova D., *Increasing attractiveness and image recognition of Bulgaria as a tourism destination*, Tourism & Management Studies, 2017, nr 13(3).
16. Miński R., *Wywiad pogłębiony jako technika badawcza. Możliwość wykorzystania IDI w badaniach ewaluacyjnych*, „Przegląd Socjologii Jakościowej”, 2017, XIII (3).
17. Nowakowska A., *Spoleczno-ekonomiczne uwarunkowania ruchu turystycznego w układach przestrzennych*, „Monografie”, AE, 1989, Nr 88.
18. Panasiuk A., *Ekonomika turystyki i rekreacji*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2011.
19. Piasta J., *Marketing w hotelarstwie. Podręcznik praktyczny*, Jacek Piasta – Doradztwo, Warszawa 2007.
20. Pukowiec K., Kurda W., *Ocena atrakcyjności turystyczno-rekreacyjnej gmin powiatu lublinieckiego*, Zeszyty Naukowe Szkoły Wyższej Przymierza Rodzin w Warszawie, 2013, Nr 11.

21. Rapacz A., Jaremen D.E., *Atrakcyjność turystyczna jako czynnik wyboru destynacji turystycznej*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Ekonomiczne Problemy Usług, 2011, Nr 75.
22. Reitsamer B.F., Brunner-Sperdin A., Stokburger-Sauer N.E., *Destination attractiveness and destination attachment: The mediating role of tourists' attitude*, Tourism Management Perspectives, 2016, nr 19.
23. Sala J., *Konkurencyjność miast i regionów na globalnym rynku turystycznym*, PWE, Warszawa 2010.
24. Synówka-Bejenka E., *Potencjał turystyczny województw Polski*, Wiadomości Statystyczne, 2017, Nr 7 (674).
25. Szyjewski Z., *Metody badania zachowań społecznych*, Wydział Nauk Ekonomicznych i Zarządzania, Studia i Prace WNEIZ US, 2018, Nr 54/2.
26. *Terminologia turystyczna. Zalecenia WTO, ONZ-WTO, UKFiT*, Biblioteka Narodowa, Warszawa 1995.
27. Warszzyńska J., *Atrakcyjność turystyczna środowiska naturalnego miejscowości województwa bielskiego*, Studia nad Ekonomiką Regionu, 1981, Nr 11.
28. Wróbel Z., *Bory Tucholskie, Turystyka*, Multimedia Art, Bydgoszcz 2017.
29. Zaczyński W., *Praca badawcza nauczyciela*, WSiP, Warszawa 2003.
30. Zajadacz A., Śniadek J., *Ocena potencjału turystycznego*, (w:) *Uwarunkowania i plany rozwoju turystyki*, Z. Młynarczyk, A. Zajadacz red., Tom III, UAM W Poznaniu, Poznań 2009.

## **THE CONDITION AND PROSPECTS FOR THE TOURISM DEVELOPMENT IN THE KOCZAŁA COMMUNE**

The main aim of the article is to define and assess the state and prospects for the development of tourism in the Koczała commune. The analysis was carried out with the use of the diagnostic survey method based on a questionnaire and an individual IDI (Individual In-depth Interview). The results of the research were summarized using the SWOT analysis with the use of the SWOT – TOWS matrix. The analyzes show that the Koczała commune has potential for the development of tourism. This commune is distinguished by significant natural values. Due to its location, access to lakes, rivers, forest areas, hiking, biking and canoeing routes, it is popular among tourists.

*Keywords:* tourism, tourist attractiveness, tourism development prospects, commune, local development management.

Krzysztof CZOPIK\*

Anna SZCZEPAŃSKA-PRZEKOTA\*\*

## TEORETYCZNE PODSTAWY MODELI EMERYTALNYCH I ICH WSPÓŁCZESNE ODMIANY

*Zarys treści:* Formą materialnego zabezpieczenia ludzi po okresie aktywności zawodowej są tworzone przez rządy państw systemy emerytalne. W krajach Europy istnieją różne modele systemów emerytalnych. Ich podstawą jest system repartycyjny i kapitałowy. Problemy dotyczące ich funkcjonowania są przedmiotem wielu debat i analiz ekonomistów. Nabierają istotnego znaczenia w obliczu istniejących przemian społeczno-gospodarczych. Demografia, pandemia Covid-19 i konflikt zbrojny w Ukrainie wymuszają weryfikację skuteczności obecnie stosowanych rozwiązań w obrębie systemów emerytalnych. Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie podstawowych kryteriów podziału modeli systemów emerytalnych oraz poszukiwanie odpowiedzi na pytanie: czy istnieje wzorcowy system emerytalny? Analizie poddano czynniki i kryteria, które je charakteryzują. Analiza przedmiotu badań wskazuje, że nie istnieje jeden wzorcowy model systemu emerytalnego. Większość krajów europejskich przystosowuje rozwiązania emerytalne do wewnętrznych uwarunkowań ekonomiczno-społecznych. Kraje dążą do wypracowania optymalnego systemu emerytalnego, stabilnego ekonomicznie, pozwalającego na godne życie. W oparciu o przeprowadzoną dyskusję w podsumowaniu pracy zawarto rekomendacje wskazujące kierunek rozwoju modeli systemów emerytalnych.

*Słowa kluczowe:* model emerytalny, świadczenie emerytalne, demografia.

---

\* Szkoła Doktorska Politechniki Koszalińskiej

\*\* Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska



## Wprowadzenie

Formą materialnego zabezpieczenia ludzi po okresie aktywności zawodowej są tworzone przez rządy państw systemy emerytalne. W krajach europejskich istnieją ich różne modele. Finansowane są ze składek pracodawców i pracowników, a także ze środków z budżetu państwa. Odmienne warunki gospodarcze i społeczne towarzyszyły powstawaniu systemów emerytalnych w poszczególnych krajach, tworząc rozwiązania organizacyjne i prawne mające wpływ na rodzaj wypłacanych świadczeń, zakres i sposób ich finansowania. W wydatkach budżetu państwa, w kosztach działalności przedsiębiorstw i instytucji wydatki emerytalne zajmują znaczną pozycję. Dlatego też, systemy emerytalne istotnie wpływają na stan finansów publicznych, sferę gospodarki i są narzędziem polityki socjalnej państw<sup>1</sup>.

Pod koniec XIX wieku tworzyły się pierwsze powszechne systemy emerytalne, jako element wsparcia państw dla osób starszych, bezrobotnych i chorych. Zmiany demograficzne w XXI wieku powodują, że stają się one zagrożone.

Wprowadzony w Niemczech przez ówczesnego kanclerza Otto Bismarcka system emerytalny zwany bismarckowskim, był systemem repartycyjnym zwanym solidarnościowym. Składki aktualnie pracujących, młodych ludzi finansowały świadczenia osób starszych. Stworzony model wyznaczył kierunki rozwoju ubezpieczeń społecznych i ich przyszłe standardy, tj. solidarność ubezpieczeń, przymusowość i finansowanie świadczeń ze składek. Twórcy systemów emerytalnych powstałych w Niemczech w 1889 roku jak i tych po I wojnie światowej nie byli w stanie przewidzieć, że trendy demograficzne w przyszłości spowodują, że będą one nie do utrzymania<sup>2</sup>.

Reformy systemów emerytalnych w latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XX wieku dotyczyły głównie zmian w obrębie parametrów istniejących modeli i skupiały się na zachowaniu równowagi finansowej. Polegały na:

- zmniejszeniu wydatków przez ograniczenie przywilejów dla wybranych grup społecznych,
- wydłużeniu stażu pracy wymaganego do uzyskania prawa do świadczeń emerytalnych,
- podwyższeniu wieku uprawniającego do świadczeń,

---

<sup>1</sup> M. Strzelecka, *Ubezpieczenia Społeczne. Teoria i praktyka*, Zakład Ubezpieczeń Społecznych, Warszawa 2014, nr 6, s. 1.

<sup>2</sup> W. Gadomski, *Koniec bismarckowskiego modelu emerytur*, [www.obserwatorfinansowy.pl](http://www.obserwatorfinansowy.pl) (dostęp 28.10.2022).

- wprowadzaniu zachęt do przystępowania i uczestnictwa w prywatnych programach oszczędzania na emeryturę.

Państwa przenoszą na społeczeństwo odpowiedzialność w zakresie zabezpieczenia finansowego na starość. Wymusiły to zmiany demograficzne, ekonomiczne i grożące załamaniem finansów publicznych skutki dla budżetów państw<sup>3</sup>.

Zmianę w systemie emerytalnym, polegającą na wprowadzeniu systemu zdefiniowanej składki w miejsce systemu zdefiniowanego świadczenia, wprowadzono w kilku krajach. Prekursorem zmian była Szwecja. W kraju tym, reformę emerytalną wprowadzono w życie w 1995 roku<sup>4</sup>.

Tematyka dotycząca systemów emerytalnych obecnie jest przedmiotem wielu debat i analiz ekonomistów. Zagadnienie nabiera istotnego znaczenia w obliczu istniejących przemian społeczno-gospodarczych. Problemy demograficzne, pandemia Covid-19 i konflikt zbrojny w Ukrainie wymuszają weryfikację skuteczności obecnie stosowanych rozwiązań w obrębie systemów emerytalnych.

Celem niniejszej pracy jest przedstawienie czynników i kryteriów charakteryzujących modele systemów emerytalnych oraz poszukiwanie odpowiedzi na pytanie czy istnieje wzorcowy system emerytalny? Metodą badawczą pracy jest analiza treści dokumentów. Praca dotyczy przeglądu literatury krajowej i zagranicznej w analizowanym obszarze. W podsumowaniu zawarte są zalecenia płynące z analizy oraz wskazany jest kierunek rozwoju modeli systemów emerytalnych.

## Główne cele systemów emerytalnych

Zagadnienie współczesnego systemu emerytalnego, z ekonomicznego spojrzenia, wymaga obrania dwóch perspektyw – mikro- i makroekonomicznej. Perspektywa mikroekonomiczna to konieczność zabezpieczenia konsumpcji jednostki w okresie starości. Ma to znaczenie szczególnie w okresie obniżenia wydolności zdrowotnej, osłabienia wytrzymałości fizycznej i zdolności do utrzymania lub podnoszenia swoich kwalifikacji zawodowych. Zapewni ją zgromadzenie oszczędności w okresie pracy zawodowej. Oszczędzanie odbywa się kosztem bieżącej konsumpcji. Perspektywa makroekonomiczna przedstawia się inaczej. W cyklu życia, gospodarstwa domowe, podejmują decyzje w zakresie podziału uzyskiwanego dochodu. Wykorzystują do tego celu narzędzia finansowe, rynki i solidarność międzypokoleniową. W pierwszym przypadku

<sup>3</sup> M. Strzelecka, *Ubezpieczenia ...*, op. cit., s. 2.

<sup>4</sup> S. Plaskacz, *Ubezpieczenia Społeczne. Teoria i praktyka*, Zakład Ubezpieczeń Społecznych, Warszawa 2020, nr 4, s. 3.

jednostka opłaca składki emerytalne w okresie pracy zawodowej. W ten sposób wykupuje prawo do otrzymania świadczeń emerytalnych w przyszłości. W drugim przypadku jednostka opłaca składki i oszczędza, wykorzystując do tego różne narzędzia finansowe (lokowanie środków w funduszach inwestycyjnych, funduszach emerytalnych, bankach). Wysokość przyszłych świadczeń zależy od wpłaconych do systemu w przyszłości składek oraz od ceny po której zostaną upłynnione aktywa emerytalne. W tym przypadku nie ma znaczenia model systemu emerytalnego.

System emerytalny w zakresie mikroekonomicznym jest instrumentem wygładzenia konsumpcji w okresie życia jednostki przy redystrybucji dochodu<sup>5</sup>. Natomiast w skali makroekonomicznej jest podziałem bieżącego PKB między społeczeństwo aktywne zawodowo i emerytów. Dla indywidualnego uczestnika, system jest narzędziem redystrybucji jego dochodu w danym okresie życia<sup>6</sup>. Tadeusz Szumlicz definiuje go jako ogół rozwiązań instytucjonalnych. Poprzez ustalenie zasad: gromadzenia środków emerytalnych, powstawanie kapitałów emerytalnych i uprawnień oraz wypłat świadczeń emerytalnych. To zmierza do zapewnienia uczestnikom systemu na okres starości dochodów w postaci świadczeń emerytalnych<sup>7</sup>. Kolejnym ważnym celem systemu emerytalnego jest zabezpieczenie przed szybkim skonsumowaniem zgromadzonego wcześniej w wyniku oszczędzania kapitału i zabezpieczenie jednostki przed ryzykiem długowieczności (*longevity risk*). Dokonuje się tego przez zastosowanie metody ubezpieczenia w systemie emerytalnym. Wypłata świadczeń z systemu bazowego w formie renty dożywotniej jest tego przykładem. W ramach obowiązkowego systemu emerytalnego realizowany jest cel zapobiegania ubóstwu wśród osób starszych.

Wskazane cele wpisują się w szerszą grupę celów systemu emerytalnego. Grupa ta, nazwana jest adekwatnością emerytur czy też adekwatnością dochodową systemu emerytalnego<sup>8</sup>.

---

<sup>5</sup> F. Chybalski, *Adekwatność dochodowa, efektywność i redystrybucja w systemach emerytalnych. Ujęcie teoretyczne, metodyczne i empiryczne*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2016, s. 15.

<sup>6</sup> M. Góra, *System emerytalny*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2003, s. 16.

<sup>7</sup> T. Szumlicz, *System zabezpieczenia emerytalnego*, Polityka społeczna, Warszawa 2006, s. 188.

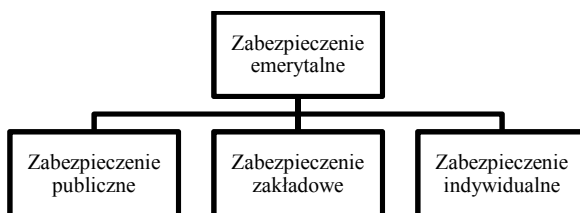
<sup>8</sup> F. Chybalski, *Adekwatność dochodowa...*, *op. cit.*, s. 17.

## Elementy i kryteria modeli systemów emerytalnych

System zabezpieczenia społecznego może być kilkuelementowy. Emerytura, rozumiana jako transfer pieniężny wypłacany okresowo po osiągnięciu wieku emerytalnego aż do śmierci beneficjenta<sup>9</sup>, może być efektem zsumowania transferów finansowych z wielu źródeł.

Biorąc pod uwagę podmiot jako kryterium klasyfikacji, któremu przypada inicjatywa w zabezpieczeniu emerytalnym, system tworzą trzy podsystemy przedstawione na rysunku 1.

Rysunek 1. Struktura zabezpieczenia emerytalnego



**Źródło:** M. Dybał, *Efektywność inwestycyjna funduszy emerytalnych*, Warszawa 2008, s. 14.

Zabezpieczenia emerytalne – publiczne, zakładowe i indywidualne tworzą „formalne” możliwości zabezpieczenia emerytalnego i obejmują tylko dochody pieniężne. Połączenie metod „formalnych” i „nieformalnych” – nazywanych również „naturalnymi”<sup>10</sup>, pomoc otoczenia, rodziny i różnych organizacji – można nazwać zabezpieczeniem na starość<sup>11</sup>. Metody nieformalne opierają się również na świadczeniach rzeczowych<sup>12</sup>.

## Czynniki charakteryzujące system emerytalny

W literaturze przedmiotu można odnaleźć wiele różnych klasyfikacji systemów emerytalnych. Współczesne modele są połączeniem różnych rozwiązań w zakresie administrowania i zarządzania nimi, uczestnictwa, podstaw kalkulacji świadczeń jak i metod ich tworzenia. Są to konstrukcje hybrydowe.

<sup>9</sup> M. Żukowski, *Wielostopniowe systemy zabezpieczenia emerytalnego w Unii Europejskiej i w Polsce. Między państwem a rynkiem*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 1997, s. 17.

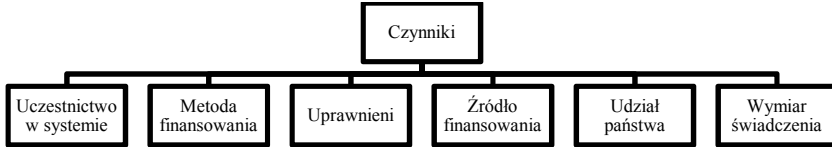
<sup>10</sup> M. Góra, *System emerytalny...*, *op. cit.*, s. 28.

<sup>11</sup> M. Żukowski, *Wielostopniowe systemy...*, *op. cit.*, s. 17.

<sup>12</sup> M. Dybał, *Istota i rodzaje systemów emerytalnych*, *Ekonomia* 18, Wrocław 2010, s. 233.

Charakterystykę systemu emerytalnego można przedstawić za pomocą odpowiednich czynników (rysunek 2).

**Rysunek 2.** Czynniki charakteryzujące system emerytalny



**Źródło:** M. Dybał, *Istota i rodzaje systemów emerytalnych*, Wrocław 2010, s. 233.

Czynnikiem wpływającym na podział systemów emerytalnych jest już samo uczestnictwo w nich. Wyróżniamy systemy:

- obowiązkowe, są zaliczane do systemów publicznych lub powszechnych. Uczestnictwo w nich jest obowiązkowe;
- dobrowolne, są to często systemy prywatne. Uczestnictwo w nich jest zależne od decyzji jednostek, które decydują o tym, czy przystępują do takiego programu<sup>13</sup>.

W swobodnym kształtowaniu zabezpieczenia emerytalnego, występuje bardzo duże ryzyko, że część społeczeństwa nie zabezpieczy swoich dochodów na starość w wystarczającym zakresie. Takie nieświadome działanie nazywane jest krótkowzrocznością – myopia<sup>14</sup>. Dotyczy ona ludzi charakteryzujących się skłonnością do ryzyka, a w szczególności ludzi młodych. Duża grupa społeczeństwa może wyjść z założenia, że bez względu na sytuację w jakiej się znajdzie, państwo nie pozostawi ich samym sobie bez opieki na starość. Jest to swego rodzaju „cwaniactwo”. W literaturze przedmiotu takie zachowanie nosi nazwę „*free-riding*” – „jazda na gapę”. W takiej sytuacji możemy mówić o krótkowzroczności świadomej<sup>15</sup>.

Sprawiedliwość społeczna<sup>16</sup>, która wskazuje na potrzebę przenoszenia dochodów w kierunku ludzi biedniejszych czyli redystrybucji, jest argumentem przemawiającym za obowiązkowym uczestnictwem w systemie emerytalnym, czyli wtórnego podziału dochodów w kierunku biedniejszej części społeczeństwa. Cechą charakterystyczną dla większości rozwiniętych społeczeństw

<sup>13</sup> M. Dybał, *op. cit.*, s. 233.

<sup>14</sup> S. Golinowska, *Polityka społeczna państwa w gospodarce rynkowej*. Studium ekonomiczne, Warszawa 2002, s. 70.

<sup>15</sup> M. Góra, *System emerytalny...*, *op. cit.*, s. 24.

<sup>16</sup> M. Lundholm, *Compulsory Social Insurance – A Critical Review*, Uppsala-Economic Studies 1991, s. 47-48.

jest to, że państwo nie pozostaje obojętne na problemy najbiedniejszych, w tym ludzi starych.

W literaturze przedmiotu<sup>17</sup> szeroko opisywany jest interwencjonizm państwa w zabezpieczenie społeczne, który ma zarówno swoje wady, jak i zalety. Powszechne systemy emerytalne są relatywnie tanimi modelami, ponieważ wykorzystują korzyści skali<sup>18</sup>. Koszty w systemach dobrowolnych w przeliczeniu na jednego uczestnika są zdecydowanie wyższe. Pomimo wyższego stopnia redystrybucji objęcie społeczeństwa obowiązkowym systemem jest tańsze dla rządów i nie generuje niepokoju w społeczeństwie. Zaniechanie lub pozostawienie ludziom dobrowolności wyboru ubezpieczenia mogło by rodzić wiele reperkusji.

Dokonując podziału systemów emerytalnych ze względu na kryterium sposobu nabywania prawa do świadczeń, możemy wyróżnić systemy dotyczące całej mieszkającej populacji ludności lub mającej prawo do pobytu stałego albo obywatelstwa oraz te związane z zatrudnieniem. Pierwsze odnoszą się do techniki zaopatrzeniowej, drugie zaś do ubezpieczeniowej<sup>19</sup>.

Czynnikiem wpływającym na modele systemów emerytalnych jest sposób ich finansowania. Wyróżniamy następujące systemy:

- finansowy (*funded*), gdzie podstawowym narzędziem są rynki finansowe, natomiast stopa zwrotu osiąga poziom stopy zwrotu z portfela inwestycyjnego;
- niefinansowy (*unfunded*), na tej płaszczyźnie mają znaczenie realne procesy gospodarcze. W tym obszarze nie są inwestowane aktywa, które kierowane są w celu wypłaty bieżących świadczeń. Funkcjonują pod nazwą *pay as you go* (PAYG). Stopa zwrotu powinna być powiązana ze stopą wzrostu PKB, a nie ze stopą zwrotu z rynków finansowych. Taka zależność może zapewnić równowagę systemu na przestrzeni wielu lat. Docelowo powinna być równa wewnętrznej stopie zwrotu. Przy takiej konfiguracji pasywa planu emerytalnego rosną w takim tempie, w jakim przyrastają aktywa planu.

Udział państwa w systemie to kolejny czynnik kształtujący system emerytalny. Zainteresowane podmioty działają w ramach tworzonych przez państwo instytucji, które rozliczają, zarządzają i wypłacają zgromadzone fundusze.

---

<sup>17</sup> N. Barr, *Ekonomika polityki społecznej*, Poznań 1993; P. Diamond, *Economic support in the old age*, Washington 1995; M. Friedman, R. Friedman, *Free to choose*, London 1980.

<sup>18</sup> C.B. Mulligan, X. Sala-i-Martin, *Social Security in Theory and Practice (II): Efficiency Theories, Narrative Theories, and Implications for Reform*, Cambridge 1999, s. 22.

<sup>19</sup> M. Dybał, *Istota i rodzaje...*, *op. cit.*, s. 234.

Zasadniczym kryterium klasyfikacji systemów emerytalnych, są metody ustalania wysokości świadczeń:

- system o zdefiniowanej składce (*defined contribution, DC*), w tym przypadku wysokość świadczenia determinuje zgromadzona i skorygowana o stopę zwrotu kwota składek emerytalnych przy uwzględnieniu, w momencie rozpoczęcia wypłat świadczeń, oczekiwanej długości dalszego trwania życia,
- system o zdefiniowanym świadczeniu (*defined benefit, DB*), w tym przypadku wysokość świadczenia nie jest determinowana przez zgromadzoną i skorygowaną o stopę zwrotu kwotę składek emerytalnych oraz oczekiwaną, w momencie rozpoczęcia wypłat, długością dalszego trwania życia. Natomiast jest uwarunkowana długością okresów składkowych i nieskładkowych, wysokością otrzymywanego wynagrodzenia i stażem pracy. W takich systemach wysokość świadczenia pozostaje niezależna od oczekiwanego okresu, przez jaki świadczeniobiorca miałby je pobierać<sup>20</sup>.

Między wskazanymi modelami występują istotne różnice. Model DC charakteryzuje się systematycznym oszczędzaniem i odwlekaniem w czasie dnia przejścia na świadczenie. To oznacza przyrost kapitału (przy założeniu nieujemnej stopy zwrotu) i skrócenie okresu pobierania świadczenia. Zatem świadczenie wzrasta z uwagi na zgromadzenie kapitału oraz mniejszą ilość przyszłych wypłat. Natomiast na wysokość świadczenia w modelu DB ma wpływ okres pracy, który kształtuje kwotę kapitału emerytalnego. Natomiast długość pobierania świadczeń nie ma bezpośredniego wpływu na ich wysokość.

Kombinacja dwóch omówionych wyżej klasyfikacji prowadzi do bardziej precyzyjnego podziału systemów emerytalnych, opartego na kierunkach dystrybucji PKB oraz metodach ustalania wysokości świadczeń:

- model zdefiniowanej składki – finansowy (*funded defined contribution, FDC*),
- model zdefiniowanego świadczenia – finansowy (*funded defined benefit, FDB*),
- model zdefiniowanej składki – niefinansowy (*national lub non-financial defined contribution, NDC*),
- model zdefiniowanego świadczenia – niefinansowy (*national lub non-financial defined benefit, NDB*).

Wskazana klasyfikacja systemów emerytalnych jest między sobą zależna. Państwo odgrywa znaczącą rolę w kształtowaniu systemów obowiązkowych, ponieważ jest podmiotem zarządzającym i administrującym, kreującym sferę

---

<sup>20</sup> F. Chybalski, *Adekwatność dochodowa...*, *op. cit.*, s. 20.

legislacyjną. Nie bez znaczenia jest również rola sektora prywatnego. Mimo tego, że model niefinansowy dominuje w systemach obowiązkowych, funkcjonują w nich także narzędzia oparte na modelu finansowym, są to plany emerytalne. Wszystkie wskazane modele ustalania wysokości świadczeń są bardzo popularne. Duże zaangażowanie państwa w kształtowanie obowiązkowego systemu nie dyskwalifikuje systemu o charakterze dobrowolnym. W wielu państwach systemy te się przenikają. Wskazują na to ustanowione przez kraje świadczenia o charakterze minimalnym, które nie są uzależnione od zgromadzonego kapitału i oczekiwanej dalszej długości trwania życia, jednak opierają się na długości okresu składkowego i stażu pracy. Model finansowy zdefiniowanej składki (FDC), rzadziej model finansowy zdefiniowanego świadczenia (FDB) występuje w dobrowolnych systemach emerytalnych, gdzie w rękach prywatnych instytucji skupia się zarządzanie gromadzonymi środkami<sup>21</sup>.

## Wnioski

Kraje europejskie różnią się między sobą pod względem zmienności systemu emerytalnego. W niektórych krajach poziom tej zmienności jest stosunkowo niski, a w innych wysoki. Nie można jednoznacznie ocenić, czy wysoka zmienność systemu jest czymś dobrym, czy złym. Z jednej strony może być odbierana jako sygnał pozytywny. Może świadczyć o elastyczności i zdecydowanych reakcjach na wyzwania płynące z otoczenia, zarówno zewnętrzne (demograficzne, społeczno-gospodarcze), jak i wewnętrzne (organizacja zadań i procedur). Z drugiej strony wysoka dynamika zmian w systemie emerytalnym może generować różnorakie koszty społeczne i ekonomiczne: spadek zaufania społecznego, negatywny wpływ na decyzje emerytalne podejmowane przez uczestników systemu, skłaniając ich do krótszej aktywności zawodowej i szybszego przechodzenia na emeryturę, ponoszenie kosztów związanych ze zmianą sposobu organizacji i administrowania systemem<sup>22</sup>. Wszelkie reformy systemów emerytalnych nieuchronnie wiążą się z ich optymalizacją, co jest trudnym zadaniem, ponieważ systemy emerytalne są dynamiczne, wielowymiarowe i podlegają wpływowi różnych czynników demograficznych, inwestycyjnych i instytucjonalnych<sup>23</sup>.

---

<sup>21</sup> F. Chybalski, *Adekwatność dochodowa ...*, op. cit., s. 20.

<sup>22</sup> Ł. Jurek, *Zmienność systemów zabezpieczenia emerytalnego: porównanie międzynarodowe*, Ubezpieczenia Społeczne. Teoria i praktyka, Zakład Ubezpieczeń Społecznych 2021, nr 1, s. 14.

<sup>23</sup> A. Nepp, V. Larionova, O. Okhrin, A. Seseikin, *Optimal Pension System: Case study*, Economics and Sociology, 2018, s. 267.



Przedstawiona analiza wskazuje, że nie istnieje jeden wzorcowy model systemu emerytalnego. Większość krajów europejskich przystosowuje rozwiązania emerytalne do wewnętrznych uwarunkowań ekonomiczno-społecznych. Kraje dążą do wypracowania optymalnego systemu emerytalnego stabilnego finansowo, aby dochody na emeryturze umożliwiły niezależność ekonomiczną i pozwoliły utrzymać bezpieczny standard życia<sup>24</sup>. Powyższe cele są możliwe do osiągnięcia przy założeniu, że systemy emerytalne powinny:

- być łatwe do zrozumienia dla uczestników systemu,
- zapewnić ubezpieczonym poczucie bezpieczeństwa i stabilności,
- wychodzić naprzeciw potrzebom społecznym uwzględniając poczucie równości płci,
- być optymalizowane pod względem kosztów,
- wiązać wiek emerytalny ze średnią długością trwania życia,
- ograniczać dostęp do wcześniejszych świadczeń emerytalnych dla uprzywilejowanych grup zawodowych,
- wspierać dłuższe życie zawodowe poprzez dostęp do edukacji niezależnie od wieku oraz programy mające zachęcić do tworzenia różnorodnych miejsc pracy dostosowanych do możliwości psychofizycznych starszych pracowników,
- tworzyć i wspierać programy promujące aktywne i zdrowe starzenie się,
- edukować w zakresie dodatkowego oszczędzania w celu zabezpieczenia finansowego na emeryturze.

Rosnąca współcześnie liczba starzejących się społeczeństw wymusza na państwach przyjęcie w polityce emerytalnej kierunków zmierzających do zapewnienia obywatelom świadczeń w takiej wysokości, aby utrzymać godny standard ich życia. Rozwiązań tego problemu jest wiele. Przede wszystkim lokowanie gromadzonych oszczędności w kilku miejscach, w filarze publicznym rozszerzonym o dodatkowe ubezpieczenia indywidualne i grupowe. W dobie rozwijającej się medycyny oraz świadomości indywidualnej w zakresie dbania o swoje zdrowie fizyczne i psychiczne, nieuniknione jest wydłużanie się trwania życia. Tym samym, choć kontrowersyjnym, jednak koniecznym krokiem jest podwyższanie wieku emerytalnego. Wysokość i dostępność świadczeń emerytalnych ograniczy zapotrzebowanie na korzystanie z pomocy opieki społecznej na starość<sup>25</sup>. Aby nie doprowadzić do destabilizacji publicznych systemów emerytalnych, rządy państw powinny rozważyć przechodzenie na dodatkowe systemy emerytalne, w których udział pracowników jest dobrowolny,

<sup>24</sup> *Biała Księga. Plan na rzecz adekwatnych, bezpiecznych i stabilnych emerytur*. Dokument COM (2012) 55 wersja ostateczna, s.10-11 (dostęp 01.11.2022).

<sup>25</sup> J. Petelczyc, *Systemy emerytalne na świecie. Z którego kraju brać przykład?*, www.gazeta.sgh.waw.pl, 2020 (dostęp 01.11.2022).

a nie wymagany i które są finansowane niezależnie od publicznego systemu emerytalnego<sup>26</sup>. Systemy emerytalne należy dostosowywać do zmieniających się warunków ekonomiczno-społecznych w celu ich bieżącej stabilizacji w oparciu o wprowadzane regulacje prawne.

## Bibliografia

1. Barr N., *Ekonomika polityki społecznej*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 1993.
2. *Biała Księga. Plan na rzecz adekwatnych, bezpiecznych i stabilnych emerytur*. Dokument COM (2012) 55 wersja ostateczna, Bruksela 2012.
3. Chybalski F., *Adekwatność dochodowa, efektywność i redystrybucja w systemach emerytalnych. Ujęcie teoretyczne, metodyczne i empiryczne*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2016.
4. Diamond P., *Economic support in the old age, Annual Bank Conference on Development Economics*, The World Bank, Washington 1995.
5. Dytał M., *Istota i rodzaje systemów emerytalnych*, *Ekonomia* 18, Wrocław 2010.
6. Friedman M., Friedman R., *Free to choose*, Harvest Books, London 1980.
7. Gadowski W., *Koniec bismarckowskiego modelu emerytur*, [www.obserwatorfinansowy.pl](http://www.obserwatorfinansowy.pl),
8. Golinowska S., *Polityka społeczna państwa w gospodarce rynkowej. Studium ekonomiczne*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006.
9. Góra M., *System emerytalny*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2003.
10. Jurek Ł., *Zmienność systemów zabezpieczenia społecznego: porównanie międzynarodowe*, *Ubezpieczenia Społeczne. Teoria i praktyka*, Zakład Ubezpieczeń Społecznych, Warszawa 2021.
11. Lundholm M., *Compulsory Social Insurance – A Critical Review*, Uppsala – Economic Studies 1991.
12. Mulligan C.B., Sala-i-Martin X., *Social security in Theory and Practice (II): Efficiency Theories, Narrative Theories and Implications for Reform*, Economics Working Papers, Cambridge 1999.
13. Nepp A., Larionova V., Okhrin O., Sesekin A., *Optimal Pension System: Case study*, *Economics and Sociology*, 2018.
14. Petelczyc J., *Systemy emerytalne na świecie. Z którego kraju brać przykład?*, [www.gazeta.sgh.waw.pl](http://www.gazeta.sgh.waw.pl), 2020.

---

<sup>26</sup> M. Potucek, *Pension Systems' Privatisation in Central and Eastern Europe*, *Problemy Polityki Społecznej* 2020, vol. 48, s. 49.

15. Plaskacz S., *Ubezpieczenia Społeczne. Teoria i praktyka*, Zakład Ubezpieczeń Społecznych, Zakład Ubezpieczeń Społecznych, Warszawa 2020, nr 4.
16. Potucek M., *Pension Systems' Privatisation in Central and Eastern Europe*, Problemy Polityki Społecznej 2020, vol. 48.
17. Strzelecka M., *Ubezpieczenia Społeczne. Teoria i praktyka*, Zakład Ubezpieczeń Społecznych, Warszawa 2014.
18. Szumlisz T., *System zabezpieczenia emerytalnego*, Polityka społeczna, Warszawa 2006.
19. Żukowski M., *Wielostopniowe systemy zabezpieczenia społecznego w Unii Europejskiej i w Polsce. Między państwem a rynkiem*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 1997.

## **THEORETICAL FOUNDATIONS OF PENSION MODELS AND THEIR MODERN VARIETIES**

**Abstract:** Retirement models created by state governments are a form of material security for people after a period of professional activity. There are different models of pension systems in European countries. They are based on the pay-as-you-go and capital system. Problems related to their functioning are the subject of many debates and analyzes by economists. They are gaining importance in the face of ongoing socio-economic changes. Demographics, the Covid-19 pandemic and the armed conflict in Ukraine force verification of the effectiveness of the currently used solutions in the field of pension systems. The aim of the article is to present the basic criteria for the division of models of pension systems and to seek an answer to the question: is there a model retirement system? There were analyzed factors and criteria characterizing them. The analysis of the subject of research shows that there is no single retirement model. Most European countries adapt their retirement solutions to their internal economic and social conditions. States strive to develop an optimal retirement system that is economically stable and allows for a dignified life. Based on the discussion, the summary of the work contains recommendations indicating the direction of development of retirement system models.

**Keywords:** retirement model, retirement benefits, demography.

Krzysztof DZIADEK\*

Rafał ROSIŃSKI\*\*

## **INWESTYCJE W TRANSPORT W WOJEWÓDZTWIE ZACHODNIOPOMORSKIM W ASPEKCIE ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU**

*Zarys treści:* Celem artykułu jest przedstawienie koncepcji zrównoważonego transportu w kontekście dokumentów strategicznych funkcjonujących na poziomie krajowym i regionalnym oraz analiza wydatków na transport w budżetach samorządów województwa zachodniopomorskiego w latach 2012-2021.

W artykule podjęto próbę odpowiedzi na dwa pytania badawcze: 1. Czy transport jest brany pod uwagę przez decydentów na szczeblu rządowym i regionalnym jako istotny element zrównoważonego rozwoju? 2. Jaka jest wysokość wydatków budżetowych, które samorządy województwa zachodniopomorskiego przeznaczają na transport?

*Słowa kluczowe:* zrównoważony rozwój, zrównoważony transport, strategia, inwestycje, samorządy.

### **Wprowadzenie**

Sektor transportowy odgrywa ważną rolę w rozwoju gospodarczym regionu. Dobrze skomunikowana sieć transportowa umożliwia sprawny i bezpieczny przebieg procesów transportowych (przewóz osób i towarów) oraz zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej obszarów oddalonych od ośrodków centralnych regionu.

Wzrost popytu na transport powoduje nieodwracalne skutki dla środowiska naturalnego. Według Europejskiej Agencji Środowiska sektor transportu odpowiada za emisję dwutlenku węgla, z czego 72% pochodzi z transportu

---

\* Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska

\*\* Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska

drogowego<sup>1</sup>. Dodatkowo pojazdy transportowe zużywają surowce energetyczne, które mają ograniczony charakter. Z kolei wzrost liczby pojazdów w aglomeracjach miejskich powoduje utrudnienia w ruchu, wzrost poziomu zanieczyszczeń i hałasu, zagrożenie wypadkami samochodowymi oraz niebezpieczeństwo dla niechronionych uczestników ruchu (pieszych i rowerzystów). Wymienionymi problemami powinna zajmować się polityka zrównoważonego transportu.

Celem artykułu jest przedstawienie koncepcji zrównoważonego transportu w kontekście dokumentów strategicznych funkcjonujących na poziomie krajowym i regionalnym oraz analiza wydatków na transport w budżetach samorządów województwa zachodniopomorskiego w latach 2012-2021. W artykule sformułowano następujące pytania badawcze:

1. Czy transport jest brany pod uwagę przez decydentów na szczeblu rządowym i regionalnym jako istotny element zrównoważonego rozwoju?
2. Jaka jest wysokość wydatków budżetowych, które samorzady województwa zachodniopomorskiego przeznaczają na transport?

## Istota zrównoważonego rozwoju

Początkowo zrównoważony rozwój był definiowany w kontekście ochrony środowiska przyrodniczego oraz zapewnienia dostępu do zasobów przyszłym pokoleniom. W raporcie Światowej Komisji ds. Środowiska z 1987 r. przedstawiono „zrównoważony rozwój” jako taki „rozwój, w którym potrzeby obecnego pokolenia mogą być zaspokojone bez umniejszania szans przyszłych pokoleń na ich zaspokojenie”<sup>2</sup>.

Obecnie zrównoważony rozwój jest postrzegany znacznie szerzej, a jego znaczenie jest na tyle istotne, że jest brane pod uwagę w opracowywaniu ścieżek rozwojowych na poziomie międzynarodowym, krajowym i lokalnym. Zgodnie z Agendą 2030 Organizacji Narodów Zjednoczonych „współczesny wysiłek modernizacyjny powinien koncentrować się na wyeliminowaniu ubóstwa we wszystkich jego przejawach, przy równoczesnej realizacji szeregu celów gospodarczych, społecznych i środowiskowych”<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> *Emisje CO<sub>2</sub> z samochodów: fakty i liczby*;

<https://www.europarl.europa.eu/news/pl/headlines/society/20190313STO31218/emisje-co2-z-samochodow-fakty-i-liczby-infografiki> (dostęp: 19.11.2022).

<sup>2</sup> *Agenda 2030 na rzecz zrównoważonego rozwoju – implementacja w Polsce*, s. 2., [http://www.un.org.pl/files/170/Agenda2030PL\\_pl-5.pdf](http://www.un.org.pl/files/170/Agenda2030PL_pl-5.pdf) (dostęp: październik 2022).

<sup>3</sup> Tamże, s. 3.

Pojęcie zrównoważonego rozwoju funkcjonuje również w polskim systemie prawnym. W ustawie Prawo ochrony środowiska<sup>4</sup> termin ten oznacza „rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń<sup>5</sup>”.

Koncepcja zrównoważonego rozwoju oznacza zatem takie planowanie rozwoju, w którym cele powinny się równoważyć w trzech zasadniczych wymiarach: środowiskowym, społecznym i gospodarczym. Koncepcja ta stanowi teoretyczną alternatywę dla globalizacji, która jest postrzegana jako proces „intensyfikacji oddziaływania na środowisko”. Zależność ta spowodowała, że w ostatnich dziesięcioleciach nastąpił poważny rozwój teorii ekonomicznych ujmujących wymogi środowiskowe w procesie gospodarowania, w ramach racjonalności działań, w wycenie komponentów środowiska przyrodniczego, w podejściu do dóbr wolnych, w mierzeniu dobrobytu, itd.<sup>6</sup>

Niewątpliwie, aby koncepcja zrównoważonego rozwoju była skuteczna, wymaga podejścia interdyscyplinarnego, charakteryzującego się dialogiem między naukami technicznymi, przyrodniczymi i społecznymi, jak również między przedstawicielami władzy, przedsiębiorców oraz osób prywatnych<sup>7</sup>.

## Koncepcja zrównoważonego transportu

J. Gadziński definiuje zrównoważony transport jako transport, który „dąży do zachowania właściwej równowagi (obecnie i w przyszłości) pomiędzy odpowiednią jakością środowiska przyrodniczego, ekonomiczną racjonalnością działalności transportowej, a także potrzebami i dążeniami społeczeństwa”<sup>8</sup>. Autor wskazuje również, że cele zrównoważonego transportu mogą być osiągnięte

---

<sup>4</sup> Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (tj. Dz. U. z 2021 r., poz. 1971 ze zm.).

<sup>5</sup> Art. 3 pkt 50.

<sup>6</sup> E. Załoga, D. Milewski, *Zrównoważony rozwój transportu jako wyzwanie ekonomiczne*, Zeszyty Uniwersytetu Szczecińskiego, 2015, Nr 871, „Problemy Transportu i Logistyki”, Nr 30, s. 143.

<sup>7</sup> M. Sagan, *Instytucjonalne uwarunkowania funkcjonowania przedsiębiorstw a zrównoważony rozwój*, *Kwartalnik Nauk O Przedsiębiorstwie*, 2021, Nr 59(2), s. 28-29.

<sup>8</sup> J. Gadziński, *Rozwój transportu drogowego jako zagrożenie dla środowiska przyrodniczego – przykład aglomeracji poznańskiej*, „*Journal of Ecology and Health*”, 2011, Nr 15, s. 166.

przy pomocy nowych ekologicznych technologii transportowych, zwiększenia roli transportu zbiorowego w transporcie pasażerskim oraz wzrostu znaczenia transportu kolejowego i wodnego w transporcie towarów<sup>9</sup>.

B. Pawłowska zauważa, że w literaturze dominują dwa podejścia do definiowania zrównoważonego transportu: wąskie i szerokie. Wąskie ujęcie eksponuje aspekty środowiskowe równoważenia transportu, co odpowiada pojęciu „transportu zrównoważonego środowiskowo”. Z kolei szerokie ujęcie zrównoważonego transportu funkcjonuje w konwencji ładu zintegrowanego, czyli systemu transportowego, w którym przewóz osób i ładunków uwzględnia jednocześnie kryteria środowiskowe, społeczne i ekonomiczne<sup>10</sup>.

T. Borys podkreśla, że transport według nowego paradygmatu rozwoju wymaga równoważenia i samopodtrzymywania cech: społecznych, ekonomicznych i środowiskowych (rysunek 1). Cechy te ujawniają się w następujących kryteriach<sup>11</sup>:

- dostępności do usług transportowych zgodnej z wymogiem bezpieczeństwa zdrowotnego i ekologicznego (oddziaływania na ekosystemy) z uwzględnieniem zasady sprawiedliwości międzypokoleniowej,
- efektywności ekonomicznej,
- ograniczania wpływu na środowisko (negatywnych efektów zewnętrznych) i wykorzystania przestrzeni (gruntów).

Z kolei J. Mielczarek-Mikołajów, analizując szczegółowo pojęcie zrównoważonego transportu, wskazuje na wymogi jakie taki transport powinien spełnić<sup>12</sup>.

Po pierwsze, powinien uwzględniać dostępność usług transportowych oraz być zgodny z wymogami bezpieczeństwa zdrowotnego oraz ekologicznego, z jednoczesnym uwzględnieniem zasady sprawiedliwości międzypokoleniowej, z wykorzystaniem przestrzeni gruntów oraz koniecznością ograniczenia hałasu. Po drugie, zrównoważony transport ma na celu podnoszenie poziomu życia i bezpieczeństwa, preferencję komunikacji zbiorowej, uwzględnienie potrzeb

---

<sup>9</sup> Tamże, s. 166.

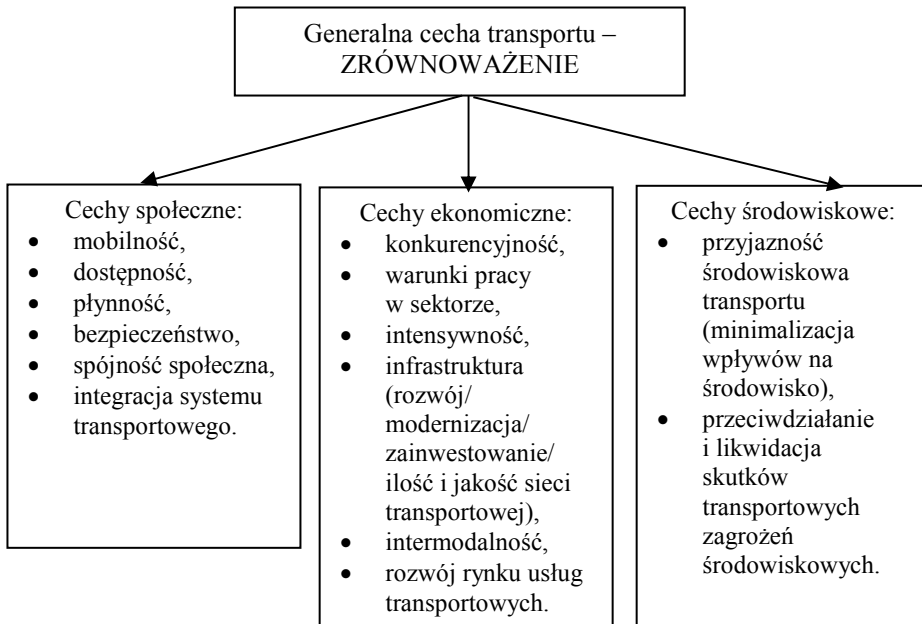
<sup>10</sup> B. Pawłowska, *Zrównoważony rozwój transportu jako przykład poprawy efektywności sektora*, „Folia Oeconomica 2” (313), 2015, ACTA UNIVERSITATIS LODZIENSIS, s. 65.

<sup>11</sup> T. Borys, *Wybrane problemy metodologii pomiaru nowego paradygmatu rozwoju – polskie doświadczenia*, „Optimum. Studia Ekonomiczne”, 2014, Vol. 3 (69), Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku, s. 15.

<sup>12</sup> J. Mielczarek-Mikołajów, *Zrównoważony transport w kontekście koncepcji smart administration*, (w:) *Ewolucja elektronicznej administracji publicznej*, red. P. Kusiak-Winter, J. Korczaka, Prace Naukowe Wydziału Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego, 2021, Nr 179, s. 176.

pieszych uczestników ruchu, a także promowanie roli społeczeństwa obywatelskiego. Po trzecie, zrównoważony transport nie powinien zagrażać zdrowiu ludzkiemu oraz ekosystemowi.

**Rysunek 1.** Równoważenie cech w zrównoważonym rozwoju transportu



**Źródło:** B. Pawłowska, *Zrównoważony rozwój transportu jako przykład poprawy efektywności sektora*, „Folia Oeconomica 2” (313), 2015, ACTA UNIVERSITATIS LODZIENSIS, s. 16.

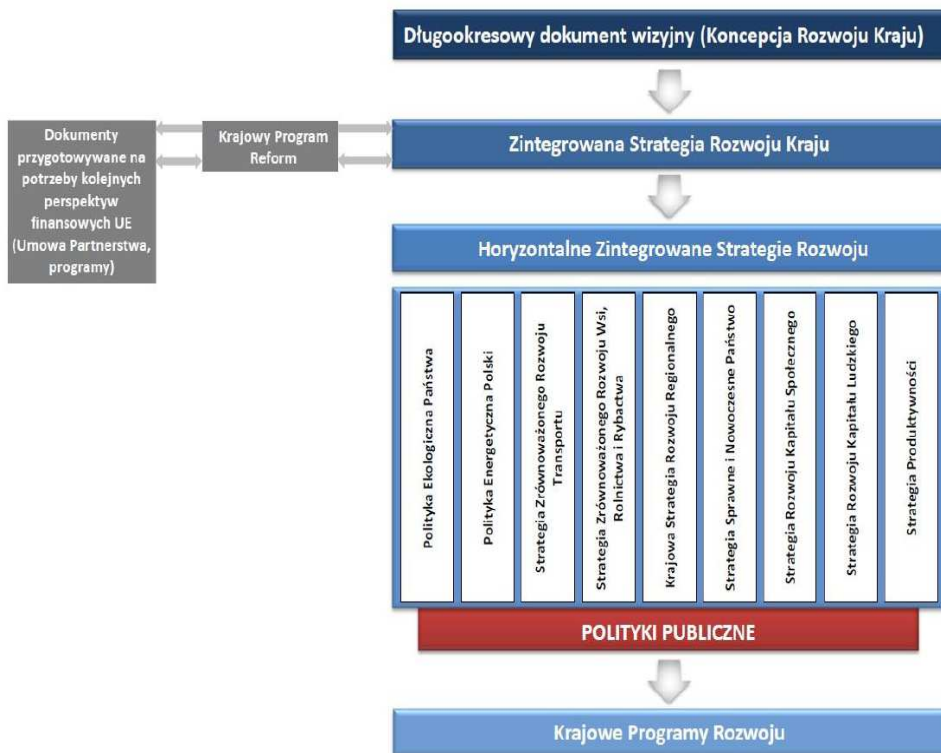
Jak wynika z powyższego, koncepcja zrównoważonego transportu wymaga równoważenia celów społecznych, środowiskowych i ekonomicznych. Zrównoważony transport powinien zapewniać społeczeństwu mobilność, bezpieczeństwo oraz poprawę jakości życia. Transport ten nie powinien zagrażać ludzkiemu zdrowiu i środowisku naturalnemu m.in. przez ograniczanie emisji zanieczyszczeń oraz ograniczanie hałasu. Co więcej, zrównoważony transport musi ograniczać wykorzystanie ograniczonych zasobów naturalnych i zapewnić sprawiedliwy ich dostęp przyszłym pokoleniom np. przez promowanie transportu publicznego oraz wykorzystanie w transporcie odnawialnych źródeł energii. Zrównoważony transport wiąże się również z inwestycjami w infrastrukturę transportową, które pozwalają ograniczyć koszty oraz poprawić jakość usług transportowych.



## Dokumenty strategiczne dotyczące zrównoważonego rozwoju transportu – poziom krajowy

Na poziomie krajowym transport traktowany jest jako jeden z kluczowych filarów zrównoważonego rozwoju w Polsce. W dniu 24 września 2019 roku Rada Ministrów podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* (dalej: SRT30), która zastąpiła obowiązującą *Strategię Rozwoju Transportu do 2020 roku*. SRT30 jest jedną z dziewięciu Horyzontalnych Zintegrowanych Strategii Rozwoju, które mają prowadzić do realizacji celów określonych w Zintegrowanej Strategii Rozwoju Kraju (rysunek 2).

**Rysunek 2.** Miejsce Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu w Zintegrowanej Strategii Rozwoju Kraju



**Źródło:** Ministerstwo Infrastruktury, *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*, Warszawa 2019 r., s. 12.

Głównym celem STR2030 jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym<sup>13</sup>. Do realizacji celu głównego ma posłużyć realizacja sześciu kierunków interwencji<sup>14</sup>:

1. Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce.
2. Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym.
3. Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności.
4. Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów.
5. Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko.
6. Poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

W strategii podkreśla się ważną rolę transportu w podnoszeniu konkurencyjności gospodarki kraju. Mają się do tego przyczynić inwestycje, które poprawią jakość infrastruktury technicznej oraz umożliwią integrację różnych kategorii sieci (np. węzły multimodalne, centra przesiadkowe, terminale cargo, systemy sterowania ruchem). Nowa i zmodernizowana infrastruktura powinna usprawnić i obniżyć koszty transportu pasażerskiego i towarowego, a także zwiększyć bezpieczeństwo ruchu we wszystkich gałęziach transportu.

Sprawnie działający system transportowy wymaga odpowiedniej organizacji i właściwego modelu zarządzania tym systemem. Niezbędna jest przy tym współpraca wszystkich zainteresowanych stron (administracji rządowej i samorządowej, organizatorów transportu publicznego, przewoźników, operatorów obiektów infrastruktury drogowej, itd.). W SRT2030 wskazano również, że powinien zostać utworzony podmiot odpowiedzialny za strategiczne planowanie transportu w kraju oraz nadzór nad gałęziowymi zarządcami infrastruktury transportowej mający na celu optymalną koordynację jego rozwoju.

W dużych aglomeracjach miejskich obserwowany jest problem znacznego zapotrzebowania na transport, a co za tym idzie, większego zatłoczenia dróg i parkingów, dużego hałasu komunikacyjnego oraz zanieczyszczenia środowiska naturalnego. W SRT 2030 zauważa się potrzebę dążenia do osiągnięcia zrównoważonej mobilności poprzez stworzenie zachęt przyczyniających się do

---

<sup>13</sup> Ministerstwo Infrastruktury, *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*, Warszawa 2019 r., s. 13.

<sup>14</sup> Tamże, s. 14.

korzystania z transportu zbiorowego zamiast indywidualnego transportu (np. wspólny bilet różnymi środkami transportu miejskiego, uprzywilejowanie transportu publicznego), a także wzrost form podróży transportem niezmotoryzowanym i niskoemisyjnym (np. budowa systemów tankowania pojazdów niskoemisyjnych, budowa ścieżek rowerowych i pieszych, wdrożenie zmian w systemie podatkowym premiujących zakup pojazdów z napędem elektrycznym).

Kolejnym problemem, który podejmuje strategia jest bezpieczeństwo transportu pasażerskiego i towarowego. W ciągu ostatnich 10 lat śmiertelność w wypadkach drogowych spadła o 50%. Niewątpliwie przyczynia się do tego lepsza i bezpieczniejsza infrastruktura, która przenosi ciężar obsługi ruchu drogowego z miast na obwodnice i drogi szybkiego ruchu. W dalszym ciągu jednak wysoki wskaźnik śmiertelności występuje w przypadku niechronionych uczestników ruchu, czyli pieszych i rowerzystów (na poziomie 40%). Dlatego przy rozbudowie dróg ważna jest separacja ruchu pojazdów od ruchu pieszych i rowerzystów. W kontekście bezpieczeństwa ważna jest również edukacja świadomości bezpieczeństwa ruchu drogowego przez poznanie i zrozumienie ryzyka oraz nadzór nad egzekwowaniem obowiązujących przepisów i zapobieganie ich nieprzestrzeganiu.

Kluczowym zagadnieniem podejmowanym w SRT2030 jest oczywiście ochrona środowiska naturalnego. Strategia wskazuje kierunki interwencji, które mają przyczynić się do ograniczenia emisji dwutlenku węgla i zanieczyszczeń do atmosfery, zmian klimatu, wyczerpywania nieodnawialnych zasobów, zakłóceń w funkcjonowaniu ekosystemów oraz poziomu hałasu. Przykładami takich interwencji są: promowanie odpowiednich wzorców zachowań transportowych na rzecz zbiorowej mobilności, wspieranie tych rodzajów transportu, które mają najmniejsze oddziaływanie na środowisko, promowanie niskoemisyjnych środków transportu oraz elektromobilności, zwiększenie świadomości lokalnych społeczności.

W strategii podjęto również kwestię sposobu finansowania inwestycji transportowych. Według założeń STR2030 realizacja celów strategicznych będzie finansowana z następujących źródeł:

- krajowe środki publiczne (budżet państwa, budżety samorządowe, fundusze celowe),
- publiczne środki unijne i inne środki zagraniczne (fundusze strukturalne i inwestycyjne, programy i inicjatywy europejskie, zwrotne instrumenty finansowe, w tym kredyty),
- środki pozapubliczne (partnerstwo publiczno-prywatne, sektor bankowy).

Należy podkreślić, że inwestycje transportowe są kosztowne i nie kończą się po zakończeniu etapu inwestycyjnego, ale wymagają znacznych nakładów w trakcie eksploatacji oddanej do użytkowania infrastruktury. W związku z tym bardzo ważnym aspektem jest efektywność finansowania tych inwestycji. Ponadto w strategii zwrócono uwagę, że do roku 2023 (zgodnie z regułą n+3) dominującym źródłem finansowania będą fundusze strukturalne oraz krajowe środki publiczne. W kolejnej perspektywie programowania funduszy unijnych konieczne będzie przeniesienie ciężaru finansowania inwestycji na źródła krajowe (publiczne i prywatne).

## **Realizacja strategii zrównoważonego rozwoju w województwie zachodniopomorskim**

W województwie zachodniopomorskim strategia zrównoważonego rozwoju jest wdrażana za pomocą *Strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2030*. Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego określił w ramach tej strategii cztery cele strategiczne oraz 11 celów kierunkowych, które wyznaczają ścieżkę rozwoju dla całego regionu Pomorza Zachodniego.

Samorząd województwa zachodniopomorskiego również zwrócił uwagę na ważną rolę transportu w budowaniu potencjału rozwojowego. W ramach celu III. *Sprawny samorząd* wyznaczył cel kierunkowy 3.3. *Zapewnienie zintegrowanej i wydolnej infrastruktury*. Władze samorządowe podkreślają, że w celu zapewnienia bezpieczeństwa w regionie oraz zwiększenia aktywności gospodarczej i turystycznej województwa za priorytetowe należy uznać zapewnienie dostępności komunikacyjnej, przede wszystkim poprzez sieć powiązań między największymi ośrodkami miejskimi regionu, a mianowicie Szczecina i Koszalina<sup>15</sup>.

Sposoby realizacji tego celu zostały doprecyzowane w *Polityce transportowej Województwa Zachodniopomorskiego* (dalej: PTWZ). Dokument ten określa sposoby realizacji przedsięwzięć infrastrukturalnych w zakresie transportu drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego. Zasadniczym celem PTWZ jest poprawa dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie warunków życia mieszkańców poprzez ograniczanie negatywnego wpływu na

---

<sup>15</sup> Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, *Strategia rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030*, Szczecin 2021, s. 50.

środowisko oraz poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu<sup>16</sup>. Do realizacji tego celu ma posłużyć sześć celów operacyjnych<sup>17</sup>:

1. Poprawa regionalnego i międzyregionalnego skomunikowania województwa przez rozbudowę sieci transportowej.
2. Zwiększenie udziału transportu lotniczego.
3. Rozwój transportu intermodalnego.
4. Zwiększenie udziału transportu publicznego w przewozie osób.
5. Rozwój regionalnej i lokalnej infrastruktury dla obsługi komunikacji rowerowej.
6. Zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu poprzez modernizację infrastruktury transportowej.

W PTWZ wskazano na potrzebę przeprowadzenia gruntownych inwestycji w infrastrukturę transportową polegające w szczególności na rozbudowie i modernizacji infrastruktury drogowej i kolejowej. Działania te powinny koncentrować się na zapewnieniu mobilności pomiędzy obszarami wiejskimi i miejskimi. W zakresie bezpieczeństwa mieszkańców oraz ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko za kluczowe uznano wyprowadzenie ruchu ciężkich pojazdów oraz przewozu ładunków niebezpiecznych z obszarów miejskich za pomocą obwodnic.

Kolejnym kierunkiem interwencji w polityce transportowej dla Pomorza Zachodniego jest zwiększenie udziału transportu lotniczego poprzez zwiększenie atrakcyjności i konkurencyjności portu lotniczego Szczecin – Goleniów. Cel ten powinien zostać zrealizowany poprzez innowacyjne rozwiązania podnoszące jakość obsługi pasażerów, rozbudowę infrastruktury lotniskowej i około lotniskowej.

W zakresie rozwoju transportu intermodalnego, czyli wykorzystującego do przewozu ładunków więcej niż jednego rodzaju transportu, jako preferowane gałęzie transportu w PTWZ wskazuje się żeglugę morską i śródlądową. Niezbędne przy tym są dobrze funkcjonujące porty morskie z rozbudowaną infrastrukturą dostępową oraz utworzona sieć powiązań między żeglugą śródlądową i innymi gałęziami transportu.

Samorząd Województwa podkreśla również w PTWZ konieczność zwiększenia udziału transportu publicznego w przewozie pasażerskim, przy czym miałyby to nastąpić przez zwiększenie atrakcyjności regionalnego kolejowego transportu pasażerskiego. Do tego celu miałyby przyczynić się takie inwestycje jak: zakup niskoemisyjnego taboru kolejowego, wdrożenie wspólnego biletu ważnego w różnych środkach komunikacji miejskiej, aplikacji

---

<sup>16</sup> Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, *Polityka transportowa Województwa Zachodniopomorskiego*, Szczecin 2021, s. 18.

<sup>17</sup> Tamże, s. 18.

mobilnej i systemu informacji pasażerskiej, budowa nowych i rewitalizacja niewykorzystanych odcinków linii kolejowych, budowa parkingów dla pojazdów w okolicach dworców kolejowych. Ponadto z perspektywy wykluczenia komunikacyjnego nieskomunikowanych miejscowości za kluczowe w polityce transportowej uznaje się wprowadzenie połączeń kolejowych na trasach dotychczas nieobsługiwanych, zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów oraz dostosowanie rozkładów jazdy do wynikających potrzeb pasażerów.

W związku ze znacznym wzrostem popytu na indywidualny transport samochodowy i towarzyszące temu procesowi konsekwencje, tj. wzrost zanieczyszczeń, hałasu oraz energii, w polityce transportowej uznano potrzebę ukierunkowania na rozwój alternatywnych środków transportowych. Według samorządu województwa rower miejski może być dobrą alternatywą dla transportu samochodowego i umożliwi skomunikowanie mieszkańców i turystów w aglomeracjach miejskich. Niestety sieć dróg publicznych nie zapewnia bezpiecznego poruszania się rowerem, dlatego konieczna jest budowa lokalnej infrastruktury dla obsługi ruchu rowerowego, która pozwoli połączyć sieć lokalnych tras rowerowych z trasami wojewódzkimi oraz zwiększy rowerowy ruch turystyczny.

W polityce transportowej podkreślono również potrzebę zwiększenia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Jak wskazano w PTWZ większość wypadków śmiertelnych w transporcie to wypadki w transporcie drogowym (ponad 90%)<sup>18</sup>. W związku z tym konieczne są działania ukierunkowane na separację ruchu samochodowego od ruchu pieszych i rowerzystów. Ponadto niezbędne jest zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i kolejowym przez modernizację skrzyżowań kolejowo-drogowych oraz wzmocnienie konstrukcji i nawierzchni na odcinkach dróg wojewódzkich.

## **Wydatki na transport w województwie zachodniopomorskim**

Celem badania była odpowiedź na pytanie: jaką wysokość wydatków przeznaczają samorządy w województwie zachodniopomorskim na transport? W tym celu posłużono się danymi statystycznymi pochodzącymi z Banku Danych Lokalnych. Zasięg czasowy badania obejmował 10 lat, tj. lata 2012-2021. Przedmiotem badań były wydatki uwzględniane w budżetach jednostek

---

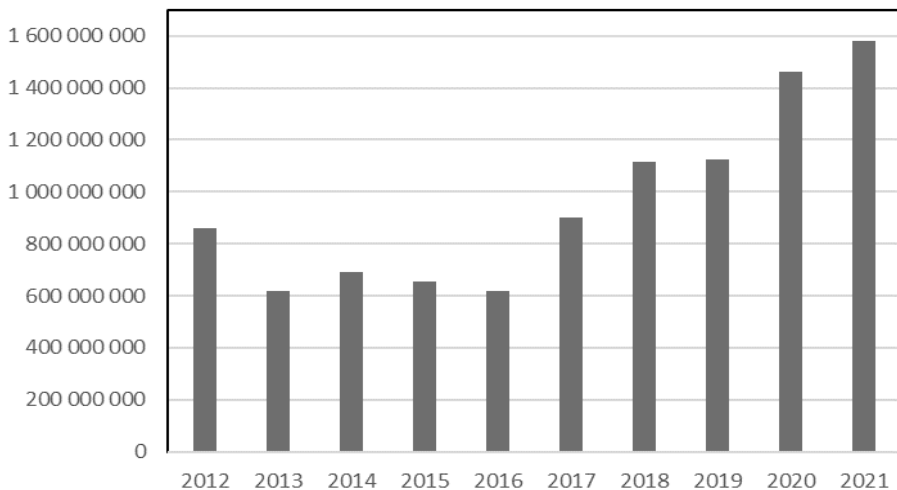
<sup>18</sup> Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, *Polityka transportowa Województwa Zachodniopomorskiego*, Szczecin 2021, s. 22.

samorządu terytorialnego w dziale 600 „Transport i łączność”. W analizie uwzględniono wydatki na:

- drogi publiczne wojewódzkie (rozdział 60013),
- drogi publiczne powiatowe (rozdział 60014),
- drogi publiczne w miastach na prawach powiatu (rozdział 60015),
- drogi publiczne gminne (rozdział 60016).

Na podstawie zebranych danych można stwierdzić, że w całym analizowanym okresie jednostki samorządu terytorialnego w województwie zachodniopomorskim wydały ze swoich budżetów łącznie około 9 mld 622 mln złotych. Biorąc pod uwagę wydatki ponoszone przez samorzady w poszczególnych latach (wykres 1), zaobserwować można systematyczny wzrost wydatków na transport, który został zapoczątkowany od 2017 roku. Przy czym największą dynamiką charakteryzowały się lata 2017/2016 (wzrost o 46% r/r) oraz 2020/2019 (wzrost o 30% r/r).

**Wykres 1.** Wydatki ogółem na transport w województwie zachodniopomorskim w latach 2012-2021 (w zł)



**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych.

Z punktu widzenia rodzaju drogi, które finansowały poszczególne wydatki samorządów Pomorza Zachodniego najczęściej wydatków na transport dotyczyło gminnych dróg publicznych. W latach 2012-2021 suma wydatków zrealizowana w budżetach gmin na rozdział 60016 wynosiła około 3 mld 60 mln zł.

Na drugim miejscu ze względu na wysokość poniesionych wydatków na zadania związane z transportem i łącznością zajęły drogi publiczne w miastach na prawach powiatu (rozdział 60015). Łączna suma wydatków budżetowych na to zadanie w latach 2012-2021 wyniosła 2 mld 905 mln zł.

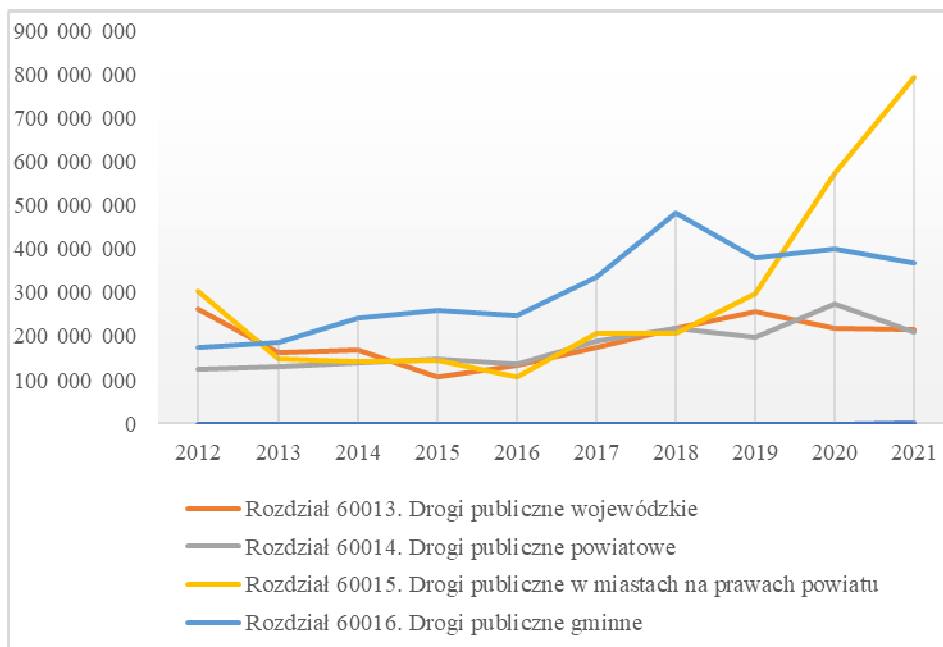
Na trzecim miejscu znalazły się drogi publiczne wojewódzkie (rozdział 60013). Suma wydatków zrealizowanych w budżecie województwa zachodniopomorskiego w badanych latach wyniosła około 1 mld 906 mln zł.

Nieco mniejszą kwotę na transport przeznaczały powiaty na drogi publiczne powiatowe. Według danych GUS suma wydatków poniesionych w latach 2012-2021 na zadanie wskazane w rozdziale 60014 wyniosła 1 mld 751 zł.

Rozkład wydatków na transport z podziałem na kategorie dróg publicznych w poszczególnych latach przedstawia wykres 2.

Jak można zauważyć, wydatki na drogi publiczne gminne z roku na rok systematycznie zwiększały się od 174 mln zł rocznie, aż do poziomu 334 mln zł rocznie w 2018 roku. Od 2019 roku obserwowany jest spadek wydatków na transport do poziomu 365 mln zł w 2021 roku.

**Wykres 2.** Wydatki na transport według podziału na kategorie dróg publicznych (w zł)



**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych.



W przypadku dróg publicznych w miastach na prawach powiatu tendencja jest odwrotna. Od 2012 następuje spadek wartości wydatków na drogi w miastach powiatowych z poziomu 302 mln zł rocznie do 246 mln zł w roku 2016. Od 2017 roku obserwujemy systematyczny wzrost wydatków budżetowych na transport drogowy w miastach na prawach powiatu, przy czym jest on najbardziej widoczny od 2019 roku. Największą dynamiką charakteryzowały się lata 2020/2019 (wzrost o 94% r/r) oraz lata 2019/2018 (wzrost o 44% r/r). Największy roczny poziom wydatków na transport dla tej kategorii dróg osiągnięto w 2021 roku – 792 mln zł.

Podobną tendencją jak w przypadku dróg w miastach powiatowych cechują się drogi publiczne wojewódzkie. Od 2012 roku wydatki na drogi wojewódzkie zmniejszają się z poziomu 260 mln zł rocznie do poziomu 107 mln zł w 2015 roku. W kolejnych latach można zaobserwować wzrost wydatków na drogi wojewódzkie do poziomu 255 mln zł w 2019 roku. Największą dynamiką charakteryzowały się lata 2017/2016 (wzrost o 32% r/r). Od 2020 roku widoczna jest korekta (spadek) wydatków na transport do poziomu 214 mln zł w 2021 roku.

Wydatki na drogi publiczne powiatowe charakteryzowały się znaczną zmiennością. W latach 2012-2015 widoczny jest wzrost wydatków na transport z poziomu 124 mln zł do 145,5 mln zł rocznie. W latach 2015-2016 nastąpił spadek wydatków na drogi publiczne powiatowe o 8%. Następnie obserwujemy wzrost wydatków z poziomu 134 mln zł w 2016 roku do 215,5 mln zł w 2018 roku (największą dynamikę wzrostu odnotowano w latach 2017/2016 – 39% r/r). W 2019 roku wydatki na drogi powiatowe zmniejszyły się do poziomu 197 mln zł rocznie, aby w kolejnym roku wzrosnąć do poziomu 272 mln zł (dynamika wzrostu w latach 2020/2019 wyniosła 38%). W ostatnim roku analizy wydatki na drogi publiczne powiatowe wyniosły 209 mln zł (spadek dynamiki 23% r/r).

## Podsumowanie

Przeprowadzona kwerenda literatury oraz analiza strategii dotyczących problematyki zrównoważonego transportu pozwala stwierdzić, iż transport stanowi jeden z filarów zrównoważonego rozwoju i jest brany pod uwagę w planowaniu strategii rozwojowych na wszystkich szczeblach zarządzania.

Dla województwa zachodniopomorskiego została opracowana polityka transportowa, która wskazuje kierunki rozwoju sektora transportu nawiązując jednocześnie do koncepcji zrównoważonego rozwoju. Warto przy tym podkreślić, że przygotowana przez Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego bierze pod uwagę nie tylko krajową strategię

zrównoważonego transportu, ale również specyfikę sektora transportowego regionu Pomorza Zachodniego.

Analiza wydatków wykazała poziom wydatków budżetowych na drogi publiczne w zależności od klasyfikacji budżetowej. Spośród przedstawionych wyników warto zauważyć, że najczęściej wydatków samorządy przeznaczają na drogi publiczne gminne. W latach 2012-2021 była to pula wszystkich środków przeznaczonych na transport w województwie zachodniopomorskim.

Znaczący spadek wydatków na transport odnotowano w latach 2015-2016, czyli w okresie, w którym wyczerpane zostały fundusze unijne z perspektywy 2007-2013 (zgodnie z regułą  $n+3$ ). Wskazuje to na silne powiązanie inwestycji transportowych z finansowaniem z UE. W strategii krajowej dotyczącej transportu wskazuje się na potrzebę poszukiwania innych źródeł finansowania tego typu inwestycji (np. z sektora prywatnego oraz partnerstwa publiczno-prawnego) ze względu na możliwość ograniczenia możliwości pozyskiwania dotacji unijnych w kolejnych perspektywach finansowych.

## Bibliografia

1. *Agenda 2030 na rzecz zrównoważonego rozwoju – implementacja w Polsce*; [http://www.un.org.pl/files/170/Agenda2030PL\\_pl-5.pdf](http://www.un.org.pl/files/170/Agenda2030PL_pl-5.pdf) (dostęp: październik 2022).
2. Bank Danych Lokalnych (GUS).
3. Borys T., *Wybrane problemy metodologii pomiaru nowego paradygmatu rozwoju – polskie doświadczenia*, „Optimum. Studia Ekonomiczne”, 2014, Vol. 3 (69), Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku.
4. *Emisje CO<sub>2</sub> z samochodów: fakty i liczby*; <https://www.europarl.europa.eu/news/pl/headlines/society/20190313STO31218/emisje-co2-z-samochodow-fakty-i-liczby-infografiki> (dostęp: 19.11.2022).
5. Gadziński J., *Rozwój transportu drogowego jako zagrożenie dla środowiska przyrodniczego – przykład aglomeracji poznańskiej*, „Journal of Ecology and Health”, 2011, Nr 15.
6. Mielczarek-Mikołajów J., *Zrównoważony transport w kontekście koncepcji smart administration*, (w:) *Ewolucja elektronicznej administracji publicznej*, red. P. Kusiak-Winter, J. Korczaka, Prace Naukowe Wydziału Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego, 2021, Nr 179.
7. Ministerstwo Infrastruktury, *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*, Warszawa 2019.

8. Pawłowska B., *Zrównoważony rozwój transportu jako przykład poprawy efektywności sektora*, „Folia Oeconomica 2” (313), 2015, ACTA UNIVERSITATIS LODZIENSIS.
9. Sagan M., *Instytucjonalne uwarunkowania funkcjonowania przedsiębiorstw a zrównoważony rozwój*, Kwartalnik Nauk o Przedsiębiorstwie, 2021, Nr 59(2), s. 28-29.
10. Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, *Polityka transportowa Województwa Zachodniopomorskiego*, Szczecin 2021.
11. Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, *Strategia rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030*, Szczecin 2021.
12. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (tj. Dz. U. z 2021 r., poz. 1971 ze zm.).
13. Załoga E., Milewski D., *Zrównoważony rozwój transportu jako wyzwanie ekonomiczne*, Zeszyty Uniwersytetu Szczecińskiego, 2015. Nr 871, „Problemy Transportu i Logistyki”, Nr 30.

## **INVESTMENTS IN TRANSPORT IN THE WEST POMERANIAN VOIVODESHIP IN THE ASPECT OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT**

*Abstract:* The aim of the article is to present the concept of sustainable transport in the context of strategic documents functioning at the national and regional level and to analyze transport expenditures in the budgets of local governments of the Zachodniopomorskie Voivodship in 2012-2021. The article attempts to answer two research questions: 1. Is transport taken into account by decision-makers at the government and regional level as an important element of sustainable development? 2. What is the value of budget expenditures that local governments of the Zachodniopomorskie Voivodship spend on transport?

*Keywords:* sustainable development, sustainable transport, strategy, investments, local governments.

Łukasz KUCZYŃSKI\*

Anna SZCZEPAŃSKA-PRZEKOTA\*\*

## TEORIA I PRAKTYKA WYCENY SZKÓD KOMUNIKACYJNYCH

*Zarys treści:* Równoważenie interesów poszkodowanego i ubezpieczyciela w kontekście prewencyjnego charakteru wyceny szkód komunikacyjnych jest ważnym aspektem praktycznym likwidacji szkód komunikacyjnych. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych stanowi ważny instrument ochrony ekonomicznej osób poszkodowanych w zdarzeniach drogowych. Poprzez zabezpieczanie interesów majątkowych ubezpieczenie OC komunikacyjne pełni znaczącą społeczną funkcję. Należy tu podkreślić obowiązkowy charakter tego ubezpieczenia. W pracy podjęto dyskusję dotyczącą sposobu, jak i metody ustalania wysokości szkody, a tym samym oszacowania wysokości hipotetycznego odszkodowania w kontekście praktyki wyceny szkód komunikacyjnych. Rzetelne sporządzenie kosztorysu określającego hipotetyczne koszty naprawy, daje podstawy aby stwierdzić, że stan pojazdu zostanie odtworzony na wysokim poziomie, co ma prewencyjny wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Dostępne systemy eksperckie umożliwiają oszacowanie wartości pojazdów w stanie nieuszkodzonym, z uwzględnieniem ich realnego wyposażenia – co umożliwia stwierdzenie czy naprawa pojazdu będzie ekonomicznie uzasadniona – czyli koszt naprawy nie przewyższy wartości pojazdu przed zdarzeniem, a także wyceny pojazdów po zaistniałej szkodzie.

*Słowa kluczowe:* szkoda komunikacyjna, ubezpieczenie, pojazd, wycena, likwidacja szkody.

---

\* Szkoła Doktorska Politechniki Koszalińskiej

\*\* Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska

## Wprowadzenie

Słusznie podkreśla się, iż jedną z podstawowych norm określających zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela jest art. 35 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>1</sup>. Poprzez zabezpieczanie interesów majątkowych osób poszkodowanych w wypadkach i kolizjach drogowych, ubezpieczenie OC komunikacyjne pełni bardzo ważną społeczną funkcję<sup>2</sup>. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych stanowi zarówno instrument ochrony ekonomicznej podmiotu odpowiedzialnego, jak również źródło kompensacji strat doznanych przez podmioty poszkodowane<sup>3</sup>. Należy tu podkreślić obowiązkowy charakter tego ubezpieczenia<sup>4</sup>. Obowiązkowe ubezpieczenie komunikacyjne OC zostało uregulowane nie tylko w prawie krajowym, ale też na poziomie unijnym<sup>5</sup>. Zgłoszone do towarzystwa ubezpieczeń uszkodzone pojazdy, podlegają ochronie prawnej, wobec tego w określony sposób należy dokonać likwidacji tych szkód.

## Przegląd literatury

Na całym świecie w minionych latach można było dostrzec rozwój motoryzacji. Rozwój ten objął również Polskę, gdzie na przestrzeni ostatnich 30 lat liczba zarejestrowanych pojazdów wzrosła o 276,4%, co daje roczny

---

<sup>1</sup> Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych z dnia 22 maja 2003, Dz. U. z 2003, Nr 124, poz. 1152 ze zm.; G. Bienek, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, Warszawa 2011, s. 60-61; por. M. Orlicki, *Obowiązek ubezpieczenia – rozważania na tle obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, (w:) A. Koch (red.), *Aktualne problemy ubezpieczeń komunikacyjnych*, Warszawa 2008, s. 38 oraz na tle poprzedniego stanu prawnego: P. Kaczanowski, *Ubezpieczenia komunikacyjne*, (w:) J. Monkiewicz (red.), *Podstawy ubezpieczeń*. Tom II – produkty, Warszawa 2001, s. 146-147.

<sup>2</sup> A. Makowski, *Vademecum ubezpieczeń komunikacyjnych*, Agencja Likwidacji Szkód Komunikacyjnych, Warszawa 2009, s. 49.

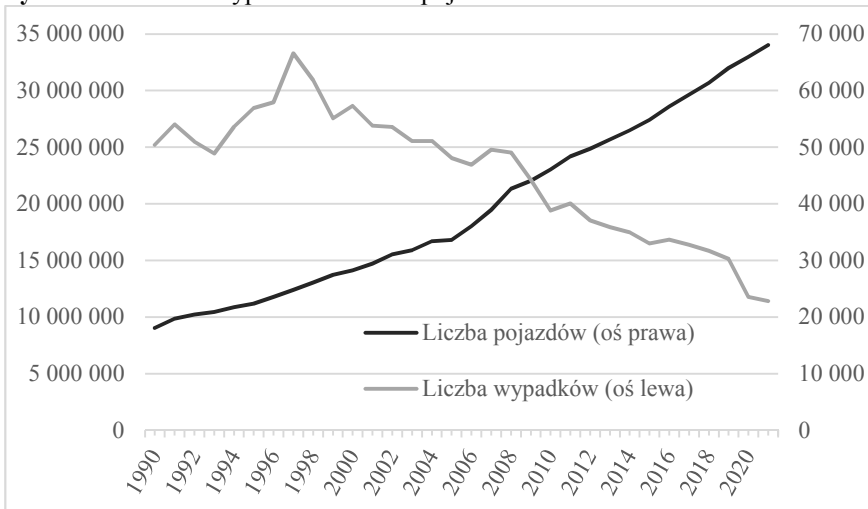
<sup>3</sup> I. Kwiecień, *Czynniki determinujące skuteczność transferu ryzyka poniesienia ciężaru kompensacji szkód na osobie poprzez obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 2010, nr 4.

<sup>4</sup> Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, Dz. U. z 2013 r. poz. 392 z dnia 8 lutego 2013, ze zm.

<sup>5</sup> J. Oleszczak, *Pasażer jako ubezpieczony w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – konsekwencje wyroku TSUE w sprawie C-648/17 BTA Baltic Insurance Company*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 1/2020, Warszawa 2022, s. 38.

wzrost na średnim poziomie 4,37%<sup>6</sup>. Do 1997 roku wzrost liczby pojazdów wiązał się ze wzrostem liczby wypadków drogowych, kiedy to wyniósł aż 66 586 i był to wynik najwyższy w historii<sup>7</sup>. Natomiast dynamika tego zjawiska w latach 1997-2021 wskazuje na tendencję malejącą na poziomie 4,36% rocznie. Poziom liczby wypadków oraz liczby pojazdów przedstawiono na rysunku 1.

**Rysunek 1.** Liczba wypadków i liczba pojazdów w latach 1990-2021



**Źródło:** Wykonanie własne na podstawie Bank Danych Lokalnych GUS.

Zwiększona świadomość społeczeństwa odnośnie skutków wypadków, kampanie społeczne, bardzo znaczący postęp technologiczny<sup>8</sup>, a także rozwój techniki motoryzacyjnej (czyli wyposażenie pojazdów w elementy bezpieczeństwa czynnego i biernego) w latach następnych powodował spadek liczby wypadków. Tym samym rozwój techniki i systemów bezpieczeństwa powoduje, że poruszanie się samochodem staje się znacznie bezpieczniejsze<sup>9</sup>. Należy zauważyć, że każde zdarzenie, które niesie straty materialne np. w pojazdach zostanie zgłoszone do towarzystwa ubezpieczeń, aby istniała

<sup>6</sup> <https://www.pzpm.org.pl/Rynek-motoryzacyjny/Park-pojazdow-zarejestrowanych/Park-pojazdow-zarejestrowanych-w-Polsce-1990-2020-xlsx> (01.11.2022 r.).

<sup>7</sup> <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-rocne.html> (01.11.2022 r.).

<sup>8</sup> W. Lewicki, A. Olejarz-Wahba, *analiza sezonowości sprzedaży nowych pojazdów w Polsce w latach 2013-2018*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG 2020 s. 88.

<sup>9</sup> A. Grzebieniak, *Wybrane czynniki kształtujące roszczenia z tytułu ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w latach 2007-2016*, prace naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu nr 200, Wrocław 2017, s. 35.

możliwość przywrócenia pojazdu do stanu sprzed zdarzenia poprzez uzyskanie od podmiotu odpowiedzialnego za szkodę wyrównania strat poniesionych w wypadku drogowym<sup>10</sup>.

Doświadczenie życiowe wskazuje, że osoba wyrządzająca taką szkodę co do zasady nie jest w stanie pokryć kosztów jej naprawy. Często ma miejsce sytuacja, że wartość pojazdu nie stanowi dostatecznego zabezpieczenia roszczeń poszkodowanego<sup>11 12</sup>. Niejednokrotnie jest tak, że użytkownik pojazdu nie jest nawet jego właścicielem. Zakres ochrony udzielanej w ramach ubezpieczenia OC nie obejmuje z zasady szkód ponoszonych przez samego ubezpieczonego<sup>13</sup>. W związku z powyższymi przypadkami, niezbędne było powołanie odpowiednich instytucji, które dają gwarancję zaspokojenia roszczeń poszkodowanych<sup>14</sup>. Do takich właśnie instytucji należą ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ruchu pojazdów samochodowych (zwane dalej OC).

Po wystąpieniu zdarzenia szkodowego, poszkodowany zgłasza uszkodzenie pojazdu zwyczajowo w towarzystwie ubezpieczeń sprawcy pojazdu. W roku 2015 w Polsce wprowadzono system bezpośredniej likwidacji szkód komunikacyjnych (BLS). Polski system BLS jest oparty na wielostronnym porozumieniu o charakterze cywilnoprawnym, zawartym z polskimi zakładami ubezpieczeń<sup>15</sup>. Po zgłoszeniu uszkodzeń pojazdu, ustalany jest termin oględzin, który dokonywany jest przez mobilnych likwidatorów, którzy w swojej codziennej pracy powinni wykazywać się maksymalną starannością i wnikliwością<sup>16</sup>. Na wstępie rozważań warto podkreślić, że szkody komunikacyjne dzieli się na dwie

---

<sup>10</sup> M. Domagała, *Ubezpieczenia majątkowe*, praca zbiorowa pod red. W. Warkały, Warszawa 1969, s. 205 i 206.

<sup>11</sup> P. Kempański, M. Olejniczak, *Sytuacja prawna ubezpieczyciela OC jako współdłużnika w postępowaniu restrukturyzacyjnym*, *Wiadomości Ubezpieczeniowe*, 2021, nr 1, s. 41-56.

<sup>12</sup> A. Wąsiewicz, *Proces rozwoju obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce*, Warszawa 1969, s. 87-102.

<sup>13</sup> Kodeks Cywilny, art. 826 Dz. U. z dnia 23 kwietnia 1964 r.

<sup>14</sup> M. Frasz, M. Orlicki, *Kompensacja kosztów uprzątnięcia pozostałości po wypadku komunikacyjnym przez ubezpieczyciela OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, *Wiadomości Ubezpieczeniowe*, 2021, nr 1, s. 29-39.

<sup>15</sup> E. Baginska, *Polski system bezpośredniej likwidacji szkód komunikacyjnych w świetle prawa ochrony konkurencji*, *Wiadomości ubezpieczeniowe* 3/2015, Warszawa 2015, s. 53-54.

<sup>16</sup> J. Zasada, *Etyka zawodowa likwidatora szkód w towarzystwie ubezpieczeniowym*, *Annales. Etyka w życiu gospodarczym*, Archidiecezjalne Wydawnictwo Łódzkie 2011, vol. 14, nr 2, s. 144.

zasadnicze kategorie: szkody częściowe oraz szkody całkowite<sup>17</sup>. W ten sposób przed dokonaniem naprawy należy przeanalizować czy naprawa danego pojazdu jest ekonomicznie uzasadniona, czyli czy koszt naprawy nie przewyższy wartości pojazdu przed szkodą. Rozróżnienie to trafnie zostało zaprezentowane w wyroku Sądu Apelacyjnego w Katowicach, gdzie wyraźnie wyeksponowano, że: „szkoda częściowa ma miejsce wówczas, gdy uszkodzony pojazd nadaje się do naprawy, a koszt naprawy nie przekracza wartości w dniu ustalenia przez zakład ubezpieczeń tego odszkodowania”<sup>18</sup>. Natomiast ze szkodą całkowitą mamy do czynienia wtedy, „gdy pojazd uległ zniszczeniu w takim stopniu, że nie nadaje się do naprawy, albo gdy koszty naprawy przekroczyłyby wartość pojazdu w dniu likwidacji szkody”<sup>19</sup>. Tym samym w praktyce ubezpieczeniowej oczywiste jest stwierdzenie, że „w procesie likwidacji szkody komunikacyjnej mamy do czynienia z tzw. szkodą całkowitą wtedy, kiedy hipotetyczny koszt naprawy przekracza wartość rynkową pojazdu”<sup>20</sup>. Podczas likwidacji szkód z ubezpieczenia OC możliwe są dwie metody rozliczenia tj. metoda serwisowa, oraz metoda kosztorysowa. **Metoda serwisowa** polega na tym, że towarzystwo ubezpieczeniowe rozlicza się z naprawy szkody bezpośrednio z warsztatem dokonującym naprawy samochodu. **Metoda kosztorysowa** (tzw. gotówkowa) – po oględzinach pojazdu i określeniu uszkodzeń pojazdu przez ubezpieczyciela sporządzany jest kosztorys kosztów za naprawę pojazdu. Odszkodowanie wypłacane jest bezpośrednio ubezpieczonemu. Wartość części i materiałów może być pomniejszona o zużycie eksploatacyjne, tzw. amortyzacja części, zależnie od okresu eksploatacji pojazdu. Kosztorys zostaje sporządzony w oparciu o normy czasowe operacji naprawczych określonych w specjalistycznych programach eksperckich, średnią stawkę za jedną roboczogodzinę ustaloną przez ubezpieczyciela, z uwzględnieniem wykazu części lub zespołów zakwalifikowanych do wymiany, cen części zamiennych lub tzw. zamienników oraz materiałów zawartych w tych programach<sup>21</sup>. Ubezpieczyciel nie wymaga

---

<sup>17</sup> W. Lewicki, *Rodzaj systemu eksperckiego a wartość rynkowa pozostałości w likwidacji szkody całkowitej z polisy odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego*, Rozprawy Ubezpieczeniowe. Konsument na rynku usług finansowych nr 21, s. 33. Warszawa 2016.

<sup>18</sup> Wyrok SA w Katowicach z dnia 12 lutego 1992 r. (I ACr 30/92, OSA 1993, nr 5, poz. 32).

<sup>19</sup> S. Rogowski, *Kilka uwag o pojęciu i praktyce tzw. szkody całkowitej w ubezpieczeniach komunikacyjnych*, Przegląd Ubezpieczeń Społecznych i Gospodarczych, Warszawa 2010, nr 1, s. 32.

<sup>20</sup> Postanowienie SN z dnia 12 stycznia 2006 r. (III CZP 76/05).

<sup>21</sup> W. Lewicki, *Wymiar ekonomiczny wpływu przyjętej metody rozliczenia kosztów lakierowania na proces kalkulowania kosztu naprawy powypadkowej pojazdu*, Rozprawy



przedstawienia dokumentów, które potwierdzałyby wykonanie naprawy. Praktyka taka od kilkudziesięciu lat jest powszechnie aprobowana w orzecznictwie Sądu Najwyższego<sup>22</sup>.

W literaturze przedmiotu nie zostało opisane w jaki sposób ma zostać określona wartość poniesionej szkody. Tym samym już pod koniec lat 90. wszechobecna cyfryzacja objęła swoim działaniem także sferę likwidacji szkód<sup>23</sup>. Rozwiązanie tego problemu polegało na tworzeniu systemów informatycznych, których zadaniem jest gromadzenie, przechowywanie i przetwarzanie danych technicznych dotyczących maksymalnej liczby wytwarzanych dziś pojazdów<sup>24</sup>. W celu uproszczenia i ujednoczenia procesu szacowania tzw. szkód opracowano specjalistyczne programy komputerowe, zwane w fachowej literaturze programami eksperckimi<sup>25</sup>. W konsekwencji wszystkie podmioty szeroko definiowanego rynku motoryzacyjno-ubezpieczeniowego (rzeczoznawcy samochodowi, warsztaty naprawcze, towarzystwa ubezpieczeniowe, biegli sądowi, instytucje finansowe itd.) zaczęły posługiwać się specjalistycznymi narzędziami, odchodząc od danych zawartych w formie papierowej<sup>26</sup>. Na dzień obecny koszt naprawy pojazdu rozliczany jest na podstawie kosztorysu wykonanego w oparciu o jeden ze stosowanych w praktyce systemów kosztorysowania<sup>27</sup>.

---

Ubezpieczeniowe, Konsument na rynku usług finansowych nr 30 4/2018, Warszawa 2018, s. 57.

<sup>22</sup> M. Krajewski, *Szkoda na mieniu wynikająca z wypadków komunikacyjnych*, Instytut wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2017, s. 38.

<sup>23</sup> Op. cit., W. Lewicki, *Rodzaj systemu eksperckiego...* s. 38.

<sup>24</sup> A. Tobota, *Naprawy powypadkowe nadwozi a bezpieczeństwo*, Wrocław 1997, s. 83.

<sup>25</sup> W. Lewicki, *Istota zmian w sektorze napraw samochodów osobowych po wprowadzeniu wyłączeń sektorowych na rynku motoryzacyjnym w Polsce – nowy charakter części zamiennych*, IV Międzynarodowa Konferencja Naukowa „TRANSPORT 2014. Nowe rozwiązania techniczne, organizacyjne i ekonomiczne w transporcie”, Kazimierz Dolny 5-7 maja 2014, s. 140-145.

<sup>26</sup> Op. cit., W. Lewicki, *Rodzaj systemu eksperckiego...* s. 38.

<sup>27</sup> Tamże, s. 39.

## Narzędzia dające możliwość oszacowania wysokości kosztów naprawy i wartości pojazdów

Na rynku dostępne są trzy systemy umożliwiające dokonanie oszacowania hipotetycznych kosztów naprawy pojazdów i są to: AUDATEX<sup>28</sup>, EUROTAX<sup>29</sup> i D.A.T.<sup>30</sup> Na polskim rynku funkcjonują dwa opracowania w zakresie wycen wartości rynkowych pojazdów<sup>31</sup> i są to: Info-Ekspert oraz Eurotax.

Program Eurotax z modułem ERE, który to moduł przeznaczony jest do wstępnego szybkiego określania pracochłonności drobnych napraw powypadkowych oraz wysokości odszkodowania w przypadku drobnych szkód komunikacyjnych. Zawiera on scalone normy pracochłonności, ustalone przez wybranych producentów pojazdów w odniesieniu do prac blacharsko-lakierniczych, oraz dane dotyczące cen nowych części zamiennych dostarczanych na rynek zarówno przez samych producentów pojazdów, jak i dystrybutorów niezależnych [Eurotax Polska 2015]<sup>32</sup>.

Program Audatex jest to jednolity system informatyczny przeznaczony do określenia kosztów napraw powypadkowych o różnej złożoności. Zawiera on katalogi norm pracochłonności zarówno tych podstawowych, złożonych, jak i pomocniczych operacji zalecanych przez poszczególnych producentów samochodów w procesie naprawy pojazdu. Ponadto program ten zawiera bazę danych cen części zamiennych (zarówno producentów pojazdów, jak i dystrybutorów niezależnych) do poszczególnych marek, modeli i typów pojazdów<sup>33</sup>.

Program Silver DAT II [DAT Polska 2015]. Program ten zawiera bazę danych norm pracochłonności prac blacharsko-lakierniczych, dostarczoną przez producentów pojazdów, oraz bazę danych cen nowych części zamiennych, zarówno tych pochodzących od producentów pojazdów, jak i od dystrybutorów niezależnych. Także i w tym przypadku uaktualnienie danych następuje w okresie 30-dniowym<sup>34</sup>.

---

<sup>28</sup> Audatex Polska, *Instrukcja programu Audatex*, Poznań 2020.

<sup>29</sup> Eurotax Polska, *Instrukcja programu Eurotax*, Warszawa 2020.

<sup>30</sup> DAT Polska, *Instrukcja programu DAT*, Poznań 2020.

<sup>31</sup> A. Makowski, *Vademecum ubezpieczeń komunikacyjnych*, Agencja Likwidacji Szkód Komunikacyjnych, Warszawa 2009, s. 92.

<sup>32</sup> Op. cit., W. Lewicki, *Wymiar ekonomiczny wpływu...*, s. 59.

<sup>33</sup> Tamże, s. 59-60.

<sup>34</sup> Tamże, s. 60.

Tym samym jak wskazuje literatura, na pracochłonność naprawy ma wpływ przede wszystkim technologia narzucona przez producenta pojazdu<sup>35</sup>. Z kolei koszt części zamiennych determinowany jest cenami części ustalanych przez producentów samochodów lub dystrybutorów części (dla samochodów produkowanych w Polsce) oraz cenami części ustalanych przez generalnych importerów i przedstawicieli producentów (dla samochodów importowanych). Dane te stanowią bazę dla specjalistycznych programów kalkulacyjnych zwanych systemami eksperckimi<sup>36</sup>.

Systemy eksperckie umożliwiają oszacowanie wartości pojazdów, dają możliwość oszacowania wartości bazowych pojazdów w stanie nieuszkodzonym<sup>37</sup>, jak i tych pojazdów z uwzględnieniem ich realnego wyposażenia. Dają również możliwość zastosowania korekt mających wpływ na wzrost jak i obniżenie wartości pojazdu.

## **Analiza problemu – różnice w sposobie określenia wysokości odszkodowania**

Praktyczny aspekt likwidacji szkody ma miejsce pomiędzy poszkodowanym, a likwidującym szkodę komunikacyjną towarzystwem ubezpieczeń. Zasadnicze różnice mają aspekt ekonomiczny, gdyż wartość należnego odszkodowania zostaje zmniejszona. „Obserwacja rzeczywistości rynkowej wskazuje dobitnie, że w praktyce ubezpieczeniowej dominują szkody częściowe likwidowane tzw. w wariancie kosztorysowym”<sup>38</sup>. „Koszt naprawy powypadkowej determinują dwa czynniki – koszt części zamiennych oraz koszt robocizny, z tym, że robocizna stanowi ok. 15%-30% kosztów całkowitych, tak więc prawidłowe ustalenie kosztów naprawy ma znaczenie ekonomiczne nie tylko dla towarzystw ubezpieczeniowych, warsztatów naprawczych, ale także użytkowników pojazdów”<sup>39</sup>. „Co do zasady początkowo szkoda likwidacja

---

<sup>35</sup> A. Zieliński, *Konstrukcja nadwozi samochodów osobowych i pochodnych*, WKŁ, Warszawa 2003.

<sup>36</sup> *Wolny rynek a rozliczenie szkód z OC komunikacyjnego*. Opracowanie, Fundacja Multi-Expert rok 2005.

<sup>37</sup> Op. cit., W. Lewicki, *Wymiar ekonomiczny wpływu...*, s. 38.

<sup>38</sup> W. Lewicki, *Problematyka uwzględnienia amortyzacji części zamiennych w procesie likwidacji szkody częściowej z polisy odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu*, „AUTOBUSY” 12/2016, s. 1124.

<sup>39</sup> W. Lewicki, *Eksperymentalne studium badawcze wpływu systemu eksperckiego na proces szacowania kosztów logistycznych napraw samochodów osobowych w Polsce – ocena i analiza skutków ekonomicznych*, „Logistyka – nauka” 6/2015, s. 1490.

rozpatrywana jest metodą kosztorysową, po czym kosztorys hipotetycznych kosztów naprawy przekazywany jest osobie poszkodowanej<sup>40</sup>.

Teoretycznie przy prawidłowym szacowaniu wartości hipotetycznych kosztów naprawy, należy przyjąć realną stawkę roboczogodzinową, a także wartości uszkodzonych części, o parametrach jakie zostały uszkodzone. Stawkę RBG najczęściej stosuje się średnią arytmetyczną warsztatów rzemieślniczych (bez autoryzacji marek pojazdów) z rejonu zamieszkania poszkodowanego. Znana jest również praktyka, że stowarzyszenia rzeczoznawców poprzez badanie rynku zamieszczają na stronach internetowych uśrednione stawki poszczególnych rodzajów warsztatów, zdarza się również, że Cech Rzemiosł dysponuje informacjami odnośnie wysokości stawek warsztatów zrzeszonych. Odnośnie części zakwalifikowanych do wymiany należy przyjąć części tożsame z uszkodzonymi (oryginał w miejsce oryginału, zamiennik w miejsce zamiennika). Jeżeli elementy zakwalifikowane do wymiany nie nosiły śladów wcześniejszych napraw to stosowanie amortyzacji na części w stosunku do ich wartości, czy też lakierowania jest nieuzasadnione.

Praktycznie do najczęstszych roszczeń przed wymiarem sprawiedliwości po wykonanej likwidacji szkody dochodzi w związku z zastosowaniem zaniżonych stawek roboczogodzinowych, zastosowaniem do naprawy części innych niż zostały realnie uszkodzone, zastosowane zostaje procentowe odchylenie materiałów lakierniczych, a także zastosowana jest amortyzacji na części zamiennie – które nie nosiły śladów wcześniejszych napraw, czy też uszkodzeń. W ostatnich latach towarzystwa ubezpieczeń wskazywały również na możliwość udzielania rabatów na części zamiennie, materiały lakiernicze, czy też na samą naprawę. Stosowanie zaniżonej stawki ze wskazaniem, że jest to rynkowa występuje w większości przypadków. Zakłady ubezpieczeń od wielu lat wskazują że stawka rynkowa wynosi 49,00 zł netto<sup>41</sup>, gdy w rzeczywistości taka stawka nie jest dostępna od kilku lat. Towarzystwa ubezpieczeń podawały informację, że przedmiotowa stawka występuje w zakładzie współpracującym z nimi. Praktyka wskazuje jednak, że nawet w przypadku wykonania naprawy we wskazanym warsztacie, stawka była zdecydowanie wyższa jak została wskazana. „Wybór poszczególnych kategorii części zamiennych ma fundamentalny wpływ na koszt przeprowadzonej naprawy eksploatacyjnej samochodu<sup>42</sup>. Towarzystwa ubezpieczeń w swoich kosztorysach naprawy po dokonanych oględzinach uwzględniały zamienniki części pomimo uszkodzonych części oryginalnych. To

<sup>40</sup> W. Lewicki, *Problematyka uwzględnienia amortyzacji...*, s. 1124.

<sup>41</sup> Badania własne – sprawy Sądowe (praktyka rzeczoznawcza).

<sup>42</sup> W. Lewicki, *Wpływ poszczególnych kategorii części zamiennych na koszty napraw eksploatacyjnych samochodów osobowych w Polsce*, Zeszyty naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 814, Problemy Transportu i Logistyki nr 26 Szczecin 2014. s. 91.

właśnie w przypadku tej kategorii szkód zastosowanie zużycia wartości części wywołuje najwięcej kontrowersji<sup>43</sup>. Stosowane procentowe „odchylenie” materiałów lakierniczych oznacza uwzględnienie zmniejszonej wartości niezbędnych materiałów, wynikających z badań. Proceder ten nie ma żadnego logicznego uzasadnienia. Jednakowo stosowanie urealnienia części zamiennych w stosunku do części, które nie nosiły śladów wcześniejszych napraw, czy też uszkodzeń pozostaje niezasadne. Wszystkie możliwe do wystąpienia powody roszczeń przedstawia Raport Rzecznika Finansowego. Podczas likwidacji szkody dochodzi również do przedłużania okresu likwidacji, poprzez odwołanie w wykonaniu dodatkowych uszkodzeń. Problem ten generuje dodatkowe koszty związane z najmem pojazdu zastępczego czy też przechowywania pojazdu na parkingu. Większość wytoczonych powództw niesie za sobą koszty procesu, czyli koszt postępowania sądowego jak i koszty obsługi prawnej<sup>44</sup>.

## Podsumowanie

Omawiany problem ustalania wysokości szkody metodą kosztorysową, a tym samym wysokości hipotetycznego odszkodowania nie dotyczy tylko odpowiedzialności wynikłej ze zdarzeń drogowych. Jest bowiem aktualny wszędzie tam, gdzie następstwo uszkodzenia rzeczy rodzi stosunek prawny z zakresu ogólnego prawa odszkodowawczego<sup>45</sup>.

Systemy eksperckie umożliwiają oszacowanie wartości pojazdów w stanie nieuszkodzonym, z uwzględnieniem ich realnego wyposażenia, a także wyceny pojazdów po zaistniałej szkodzie.

Analiza literatury i praktyka rzeczoznawcy dowodzą, że w przypadku rozliczania szkód na zasadzie kosztorysowej, z uwzględnieniem realnych stawek warsztatowych, uwzględnieniu pełnej wartości części, uwzględnianiu części o jakości jakiej zostały realnie uszkodzone, uwzględnieniu pełnych materiałów lakierniczych, miałyby znaczący wpływ na zmniejszenie liczby sporów sądowych. Z ekonomicznego punktu widzenia przy prawidłowej likwidacji szkody, koszty poboczne nie miałyby wpływu na zwiększanie ostatecznej wartości szkody.

Ważnym głosem w dyskusji jest rozważanie na tle obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów, czy istnieje zależność pomiędzy

---

<sup>43</sup> W. Lewicki, *Problematyka uwzględnienia amortyzacji...*, s. 1124.

<sup>44</sup> M. Pabiś, *Ubezpieczenie ochrony prawnej – konstrukcja produktu i likwidacja szkód w praktyce ubezpieczeniowej*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 1/2016, Warszawa, s. 20.

<sup>45</sup> M. Wojtkowiak, *Ubezpieczenie ochrony prawnej – konstrukcja produktu i likwidacja szkód w praktyce ubezpieczeniowej*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 1/2010, Warszawa, s. 86.

kompensacją za szkody wynikłe z OC pojazdów sprawcy i jej rolą prewencyjną. Rzetelne sporządzenie kosztorysu i właściwej wyceny szkody gwarantuje wysoką jakość naprawy uszkodzonego pojazdu, co ma prewencyjny wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Równoważenie interesów poszkodowanego i ubezpieczyciela w kontekście prewencyjnego charakteru wyceny szkód komunikacyjnych jest ważnym aspektem praktycznym likwidacji szkód komunikacyjnych.

## Bibliografia

1. Audatex Polska, *Instrukcja programu Audatex*, Poznań 2020.
2. Baginska E., *Polski system bezpośredniej likwidacji szkód komunikacyjnych w świetle prawa ochrony konkurencji*, Wiadomości ubezpieczeniowe 3/2015, Warszawa 2015.
3. DAT Polska, *Instrukcja programu DAT*, Poznań 2020.
4. Eurotax Polska, *Instrukcja programu Eurotax*, Warszawa 2020.
5. Fras M., Orlicki M., *Kompensacja kosztów uprzętnięcia pozostałości po wypadku komunikacyjnym przez ubezpieczyciela OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe”, 2021, nr 1.
6. Grzebieniak A., *Wybrane czynniki kształtujące roszczenia z tytułu ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w latach 2007-2016*, prace naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu nr 200. Wrocław 2017.
7. Kempieński P., Olejniczak M., *Sytuacja prawna ubezpieczyciela OC jako współdłużnika w postępowaniu restrukturyzacyjnym*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe”, 2021, nr 1.
8. Krajewski M., *Szkoda na mieniu wynikająca z wypadków komunikacyjnych*, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2017.
9. Kwiecień I., *Czynniki determinujące skuteczność transferu ryzyka poniesienia ciężaru kompensacji szkód na osobie poprzez obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 2010.
10. Lewicki W., Olejarz-Wahba A., *Analiza sezonowości sprzedaży nowych pojazdów w Polsce w latach 2013-2018*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG 2020.
11. Lewicki W., *Wymiar ekonomiczny wpływu przyjętej metody rozliczenia kosztów lakierowania na proces kalkulowania kosztu naprawy powypadkowej pojazdu*, Rozprawy Ubezpieczeniowe, Konsument na rynku usług finansowych nr 30 4/2018.

12. Lewicki W., *Rodzaj systemu eksperckiego a wartość rynkowa pozostałości w likwidacji szkody całkowitej z polisy odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego*, „Rozprawy Ubezpieczeniowe”. Konsument na rynku usług finansowych nr 21.
13. Lewicki W., *Istota zmian w sektorze napraw samochodów osobowych po wprowadzeniu wyłączeń sektorowych na rynku motoryzacyjnym w Polsce – nowy charakter części zamiennych*, IV Międzynarodowa Konferencja Naukowa „TRANSPORT 2014. Nowe rozwiązania techniczne, organizacyjne i ekonomiczne w transporcie”, Kazimierz Dolny 5-7 maja 2014.
14. Lewicki W., *Wpływ poszczególnych kategorii części zamiennych na koszty napraw eksploatacyjnych samochodów osobowych w Polsce*, Zeszyty naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 814, Problemy Transportu i Logistyki nr 26 Szczecin 2014.
15. Makowski A., *Vademecum ubezpieczeń komunikacyjnych*, Agencja Likwidacji Szkód Komunikacyjnych, Warszawa 2009.
16. Oleszczak J., *Pasażer jako ubezpieczony w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – konsekwencje wyroku TSUE w sprawie C-648/17 BTA Baltic Insurance Company*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 1/2020.
17. Pabiś M., *Ubezpieczenie ochrony prawnej – konstrukcja produktu i likwidacja szkód w praktyce ubezpieczeniowej*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 1/2016, Warszawa.
18. Rogowski S., *Kilka uwag o pojęciu i praktyce tzw. szkody całkowitej w ubezpieczeniach komunikacyjnych*, „Przegląd Ubezpieczeń Społecznych i Gospodarczych” 2010, nr 1.
19. Tobota A., *Naprawy powypadkowe nadwozi a bezpieczeństwo*, Wrocław 1997.
20. *Ubezpieczenia majątkowe*, red. Warkała W., Warszawa 1969.
21. Wąsiewicz A., *Proces rozwoju obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce*, Warszawa 1969.
22. Wojtkowiak M., *Ubezpieczenie ochrony prawnej – konstrukcja produktu i likwidacja szkód w praktyce ubezpieczeniowej*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 1/2010.
23. Zasada J., *Etyka zawodowa likwidatora szkód w towarzystwie ubezpieczeniowym*, Annales. Etyka w życiu gospodarczym” Archidiecezjalne Wydawnictwo Łódzkie 2011, vol. 14, nr 2.
24. Postanowienie SN z dnia 12 stycznia 2006 r. (III CZP 76/05).
25. Wyrok SA w Katowicach z dnia 12 lutego 1992 r. (I ACr 30/92, OSA 1993, nr 5, poz. 32).

26. <https://www.pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Park-pojazdow-zarejestrowanych/Park-pojazdow-zarejestrowanych-w-Polsce-1990-2020-xlsx> (01.11.2022 r.).
27. <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> (01.11.2022 r.).

### **Akty prawne**

1. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks Cywilny, art. 826 (Dz. U. z 1964 r., Nr 16, poz. 93).
2. Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, (Dz. U. z 2013 r., poz. 392, ze zm.).
3. Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych z dnia 22 maja 2003, Dz. U. z 2003 r., Nr 124, poz. 1152 ze zm.

## **COMMUNICATION DAMAGE VALUATION IN THEORY AND PRACTICE**

*Abstract:* Reliable valuation of communication damages is an important practical aspect of communication damage loss adjustment. Third party liability insurance of motor vehicle owners is an important instrument for economic protection of people injured in road accidents. Motor third party liability insurance has a socially important role. The mandatory nature of this insurance should be emphasized here. The article discusses the manner and method of determining the amount of hypothetical compensation in the context of motor vehicle damage valuation practice.

Reliable preparation of a cost estimate specifying the hypothetical repair costs gives grounds for stating that the condition of the vehicle will be restored at a high level. The available expert systems make it possible to estimate the value of vehicles in an undamaged condition, taking into account their actual equipment. Thanks to this, it is possible to determine whether the repair of the vehicle will be economically justified – the repair cost will not exceed the value of the vehicle before the event, as well as the valuation of vehicles after the communication damage occurred.

*Keywords:* communication damage, insurance, vehicle, valuation, loss adjustment.





Tomasz LANDSBERG\*

## ZNACZENIE INWESTYCJI PUBLICZNYCH DLA PKB POLSKI

*Zarys treści:* Celem badawczym jest wzbogacenie wiedzy z zakresu makroekonomii dotyczących Polski dla lat 1995-2020. Artykuł składa się z wprowadzenia teoretycznego w analizowany przedmiot inwestycji. Zaprezentowano model współzależności inwestycji i PKB. Scharakteryzowano inwestycje publiczne w Polsce w okresie pandemii COVID-19. Artykuł kończy się wnioskami wskazując na istotne znaczenie inwestycji publicznych dla PKB Polski w badanym okresie.

*Słowa kluczowe:* makroekonomia, inwestycje publiczne, PKB, wzrost gospodarczy Polski.

### Wprowadzenie

Aktywność państwa służąca w dużej mierze dostarczeniu dóbr publicznych, pozostaje pod wpływem szerokiego strumienia czynników determinujących tę aktywność. Dynamika zmian społeczno-gospodarczych i technologicznych, fluktuacje polityczne, społeczne i kulturowe, globalne i lokalne problemy natury ekonomicznej i wiele innych zjawisk zmusza państwo do podjęcia określonych decyzji gospodarczych<sup>1</sup>.

Inwestycje publiczne w kraju nie posiadającym własnego kapitału mogą w dużej mierze stymulować kierunki tegoż rozwoju gospodarczego w kierunku pożądanym społecznie i politycznie. Okres pandemii był poligonem działań gospodarczych państwa.

Należy stwierdzić, że państwo może pomagać prywatnym inwestorom poprzez realizację zamierzeń infrastrukturalnych. Infrastrukturą gospodarczą nazywamy „dobra publiczne o charakterze dóbr podstawowych o strategicznym znaczeniu dla całej gospodarki i społeczeństwa, umożliwiające przemieszczanie mediów (energii, wody, informacji), osób, pojazdów i rzeczy, udostępnianych

---

\* Biuro Obsługi Inwestycji i Nieruchomości

<sup>1</sup> A.J. Derkacz, *W poszukiwaniu efektywności inwestycji publicznych. Koncepcja optymalizacji inwestycji publicznych a wybrane teorie nowej ekonomii instytucjonalnej*, Wydawnictwo My Book, www.mybook.pl, 2018, s. 8-9.

bezpłatnie lub częściowo odpłatnie, a znajdujących się w gestii samorządów lokalnych i państwa na których spoczywa obowiązek utworzenia i utrzymania w należytym stanie”<sup>2</sup>.

Główną debatę określającą rolę publicznej infrastruktury we wzroście ekonomicznym zainicjowano w USA pod koniec lat 80. XX stulecia. Aschauer (1989) zakładał, że „rdzeń infrastrukturalny” był elementem, który przyczyniał się do produktywnego wzrostu. Wyniki przeprowadzonych przez niego badań wskazują na 55% publicznego kapitału w wymienionych inwestycjach w USA. Wyniki uzyskane przez Aschauera implikują wielkość zwrotu z inwestycji infrastrukturalnych na poziomie 150%<sup>3</sup>.

W skład infrastruktury wchodzi drogi, porty lotnicze i morskie, porty rzeczne wraz z siecią kanałów i uregulowanych rzek, urządzenia do przesyłu gazu i ropy naftowej, sieć transportu kolejowego i oczyszczalnie ścieków.

Rozważania prezentowane w artykule oparto na danych liczbowych sprzed okresu pandemii COVID-19, choć wnioski teoretyczne również odniesiono do okresu pandemii.

Celem badawczym jest wzbogacenie wiedzy z zakresu makroekonomii dotyczących Polski dla lat 1995-2020. Narzędziem jest model współzależności inwestycji i PKB. Uzyskany efekt z badań określi efektywność inwestycji publicznych w Polsce w analizowanym okresie.

## Model współzależności inwestycji i PKB

Produkt Krajowy Brutto (PKB) jest to wartość rynkowa wszystkich finalnych dóbr i usług produkowanych w danym okresie w określonym kraju. Tempo wzrostu PKB jest podstawowym wskaźnikiem zmian poziomu rozwoju gospodarczego kraju lub jego dobrobytu, nie nadaje się jednak do oceny poziomu dobrobytu, czyli ekonomicznych warunków życia obywateli.

Każdy z elementów wymienionych w definicji ma istotne znaczenie, które zaprezentowano poniżej<sup>4</sup>:

1. „wartość rynkowa to wartość danego dobra wyrażona za pomocą ceny rynkowej, czyli ceny, po jakiej dane dobro i usługa są sprzedawane na rynku. PKB otrzymuje się więc mnożąc liczbę wytworzonych w gospodarce dóbr i usług przez cenę płaconą na rynku za każde z nich; niektóre

---

<sup>2</sup> K. Brzozowska, *Empiryczna ocena zaangażowania kapitału prywatnego w finansowanie inwestycji infrastrukturalnych na podstawie wybranych przypadków*, Bank i Kredyt, Nr 9, 2003, s. 58-60.

<sup>3</sup> I. Girard, H. Grauber, Ch. Hurst, *Increasing public investment in Europe: Some practical considerations*, *European Economic Review* 39, 1995 s. 731.

<sup>4</sup> R.E. Hall, J.B. Taylor, *Makroekonomia*, PWN, Warszawa 2005, s. 43-61.

dobra i usługi (takie jak bezpieczeństwo narodowe czy opieka zdrowotna) nie posiadają ceny rynkowej; w takiej sytuacji są wliczane do PKB według kosztów ich wytworzenia”;

2. dobra finalne to towary lub usługi, które są bezpośrednio sprzedawane odbiorcy końcowemu; są one przeciwstawieniem dóbr pośrednich, czyli towarów i usług, które wykorzystuje się w dalszym procesie produkcyjnym. Dobra pośrednie nie są wliczane do PKB, gdyż takie postępowanie prowadziłoby do ich wielokrotnego uwzględnienia w rachunku. Aby tego uniknąć, używa się tzw. wartości dodanej, która w przypadku firmy oznacza różnicę między przychodem ze sprzedaży danego produktu a kosztami dóbr pośrednich poniesionymi na jego wyprodukowanie.

Podkreślić należy, że do PKB wlicza się dobra wytworzone w kraju, a więc towary i usługi wyprodukowane przez firmy zagraniczne w danym kraju, też są wliczane do PKB. Jednak produkcję firm polskich za granicą już nie wliczymy do PKB Polski.

PKB obliczane jest w danym okresie (zazwyczaj kwartale lub roku), a więc nie pokazuje jakim bogactwem dysponuje dany kraj, lecz jaka jest wartość dóbr i usług wytworzonych tylko w tym przedziale czasowym.

Szczególnie istotna dla poprawnych rachunków PKB jest możliwość oszacowania produkcji „szarej strefy”, czyli tej części wytworzonych dóbr i usług, która z powodów chęci uniknięcia opodatkowania lub wytwarzania dóbr i usług zakazanych w danym kraju nie jest ewidencjonowana. Główny Urząd Statystyczny podaje, że w około 12 proc. PKB 2006 w Polsce jest wytwarzane w ramach tej części gospodarki<sup>5</sup>.

Z drugiej strony, nie każda transakcja w danym roku kalendarzowym, powinna być ujmowana w PKB. Nie są w nim uwzględniane transakcje:

- finansowe (np. zakup czy sprzedaż akcji na giełdzie), gdyż nie tworzą one żadnej wartości dodanej;
- kupna i sprzedaży dóbr używanych (np. dwuletniego samochodu przez firmę) lub wyprodukowanych i sprzedanych we wcześniejszych okresach (np. zeszłoroczne zapasy firmy).

PKB można obliczać na trzy równoważne sposoby<sup>6</sup>:

1. od strony tworzenia – składa się z sumy wartości dodanych podmiotów gospodarczych oraz podatków (pomniejszonych o dotacje) nałożonych na

---

<sup>5</sup> S. Cichocki, *Rozmiary szarej strefy w Polsce oraz ich zależność od polityki podatkowej i sytuacji budżetu państwa w latach 1995-2006*, Wydział Nauk Ekonomicznych UW, Warszawa, s. 9.

<sup>6</sup> R.E. Hall, J.B. Taylor, op.cit., s. 43-74.

produkcję, gdyż pomniejszają one wartość dodaną wytworzoną przez przedsiębiorstwa.

2. od strony rozdysponowania – jest to suma wydatków, których w danym okresie dokonują gospodarstwa domowe, przedsiębiorstwa i rząd. Stąd formuła wyznaczająca PKB to<sup>7</sup>:

$$Y = C + I + G + X \quad (1)$$

gdzie:

**Y** – PKB,

**C** – konsumpcja,

**I** – inwestycje,

**G** – wydatki rządowe,

**X** – eksport netto (różnica między eksportem i importem).

3. od strony dochodowej – jest sumą dochodów z czynników produkcji używanych przez podmioty gospodarcze.

Wydatki jakie ponoszą przedsiębiorstwa w bieżącym okresie są finansowane z osiągniętych dochodów. Część dochodów jest przeznaczana na oszczędności stanowiące źródło finansowania inwestycji podejmowanych przez przedsiębiorstwa. Aby gospodarka mogła się rozwijać i produkować więcej w przyszłości, potrzebne są oszczędności, gdyż to one są źródłem finansowania inwestycji, a więc przyszłego rozwoju<sup>8</sup>.

„Inwestycje są to ponoszone przez podmioty gospodarcze i osoby fizyczne nakłady rzeczowe, finansowe i niematerialne, których celem jest osiągnięcie w przyszłości określonych korzyści<sup>9</sup>”. W wymienionej definicji mieszczą się również inwestycje publiczne, które zaspokajają potrzeby społeczne z zakresu dóbr publicznych.

Czyste dobra publiczne, to takie dobra, z których nie można wyłączyć żadnego obywatela lub wyłączenie takie byłoby bezcelowe, gdyż nie wiąże się z żadnym dodatkowym wydatkiem. W przypadku czystych dóbr publicznych nie istnieje możliwość uzyskania wymiernego zwrotu w jednostkach pieniężnych z poniesionych nakładów finansowych. Przykładami opisywanych dóbr mogą być wydatki związane z obroną narodową, utrzymaniem straży pożarnej i policji<sup>10</sup>.

Inwestycje rzeczowe, to takie inwestycje w których walory pieniężne przeznaczane są na środki trwałe, rozbudowę, odtworzenie i modernizację. Głównym ich celem jest uzyskanie większych zdolności wytwórczych.

<sup>7</sup> Tamże, s. 45.

<sup>8</sup> Tamże, s. 43-61.

<sup>9</sup> M. Adamska, *Leksykon Zarządzania*, Difin, Warszawa 2004, s. 177-178.

<sup>10</sup> J.E. Stiglitz, *Ekonomia Sektora Publicznego*, PWN, Warszawa, 2004, s. 156-157.

Inwestycje niematerialne służą działaniu komplementarnemu w stosunku do inwestycji rzeczowych i powiększają grupę wartości niematerialnych i prawnych. Polegać mogą na zakupie praw licencyjnych, oprogramowania komputerowego, inwestycjach w kapitał ludzki, prowadzeniu działalności badawczo-rozwojowej.

Inwestycje są strumieniem nowego kapitału w ciągu roku i są dodawane do zasobu kapitału. Zasób kapitału jest to całkowita, fizyczna wartość kapitału produkcyjnego zaangażowanego w gospodarce, którego wartość zwiększa się, gdy występuje wzrost gospodarczy. W przypadku stagnacji gospodarczej mamy do czynienia tylko z zastępowaniem zużytego wyposażenia, budowli i innych dóbr nowymi. Zużycie to nazywamy amortyzacją<sup>11</sup>.

„Inwestycje (także) można podzielić na inwestycje w kapitał trwałe i w zapasy. Inwestycją w kapitał trwałe jest zakup nowej fabryki, urządzenia czy budynku. Inwestycje w zapasy są to zmiany stanu zapasów w przedsiębiorstwie”<sup>12</sup>.

Prezentowany poniżej podział nakładów inwestycyjnych zaczerpnięto z wyjaśnień metodycznych Biuletynów Statystycznych<sup>13</sup>. Nakłady inwestycyjne obejmują nakłady na nowe środki trwałe i (lub) ulepszenie istniejących obiektów majątku trwałego. Podział opracowano według zasad systemu rachunków narodowych, zgodnie z zaleceniami „ESA 1995”. Nakłady inwestycyjne dzielą się na nakłady na środki trwałe oraz pozostałe nakłady. Nakłady na środki trwałe to nakłady na:

- budynki i budowle, w tym m.in. roboty budowlano-montażowe, dokumentacje projektowo-kosztorysowe;
- maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia;
- środki transportu;
- inne.

Pozostałe nakłady są to nakłady na tzw. pierwsze wyposażenie inwestycji oraz inne koszty związane z realizacją inwestycji. Nakłady te nie zwiększają wartości środków trwałych.

W artykule wykorzystano następujące szeregi czasowe w następującym podziale:

- według Rachunków Narodowych<sup>14</sup> (RN), które obejmują pełną próbę badawczą osób prawnych i osób nie posiadających osobowości prawnej<sup>15</sup>.

---

<sup>11</sup> R.E. Hall, J.B. Taylor, op. cit., s. 45.

<sup>12</sup> Tamże, s. 45.

<sup>13</sup> „Wyjaśnienia metodyczne”, *Biuletyn Statystyczny nr 12 – styczeń 2006 r.*, GUS, Warszawa, 2006, s. 13-14.

<sup>14</sup> *Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2005*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2006, s. 664-673.

<sup>15</sup> a także osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą zatrudniających powyżej 5 osób.

Do Rachunków Narodowych dolicza się „szarą strefę” gospodarki i osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą zatrudniające do 5 osób poprzez jej oszacowanie. RN są najdokładniejszą skalą badawczą;

- Dane z Biuletynów Statystycznych (BS)<sup>16</sup> opracowane według zasad ESA`95:
  - a) mają charakter wstępny i mogą ulec korekcie,
  - b) wielkości roczne różnią się od zawartych w dziale „Inwestycje” RS w zakresie zawartym poniżej;
- Dział Inwestycje w Roczniku Statystycznym Rzeczypospolitej Polskiej (RS)<sup>17</sup> obejmuje dane opracowane na podstawie sprawozdawczości od 1999 r. w zakresie wartości nakładów inwestycyjnych poniesionych przez osoby prawne i jednostki organizacyjne nie posiadające osobowości prawnej<sup>18</sup> oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (bez gospodarstw indywidualnych) i spółki cywilne z liczbą pracujących powyżej 9 pracowników<sup>19</sup>. W grupach poniżej 9 pracowników, jak i dla gospodarstw indywidualnych w rolnictwie oraz nakłady na mieszkalne budownictwo indywidualne, budownictwo sakralne i rekreacyjne ustala się szacunkowo. Szacunki te dolicza się do wartości danych RS;
- Dane prezentowane w publikacji Kwartałne Mierniki Gospodarcze (KMG)<sup>20</sup> obejmują dane do 1999 r., które dotyczą podmiotów gospodarczych o liczbie pracujących w górnictwie oraz w przetwórstwie przemysłowym powyżej 50 osób, a w pozostałych rodzajach działalności – powyżej 20 osób, natomiast od 2000 r. – podmioty gospodarcze o liczbie pracujących powyżej 49 osób we wszystkich rodzajach działalności. Dane dotyczące 2002 r. prezentuje się w dostosowaniu do uregulowań wprowadzonych ustawą z dnia 9 XI 2000 r. o zmianie ustawy o rachunkowości (Dz. U. Nr 113, poz. 1186), obowiązującej od 1 I 2002 r. Dynamiki obliczono w warunkach porównywalnych;
- Dane prezentowane w Rocznikach Statystycznych Przemysłu (RP) w dziale Inwestycje obejmują nakłady inwestycyjne poniesione przez:

---

<sup>16</sup> *Biuletyn Statystyczny nr 1*, luty 2006, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2006, s. 3.

<sup>17</sup> *Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2001*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2001, s. 511-512.

<sup>18</sup> Do 1998 r. przyjmowano niezależnie od liczby pracujących.

<sup>19</sup> Do 1998 r. przyjmowano powyżej 5 osób.

<sup>20</sup> *Kwartałne mierniki gospodarcze cz. II*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2006, <http://www.stat.gov.pl>.

- c) osoby prawne i jednostki organizacyjne nie mające osobowości prawnej z liczbą pracujących powyżej 9 osób (do 1998 niezależnie od liczby pracujących) oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, spółki jawne (dawniej cywilne) z liczbą pracujących powyżej 9 osób, zebrane na podstawie sprawozdawczości,
- d) osoby prawne i jednostki organizacyjne nie mające osobowości prawnej z liczbą pracujących do 9 osób (do 1998 r. do 5 osób) ustalono szacunkowo.

Rocznik Statystyczny Przemysłu, jak i Rocznik Statystyczny, obejmują trzy sekcje, tj. górnictwo i kopalnictwo; przetwórstwo przemysłowe, a także wytwarzanie i zaopatrzenie w energię elektryczną, gaz i wodę.

Punktem wyjścia do dalszych badań są szeregi czasowe opisujące zmiany gospodarcze w Polsce w latach 1995-2007.

Jako miernik zmiany poziomu rozwoju gospodarczego wykorzystano PKB i następujące składowe Produktu Krajowego Brutto:

- inwestycje ogółem z podziałem na sektory, branże, sekcje i działy;
- nakłady inwestycyjne na środki trwałe z podziałem na sektory, branże, sekcje i działy.

Nakłady inwestycyjne na środki trwałe podnoszą wartość majątku trwałego oraz nakłady ponoszone na remonty środków trwałych i przyrost wartości niematerialnych i prawnych. Nie obejmują nakładów będących pierwszym wyposażeniem inwestycji oraz odsetek od kredytów i pożyczek inwestycyjnych za okres realizacji inwestycji jak w przypadku inwestycji ogółem.

Dane zaprezentowano w ujęciu Rachunków Narodowych (dalej RN), Roczników Statystycznych (dalej RS), Roczników Statystycznych Przemysłu (dalej RP) i Kwartalnych Mierników Gospodarczych (dalej KMG). Występują także odniesienia do Biuletynów Statystycznych (dalej BS). Z powodu wymienionych wyżej różnic źródeł pochodzenia danych można wykorzystując RN, RS, RP i KMG wskazać udział małych, średnich i dużych podmiotów gospodarczych w całości inwestycji, wielkość szarej strefy i jej udział, a także reakcję podmiotów gospodarczych w zależności od wielkości podmiotów na cykle gospodarcze w Polsce w badanym okresie.

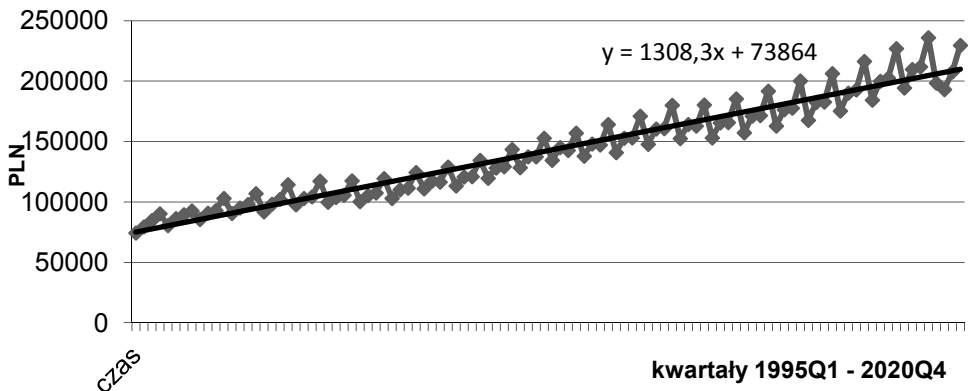
Wzrost gospodarczy jest to zwiększenie się rocznej produkcji dóbr i usług w kraju. Odnosi się tylko do zmian ilościowych, przy założeniu, że podstawowe wielkości makroekonomiczne charakteryzują się długofalowym trendem.



R. Barro<sup>21</sup> stwierdził, że wpływ od publicznych inwestycji może zależeć od poziomu ilościowego i kapitałowego tychże publicznych inwestycji. Pewien specyficzny endogeniczny wzrost włącza inwestycyjne wydatki publiczne do funkcji produkcji Cobba-Douglasa. Związek między tymi publicznymi wydatkami i wzrostem gospodarczym zależy od przyjętego poziomu tychże wydatków. Związek ten przynosi efekty dodatnie jeżeli przy ustalonym poziomie wzrostu publiczne wydatki są na poziomie niższym niż wyliczony maksymalizujący ich udział w całości wydatków inwestycyjnych.

S. Devarajan, V. Swaroop, H. Zou<sup>22</sup> rozszerzyli omówiony model Barro przez zastosowanie innych rodzajów publicznych wydatków. Dany wzrost tychże wydatków maksymalizuje budżet, a przesuwanie środków między konsumpcją i inwestycjami wywiera wpływ na przyrost wielkości tychże ostatnich. Badanie wykorzystujące model regresji liniowej przeprowadzono posługując się założeniami klasycznej metody najmniejszych kwadratów (OLS). Wykorzystano dane panelowe z lat 1970-1990, które pochodziły z 43 rozwijających się krajów.

**Rysunek 1.** PKB w Polsce w latach 1995-2018 w cenach stałych 1995 roku



**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie: Biuletynów Statystycznych GUS.

Obserwując PKB w Polsce w latach 1995-2018 (rysunek 1) należy stwierdzić stały wzrost gospodarczy. Występujące wahania cykliczne nie przekraczają

<sup>21</sup> R. Barro, *Government spending in a simple model of endogeneous growth*. Journal of Political Economy 98 (5), 1990, s. 103-125.

<sup>22</sup> S. Devarajan, V. Swaroop, H. Zou, *The composition of public expenditure and economic growth*, Journal of Monetary Economics 37(2), 1996, 313, 344.

12,95% odchylen wóbec linii trendu<sup>23</sup>. Pamiętać jednak należy, że analizując dane kwartalne mamy do czynienia zarówno z cyklem koniunkturalnym, jak i wahaniami sezonowymi.

W latach 1995-2018 odnotować należy realny wzrost PKB o 67,19%. Daje to 4,4% realnego średniorocznego wzrostu dobrobytu wyliczonego jako średnia geometryczna. Wedle badań przeprowadzonych przez B. Czarnego<sup>24</sup> dla lat 1947-1990 wzrost gospodarczy w Polsce mierzony przy pomocy PKB wyniósł średnio 4,4% dla każdego roku z badanego okresu. Jest to poziom porównywalny z tym, jaki uzyskują kraje wysoko rozwinięte w okresie stabilnego rozwoju.

„Inwestycje publiczne w każdej gospodarce krajowej stanowią ważny składnik produktu krajowego brutto (PKB). Przyczyny takiej sytuacji są bardzo różne i często wynikają z przyjętej strategii i polityki gospodarczej danego rządu. Nie można także zaprzeczyć olbrzymiej użyteczności i ekonomicznej zasadności samych inwestycji pożytku publicznego. Podobna sytuacja występuje w polskiej gospodarce, gdzie inwestycje publiczne stanowią ponad 20% ogółu inwestycji w gospodarce krajowej. Inwestycje publiczne traktowane są także jako „instrument interwencji w ramach antycyklicznej polityki państwa. W tym ujęciu podkreśla się potrzebę wzrostu dynamiki inwestycji publicznych w warunkach spowolnienia gospodarczego diagnozowanego przez takie parametry, jak wskaźnik inflacji, wskaźnik bezrobocia, dynamika realnego PKB”<sup>25</sup>.

Jedną z koncepcji zarządzania państwem jest optymalizacja inwestycji publicznych, która za cel stawia sobie realizację projektów użyteczności publicznych w taki sposób, aby były one osiągnane w sposób optymalny ekonomicznie. Jednym z kluczowych założeń optymalizujących ich realizację jest twierdzenie, że projekty te będą realizowane w sposób efektywniejszy przez spółki celowe lub prywatne organizacje gospodarcze, które posiadają odpowiednie kompetencje oraz doświadczenia biznesowe w wymaganym zakresie. Nie ma tu jednak mowy o procesie prywatyzacji usług czy o wyprzedazy aktywów Skarbu Państwa, realizujących określone zadania użyteczności publicznej. Koncepcja OIP zakłada pełny nadzór i utrzymanie własności nad projektami publicznymi realizowanymi jednak przez podmioty prywatne w odpowiedniej konfiguracji modeli biznesowych. Adaptowanie przez koncepcje optymalizacji inwestycji publicznych funkcjonujących w gospodarkach światowych zasad zarządzania procesowego oraz globalnego *sourcingu* do realizacji inwestycji publicznych może skutkować osiągnięciem podobnych korzyści<sup>26</sup>.

---

<sup>23</sup> Mierzone między wartością funkcji liniowej jak na rysunku 1, a największą wartością PKB w c.s.

<sup>24</sup> B. Czarny, Wzrost gospodarczy, *Bank i Kredyt*, nr 11, 2000 r., s. 1.

<sup>25</sup> A.J. Derkacz, *op. cit.*, s. 110.

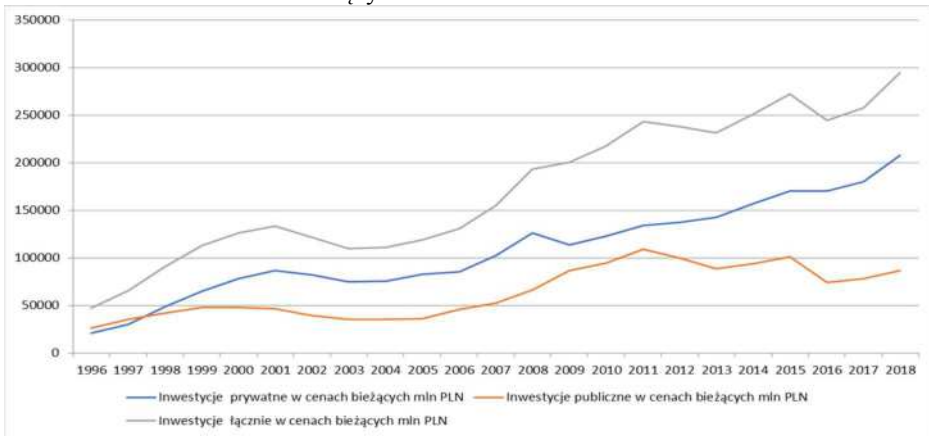
<sup>26</sup> Tamże, s. 118-119.

Przedstawione dane dotyczące PKB należy uzupełnić o nakłady inwestycyjne według sektorów własności w celu weryfikacji zaprezentowanych teorii optymalizacji (rysunek 2).

Inwestycje w cenach bieżących w badanym okresie odnotowywały wzrost w latach 1995-2000 i 2003-2007. Lata 2001 i 2002 wskazują na spadek nakładów finansowych na inwestycje.

D. Aschauer, K.M. Murphy, A. Shleifer, R.W. Vishy i R.J Barro sięgnęli do koncepcji modelu Rosensteina-Rodana (1943). Model zakłada, że rządowa aktywność odgrywa znaczącą rolę w rozwoju gospodarczym. Głównym jej założeniem jest, że rząd realizuje inwestycje publiczne, które mają wywołać przyrost produktywności prywatnych czynników udziałowych. Generalnie, takie inwestycje lub publiczne nakłady oferowane od rządowych do prywatnych producentów mogą być traktowane jak każde prywatne przedsięwzięcie. Nie ma więc efektu wypychania kapitału<sup>27</sup>.

**Rysunek 2.** Nakłady inwestycyjne w Polsce wedle sektorów własności w latach 1995-2018 w cenach bieżących



**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych GUS.

A. Anconia nawiązując do powyższej koncepcji implikuje inny typ produktywności, wynikający z działalności rządowej służby publicznej. W szczególności zwraca uwagę na skutki recesji, gdy stała uzyskiwana korzyść jest bardziej intensywna niż dana wartość wkładu publicznego lub można uzyskać tę korzyść przy pewnych dodatkowych stałych inwestycjach. Głównym miejscem dla publicznych inwestycji wedle autora są inwestycje infrastrukturalne – podobnie jak

<sup>27</sup> A. Anconia, *On growth and infrastructure provision*, *Research in Economics* 54, 2000, s. 215-234.

w przypadku Aschauer'a. Z przeprowadzonych przez A. Anconia<sup>28</sup> rozważań teoretycznych wynika, że kiedy stała uzyskiwana użyteczność jest efektem współdziałania prywatnych i publicznych inwestorów, to publiczne korzyści są uzyskiwane przez zwiększenie nakładów prywatnych inwestorów. W tym samym czasie, dzięki wysokiemu poziomowi kapitału zwiększa się produkcja, rządowy dochód państwa, obrót i korzyści produktywności dóbr publicznych. Wzajemne oddziaływanie zewnętrznych inwestorów, przy założeniu niezmienności otoczenia, przynosi zainteresowanie stabilizacją poziomu kapitału i wzrostu gospodarczego.

Główną debatę<sup>29</sup> określającą rolę publicznej infrastruktury w wzroście PKB zainicjowano w USA w drugiej połowie lat 80. XX wieku. Aschauer<sup>30</sup> zakładał, że inwestycje publiczne „rdzeń infrastrukturalny” był elementem, który przyczyniał się do produktywnego wzrostu PKB.

W skład infrastruktury wchodzi: główne drogi, drogi tranzytowe, porty lotnicze, porty morskie i śródlądowe, urządzenia związane z przesyłem gazu i wody, oczyszczaniem ścieków. Dane statystyczne wskazują, że udział publicznego kapitału zaangażowanego w wymienionych grupach inwestycyjnych wynosi 55%. Badania Aschauera<sup>31</sup> i uzyskane rezultaty implikują wielkość zwrotu z inwestycji infrastrukturalnych na poziomie 150%. Munnell<sup>32</sup> oszacowuje wielkość zwrotu na poziomie 60%.

Istnieją także przeciwnicy inwestycji publicznych w infrastrukturę. Należą do nich Holtz-Eakin<sup>33</sup>, Karras i Evans<sup>34</sup>. Autorzy twierdzą, że korzyści z inwestycji infrastrukturalnych są zbyt odległe w czasie i stwierdzają w swych modelach substytucyjność.

Analizując nakłady inwestycyjne w latach 1995-2018 (rysunek 3) należy zauważyć, że inwestycje publiczne stopniowo zmniejszają swój udział w całości inwestycji. Występuje więc stały proces odchodzenia państwa od roli inwestora. W badanym okresie nastąpił spadek udziału publicznych inwestycji w całości

---

<sup>28</sup> Tamże, s. 215-234.

<sup>29</sup> J. Girard, H. Gruber, Ch. Hurst, *Increasing public investment in Europe: Some practical considerations*, *European Economic Review* 39, 1995, 731-738.

<sup>30</sup> D.A. Aschauer, *Is public expenditure productive?*, *Journal of Monetary Economics*, 23, 1989, 177-200.

<sup>31</sup> Tamże, s. 177-200.

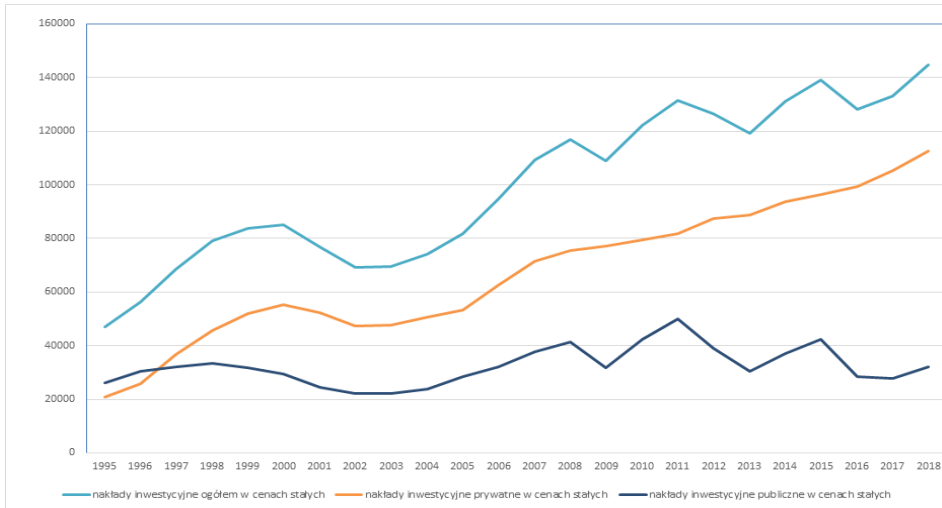
<sup>32</sup> A.H. Munnell, *Why has productivity growth declined? Productivity i public investment*, *New England Economic Review*, Federal Reserve Bank of Boston, Jan/Feb1990, s. 3-22.

<sup>33</sup> D. Holtz-Eakin, *Public sector capital and the productivity puzzle*, *Review of Economics and Statistics* 76, Feb, 1994, s. 12-23.

<sup>34</sup> P. Evans and G. Karras, *Are government activities productive? Evidence from panel of US states*, *Review of Economics and Statistics* 76, Feb. 1994, s. 1-11.

inwestycji o 33,53 punktu procentowego. Świadczy to przede wszystkim o postępującym procesie prywatyzacyjnym w gospodarce. W latach 1990-2007 sprywatyzowano aż 7364 przedsiębiorstw państwowych<sup>35</sup>.

**Rysunek 3.** Nakłady inwestycyjne w Polsce w latach 1995-2018 w cenach 1995 roku



**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych GUS.

Nakłady inwestycyjne ogółem odnotowały okres spadku w latach 2000-2002, 2009, 2013, 2016-2017. Spadki te znalazły bezpośrednie odzwierciedlenie zarówno w nakładach publicznych, jak i prywatnych. W grupie inwestycji publicznych początek spadek nakładów inwestycyjnych można zaobserwować już w 1998 roku. Jest to efektem zarówno prywatyzacji zakładów „państwowych”, jak i specyfiki branż i sektorów, w których państwo jest właścicielem dominującym. Ten wątek będzie kontynuowany w dalszej części artykułu.

Porównując tablice zawierające szeregi danych inwestycji w cenach bieżących i stałych należy stwierdzić, że procesy inflacyjne nie zakłóciły tendencji odzwierciedlonych na prezentowanych rysunkach. Tendencje spadków i wzrostów pokrywają się. Jediną różnicą są wielkości wymienionych spadków i wzrostów.

Jednym z celów polityki państwa jest zapewnienie stabilnego, długookresowego wzrostu gospodarczego. Między innymi poprzez inwestycje publiczne państwo może wpływać na stabilizację wahań cyklu koniunkturalnego wokół linii trendu produktu potencjalnego przy jednoczesnym zapewnieniu warunków do

<sup>35</sup> *Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2008*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2008, tabl. 1 (594), s. 704.

systematycznego wzrostu gospodarczego. Inwestycje i wydatki prywatne są kluczowymi czynnikami wzrostu gospodarczego<sup>36</sup>, w sytuacji słabszej koniunktury. Dlatego też, gdy maleją wydatki prywatne, państwo stabilizuje wzrost gospodarczy poprzez zwiększenie wydatków publicznych, jednak ceną tej polityki jest rosnący deficyt budżetowy i towarzyszący mu wzrastający dług publiczny<sup>37</sup>. Taka ekspansywna polityka fiskalna poprzez wzrost całkowitych dochodów kraju może oddziaływać pozytywnie na wzrost wydatków prywatnych (*crowding in*), jednak poprzez presję na wzrost stóp procentowych może nastąpić zmniejszenie inwestycji prywatnych – efekt wypierania (*crowding out*)<sup>38</sup>.

W literaturze istnieją trzy odmienne podejścia do wykorzystania publicznych inwestycji jako stymulatora wzrostu prywatnej produkcji, PKB i konsumpcji. Staną się podstawą do dalszych rozważań.

Podejście klasyczne zakłada, że gdy wystąpią mniejsze obciążenia podatkowe ze strony państwa połączone z brakiem deficytów budżetu państwa wystąpi wzrost inwestycji prywatnych, które będą finansowane z komercyjnych kredytów, jak i ze środków własnych pozostawionych w przedsiębiorstwach. Zmniejszy się szara strefa i zwiększą wpływy podatkowe do budżetu państwa. Zaś w ten sposób uzyskany wzrost gospodarczy będzie trwały.

W okresie głębokiego światowego kryzysu gospodarczego zaczęła tracić na znaczeniu teoria o samoregulujących się mechanizmach gospodarki i automatycznym przezwyciężaniu kryzysu przez siły rynkowe. Wiodącym przedstawicielem nowego nurtu w ekonomii był J.M. Keynes, brytyjski ekonomista żyjący w latach 1883-1946. W 1925 roku wydał pracę „The End of Laissez-Faire”, która obok pracy pt. „General Theory of Employment, Interest and Money” (1936 rok) była jego manifestem programowym.

Podstawą teorii Keynesa jest założenie, że popyt tworzy swą własną podaż, co oznacza, że popyt na dobra i usługi tworzy równą co do wielkości produkcję tych dóbr i usług.

Podstawy tej teorii polegają na konieczności podejmowania działań pobudzających popyt, ponieważ utrzymanie odpowiedniego poziomu popytu przeciwdziała spadkom koniunktury i wahaniom cyklicznym. W swych pracach J.M. Keynes opowiedział się za gospodarką sterowaną centralnie za pomocą

---

<sup>36</sup> Y. Zou, *Empirical studies on the relationship between public and private investment and GDP growth*, Applied Economics, 38, 2006, 1259-1270.

<sup>37</sup> G. Przekota, A. Lisowska, *The reaction of private spending and market interest rates to the changes in public spending*, Foundations of Management, Vol. 8 (2016), 203-211.

<sup>38</sup> A. Afonso, M.S. Aubyn, *Macroeconomic rates of return of public and private investment. Crowding-in and crowding-out effects*, European Central Bank, Working Paper Series, 864, 2008.

środków polityki pieniężnej i fiskalnej. Inwestycje publiczne zgodnie z teorią Keynesa mają pobudzać gospodarkę i wzrost konsumpcji.

Teoria mnożnikowa<sup>39</sup>, będąca podstawą keynsofskiego spojrzenia na ekonomię, wyjaśnia mechanizm krótkookresowego wyznaczania produktu. Nazwa „mnożnik” jest efektem pomiaru siły zwielokrotnienia wydatkowanej jednostki pieniężnej odzwierciedlonej poprzez PKB (lub PNB)<sup>40</sup>. W teorii mnożnikowej każdy przyrost inwestycji zwiększy rozmiary produktu i zatrudnienia, a z kolei obniżka inwestycji wywoła kurczenie się obydwu tych wartości<sup>41</sup>.

„Z tej prostej keynesowskiej analizy procesu wyznaczania produktu wynika, że dany przyrost inwestycji wywoła wzrost PNB o większą – zwielokrotnioną ilość – o ilość większą od początkowego przyrostu. Wydatki na inwestycje są wydatkami „wysokoenergetycznymi”. Ten zwielokrotniony efekt inwestycji wyrażający się w przyroście produktu nazywamy „mnożnikiem”. Terminu mnożnik używamy dla określenia liczbowej wartości współczynnika mierzącego przyrost produktu wynikający z jednostkowego przyrostu inwestycji<sup>42</sup>”.

W drugiej połowie XX wieku, za sprawą R. Barro postawiono hipotezę neutralności długu. Podjął on kwestię zachowania podmiotów gospodarczych. Rozważał jak obniżenie podatków połączone ze wzrostem długu publicznego wpłynie na te podmioty gospodarcze. Wnioskiem z jego rozważań było stwierdzenie, że polityka fiskalna, która polega na finansowaniu długiem obniżki podatków jest neutralna<sup>43</sup>.

Podstawą nowego podejścia klasycznego do makroekonomii jest uznanie jednocześnie trzech głównych hipotez:

- racjonalnych oczekiwań<sup>44</sup>, która głosi, że oczekiwania podmiotów gospodarczych są racjonalne;
- równowagi ekonomicznej, tj. założenia ciągłości oczyszczania rynku<sup>45</sup>, która polega na wykorzystaniu sytuacji, że w wyniku zrównoważenia popytu i podaży wszystkie możliwe korzyści z wymiany zostaną wykorzystane; ceny są elastyczne, natychmiastowo dopasowują się w celu oczyszczania rynku;

---

<sup>39</sup> P.A. Samuelson, W.D. Nordhaus, *Ekonomia*, PWN, Warszawa 2004, s. 119.

<sup>40</sup> Tamże, s. 120.

<sup>41</sup> Tamże, s. 251.

<sup>42</sup> Por. P.A. Samuelson, W.D. Nordhaus, op. cit., s. 315-316.

<sup>43</sup> R.J. Barro, *Are government bonds net wealth?*, *Journal of Political Economy* 82/6, 1974.

<sup>44</sup> B. Snowdon, H. Vane, P. Wynarczyk, *Współczesne nurty teorii makroekonomicznej*, PWN, Warszawa 1998, s. 202.

<sup>45</sup> Tamże, s. 204.

- łącznej podaży<sup>46</sup>, czyli racjonalne decyzje podejmowane przez robotników i przedsiębiorstwa odzwierciedlają ich optymalne zachowania lub inaczej: podaż siły roboczej (produktu) ze strony robotników (przedsiębiorstw) zależy od względnych cen.

Klasyczne modele ekonomiczne zakładają, że przesunięcie finansowania wydatków od podatków do obligacji wpływa na wzrost konsumpcji. Te dwa przeciwstawne poglądy na konsumpcję, tj. ricardiański i klasyczny, mają różne implikacje dla ważnych kwestii polityki gospodarczej. Kraje wykazujące duży deficyt budżetowy wedle klasycznego poglądu wykazują tendencję do dużej konsumpcji, która negatywnie wpływa na poziom akumulacji kapitału i wzrost gospodarczy. Pogląd ricardiański implikuje, że deficyt budżetowy nie wywiera wpływu ani na konsumpcję, ani na akumulację kapitału. Zmniejszanie więc obciążeń podatkowych w dobie recesji nie przyniesie żadnych korzyści w myśl omawianych założeń ricardiańskich<sup>47</sup>.

U podstawy takiego wniosku, stoją następujące stwierdzenia, płynące z ricardiańskiego teorematu ekwiwalentności<sup>48</sup>:

- Podmioty gospodarcze dążą do utrzymania stabilnego poziomu konsumpcji w czasie.
- Podmioty gospodarcze uważają, że z bieżącą obniżką podatków, która zmusi państwo do zaciągnięcia długu, wiąże się nieuchronny wzrost podatków w przyszłości.
- Przyszły wzrost podatków będzie równy wielkości zaciągniętego długu powiększonej o wypłacane odsetki od tego długu.

„Nawet gdy rynek jest efektywny w rozumieniu Pareto, istnieją dwie kolejne przyczyny uzasadniające interwencję państwa. Po pierwsze, konkurencja rynkowa może doprowadzić do niepożądanego ze społecznego punktu widzenia podziału dochodów. Po drugie, niektórzy sądzą, że jednostki, nawet wtedy, gdy są dobrze poinformowane, podejmują niewłaściwe decyzje dotyczące konsumowanych dóbr, co stanowi uzasadnienie wprowadzenia przez państwo przepisów ograniczających konsumpcję pewnych dóbr, a także oferowania przez nie innych dóbr, nazwanych dobrami pożądanymi społecznie”<sup>49</sup>.

Ingerencja państwa w gospodarkę i finanse przedsiębiorstw realizowana jest przez interwencjonizm państwowy, polegający na stwarzaniu warunków, skłaniających podmioty gospodarcze do realizacji określonej polityki państwa oraz

---

<sup>46</sup> Tamże, s. 205.

<sup>47</sup> D. Romer, *Makroekonomia dla zaawansowanych*, PWN, Warszawa 2000, s. 87-88.

<sup>48</sup> M. Krawczyk, *O neutralności długu publicznego. Wokół ricardiańskiego teorematu ekwiwalentności*, R. Barro, J. Tobin i inni, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, 2007, s. 58-59.

<sup>49</sup> J.E. Stiglitz, *Ekonomia Sektora Publicznego*, PWN, Warszawa, 2004, s. 108.



przeciwdziałanie wszelkim zjawiskom i procesom, które wpływają niekorzystnie na możliwości realizacji zadań, stanowienie prawa i egzekwowanie jego wykonywania. Tworzy się tak zwane instytucje finansowo-prawne. Składają się one z zespołu norm prawnych, które realizują określoną funkcję wobec finansów tj. wpływają na przebieg zjawisk finansowych. Taką instytucją finansowo-prawną może być przykładowo podatek, opłata, dotacja, stypendium, fundusz, itp.<sup>50</sup>.

Interwencjonizm odnosi się do realizacji niezbywalnych zadań państwa, do których należy zapewnienie obronności państwa, bezpieczeństwa fizycznego obywateli, administracji i sądownictwa. Celem interwencjonizmu państwowego jest także osiąganie wysokiej, ustabilizowanej stopy wzrostu gospodarczego i pełnego zatrudnienia, utrzymywanie zrównoważonego bilansu płatniczego i ustabilizowanego kursu walutowego, ograniczenie wahań cen, dbanie o dobry pieniądz i jego siłę nabywczą wewnątrz kraju, rozwiązywanie problemów ekologicznych wynikających z tendencji do integracji i globalizacji.

Interwencjonizm państwowy może być realizowany przez bezpośrednie i pośrednie instrumenty. Bezpośrednie instrumenty to administracyjny nakaz ograniczenia wytwórczości jakiejś dziedziny produkcji, przeniesienie jej w inne miejsce, określenie norm zanieczyszczeń powietrza, zakaz odprowadzania ścieków do danego zbiornika wodnego lub rzeki, określenie minimalnej stawki płac, kontyngentu importu itp.

Pośrednie instrumenty interwencjonizmu, to oddziaływanie na decyzje prywatnych podmiotów gospodarczych poprzez instrumenty ekonomiczne (np. stopę procentową, podatki, kurs walutowy), które będą ich stymulować, zachęcać (czyli bardziej korzystną daną działalność) lub też zniechęcać do jej realizacji. Ten rodzaj instrumentów jest dominujący w interwencjonizmie państwowym.

Konsumpcja dóbr publicznych zawsze oznacza konsumpcję przymusową, narzuconą ogółowi jednostek bez względu na osobiste preferencje. Rozbieżności między celami konsumpcyjnymi jednostek, a celami konsumpcji społecznej mogą prowadzić do osłabienia motywacyjnego poszczególnych obywateli co do pomnażania swojego majątku i inwestowania we własną gospodarkę.

Należy zwrócić uwagę, że chociaż zawodność rynku mogła by usprawiedliwiać potrzebę interwencji państwa, to często niewłaściwy sposób realizacji programów rządowych przeciwdziałających zawodności może doprowadzić do jeszcze gorszych skutków niż pozostawienie rynku bez interwencji. Może to być efektem zarówno wpływów politycznych na interwencje, jak i niewłaściwego rozpoznania potrzeb rynku<sup>51</sup>.

---

<sup>50</sup> Por. B. Brzeziński, *Zarys prawa finansów publicznych*, Dom Organizatora, Toruń, 1997, s. 12.

<sup>51</sup> Porównaj: J.E. Stiglitz, *Ekonomia Sektora Publicznego*, PWN, Warszawa, 2004 r., s. 108.

Zdaniem J.E. Stiglitz<sup>52</sup> istnieją cztery główne przyczyny zawodności interwencjonizmu państwowego:

1. Ograniczenie w dostępie do informacji dla osób odpowiedzialnych za usankcjonowanie i realizację programów publicznych.
2. Ograniczona kontrola nad działaniem prywatnych rynków, które podlegają dynamicznym zmianom, za którymi nie nadąża proces legislacyjny i przewidywania tychże zmian.
3. Ograniczona kontrola nad biurokracją. Przejawia się ten stan rzeczy poprzez nieprecyzyjne regulacje prawne, nad interpretację urzędniczą itd. Niweczą taki stan rzeczy zamierzenia ustawodawcy publicznego. Często urzędnicy publiczni realizują swoje partykularne interesy.
4. Ograniczenia o charakterze politycznym, polegające na realizacji populistycznych zamierzeń w okresach szczególnie związanych z wyborami.

W konsekwencji powyższych wywodów, a także jako podsumowanie niniejszego podrozdziału należy definitywnie stwierdzić, że interwencjonizm państwowy ma tylko rację bytu w przypadku, gdy zawodność rynku jest największa lub interwencja może przynieść poprawę sytuacji<sup>53</sup>.

Zdaniem J.E. Stiglitz<sup>54</sup> światowa gospodarka dzięki efektowi skali i dużemu kosztownemu postępowi technicznemu oddala się od modelu konkurencji doskonałej, a więc jednego z głównych założeń, które jest wymagane by rynek był w stanie regulować samoistnie gospodarkę. Coraz częściej mamy do czynienia z oligopolem lub monopolem. Autor stwierdza, że lepiej gdy monopole są w rękach państwa, gdyż monopol prywatny prowadzi do maksymalizacji zysku właścicieli bez jakiegokolwiek realizacji celów społecznych. Monopol państwowy nastawiony jest na zrównoważenie budżetu, a państwo poprzez swych przedstawicieli w radach nadzorczych ma wpływ na realizację społecznych przedsięwzięć.

Kontynuując analizę efektywności publicznych inwestycji, A. Rutkowski<sup>55</sup> przeprowadził badania dla Polski z wykorzystaniem metodologii VAR, uzyskując pozytywne efekty publicznych inwestycji infrastrukturalnych dla całej gospodarki. Jako miernik rozwoju gospodarczego przyjęto PKB. Badania przeprowadzono w ujęciu kwartalnym dla lat 1999-2007. Autor zwraca uwagę na przeszkody stojące na drodze inwestycji infrastrukturalnych. Jego zdaniem przeszkody natury administracyjnej spowalniają wykorzystanie środków finansowych przeznaczonych przez Unię Europejską.

---

<sup>52</sup> J.E. Stiglitz, op. cit., s. 10-11.

<sup>53</sup> Tamże, s. 13.

<sup>54</sup> Tamże, s. 90-95.

<sup>55</sup> A. Rutkowski, *Public investment, transport infrastructure and growth in Poland*, *Ecfm Country Focus*, Volume 6, Issue 11, 2009, s. 1-6.

D. Caldara, Ch. Kamps<sup>56</sup> w swym artykule zawarli badania dotyczące USA w latach 1955-2006. Badali relacje między zatrudnieniem, PKB, konsumpcją prywatną i inwestycjami. Badania przeprowadzone zostały przy pomocy metodologii VAR. Autorzy stwierdzili, że finansowanie wydatków budżetowych przez deficyt w badanym okresie dla USA prowadziło do wzrostu podatków, inflacji, wzrostu PKB i spadku dochodu państwa w dłuższym okresie. Zatrudnienie krótkookresowo zwiększyło się, ale w długim okresie wyniki oscylowały blisko zera. Uznać więc należy wyniki za negatywne, a politykę państwa wydatkującego pożyczone pieniądze w celu utrzymania miejsc pracy za nieefektywną.

A. António i R.M. Sousa<sup>57</sup> w swej pracy badawczej dotyczącej Portugalii zajęli się kwestią wpływu dyscypliny finansowej rządu na PKB, a także wpływu na inwestycje publiczne i prywatne. Badania w ujęciu kwartalnym przeprowadzono dla lat 1979-2007 z wykorzystaniem Bayesianowskiego Modelu Wektorowej Autoregresji. Wyniki wskazują na negatywny wpływ restrykcyjnej polityki państwa zarówno na inwestycje prywatne, jak i konsumpcję prywatną, a w konsekwencji mniejsze PKB Portugalii od potencjalnego.

F. Davide, R.M. Sousa<sup>58</sup> w swych badaniach zajęli się kwestią inwestycji publicznych i ich wpływu na prywatny sektor gospodarki (konsumpcję i inwestycje prywatne). Badania panelowe przeprowadzono dla lat 1960-2007 w 145 krajach. Dane pochodzą z Banku Światowego. W badaniach wykorzystano metodologię KMN. Z uzyskanych wyników można wyciągnąć wniosek o ujemnym wpływie inwestycji publicznych na prywatną konsumpcję i inwestycje. Zwiększenie publicznej konsumpcji o 1% powoduje spadek o 1,2% konsumpcji prywatnej i 0,6% inwestycji prywatnych.

## **Inwestycje publiczne w Polsce w okresie pandemii COVID-19**

Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego gospodarka Polski w 2020 r. weszła w fazę recesji, która wyniosła 1,5 punktu procentowego.

Zmniejszające się restrykcje związane z pandemią, powrót do normalności wielu branż w gospodarce, programy pomocowe rządu, a także powolne odrea-gowanie u głównych partnerów handlowych pozwolą Polsce powrócić w 2021 r. na ścieżkę umiarkowanego wzrostu.

---

<sup>56</sup> D. Caldara, Ch. Kamps, *What are the effects of fiscal policy shocks? A VAR – Based comparative Analysis*, nr 877, 2008.

<sup>57</sup> A. António i R.M. Sousa, *The Macroeconomic Effects of Fiscal Policy in Portugal: a Bayesian SVAR Analysis*, NIPE WP 3/2009.

<sup>58</sup> F. Davide, R.M. Sousa, *The Impact of Government Spending on the Private Sector: Crowding-out versus Crowding-in Effects*, NIPE WP 6/2009.

Według ekonomistów Banku Światowego, w 2021 r. wzrost produktu krajowego brutto (PKB) może wynieść 3,5%. Spodziewana recesja w 2020 r. ma być płytsza niż ta na poziomie 4,2% zakładana w czerwcu. Z kolei odreagowanie w 2021 r. może być szybsze niż prognozowane w czerwcu 2,8%. Prognozy obarczone są jednak sporym ryzykiem błędu i mogą okazać się zbyt optymistyczne<sup>59</sup>.

„Polska gospodarka była silna kiedy rozpoczęła się pandemia COVID-19. Lata nieprzerwanego wzrostu gospodarczego, odpowiedzialna polityka makroekonomiczna, dostęp do środków europejskich oraz programy socjalne sprawiły, że udało się opanować kryzys i ograniczyć jego negatywne konsekwencje” – stwierdził Marcus Heinz, przedstawiciel Banku Światowego na Polskę i kraje bałtyckie.

Nakłady inwestycyjne spadły w ujęciu rok w 2020 roku do 92,8%. W tym okresie inwestycje publiczne wyniosły 43,34% łącznych inwestycji (wzrost o 10% w stosunku do 2019 roku). W 2019 roku udział inwestycji publicznych w łącznej wartości inwestycji wyniósł 33,7%.

Wzrost inwestycji publicznych hamował silny spadek inwestycji jako całości co dało wspomniany efekt stabilizujący.

Konsumpcja, eksport i inwestycje publiczne będą napędzać polską gospodarkę w tym roku – ocenił wiceminister Rozwoju, Pracy i Technologii Robert Tomanek. Zastrzegł, że inwestycje publiczne nie zastąpią prywatnych, a będą dla nich swego rodzaju dźwignią finansową<sup>60</sup>.

Zdaniem Tomanka można przyjąć, że polskie PKB w 2021 r. wzrośnie o 3,3%. W ten sposób będziemy odbudowywali gospodarkę po 2020 r. Natomiast wzrost względem 2019 r. nastąpi w 2022 r.

„Siłą napędową gospodarki w 2021 r. będą konsumpcja, eksport i inwestycje publiczne”. Zdaniem władz inwestycje publiczne nie zastąpią inwestycji prywatnych, ale będą dla nich swego rodzaju dźwignią finansową – szczególnie w zakresie infrastruktury transportowej. „Sektor publiczny inwestuje np. w drogi dojazdowe, by biznes mógł prowadzić tam działalność” – wyjaśnił.

W ocenie Tomanka relatywnie dobre wyniki polskiej gospodarki na tle innych krajów wynikają z jej struktury. Dał przykład sektora usług, który na tle innych państw UE był u nas słabiej rozwinięty. „Nasza turystyka to 6-7% PKB, ale są kraje w Europie, gdzie wskaźnik ten wynosi 15-20% jak np. Grecja czy Chorwacja” – wskazał. Zwrócił uwagę, że kiedy doszło do lockdownu te kraje mocno ucierpiały. Zwrócił uwagę, że Polska wygrywa też tym, że ma rozwinięty

<sup>59</sup> *Biuletyn Statystyczny nr 11 2020*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2020, s. 3.

<sup>60</sup> KOMUNIKAT PRASOWY NR: 2021/ECA/28 <https://www.worldbank.org/pl/news/press-release/2020/10/07/polish-economy-to-shrink-in-2020-due-to-pandemic-then-it-may-start-moderate-recovery>.

przemysł i logistykę. „Nasi przewoźnicy samochodowi są liderami rynków przewozowych w Europie” – przypomniał. Dodał, że naszym atutem jest też zdywersyfikowana gospodarka<sup>61</sup>.

Według wiceministra eksport, który napędzał w tym roku naszą gospodarkę, w 2021 r. „pozostanie jedną z lokomotyw wzrostu PKB”. Przypomniał, że wartość wpływów eksportowych jest już równa niemal połowie polskiego PKB. Dodał, że Polska głównie eksportuje produkty rolne, towary przemysłowe. „Te rynki zbytu funkcjonują wśród naszych głównych kontrahentów bez zakłóceń” – podkreślił. Mówiąc o eksporcie usług, zaznaczył, że dotyczy on głównie usług biznesowych, „które są sektorem rosnącym” oraz transportowych, „na które popyt nie zmienia się”. Jak powiedział Tomanek, w 2021 r. polskiej gospodarce będzie też sprzyjać zjawisko skracania łańcuchów dostaw, które jest jednym z konsekwencji pandemii. „Zarówno gospodarka niemiecka, jak i pozostałe rynki unijne, na które trafia ponad 70% naszego eksportu, będą nadal korzystać z naszych usług”. Nie ma „żadnych sygnałów, które wskazywałyby, że gospodarka jako całość zmniejszy swoją ekspansję eksportową”. Według niego w tym roku eksport wzrośnie w granicach PKB, czyli, „ostrożnie prognozując o 3%”.

Ponadto Tomanek zwrócił uwagę, że mocną stroną polskiej gospodarki jest konsumpcja prywatna, która „zaczyna odbijać po pierwszym lockdownie” i będzie pobudzać gospodarkę w tym roku. Podmioty prywatne „wyczekują z inwestycjami”, ale inwestycje publiczne będą się zwiększać. „Będą kierowane przede wszystkim w obszar infrastruktury i to powinno pobudzać inwestycje prywatne”<sup>62</sup>.

Zaprezentowane plany działań rządu potwierdzają realizację stabilizujących założeń teorii Keynesa.

Pojęcie nowej teorii keynesowskiej (new Keynesian theory) pojawiło się po raz pierwszy w opracowaniu Parkina (1984), który użył go na określenie teorii zagregowanej podaży. Teoria ta różni się od teorii nowoklasycznej w sposób istotny. Różnica ta polega na wprowadzeniu do analizy kontraktów płacowych, przeczących ortodoksyjnemu założeniu doskonałej elastyczności wynagrodzeń, zapewniającej natychmiastową i ciągłą równowagę na rynku pracy<sup>63</sup>.

Neokeynesizm narodził się w reakcji na kryzys paradygmatu keynesowskiego wywołany krytyką najpierw monetarystów, a następnie nowoklasyków. Renesans ten polegał na przywróceniu tradycyjnego keynesowskiego poglądu, zgodnie z którym gospodarka nie jest doskonała i okresowo może wykazywać

---

<sup>61</sup> M. Jarco, *Tomanek: konsumpcja, eksport i inwestycje publiczne będą napędzać gospodarkę w 2021 r.*, PAP, 2021-01-06.

<sup>62</sup> Tamże.

<sup>63</sup> I. Bludnik, *Neokeynesizm. analiza krytyczna*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Poznań 2010, s. 24.

poważne fluktuacje wielkości realnych, ale w ramach nowej wizji funkcjonowania gospodarki, wykreowanej przez nurt neoliberalny<sup>64</sup>.

Teoria mnożnikowa<sup>65</sup>, będąca podstawą keynsofskiego spojrzenia na ekonomię, wyjaśnia mechanizm krótkookresowego wyznaczania produktu. Nazwa „mnożnik” jest efektem pomiaru siły zwielokrotnienia wydatkowanej jednostki pieniężnej odzwierciedlonej poprzez PKB (lub PNB)<sup>66</sup>. W teorii mnożnikowej każdy przyrost inwestycji zwiększy rozmiary produktu i zatrudnienia, a z kolei obniżka inwestycji wywoła kurczenie się obydwu tych wartości<sup>67</sup>.

„Z tej prostej keynesowskiej analizy procesu wyznaczania produktu wynika, że dany przyrost inwestycji wywoła wzrost PNB o większą – zwielokrotnioną ilość – o ilość większą od początkowego przyrostu. Wydatki na inwestycje są wydatkami „wysokoenergetycznymi”. Ten zwielokrotniony efekt inwestycji wyrażający się w przyroście produktu nazywamy „mnożnikiem”. Terminu mnożnik używamy dla określenia liczbowej wartości współczynnika mierzącego przyrost produktu wynikający z jednostkowego przyrostu inwestycji<sup>68</sup>”.

## Podsumowanie

Aktywność państwa nie powinna zastępować mechanizmów rynkowych, lecz musi je wspierać i korygować w dziedzinach, w których same mechanizmy rynkowe nie są zdolne do osiągnięcia zadowalających efektów rozwojowych<sup>69</sup>.

W latach 1995-2020 gospodarka Polski była silnie wspierana poprzez inwestycje publiczne, które były uwzględnione w popytowym modelu gospodarki J.M. Keynesa, tj. państwa jako trzeciego podmiotu ekonomicznego powodującego uzupełnienie popytu globalnego o kolejny składnik, jakim są wydatki rządowe państwa<sup>70</sup>.

Wydatki infrastrukturalne wydają się być optymalnym sposobem wydatkowania publicznych pieniędzy, co podkreśla światowa literatura tematu. Szczególnie dotyczy to krajów rozwijających się, do których należy Polska. W przypadku istniejących potrzeb infrastrukturalnych, wynikających z wieloletniego zapóźnienia naszego kraju, inwestycje publiczne przyczyniają się do zastępowania inwestycji prywatnych.

---

<sup>64</sup> Tamże, s. 341.

<sup>65</sup> P.A. Samuelson, W.D. Nordhaus, *Ekonomia*, PWN, Warszawa 2004, s. 119.

<sup>66</sup> Tamże, s. 120.

<sup>67</sup> Tamże, s. 251.

<sup>68</sup> Por. P.A. Samuelson, W.D. Nordhaus, op. cit., s. 315-316.

<sup>69</sup> Z. Dach, B. Szopa, *Podstawy makroekonomii*, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, Kraków 2004, s. 67.

<sup>70</sup> Tamże, s. 90.

Stabilizacyjna funkcja inwestycji publicznych polega również na zmniejszeniu bezrobocia wśród grupy ludzi o najniższych kwalifikacjach zawodowych. Zatrudnieni przy realizacji inwestycji infrastrukturalnych mając pracę, płacą również podatki i zwiększają konsumpcję wewnętrzną.

Kryzys związany z pandemią COVID-19 pokazał, że stabilizująca rola państwa jest konieczna. Jakościowa analiza inwestycji publicznych wskazuje, że rząd Polski podjął również działania stabilizujące, bazujące na duchu neokeynesowskiej teorii gospodarczej.

Struktura gospodarcza Polski jest oparta na transporcie, budownictwie i wytwórstwie, a mniej na usługach i turystyce, dzięki czemu jest z natury mniej podatna na wpływ kryzysu światowego związanego z pandemią COVID-19.

Istotne jest, aby działania rządu Polski były elastyczne i adekwatne do dynamicznie zmieniającej się sytuacji na świecie.

## Bibliografia

1. Adamska M., *Leksykon Zarządzania*, Difin, Warszawa 2004, s. 177-178.
2. Afonso A., Aubyn M.S., *Macroeconomic rates of return of public and private investment. Crowding-in and crowding-out effects*, European Central Bank, Working Paper Series, 864, 2008.
3. Anconia A., *On growth and infrastructure provision*, Research in Economics 54, 2000.
4. António A. i Sousa R.M., *The Macroeconomic Effects of Fiscal Policy in Portugal: a Bayesian SVAR Analysis*, NIPE WP 3/2009.
5. Aschauer D.A., *Is public expenditure productive?*, Journal of Monetary Economics, 23, 1989.
6. Barro R.J., *Are government bonds net wealth?*, Journal of Political Economy 82/6, 1974 r.
7. Barro R. (1990), *Government spending in a simple model of endogenous growth*, Journal of Political Economy 98 (5).
8. Bludnik I., *Neokeynesizm. analiza krytyczna*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Poznań 2010.
9. Brzeziński B., *Zarys prawa finansów publicznych*, Dom Organizatora, Toruń 1997, s. 12.
10. Brzozowska K., *Empiryczna ocena zaangażowania kapitału prywatnego w finansowanie inwestycji infrastrukturalnych na podstawie wybranych przypadków*, Bank i Kredyt, Nr 9, 2003, s. 58-60.
11. Caldara D., Kamps Ch., *What are the effects of fiscal policy shocks? AVAR – Based comparative Analysis*, NO 877/MARCH 2008.

12. Cichocki S., *Rozmiary „szarej strefy” w Polsce oraz ich zależność od polityki podatkowej i sytuacji budżetu państwa w latach 1995-2006*, Wydziału Nauk Ekonomicznych UW, Warszawa.
13. Czarny B., *Wzrost gospodarczy, Bank i Kredyt*, nr 11, 2000 r.
14. Davide F., Sousa R.M., *The Impact of Government Spending on the Private Sector: Crowding-out versus Crowding-in Effects*, NIPE WP 6/2009.
15. Derkacz A.J., *W poszukiwaniu efektywności inwestycji publicznych. Koncepcja optymalizacji inwestycji publicznych a wybrane teorie nowej ekonomii instytucjonalnej*, Wydawnictwo My Book, www.mybook.pl, 2018.
16. Devarajan S., Swaroop V., Zou H., *The composition of public expenditure and economic growth*, *Journal of Monetary Economics* 37(2): 1996.
17. Evans and G. Karras P., *Are government activities productive? Evidence from panel of US states*, *Review of Economics and Statistics* 76, Feb. 1994.
18. Girard I., Grauber H., Hurst Ch., *Increasing public investment in Europe: Some practical considerations*, *European Economic Review* 39, 1995.
19. Hall R.E., Taylor J.B., *Makroekonomia*, PWN, Warszawa 2005.
20. Holtz-Eakin D., *Public sector capital and the productivity puzzle*, *Review of Economics and Statistics* 76, Feb, 1994.
21. Jarco M., *Tomanek: konsumpcja, eksport i inwestycje publiczne będą napędzać gospodarkę w 2021 r.*, PAP, 2021.01.06 .
22. Krawczyk M., *O neutralności długu publicznego. Wokół ricardiańskiego teorematu ekwiwalentności*, R. Barro, J. Tobin i inni, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, 2007.
23. Munnell A.H., *Why has productivity growth declined? Productivity i public investment*, *New England Economic Review*, Federal Reserve Bank of Boston, Jan/Feb1990.
24. Przekota G., Lisowska A., *The reaction of private spending and market interest rates to the changes in public spending*, *Foundations of Management*, Vol. 8 (2016).
25. Romer D., *Makroekonomia dla zaawansowanych*, PWN, Warszawa 2000.
26. Rutkowski A., *Public investment, transport infrastructure and growth in Poland*, *Ecfm Country Focus*, Volume 6, Issue 11.
27. Samuelson P.A., Nordhaus W.D., *Ekonomia*, PWN, Warszawa 2004.
28. Snowdon B., Vane H., Wynarczyk P., *Współczesne nurty teorii makroekonomicznej*, PWN, Warszawa, 1998.
29. Szopa B., *Podstawy makroekonomii*, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, Kraków 2004.
30. Stiglitz J.E., *Ekonomia Sektora Publicznego*, PWN, Warszawa 2004.
31. Zou Y., *Empirical studies on the relationship between public and private investment and GDP growth*, *Applied Economics*, 38, 2006.



## Inne

1. Biuletyn Statystyczny nr 1, luty 2006, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2006.
2. Biuletyn Statystyczny nr 11, 2020, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2020.
3. Biuletyn Statystyczny nr 12 – styczeń 2006 r, GUS, Warszawa, 2006.
4. KOMUNIKAT PRASOWY NR: 2021/ECA/28, <https://www.world-bank.org/pl/news/press-release/2020/10/07/polish-economy-to-shrink-in-2020-due-to-pandemic-then-it-may-start-moderate-recovery>.
5. Kwartalne mierniki gospodarcze cz. II, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2006, <http://www.stat.gov.pl>.
6. Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2001, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2001.
7. Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2005,
8. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2006.
9. Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2008, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2008.
10. Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2021, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2021.

## IMPORTANCE OF PUBLIC INVESTMENT FOR POLAND'S GDP

The research objective is to enrich knowledge in the field of macroeconomics concerning Poland for the years 1995-2020. The article consists of a theoretical introduction to the analyzed subject of investment. The model of the interdependence of investments and GDP was presented. Public investments in Poland during the COVID-19 pandemic were characterized. The article ends with conclusions pointing to the significant importance of public investments for Poland's GDP in the analyzed period.

*Keywords:* macroeconomics, public investments, GDP, economic growth of Poland.

Zuzanna NIECKARZ\*

Luiza OSSOWSKA\*\*

## IDEA SPOŁECZNEJ ODPOWIEDZIALNOŚCI BIZNESU W DZIAŁALNOŚCI EVENTOWEJ

*Zarys treści:* Społeczna odpowiedzialność biznesu stała się stałym elementem strategii zarządzania i komunikacji w wielu organizacjach. Nie inaczej jest w przypadku branży eventowej, której wpływ, a tym samym odpowiedzialność na jej otoczenie, ze względu na specyfikę eventów, jest uważany za szeroki. Celem pracy jest omówienie i ocena działań związanych ze społeczną odpowiedzialnością biznesu, prowadzonych przez organizatorów eventów oraz ich wpływu na postrzeganie wydarzeń przez ich uczestników. Do realizacji celu zastosowano badania ankietowe z użyciem kwestionariusza, dotyczące zastosowania CSR w branży eventowej w Polsce. Badania prowadzono od listopada 2021 roku do maja 2022 roku. Kwestionariusz, składający się z 17 pytań, opublikowano w mediach społecznościowych (Facebook oraz pod odpowiednimi hasztagami w portalu Twitter). Z badań wynika, że zakres wprowadzanych działań związanych ze społeczną odpowiedzialnością biznesu podczas eventów jest szeroki, jednak dominują działania związane z ekologią.

*Słowa kluczowe:* społeczna odpowiedzialność biznesu, event, działalność eventowa.

### Wprowadzenie

„Jesteśmy na najlepszej drodze ku katastrofie klimatycznej” – stwierdził podczas prezentacji szokującego raportu Międzyrządowego Zespołu ds. Zmian Klimatu (IPCC), na początku 2022 roku, sekretarz generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych Antonio Guterres. Departament Spraw Gospodarczych i Społecznych tej samej organizacji wydał dwa lata wcześniej raport „Inequality in a rapidly changing world”, według którego średnie zarobki Afrykańczyków różnią się jedenastokrotnie od zarobków osób mieszkających

---

\* Absolwentka studiów II stopnia na kierunku Zarządzanie, Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska

\*\* Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska

w Europie<sup>1</sup>. Dodając do tego liczne raporty organizacji pozarządowych, wskazujące na częste łamanie zasad praw człowieka przez międzynarodowe korporacje, w tym angażowania dziesiątek milionów nieletnich osób do nielegalnej pracy, nie sposób nie dziwić się, że coraz częściej postulowana jest zmiana ekonomiczno-politycznych paradygmatów oraz przewartościowania dotychczasowego sposobu funkcjonowania rynku. Coraz częściej uwypuklano bowiem negatywny wpływ ekonomii kapitalistycznej oraz związanego z nią biznesu na kwestie społeczne oraz całkowitego rozerwania związku między rynkiem a społecznymi wartościami. Jak podkreślają E. Porter oraz M.R. Kramer: „ustrój kapitalistyczny znalazł się w potrzasku. W ostatnich latach biznes coraz częściej jest postrzegany jako główna przyczyna społecznych, ekologicznych i gospodarczych problemów. Istnieje powszechne przekonanie, że firmy prosperują kosztem większych społeczności”<sup>2</sup>. Na tle rosnących nierówności społecznych oraz zmian klimatycznych, często korelowanych z działalnością przedsiębiorstw, na światowym rynku pojawił się nowy typ konsumenta zaangażowanego społecznie, nazywany również prosumentem. Są to klienci, którzy w sposób świadomy wybierają produkty oraz producentów stosując kryteria etyki nad użyteczność i cenę. Dla tego typu konsumenta, istotny jest społeczny i ekologiczny kontekst produktu, w szczególności konsekwencje i korzyści jego produkcji.

Odpowiedzią przedsiębiorstw na rosnące oczekiwania społeczeństwa jest między innymi społeczna odpowiedzialność biznesu. Jest to zjawisko, które powstało w konsekwencji zmiany postrzegania ekonomii, z odrębnego bytu względem społeczeństwa, na utożsamianie gospodarki i społeczeństwa jako elementów wzajemnie na siebie oddziałujących.

Społeczna odpowiedzialność biznesu jest niewątpliwie pozytywnym zjawiskiem zachodzącym na rynku do niedawna skierowanym wyłącznie ku zyskowi. Pozwala on w sposób przemyślany i skuteczny odpowiadać na piętrzące się problemy świata poprzemysłowego oraz ciągle rosnące wymagania prosumenta, świadomego funkcjonowania w realiach epoki antropocenu. Elementy CSR coraz częściej zauważyć można również w branży eventowej. Eventy, jak podkreśla bowiem D. Getz<sup>3</sup>, w sposób szczególny oddziałują na swoje otoczenie. Angażują wielu interesariuszy, od samorządów po przedsiębiorców i mieszkańców. Wpływają na ich codzienne funkcjonowanie,

---

<sup>1</sup> Department of Economic and Social Affairs UN, *World Social Report 2020. Inequality In a Rapidly Changing World*, Nowy Jork 2020, s. 5.

<sup>2</sup> E. Kramer, M.R. Porter, *Creating Shared Value*, “Harvard Business Review” (January-February)/2011, s. 38.

<sup>3</sup> D. Getz, *Event Studies: Theory, research and policy for planned events*, wyd.: Elsevier, Oxford 2007, s. 2-10.

jak również determinują warunki ich rozwoju. Obszar oddziaływania festiwali – pozytywnego i negatywnego – jest szeroki, niezależnie od skali czy rodzaju eventu. Ponadto, ze względu na swoją charakterystykę, eventy tworzą ze swoimi uczestnikami swoistą więź emocjonalną; ich celem jest bowiem wywołanie w konsumentach określonych emocji i wrażeń. Wobec czego odpowiedzialność eventów wobec interesariuszy wydaje się być jeszcze większa.

Celem niniejszej pracy jest omówienie i ocena działań związanych ze społeczną odpowiedzialnością biznesu wprowadzanych przez organizatorów działających w branży eventowej oraz wpływu tych działań na percepcję wydarzeń przez uczestników. Praca jest poszukiwaniem odpowiedzi na pytania badawcze: jakie działania związane ze społeczną odpowiedzialnością biznesu są wdrażane na rynku eventów w Polsce? w jaki sposób obecność elementów społecznej odpowiedzialności biznesu w czasie eventów wpływa na percepcję wydarzeń przez uczestników? czy zaangażowanie branży eventowej w społeczną odpowiedzialność biznesu zmieniło się na przestrzeni lat?

## **Teoretyczne założenia społecznej odpowiedzialności biznesu**

Pojęcie społecznej odpowiedzialności biznesu pojawiło się po raz pierwszy w nauce i biznesowej nomenklaturze na przełomie lat 50. i 60. XX wieku, ale jej źródła znaleźć można już w czasach starożytnych. Antyczni myśliciele, tacy jak Platon czy Arystoteles nawiązywali w swojej twórczości do tematów etyki, moralności czy odpowiedzialności zarówno w działaniach jednostek jak i władzy. Nawiązania do CSR w twórczości Arystotelesa można znaleźć w jego słynnej teorii cnót, według której każda istota może zostać uznana za moralną i etyczną (*agathoi*) jedynie, gdy wypełni powinności (cnoty) związane z jej rolą w społeczeństwie. Arystoteles rozróżnił cnoty na intelektualne i etyczne. Wśród etycznych *arete* najważniejszą z nich jest sprawiedliwość, którą osiągnąć można poprzez sprawiedliwy podział dóbr i kompensację krzywd. Według filozofa człowiek rozumie konsekwencje ich wyboru i świadomie wybiera rozwiązania etyczne. Z kolei Platon, nawiązując do przekonań sofistów, uznaje, że ludzie dobrowolnie wyrażają zgodę na poddanie się regułom sprawiedliwości i ochrony godności, stwarzając tym samym swego rodzaju „umowę społeczną”, która staje się fundamentem życia społecznego<sup>4</sup>. Sam platoński Glaukon mówił:

---

<sup>4</sup> K. Majchrzak, *Spoleczna odpowiedzialność biznesu (CSR) w działalności przedsiębiorstw sektora bankowego*, (Rozprawa doktorska, Uniwersytet Warszawski), Repozytorium Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2019, s. 41.

„uważają za rzecz pożyteczną umówić się wzajemnie, że się nie będzie krzywd wyrządzało, ani doznawało<sup>5</sup>”. To rozumienie jest bardzo bliskie teorii społecznej odpowiedzialności biznesu, w ramach której przedsiębiorstwa dobrowolnie decydują się podejmować działania uznane za etyczne, jakoby potwierdzając słowa Arystotelesa: „widoczne więc z tego, że państwo, które naprawdę zasługuje na tę nazwę, a nie jest nim tylko z imienia, musi się troszczyć o cnotę<sup>6</sup>”. Na bliskim CSR zagadnieniu umowy społecznej skupił się również genewski filozof Jean-Jacques Rousseau. Według Rousseau „umowa” podmiotów będących członkami społeczeństwa jest wynikiem zaburzenia naturalnej życiowej równowagi spowodowanym ciągłym rozwojem społecznym, którego konsekwencją jest niewystarczająca zdolność do zaspokajania indywidualnych potrzeb człowieka. Ograniczone zdolności zmuszają natomiast do sięgnięcia pomocy od innych uczestników społeczeństwa, tworząc tym samym zjawisko, które Rousseau nazywa *société generale* – społeczeństwa powszechnego i wzajemnie ze sobą powiązanego<sup>7</sup>. „Umowa społeczna” w tym przypadku jest ustaleniem nowego porządku lub zorganizowaniem nowych relacji społeczno-gospodarczo-politycznych, które odpowiadać będą na aktualne potrzeby społeczne w sposób sprawiedliwy. W przypadku CSR można mówić o tworzeniu nowych podstaw relacji przedsiębiorstwo-interesariusze. Działania te wymusiło poniekąd zjawisko globalizacji zwiększające wpływ przedsiębiorstw na niemal każdy aspekt życia społecznego, tym samym rozszerzając odpowiedzialność za ich działania.

CSR jest definiowana jako odpowiedzialność przedsiębiorstw za wpływ ich działań na środowisko naturalne i społeczne, przejawiające się poprzez etyczną i przejrzystą politykę firmy, która przyczynia się do zrównoważonego rozwoju i równowagi społecznej, bierze pod uwagę oczekiwania interesariuszy, jest zgodna z obowiązującymi przepisami prawa krajowego i międzynarodowego oraz ogólnie przyjętymi normami postępowania, a także jest zintegrowana ze wszystkimi działaniami przedsiębiorstwa<sup>8</sup>. CSR opiera się na przekonaniu, że przedsiębiorstwa nie tylko ponoszą odpowiedzialność ekonomiczną przed udziałowcami firmy, ale również – poprzez codzienny wpływ na życie społeczne – zobowiązani są do prowadzenia działań społecznie wartościowych. Istotną cechą CSR jest jego dobrowolność. Społeczna

<sup>5</sup> Platon, *Państwo*, PWN, Warszawa 1985.

<sup>6</sup> Arystoteles, *Polityka*, PWN, Warszawa 2001,

<https://sady.up.krakow.pl/fil.arystoteles.polityka.html> (dostęp: 10. 09.2021).

<sup>7</sup> B. Baczko, *Rousseau: samotność i wspólnota*, Wyd. Słowo/obraz terytoria, Gdańsk 2009.

<sup>8</sup> M. Rojek-Nowosielska, *Definicja CSR według normy ISO 26000 a praktyka gospodarcza*, „Ruch prawniczy, ekonomiczny i socjologiczny” 3/2017, s. 215.

odpowiedzialność biznesu opiera się bowiem na dobrowolnym przyjęciu przez przedsiębiorstwa zobowiązań wobec społeczeństwa, wykraczających poza obowiązujące normy prawne. CSR jest odpowiedzią na rosnące problemy środowiskowe i społeczne, niemożliwe do rozwiązania bez pomocy podmiotów gospodarczych, których prawo – ze względu na specyfikę wolnego rynku – nie jest w stanie zobowiązać do podjęcia określonych działań<sup>9</sup>. Ma na celu wskazanie odpowiedniego kierunku działań przedsiębiorstwom, które rozumieją swój wpływ na środowisko naturalne i społeczne oraz nie pozostają obojętne wobec rosnących globalnych problemów. Komisja Europejska definiuje CSR jako koncepcję „zgodnie z którą przedsiębiorstwa dobrowolnie uwzględniają problematykę społeczną i ekologiczną w swojej działalności oraz stosunkach z zainteresowanymi stronami”<sup>10</sup>. Według B. Roka CSR należy postrzegać również jako narzędzie zarządzania strategicznego, które umożliwi wykorzystanie otwartego dialogu z szeroką grupą interesariuszy w celu doskonalenia strategii przedsiębiorstwa. Uwzględnienie potrzeb całej grupy interesariuszy oraz dzielenie ich wartości jest, według B. Roka, istotnym czynnikiem budowania przewagi konkurencyjnej, który przedsiębiorstwa mogą zawrzeć w swojej strategii<sup>11</sup>. Społeczna odpowiedzialność biznesu jest zatem rozwiązaniem długofalowym i holistycznym, obejmującym wszystkie obszary firmy oraz szeroką grupę interesariuszy.

W latach 90. A.B. Carroll przedstawił tzw. piramidę odpowiedzialności. Piramida A.B. Carolla lub „piramida odpowiedzialności” przedstawia cztery poziomy oczekowań interesariuszy wobec firmy. Odpowiedzialność ekonomiczna i prawna są przez społeczeństwo uważane za *wymagane* i najbardziej istotne. Podstawowym zadaniem firmy jest więc powiększanie kapitału, pomniejszanie kosztów oraz podejmowanie optymalnych gospodarczo decyzji. Powiększanie zysku jest bowiem dobrem zarówno dla przedsiębiorcy, jak i interesariuszy. Przestrzeganie regulacji i norm prawnych jest również, według społeczeństwa, bezdyskusyjną odpowiedzialnością przedsiębiorstwa. Firma ma wobec tego działać w zakresie unormowanym przepisami prawnymi, unikać ewentualnych sporów oraz dotrzymywać zobowiązań. Kolejny poziom piramidy – odpowiedzialność etyczną, A.B. Carroll uznaje za wartość już nie tyle co *wymaganą*, lecz *oczekiwaną* przez społeczeństwo. Działalność etyczna

---

<sup>9</sup> A. Rudnicka, *CSR – doskonalenie relacji społecznych w firmie*, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2012.

<sup>10</sup> M. Bernatt, *Społeczna odpowiedzialność biznesu. Wymiar konstytucyjny i międzynarodowy*, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2009, s. 95.

<sup>11</sup> B. Rok, *Odpowiedzialny biznes w nieodpowiedzialnym świecie*, Akademia Rozwoju Filantropii w Polsce Forum Odpowiedzialnego Biznesu, Warszawa 2004, s. 17.

dotyczy właściwego zarządzania firmą, w tym oddolnych inicjatyw, wykraczających poza wymuszone ramami prawnymi działania. Działalność etyczna dotyczy również sprawiedliwego traktowania pracowników i klientów oraz szanowania środowiska naturalnego. Odpowiedzialność filantropijna jest przez interesariuszy *pożądana*. Ten poziom uznawany jest za wartość dodaną przedsiębiorstwa. Działanie dodatkowe, wdrożone, kiedy zostaną spełnione ważniejsze powinności przedsiębiorstwa<sup>12</sup>.

Istotnym wnioskiem płynącym z budowy piramidy jest fakt, że społeczna odpowiedzialność biznesu nie dotyczy jedynie zobowiązań etycznych i filantropijnych. CSR rozpoczyna się od rzetelnej i jawnej polityki gospodarczej i prawnej, które tworzą fundament do prowadzenia działań wykraczających poza podstawowe zadania przedsiębiorstwa.

Aspekty społecznej odpowiedzialności biznesu podjęte przez B. Roka oraz A.B. Carroll pokazują, że CSR jest przedsięwzięciem wielowymiarowym i interdyscyplinarnym. Potwierdza to również interpretacja pojęcia CSR przez Bank Światowy, według którego jest to „zobowiązanie biznesu do przyczyniania się do zrównoważonego rozwoju przy współpracy zatrudnionych, ich rodzin, lokalnych społeczności oraz społeczeństwa, która zmierza do poprawy jakości życia, co służy zarówno biznesowi, jak i rozwojowi społecznemu”<sup>13</sup>. Przedsiębiorstwo odpowiedzialne społecznie, przy współpracy otoczenia zewnętrznego i wewnętrznego, podejmuje działania korzystne zarówno ekonomicznie jak i społecznie. Działania CSR podejmowane są zatem z uwzględnieniem niemal każdego obszaru przedsiębiorstwa.

Istnieje wiele instrumentów społecznej odpowiedzialności biznesu, które znacznie ułatwiają wdrożenie idei w przedsiębiorstwie. Ich dobór zależy od wielu cech przedsiębiorstwa, takich jak wielkość i zasoby firmy, charakterystyka interesariuszy, kultura organizacyjna, ale również od otoczenia, w którym się znajduje<sup>14</sup>.

Jednym z chętnie wybieranych narzędzi CSR jest kampania społeczna, czyli działania zwracające uwagę na daną kwestię społeczną poprzez wykorzystanie źródeł marketingowych przedsiębiorstwa. Ma ona na celu zwrócenie uwagi na dany problem społeczny. Kampanie społeczne zwykle

---

<sup>12</sup> M. Kiełkiewicz, *Spoleczna odpowiedzialność biznesu wobec środowiska naturalnego w kontekście idei zrównoważonego rozwoju: analiza podstaw etycznych*, „Zarządzanie. Teoria i praktyka”, 2(16)/2016, s. 37-45.

<sup>13</sup> J. Filek, *Spoleczna odpowiedzialność biznesu. Tylko moda czy nowy model prowadzenia działalności gospodarczej*, UOKIK, Warszawa 2006, s. 5.

<sup>14</sup> A. Sokołowska, *Spoleczna odpowiedzialność malego przedsiębiorstwa. Identyfikacja – ocena – kierunki doskonalenia*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław 2013, s. 40-62.

promowane są w przekazach medialnych. Często wiążą się one z wysokimi kosztami, jednak są one również bardzo skuteczne<sup>15</sup>.

Innym z instrumentów, który na równi traktuje cele marketingowe jak i społeczne jest tzw. marketing zaangażowany społecznie. Jego efektem jest sprzedaż danego produktu lub usługi oraz równoczesna pomoc danej organizacji charytatywnej lub udzielenie wsparcia w danej sprawie<sup>16</sup>.

Kolejnym narzędziem jest wolontariat pracowniczy. Jest to działanie firmy polegające na promowaniu i wspieraniu przez firmę działań pracowniczych na rzecz społeczności i środowiska. Pracownik angażujący się w wolontariat ma pełne poparcie i wsparcie pracodawcy, między innymi poprzez dostosowanie godzin pracy do działalności pracowników lub udostępnienie zasobów firmy w celu realizacji danych inicjatyw i projektów<sup>17</sup>.

Innym instrumentem angażującym bezpośrednio pracowników przedsiębiorstwa jest program etyczny. Są to kodeksy dobrych postępowania oraz wartości i norm wyznawanych przez przedsiębiorstwo, a także misja i wizja firmy. Zazwyczaj pracownicy rozpoczynający pracę w firmie podpisują dokument zobowiązujący przestrzegać przepisów takiego kodeksu<sup>18</sup>.

Raport społeczny to kolejne narzędzie CSR wykorzystywane przez przedsiębiorstwa. Jest to dokument podsumowujący działalność firmy związaną z zaangażowaniem społecznym i ekologicznym. Jest on skierowany do interesariuszy przedsiębiorstwa i informuje o dotychczasowych decyzjach firmy oraz ich konsekwencjach dla społeczeństwa oraz korzyściach dla przedsiębiorstwa<sup>19</sup>.

Innym narzędziem społecznej odpowiedzialności biznesu jest nadzór korporacyjny. Jest to system prawny i ekonomiczny, regulujący stosunki oraz kontrolujący zachowania udziałowców spółki. Służy on zapewnieniu równowagi między interesami każdego z interesariuszy. Stosując nadzór korporacyjny zwraca się szczególną uwagę na skład i funkcjonowanie rady nadzorczej i zarządu, kontrolę transakcji z podmiotami zależnymi i powią-

---

<sup>15</sup> W. Leoński, *Narzędzia społecznej odpowiedzialności biznesu a wielkość przedsiębiorstwa*, „Studia ekonomiczne. Zeszyty Naukowe UE w Katowicach”, 254/2016, s. 95-96.

<sup>16</sup> Ibidem.

<sup>17</sup> P. Kottler, N. Lee, *Corporate Social Responsibility. Doing the most good for your company and your cause*, wyd. John Wiley&Sons, New Jersey 2005, s. 36.

<sup>18</sup> W. Leoński, s. 94.

<sup>19</sup> Ibidem.



zanymi, przejrzystość informacyjną spółki oraz stopień zbieżności interesów akcjonariuszy i kadry kierowniczej<sup>20</sup>.

Do instrumentów CSR zalicza się także ekoznakowanie. Oznacza ono uzyskanie certyfikatu świadczącego o ekologicznym podejściu do produkcji i funkcjonowania produktu, który uprawnia przedsiębiorstwo do umieszczenia specjalnego oznakowania na tych produktach<sup>21</sup>.

Do narzędzi CSR zaliczane są również inwestycje odpowiedzialne społecznie oraz inwestycje w ekologię. Dotyczą one podejmowania decyzji inwestycyjnych, które biorą pod uwagę nie tylko zysk ekonomiczny, ale również kwestie społeczne i środowiskowe. Odpowiedzialne inwestowanie dotyczy również świadomej rezygnacji z danej inwestycji, przy posiadaniu wiedzy o jej możliwych negatywnych skutkach biologicznych lub społecznych<sup>22</sup>.

Poprzez stosowanie CSR w swojej działalności przedsiębiorstwa przede wszystkim znacznie poprawiają wizerunek swojej marki. Dzięki koordynacji potrzeb swoich interesariuszy poprawia się legitymizacja przedsiębiorstwa oraz jego percepcja. Środowisko, którego potrzeby zostają zidentyfikowane jest bardziej lojalne oraz przywiązane do konkretnej firmy, co w rezultacie prowadzi do zwiększenia rentowności przedsiębiorstwa. Ponadto wyjście naprzeciw oczekiwaniom coraz bardziej świadomego klienta jest współcześnie podstawą strategii marketingowych organizacji. Marketing odpowiedzialny społecznie zapewnia bowiem znaczącą przewagę konkurencyjną, szczególnie gdy przedsiębiorstwo jest prekursorem CSR na danym rynku, a jego produkt lub usługa wyróżniają się dzięki temu wśród im podobnych<sup>23</sup>.

## Zakres badań i metody badawcze

W badaniach zastosowano metodę ankietową. Pozwala ona bowiem uzyskać informacje oraz opinie od znacznej i zróżnicowanej liczby respondentów i na ich podstawie wystronować ogólne wnioski<sup>24</sup>. Posłużono się

---

<sup>20</sup> M. Rybak, *Etyka menedżera – społeczna odpowiedzialność przedsiębiorstwa*, wyd. PWN, Warszawa 2004, s. 53.

<sup>21</sup> Ekoznakowanie, eco-labeling, <https://odpowiedzialnybiznes.pl/hasla-encyklopedii/ekoznakowanie-eco-labeling/> (dostęp: 04.06.22).

<sup>22</sup> W. Leoński, s. 95.

<sup>23</sup> P. Księżak, *The Benefits from CSR for Company and Society*, „Journal of Corporate Responsibility and Leadership” 3/2016(4), s. 53-59.

<sup>24</sup> Z. Szyjewski, *Metody badania zachowań społecznych*, Studia i Prace WNEIZ US, 2018, nr 54 (2), s. 147-162.

narzędziem w postaci kwestionariusza ankietowego<sup>25</sup> w formie elektronicznej. Źródłem badań są w takim razie wyniki badań pierwotnych. Badania prowadzone były od listopada 2021 roku do maja 2022 roku. Kwestionariusz, składający się z 17 pytań otwartych, zamkniętych i skalowanych, został opublikowany w mediach społecznościowych. Ankieta dostępna była na grupach istniejących na stronie internetowej Facebook oraz pod odpowiednimi hashtagami w portalu Twitter. Kwestionariusz został przesłany do respondentów również drogą mailową. Ankieta została podzielona na cztery sekcje. W ramach pierwszej z nich respondenci odpowiadali na pytania weryfikacyjne, które sprawdzały, czy kwalifikują się do badania. Druga sekcja weryfikowała wiedzę respondentów na temat społecznej odpowiedzialności biznesu, w trzeciej natomiast respondenci odpowiadali na pytania dotyczące ich doświadczeń związanych ze społeczną odpowiedzialnością biznesu w czasie uczestniczenia w poszczególnych eventach. Ostatnia sekcja składała się z pytań odnośnie do charakterystyki badanych osób.

Na potrzeby pracy postawiono hipotezy badawcze (w formie stwierdzeń wymagających weryfikacji<sup>26</sup>), według których:

H1. Branża eventowa coraz częściej angażuje się w działalność społecznej odpowiedzialności biznesu.

H2. Organizatorzy eventów wdrażają różnorodne działania CSR związane z wieloma kategoriami życia społeczno-kulturowego.

H3. Obecność elementów społecznej odpowiedzialności biznesu wpływa na decyzję o uczestnictwie w wydarzeniu.

H4. Obecność elementów społecznej odpowiedzialności biznesu wpływa pozytywnie na postrzeganie eventów przez klientów.

## Charakterystyka badanej grupy

W badaniu wzięło udział 128 respondentów. Wśród ankietowanych dominowały osoby z wykształceniem średnim oraz wyższym. Zaledwie 2% badanych posiada wykształcenie podstawowe, natomiast 6% z nich nie chciało podać informacji. Wyniki dotyczące wykształcenia odpowiadają tym dotyczącym wieku respondentów, zgodnie z którymi 65% ankietowanych jest w wieku nie wyższym niż 26 lat, co oznacza, że większość respondentów nadal kontynuuje naukę, bądź posiada wykształcenie wyższe niepełne. Ponadto 28% respon-

---

<sup>25</sup> A. Zagańczyk, *Zasady konstruowania kwestionariusza ankiety*, BITP, 2014, nr 33 (1), s. 37-43.

<sup>26</sup> T. Jemioło, A. Dawidczyk, *Wprowadzenie do metodologii badań bezpieczeństwa*, wyd. Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2008, s. 31.

dentów ma więcej niż 27, ale mniej niż 35 lat. Tylko 4% z nich jest w wieku powyżej 36 lat, a 3% poniżej 18 lat.

W ramach charakterystyki respondentów – poza pytaniami typowo metryczkowymi – zapytano również o pojęcie społecznej odpowiedzialności biznesu, a także o uczestnictwo w eventach. Na pytanie dotyczące wiedzy na temat społecznej odpowiedzialności biznesu, najczęściej respondentów odpowiedziało, że nigdy nie spotkało się z tym pojęciem (44%) lub słyszało o CSR, ale nie jest w stanie nic powiedzieć na ten temat (30%). Najmniej liczna grupa ankietowanych (26%) zadeklarowała, że wie czym jest społeczna odpowiedzialność biznesu.

Po lekturze krótkiej notatki wyjaśniającej, czym jest społeczna odpowiedzialność biznesu, uczestnicy badania zostali poproszeni o zaznaczenie stwierdzeń, które, według nich, opisują termin „CSR”. Percepcja społecznej odpowiedzialności biznesu przez uczestników badania może zdefiniować bowiem odpowiedzi na następne pytania w ankiecie, dotyczące obserwacji elementów CSR na eventach, w których uczestniczyli respondenci.

Według respondentów, społeczna odpowiedzialność biznesu dotyczy przede wszystkim dbania o środowisko naturalne, angażowanie się w sprawy społeczne, wspieranie lokalnej społeczności, angażowanie się w działalność charytatywną, zatrudnianie osób z niepełnosprawnością, finansowanie kultury, nauki i sportu, dbanie o prawa człowieka i prawa pracownicze, podejmowanie decyzji zgodnych z prawem oraz zapewnienie jak najlepszej jakości produktów i usług. Mniej niż dziesięć osób wskazało na płacenie podatków oraz powielanie kapitału.

Następnie respondenci zostali poproszeni o wskazanie rodzaju wydarzeń, w których brali udział w ciągu ostatnich trzech lat. Okres trzech lat pozwolił na uzyskanie względnie świeżych odpowiedzi, oraz pozwoli na uzyskanie odpowiedzi dotyczących wydarzeń organizowanych przed pandemią COVID-19. Odpowiedzi zostały podzielone na sześć kategorii.

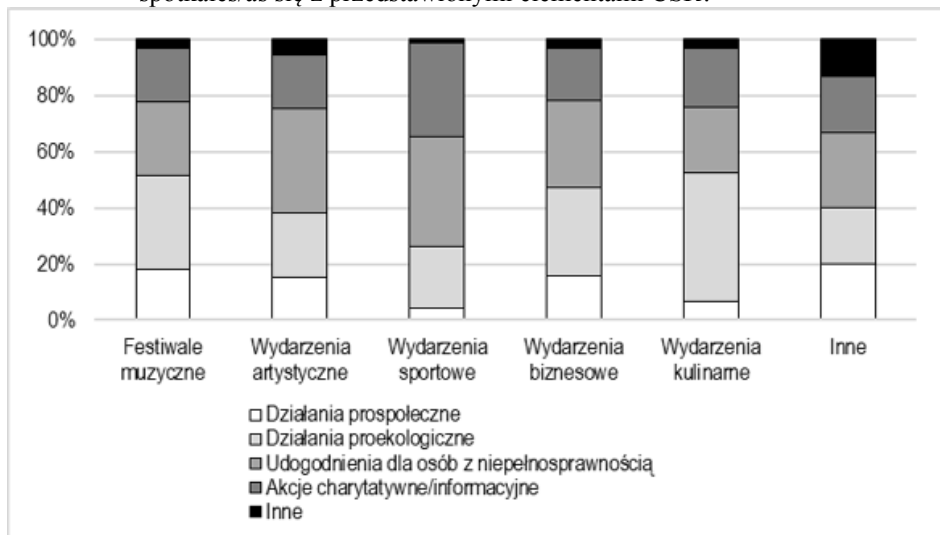
Najwięcej osób wzięło udział w wydarzeniach kulinarnych, nieco mniej, bowiem 64 osoby, uczęszczały na festiwale muzyczne, 46 osób wzięło udział w wydarzeniach artystycznych, a 38 osób w wydarzeniach biznesowych. Najmniej respondentów wzięło udział w wydarzeniach sportowych. Dwie osoby wskazały inne formy wydarzeń.

## **Wyniki badań**

W zasadniczej części badania ankietowani zostali poproszeni o wskazanie rodzajów elementów społecznej odpowiedzialności biznesu, z którymi spotkali się podczas uczestniczenia w wydarzeniach zaznaczonych w poprzednim

pytaniu (rysunek 1). W zakresie wszystkich rodzajach eventów przeważają działania związane z ekologią, udogodnieniami dla osób z niepełnosprawnością i akcje charytatywne lub informacyjne. Wśród wydarzeń muzycznych i kulinarnych zdecydowanie dominują działania proekologiczne, a podczas wydarzeń artystycznych i sportowych popularnością cieszą się udogodnienia dla osób z niepełnosprawnością. Tyle samo osób wskazało, że w trakcie eventów biznesowych dominowały działania proekologiczne i udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami. Podczas innych wydarzeń, rodzaje działań związanych ze społeczną odpowiedzialnością biznesu rozkładają się równomiernie. Czterech respondentów wskazało bowiem na działania prospołeczne i udogodnienia dla osób z niepełnosprawnością, trzy osoby na działania proekologiczne i akcje charytatywne i informacyjne, a dwie osoby na inne działania. Z udzielonych odpowiedzi wynika, że działania w ramach społecznej odpowiedzialności biznesu są realizowane na eventach.

**Rysunek 1.** Odpowiedzi respondentów na pytanie ankietowe: Czy podczas eventów spotkałeś/aś się z przedstawionymi elementami CSR?

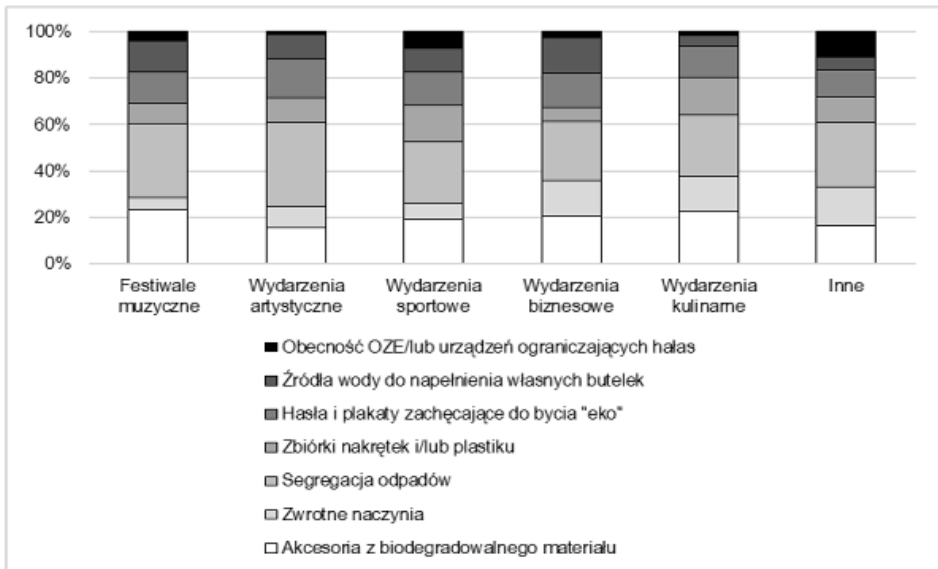


**Źródło:** badania ankietowe, n = 128.

Następnie respondenci, którzy wskazali działania proekologiczne w czasie ich obecności na wydarzeniach, zostali poproszeni o doprecyzowanie, jakie rozwiązania zauważyli. W ankiecie zasugerowano siedem odpowiedzi, które wybrano na podstawie analizy literatury i omawianych wcześniej przykładów działań eventów na świecie.

Na wszystkich wymienionych wydarzeniach dominują działania związane z segregacją odpadów. W przypadku festiwali muzycznych oraz wydarzeń sportowych przeważa również obecność akcesoriów wykonanych z biodegradowalnego materiału. Pojawiły się także hasła i plakaty zachęcające do bycia „eko” oraz źródła wody umożliwiające napełnienie własnych butelek. Na wydarzeniach artystycznych znaczna liczba ankietowanych wskazała na hasła i plakaty zachęcające do bycia „eko” oraz obecność produktów wykonanych z biodegradowalnego materiału. Jedna osoba zauważyła natomiast obecność odnawialnych źródeł energii i urządzeń ograniczających hałas. Odpowiedzi dotyczące działań podczas wydarzeń biznesowych wskazują na w miarę równomierny podział rozwiązań dotyczących ekologii. Jedynie działania związane ze zbiórką nakrętek i plastiku oraz obecnością odnawialnych źródeł energii cieszyły się mniejszą popularnością w porównaniu do pozostałych odpowiedzi. W wydarzeniach kulinarnych dominowały działania związane z charakterem i specyfiką takich wydarzeń, czyli obecność biodegradowalnych akcesoriów i zwrotnych naczyń oraz plakatów. Dwadzieścia dziewięć osób wskazało również na zbiórki nakrętek i plastiku (rysunek 2). Z uzyskanych danych wynika, że działania proekologiczne prowadzone na eventach są zróżnicowane, co wynika z obserwacji uczestników.

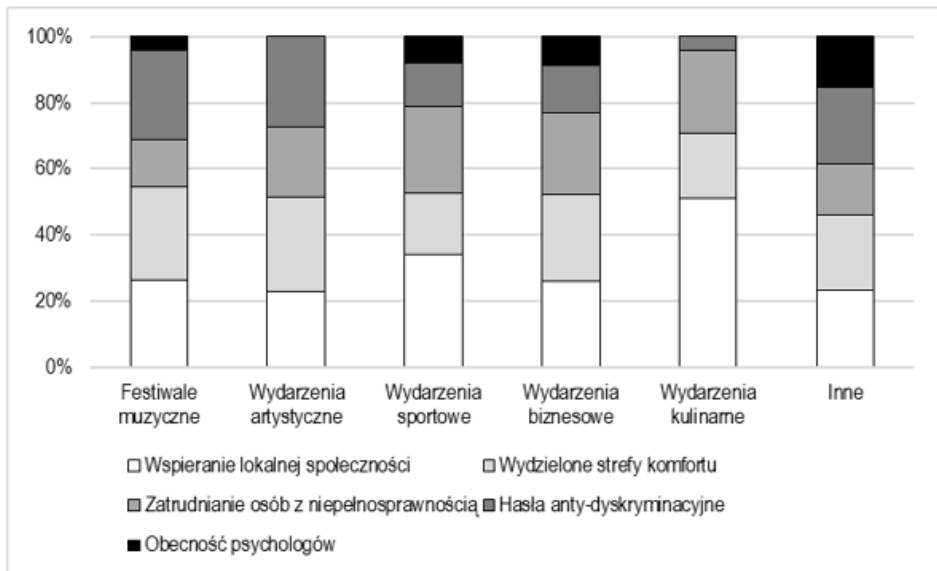
**Rysunek 2.** Odpowiedzi respondentów na pytanie ankietowe: Które z poniższych rozwiązań proekologicznych zauważyłeś/aś w czasie obecności na wydarzeniach?



**Źródło:** badania ankietowe, n = 128.

Wśród osób, które zaznaczyły obecność działań prospołecznych, najczęściej zasugerowało rozwiązania związane ze wspieraniem lokalnej społeczności, obecność hasła anty-dyskryminacyjnych oraz wydzielonych stref komfortu. Na wydarzeniach kulinarnych działania związane ze wspieraniem lokalnej społeczności stanowią ponad 50% odpowiedzi. Podczas wydarzeń biznesowych natomiast obecność przedstawionych rozwiązań rozkłada się równomiernie, oprócz działań związanych z obecnością psychologów, na które wskazało zaledwie sześć osób. Podczas festiwali muzycznych najczęściej obserwowano obecność hasła antydyskryminacyjnych, a na wydarzeniach artystycznych wydzielone strefy komfortu. W czasie wydarzeń sportowych wyróżniały się działania związane z wspieraniem lokalnej społeczności (rysunek 3). Z udzielonych odpowiedzi wynika, że stosowane działania prospołeczne różnią się w zależności od typu eventu.

**Rysunek 3.** Odpowiedzi respondentów na pytanie ankietowe: Które z poniższych rozwiązań prospołecznych zauważyłeś/aś w czasie obecności na wydarzeniach?

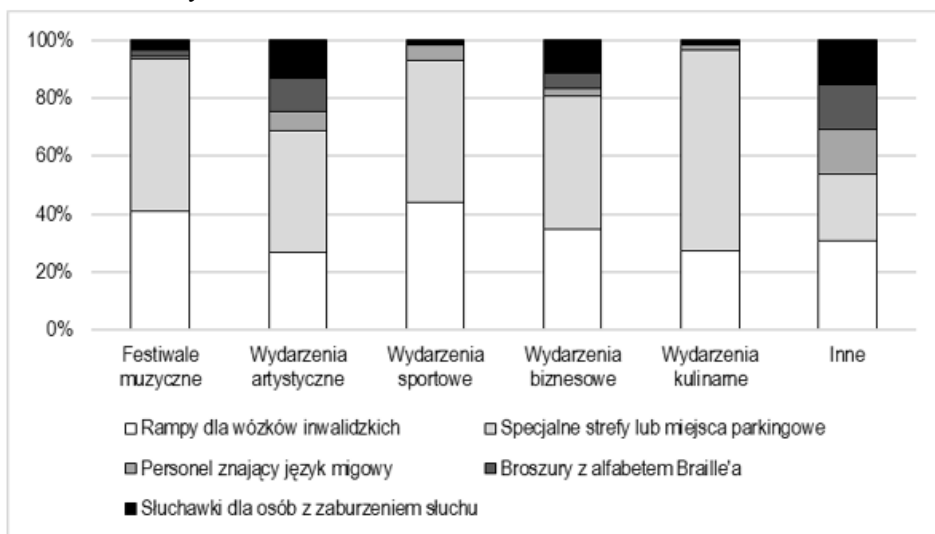


**Źródło:** badania ankietowe, n = 128.

Na rysunku 4 zamieszczono udzielone przez respondentów odpowiedzi w zakresie eventowych udogodnień dla osób z niepełnosprawnością. Wśród rozwiązań dotyczących udogodnień dla osób z niepełnosprawnością, na wszystkich wydarzeniach zdecydowanie przeważa obecność specjalnych stref lub miejsc parkingowych. Znacząca obecność tych rozwiązań może być

związana z regulacjami prawnymi dotyczącymi inkluzji osób niepełnosprawnych, które wymuszają na organizatorach wdrożenie wspomnianych działań. Podobną przyczynę może mieć również znacząca obecność na wydarzeniach ramp dla wózków inwalidzkich. Wśród innych rozwiązań na eventach artystycznych i biznesowych wyróżnia się także udostępnienie słuchawek dla osób z zaburzeniami słuchu, na które odpowiedź zaznaczyło dwanaście osób w przypadku wydarzeń artystycznych i osiem osób w przypadku wydarzeń biznesowych. Analizując wykres, można dostrzec podobny stosunek proporcji do rozkładu odpowiedzi na wszystkich wydarzeniach.

**Rysunek 4.** Odpowiedzi respondentów na pytanie ankietowe: Które z poniższych udogodnień dla osób z niepełnosprawnością zauważyłeś/aś w czasie obecności na wydarzeniach?

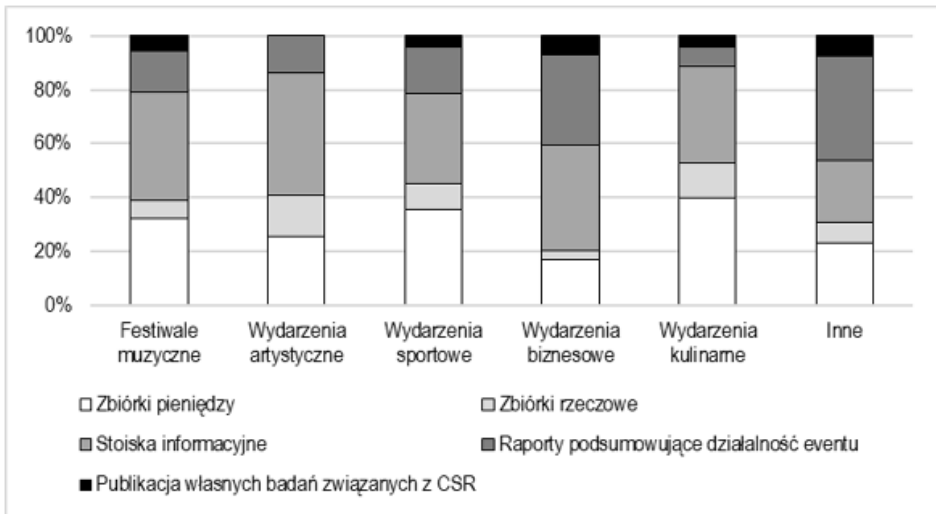


**Źródło:** badania ankietowe, n = 128.

W opinii ankietowanych podczas eventów są realizowane różnego typu akcje dodatkowe. Wśród akcji charytatywnych i informacyjnych przeważają zbiórki pieniędzy oraz obecność stoisk informacyjnych. Znacznie mniej respondentów wskazało na wydanie raportów podsumowujących działalność eventu, obecność zbiórek rzeczowych i publikację własnych badań związanych z CSR. Na wydarzeniach artystycznych oprócz zbiórek pieniężnych i stoisk informacyjnych, popularnością cieszą się również zbiórki rzeczowe, na które wskazało dziewięciu respondentów. W przypadku eventów sportowych i biznesowych, zaskakująco dużo respondentów wskazało na raporty podsumowujące działalność eventu. Podczas wydarzeń kulinarnych, tak jak

w przypadku eventów muzycznych i artystycznych, dominowały zbiórki rzeczowe i pieniądze oraz stoiska informacyjne (rysunek 5). Popularność akcji charytatywnych i informacyjnych na eventach wynika głównie z ich masowego charakteru, co daje możliwość dotarcia do dużej grupy odbiorców.

**Rysunek 5.** Odpowiedzi respondentów na pytanie ankiety: Które z poniższych akcji zauważyłeś/aś w czasie obecności na wydarzeniach?



**Źródło:** badania ankiety, n = 128.

W kolejnym segmencie ankiety, respondenci zostali poproszeni o określenie w jaki sposób wdrażanie elementów społecznej odpowiedzialności biznesu wpływa na ich percepcję wydarzenia. Odpowiedzi można było zaznaczać według skali Likerta, gdzie 1 oznaczało odpowiedź zdecydowanie negatywną, 2 raczej negatywną, 3 nie wpływa, 4 raczej pozytywną i 5 zdecydowanie pozytywną. Z danych wynika, że obecność elementów społecznej odpowiedzialności biznesu wpływa pozytywnie na postrzeganie wydarzenia. Zdecydowana większość respondentów stwierdziła, że obecność społecznej odpowiedzialności biznesu raczej pozytywnie wpływa na ich postrzeganie wydarzenia. Trzydzieści siedem osób uważa natomiast, że obecność CSR nie ma wpływu na ich percepcję eventu. Żaden z ankietowanych nie stwierdził jakoby elementy CSR negatywnie wpłynęły na postrzeganie wydarzenia. Oznacza to, że uczestnicy eventów mają świadomość, że społeczna odpowiedzialność biznesu to działalność ważna i może wspierać wizerunek eventu.



Kolejne pytanie brzmiało „w jaki sposób brak obecności elementów CSR wpływa na twoje postrzeganie wydarzenia?”. Zdecydowana większość respondentów uważa, że brak elementów CSR nie zmienia ich postrzegania eventu. Trzydzieści dwie osoby uważają natomiast, że może być to raczej negatywny czynnik, a osiem, że zdecydowanie negatywny. Na pozytywne lub raczej pozytywne postrzeganie eventu, w którym brakuje elementów społecznej odpowiedzialności biznesu wskazało zaledwie osiem osób.

Uzupełnieniem pytań o obecność elementów CSR jest kolejne pytanie „czy obecność elementów CSR wpływa na Twoją decyzję o uczestnictwie w wydarzeniu?”. Odpowiedzi respondentów sugerują, że obecność elementów CSR nie jest czynnikiem wpływającym na obecność w wydarzeniach. Zaledwie szesnaście osób stwierdziło, że jest to czynnik decyzyjny, a aż dwudziestu siedmiu respondentów stwierdziło, że nie jest w stanie tego określić. Dla uczestników eventu ważniejsze jest samo uczestnictwo w wybranym wydarzeniu niż elementy dodatkowe, jakie temu wydarzeniu towarzyszą.

Następnie uczestnicy badania mieli zdecydować czy według nich eventy organizowane współcześnie są bardziej zaangażowane społecznie od tych sprzed kilku lat. Jak wynika z odpowiedzi ankietowanych, współczesne wydarzenia zdecydowanie są organizowane bardziej odpowiedzialnie. Na tę odpowiedź wskazało ponad stu respondentów. Według szesnastu osób zaangażowanie społeczne podczas eventów nie zmieniło się na przestrzeni lat, natomiast zaledwie trzy osoby uznały, że są one mniej zaangażowane.

Z przeprowadzonych badań wynika, że uczestnicy eventów są coraz bardziej świadomi potrzeby wprowadzania działań z zakresu społecznej odpowiedzialności biznesu. Jednak w sferze budowania pełnej świadomości społecznej odpowiedzialności biznesu jest jeszcze wiele do zrobienia. Nadal znacznie ważniejsze jest samo uczestnictwo w danym wydarzeniu niż elementy towarzyszące.

## Podsumowanie

W wyniku przeprowadzonych analiz odpowiedziano na zadane pytania badawcze. Potwierdzono hipotezy badawcze, według których branża eventowa coraz częściej angażuje się w działalność społecznej odpowiedzialności biznesu, a organizatorzy eventów wdrażają różnorodne działania CSR związane z wieloma kategoriami życia społeczno-kulturowego. Jak wynika z przeprowadzonych badań zakres wprowadzanych działań związanych ze społeczną odpowiedzialnością biznesu podczas eventów jest szeroki. Jednakże na niemal wszystkich rodzajach wydarzeń dominują działania związane z ekologią i dbaniem o środowisko, w tym nowoczesne sposoby zarządzania odpadami czy

obecność zdalnych do recyklingu produktów. Nie są to zaskakujące wyniki; zjawiska globalnego ocieplenia i wyczerpywania się zasobów naturalnych są bowiem jednymi z największych i najczęściej obserwowanych przez opinię publiczną światowych problemów. Podczas eventów dosyć często pojawiają się również rozwiązania społeczne i udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami. Jest to wynik coraz bardziej inkluzyjnego społeczeństwa, ale również rozwijających się wymogów prawnych. Wyniki wskazują bowiem, że wśród działań związanych z udogodnieniami dla osób z niepełnosprawnością dominują te, które zostały poniekąd wymuszone odpowiednimi regulacjami. Dysproporcja między częstotliwością występowania działań koordynowanych prawnie, a tych, które pozostają własną inicjatywą organizatorów jest więcej niż znacząca. Pozytywnym zjawiskiem jest natomiast nie tylko współpraca z lokalną społecznością w trakcie wydarzenia, ale angażowanie się instytucji eventu w życie i rozwój miejscowej społeczności. Doskonałym tego przykładem jest przywołany w rozdziale trzecim festiwal Glastonbury, którego organizatorzy współpracują z lokalną władzą i rynkiem przez cały rok, aby zapewnić odpowiedni rozwój miejscowości, który zapewni zainteresowanym stronom obopólną korzyść.

Pozytywnie zweryfikowano również hipotezę, zgodnie z którą obecność elementów społecznej odpowiedzialności biznesu wpływa pozytywnie na postrzeganie eventów przez klientów. Wyniki badań wykazały również na zdecydowanie pozytywny stosunek uczestników wydarzeń do wprowadzanych elementów społecznej odpowiedzialności biznesu, jednakże nadal nie są one jeszcze czynnikami, które decydowałyby o obecności uczestników na eventach. Co więcej, część ankietowanych uważa brak elementów CSR za pozytywne zjawisko, jednocześnie nie uznając ich obecności na wydarzeniach jako zjawiska negatywnego. Ambiwalentny stosunek ankietowanych co do wprowadzania CSR tłumaczy poniekąd duński filozof Soren Kierkegaard, stwierdzając już 150 lat temu: „wszyscy chcą rozwoju, ale nikt nie chce zmiany”. Pozytywny stosunek do statusu quo jest bowiem charakterystyczną cechą niemal każdej społeczności, a reguła przekory jest jedną z podstawowych teorii w naukach o zarządzaniu. Zatem nie potwierdzono hipotezy badawczej, według której obecność elementów społecznej odpowiedzialności biznesu wpływa na decyzję o uczestnictwie w wydarzeniu.

Na przestrzeni lat zaangażowanie rynku we wprowadzenie zasad zrównoważonego rozwoju do powszechnej gospodarki znacznie się zwiększyło. Dotyczy to również branży eventowej, która, jak wykazały przedstawione przykłady oraz odpowiedzi ankietowanych, coraz częściej stosują elementy CSR w swojej strategii zarządzania. Nadal jednak jest to zjawisko, które wymaga dopracowania. Jak pokazuje bowiem przykład festiwalu Glastonbury;

mimo silnych starań co do odpowiedniej ochrony środowiska naturalnego, podpartymi nawet odpowiednimi nagrodami, specyfika eventu spowodowała, że nadal boryka się on z problemem zanieczyszczenia pobliskich zbiorników wodnych substancjami odurzającymi. Organizatorzy igrzysk olimpijskich, mimo historycznego dziedzictwa, nadal nie wypracowali rozwiązania, które zapewniłoby korzyści ekonomiczne dla obszaru, na którym odbywa się event, również po zakończeniu wydarzenia. Jest to problem, z którym borykają się organizatorzy każdej edycji imprezy.

Reasumując, społeczna odpowiedzialność biznesu to pożądane przez konsumentów zjawisko, które coraz częściej znajduje swoje miejsce w strategii organizacji eventu, mimo że nadal nie jest ono czynnikiem decyzyjnym uczestnictwa w ewencie wśród klientów. Pomimo szerokiego wachlarza elementów CSR wprowadzanych w czasie eventów, nadal dosyć duża skala negatywnego wpływu wydarzeń może świadczyć o tym, że nie jest on jednak uważany za immanentny element organizacji, co może doprowadzić do sytuacji, w której mimo wprowadzanych elementów CSR, negatywne wpływy eventu mogą nadal być dominujące. Przeprowadzone badania, mimo że ukazały rzeczywisty stosunek uczestników co do wprowadzanych elementów społecznej odpowiedzialności biznesu, to jednak nie wykazały w pełni roli, jaką pełni CSR w branży eventowej, co pozostawia pole do dalszego poszerzenia i uzupełnienia badań m.in. o stosunek samych organizatorów eventów co do społecznej odpowiedzialności biznesu. Pozwolą one uzyskać pełny obraz miejsca i roli CSR w zarządzaniu i organizacji eventu, a także sposobu ich implementacji. Tym samym wspomogą menedżerów i organizatorów eventów w zarządzaniu odpowiedzialną i inkluzywną organizacją opartą na wartościach.

## Bibliografia

1. Arystoteles, *Polityka*, PWN, Warszawa 2001, <https://sady.up.krakow.pl/fil.arystoteles.polityka.html> (dostęp: 10.09.2021).
2. Baczek B., *Rousseau: samotność i wspólnota*, Wyd. Słowo/obraz terytoria, Gdańsk 2009.
3. Bernatt M., *Społeczna odpowiedzialność biznesu. Wymiar konstytucyjny i międzynarodowy*, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2009, s. 95.
4. Department of Economic and Social Affairs UN, *World Social Report 2020. Inequality In a Rapidly Changing World*, Nowy Jork 2020, s. 5.
5. Ekoznakowanie, eco-labeling, <https://odpowiedzialnybiznes.pl/hasla-encyklopedii/ekoznakowanie-eco-labeling/> (dostęp: 04.06.22).

6. Filek J., *Społeczna odpowiedzialność biznesu. Tylko moda czy nowy model prowadzenia działalności gospodarczej*, UOKIK, Warszawa 2006, s. 5.
7. Getz D., *Event Studies: Theory, research and policy for planned events*, wyd. Elsevier, Oxford 2007, s. 2-10.
8. Jemiolo T., Dawidczyk A., *Wprowadzenie do metodologii badań bezpieczeństwa*, wyd. Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2008, s. 31.
9. Kiełkiewicz M., *Społeczna odpowiedzialność biznesu wobec środowiska naturalnego w kontekście idei zrównoważonego rozwoju: analiza podstaw etycznych*, „Zarządzanie. Teoria i praktyka”, 2(16)/2016, s. 37-45.
10. Kottler P., Lee N., *Corporate Social Responsibility. Doing the most good for your company and your cause*, wyd. John Wiley&Sons, New Jersey 2005, s. 36.
11. Kramer E., Porter M.R., *Creating Shared Value*, “Harvard Business Review” (January-February)/2011, s. 38.
12. Książak P., *The Benefits from CSR for Company and Society*, „Journal of Corporate Responsibility and Leadership” 3/2016(4), s. 53-59.
13. Leoński W., *Narzędzia społecznej odpowiedzialności biznesu a wielkość przedsiębiorstwa*, „Studia ekonomiczne. Zeszyty Naukowe UE w Katowicach”, 254/2016, s. 95-96.
14. Majchrzak K., *Społeczna odpowiedzialność biznesu (CSR) w działalności przedsiębiorstw sektora bankowego*, (Rozprawa doktorska, Uniwersytet Warszawski), Repozytorium Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2019, s. 41.
15. Platon, *Państwo*, PWN, Warszawa 1985.
16. Rojek-Nowosielska M., *Definicja CSR według normy ISO 26000 a praktyka gospodarcza*, „Ruch prawniczy, ekonomiczny i socjologiczny” 3/2017, s. 215.
17. Rok B., *Odpowiedzialny biznes w nieodpowiedzialnym świecie*, Akademia Rozwoju Filantropii w Polsce Forum Odpowiedzialnego Biznesu, Warszawa 2004, s. 17.
18. Rudnicka A., *CSR – doskonalenie relacji społecznych w firmie*, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2012.
19. Rybak M., *Etyka menedżera – społeczna odpowiedzialność przedsiębiorstwa*, wyd. PWN, Warszawa 2004, s. 53.
20. Sokołowska A., *Społeczna odpowiedzialność małego przedsiębiorstwa. Identyfikacja – ocena – kierunki doskonalenia*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław 2013, s. 40-62.

21. Szyjewski Z., *Metody badania zachowań społecznych*, Studia i Prace WNEIZ US, 2018, nr 54 (2), s. 147-162.
22. Zagańczyk A., *Zasady konstruowania kwestionariusza ankiety*, BITP, 2014, nr 33 (1), s. 37-43.

## **CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY IN THE EVENT INDUSTRY**

Corporate social responsibility has become a permanent element of management and communication strategies in many organizations. It is no different in the case of the event industry, the impact of which, and thus responsibility for its environment, due to the specificity of events, is considered to be broad. The aim of the work is to discuss and evaluate activities related to corporate social responsibility conducted by event organizers and their impact on the perception of events by their participants. Research shows that the scope of activities related to corporate social responsibility during events is wide, however, activities related to ecology dominate. To achieve the aim, survey research was used using a questionnaire on the application of CSR in the event industry in Poland. The research was conducted from November 2021 to May 2022. The questionnaire, consisting of 17 questions, was published on social media (Facebook and under the appropriate hashtags on Twitter).

*Keywords:* corporate social responsibility, event, event activity.

Agata PAMPUCH\*

Joanna DYCZKOWSKA\*\*

## LOGISTYKA PRZEWOZÓW PONADNORMATYWNYCH NA WYBRANYM PRZYKŁADZIE

*Zarys treści:* Celem artykułu jest ocena procesu planowania przewozu ponadgabarytowego przy zastosowaniu trzech rodzajów transportu. W publikacji wykorzystano analizę literatury oraz studium przypadku, na podstawie którego zostały wyliczone wskaźniki wykorzystania środka transportowego, czasu pracy i pracy przewozowej.

*Słowa kluczowe:* transport, logistyka, przewóz ponadnormatywny, ładunek ponadgabarytowy, wskaźniki.

### Wprowadzenie

Duża część gospodarki, jej rozwój i ciągłość są w znacznej mierze zależne od transportu stanowiącego jeden z jej podstawowych filarów, co jest związane z przewozem towarów i produktów, za przykłady mogą posłużyć żywność, środki czystości, kosmetyki, odzież itp. – a najprościej rzecz ujmując: wszystko to, czego potrzebują konsumenci. Rynek usług transportowych jest kategorią ekonomiczną i społeczną związaną z produkcją i wymianą usług przemieszczania<sup>1</sup>. Kształtowanie powiązań transportowo-logistycznych wymaga określenia efektywnych działań między systemem transportowym a logistycznym<sup>2</sup>. W stosunku do działalności produkcyjnej zarówno transport, jak i logistyka pełnią

---

\* Studentka studiów II stopnia na kierunku Zarządzanie, Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska

\*\* Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska

<sup>1</sup> D. Rucińska, *Rynek usług transportowych*, PWE, Warszawa 2015, s. 20.

<sup>2</sup> M. Jacyna, *Kształtowanie systemów w wybranych obszarach transportu i logistyki*, Wyd. Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2014, s. 14.

rolę usługową<sup>3</sup>. Specyficzną gałęzią transportu jest transport ponadnormatywny, zwany również przewozem ponadgabarytowym. Transport ponadgabarytowy jest to przewóz ładunku za pośrednictwem jednego, lub kilku pojazdów przekraczających normy dopuszczalne dla danej sieci transportowej poprzez nacisk osi z ładunkiem bądź bez niego. Do pojazdów nienormatywnych natomiast zalicza się takie, które posiadają większą masę i wymiary z ładunkiem czy też bez niego, w odniesieniu do przepisów normujących ruch drogowy<sup>4</sup>. Niniejsze opracowanie jest próbą odpowiedzi na sformułowany problem badawczy „Jakie problemy występują przy przewozie ładunków ponadgabarytowym i co należy uwzględnić na poziomie planowania wieloetapowego?”. Postawiono hipotezę: Przypuszcza się, że planowanie na poziomie wieloetapowym ma duże znaczenie w logistyce przewozów ponadgabarytowych. W logistyce przewozów ponadgabarytowych trzeba uwzględnić optymalny przebieg trasy. W logistyce przewozów ponadgabarytowych uwzględnia się wielkość przewożonego ładunku. Dodatkowo przypuszcza się, że przy przewozie ładunków ponadgabarytowych należy uwzględnić współpracę z różnymi podmiotami i instytucjami.

## Metodyka pracy

Celem artykułu jest ocena procesu planowania przewozu ponadgabarytowego. W artykule omówiono logistykę transportu ponadgabarytowego na podstawie wybranej firmy o nazwie BEDMET.

W publikacji przedstawiono charakterystykę badanego przedsiębiorstwa i dokonano analizy trzech wybranych przewozów oraz oceniono je ze względu na wskaźniki wykorzystania środka transportu, jego czasu pracy przy uwzględnieniu wskaźnika pracy przewozowej.

Do badania wykorzystano metodę indywidualnych przypadków. Studium przypadku (case study) jest wykorzystywane jako metoda naukowa i metoda dydaktyczna<sup>5</sup>. Wybór studium przypadku jako metody badawczej uwarunkowa-

---

<sup>3</sup> J. Dyczkowska, *Perspektywy rozwoju przedsiębiorstw TSL9Transport-Spedycja-Logistyka na obszarze Polski Północnej i ich obecna sytuacja*, Aktualne wyzwania rozwoju transportu, Zeszyty Naukowe UG, *Ekonomika transportu i Logistyki*, nr 74, s. 85.

<sup>4</sup> Ł. Rybiński, D. Chojnacki, *Przewozy ponadnormatywne w transporcie drogowym*, Zakład Prewencji i Ruchu Drogowego, Katowice 2018, s. 6.

<sup>5</sup> W. Grzegorzcyk, *Studium przypadku jako metoda badawcza i dydaktyczna w naukach o zarządzaniu* (w:) *Wybrane problemy zarządzania i finansów. Studia przypadków*, red. W. Grzegorzcyk, Uniwersytet Łódzki, Łódź 2015, s. 9.

ny był próbą wyjaśnienia zjawiska ogólnego na konkretnym przykładzie<sup>6</sup>. Metoda indywidualnych przypadków została zastosowana by opracować różne etapy przewozu towarów ponadgabarytowych.

Mierniki i wskaźniki pozwalają zobrazować ekonomiczne przepływy jakości przeprowadzonej usługi transportowej, ponieważ proces transportowy jest bardzo ważnym elementem w podsystemie logistycznym. Mierniki i wskaźniki wykorzystane do analizowanej trasy:

1. Miernik możliwości wykorzystania środka transportowego:

$$\begin{aligned} & \text{stopień wykorzystania środków transportu} \\ & = \frac{\text{ładunek rzeczywisty [t]}}{\text{ładunek możliwy [t]}} \times 100\% \end{aligned}$$

2. Wskaźnik wykorzystania czasu pracy:

$$\text{wykorzystanie czasu pracy} = \frac{\text{wykorzystanie czasu pracy}}{\text{dysponowany czas pracy}} \times 100\%$$

Wskaźnik wykorzystania czasu pracy jest ilorazem wykorzystanego czasu pracy wyrażonego w godzinach a dysponowanym czasem pracy, który też jest wyrażony w godzinach.

3. Współczynnik wykorzystania pracy przewozowej:

$$\begin{aligned} & \text{współczynnik wykorzystania pracy przewozowej} \\ & = \frac{\text{praca przewozowa}}{\text{ładowność pojazdu} \times \text{droga}} \end{aligned}$$

Firma BEDMET świadczy usługi z zakresu transportu ponadnormatywnego i spedycji. Przedsiębiorstwo posiada, jeśli chodzi o transport drogowy, 40 zestawów do transportu ładunków ponadgabarytowych, są to naczepy specjalistyczne oraz modułowe, dzięki czemu firma podchodzi indywidualnie do każdego klienta. Piloci posiadają uprawnienia BF2 oraz BF3, a sama firma w większości krajów Unii Europejskiej ma stałe pozwolenia transportowe.

---

<sup>6</sup> K. Popowicz, *Cyfrowa transformacja uczelni wyższej w obliczu COVID-19 – studium przypadku Akademii Leona Koźmińskiego*, Marketing i Rynek, 2020, nr t. XXVII, nr 7/2020, s. 25.



Trasa polegała na przewozie ośmiu elementów przegrzewaczy modułowych do elektrowni znajdującej się na Bliskim Wschodzie z fabryki w Raciborzu. Trasa transportu podzielona jest na trzy etapy.

## Uregulowania prawne w transporcie ponadgabarytowym

Przewóz towarów wiąże się z wieloma pozwoleniami, przepisami drogowymi, pojazdy oraz naczepy, przyczepy muszą spełniać normy, aby mogło dojść do dostarczenia towaru od nadawcy do odbiorcy. W każdej gałęzi transportu przewóz ładunków ponadgabarytowych definiowany jest odmiennie, ze względu na obowiązujące regulacje prawne oraz dostępne środki transportu i niezbędną infrastrukturę<sup>7</sup>.

Przejazd zestawu ponadgabarytowego jest jedynie możliwy dzięki nabyciu specjalnego zezwolenia przez firmę, który wskazuje kategorię przejazdu<sup>8</sup>. Pozwolenie to jest wydawane w siedmiu kategoriach. Kategoria I i II są to ładunki podzielne, kategorie od III do VII są to ładunki niepodzielne. Dokumentem, który pozwala na przejazd ponadnormatywny jest zezwolenie, które wydawane jest przez zarządcę danej drogi, przez którą ma przejechać zestaw. Przy wydawaniu zezwolenia zarządca drogi często zwraca uwagę na stan infrastruktury drogowej, aby móc ocenić czy przejazd nie uszkodzi drogi<sup>9</sup>. Transport nienormatywny odbywa się w większości przypadków przy wykorzystaniu pojedynczego pojazdu lub zespołu pojazdów, których naciski osi wywierane na powierzchnię drogi wraz z ładunkiem są większe od dopuszczalnych nacisków, przewidywanych dla danej drogi w przepisach ustawy o drogach publicznych<sup>10</sup>.

Transport ponadgabarytowy jest dość specyficznym rodzajem transportu i grozi uszkodzeniem infrastruktury drogowej, przez co Ustawodawca wprowadził kary pieniężne za brak zezwolenia<sup>11</sup>:

- brak zezwolenia kategorii I i II: 1500 złotych;
- brak zezwolenia kategorii III-VI: 5000 złotych;

<sup>7</sup> A. Skowrońska, Ł. Kołodziejczyk, *Przewozy ładunków wielkogabarytowych w pojazdach nienormatywnych*, *Gospodarka Materiałowa i Logistyka*, t. LXXII, nr 7/2020, s. 3.

<sup>8</sup> Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r., Prawo o ruchu drogowym, *The Act of June 20, 1997, Road Traffic Law*, t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 1990, z późn. zm.

<sup>9</sup> J. Neider, *Transport międzynarodowy*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2008, s. 165.

<sup>10</sup> E. Gołębska, M. Sławińska, M. Szymczak, *Kompendium wiedzy o logistyce*, PWN, Warszawa 2013, s. 123-124.

<sup>11</sup> S. Juściński, *Logistyka transportu ładunków nienormatywnych*, LIBROPOLIS, Lublin 2016, s. 128-129.

- kategoria VII: kiedy naciski osi lub masa przekracza dopuszczalną wartość o 10 procent kara wynosi 500 złotych, natomiast gdy naciski osi lub masa waha się pomiędzy 10 a 20 procent kara wynosi 2000 złotych, 15 000 złotych kary przedsiębiorstwo zapłaci w pozostałych przypadkach<sup>12</sup>.

## Rodzaje przewożonych ładunków i mocowania

Ładunkiem ponadnormatywnym nazywa się taki ładunek, który zawsze swoimi wymiarami przekracza wielkości standardowych ładunków. Do przewozu ładunku ponadgabarytowego potrzebna jest grupa ludzi specjalizujących się w tego typu ładunkach oraz specjalistyczny sprzęt<sup>13</sup>.

Ładunki można sklasyfikować na poszczególnych płaszczyznach, takich jak wartość ładunku lub sposób ładunku. Jednak dużą rolę w kwalifikacji ładunków odgrywiają jego parametry, czyli wielkość oraz masa. Wyróżnia się następujące rodzaje ładunków<sup>14</sup>:

- ładunek zwykły;
- ładunek specjalny;
- ładunek ciężki;
- ładunek o skupionej masie;
- ładunek ciężki przestrzenny;
- ładunek długi.

W przypadku transportu drogowego istota ładunku ponadnormatywnego jest najbardziej skomplikowana. O takim ładunku mówi się wtedy, gdy po załadunku jego wymiary lub waga przekroczą maksymalne, dopuszczalne parametry standardowego zestawu drogowego lub zestawu z przyczepą<sup>15</sup>. Do przewozu ładunków szczególnie dużych i ciężkich najbardziej preferowane są środki transportu wodnego, a to ze względu na ich ładowność, wymiary przestrzeni ładunkowej i zdecydowanie mniejsze koszty w porównaniu z transportem łą-

---

<sup>12</sup> Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 maja 2012 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych, The Regulation of the Minister of Transport, Construction and Marine Economy of May 23, 2012 on the navigating non-standard vehicles, Dz. U. z 2012 r., poz. 629.

<sup>13</sup> M. Christowa-Dobrowolska, *Logistyka i technika transportu ładunków nienormatywnych drogą wodną*, Logistyka 2011, nr. 5, s. 468.

<sup>14</sup> Z. Józwiak, M. Kawa, *Zastosowanie nowoczesnych rozwiązań logistycznych w transporcie ładunków ponadnormatywnych*, Logistyka 2009, nr 4, s. 2.

<sup>15</sup> A. Galor, W. Galor, *Problematyka krajowego transportu ładunków ponadnormatywnych w aspekcie przewozów w regionie południowego Bałtyku*, (w:) „Logistyka” 2010, nr 2, s. 115.

dowym<sup>16</sup>. Dla różnych rodzajów ładunków ponadgabarytowych można rozważyć czynniki dostosowawcze w rzeczywistym procesie transportu. Ładunki przestrzenne o dużej masie nawet do 900 ton, nie są przewożone transportem kolejowym ani drogowym, lecz śródlądowym lub morskim, dla ładunków tych jedynym ograniczeniem transportowym jest wielkość statku<sup>17</sup>. Na przykład w przypadku ładunków ultrawysokich decydent może wprowadzić więcej czynników związanych z wysokością, takich jak światła drogowe i przewody napowietrzne<sup>18</sup>.

Podstawowe sposoby mocowania ładunków to: mocowanie blokowe, blokowanie, mocowanie za pomocą odciągów wypełniających ładunek od góry, mocowanie za pomocą odciągów prostych oraz różnego rodzaju różnego rodzaju kombinacje wyżej wymienionych sposobów. Metoda mocowania musi gwarantować odporność na zmienność warunków atmosferycznych<sup>19</sup>.

## **Przewóz ładunków ponadgabarytowych przez firmę BEDMET – studium przypadku**

W transporcie ponadgabarytowym konieczna jest czynna współpraca zleceniodawcy i organizatora przewozu. Transport polega na przewozie ośmiu elementów przegrzewaczy modułowych do elektrowni znajdującej się na Bliskim Wschodzie z fabryki w Raciborzu. Trasa transportu podzielona jest na trzy etapy.

Etap pierwszy: transport ładunku drogą lądową, relacja Racibórz – Opole. Etap drugi: transport ładunku drogą śródlądową z Opola do Szczecina. Etap trzeci: transport ładunku drogą morską ze Szczecina do fabryki na Bliskim Wschodzie. W tabeli 1 zostały przedstawione wymiary przewożonych ładunków.

---

<sup>16</sup> J. Perenc, J. Godlewski (red.), *Międzynarodowe przewozy towarowe*, PWT, Warszawa 2000, s. 69.

<sup>17</sup> Z. Józwiak, *Wybrane aspekty transportu lotniczego ładunków ponadnormatywnych w regionie Morza Bałtyckiego*, (w:) „Logistyka” 2011, nr 3, s. 1009.

<sup>18</sup> D. Huang, M. Han, *An Optimization Route Selection Method of Urban Oversize Cargo Transportation*, Appl. Sci. 2021, 11, 2213. <https://doi.org/10.3390/app11052213>, s. 19.

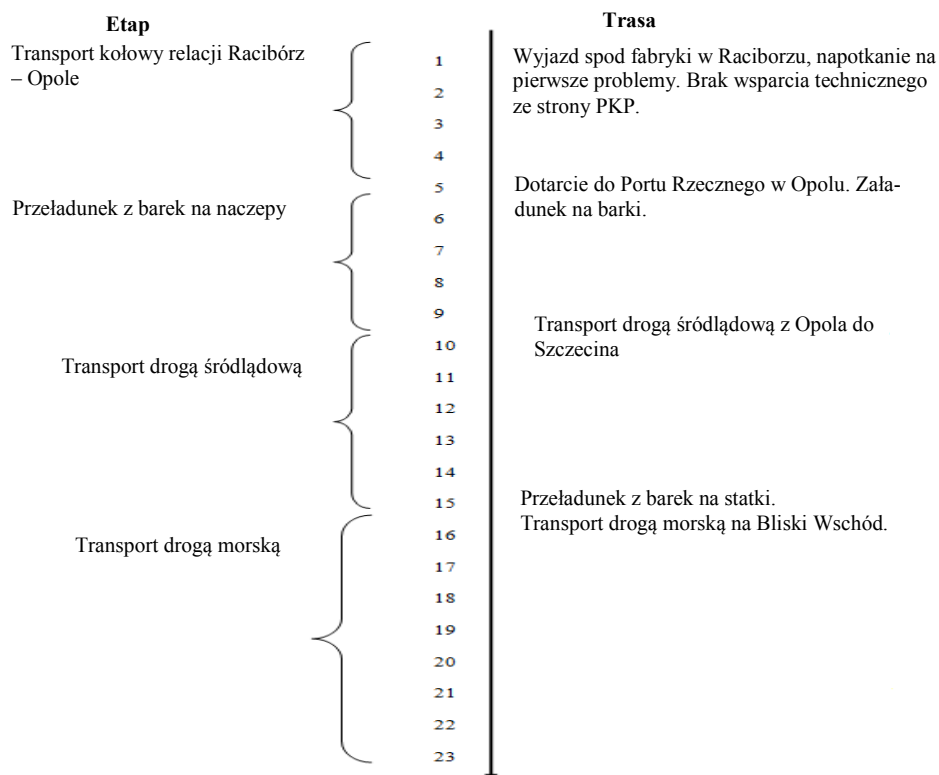
<sup>19</sup> E. Macioszek, *Oversize cargo transport in road transport – problems and issues*, Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport. Vol. 108, 2020, s. 137.

**Tabela 1.** Parametry przewożonych ładunków

Lp.	Długość [cm]	Szerokość [cm]	Wysokość [cm]	Masa [t]
1	880	550	365	82
2	890	540	425	84
3	900	550	612	126
4	880	550	525	110
5	900	550	525	88
6	985	559	397	84
7	985	559	397	84
8	985	559	397	84

**Źródło:** Dane udostępnione przez przedsiębiorstwo.

W tabeli 1 w parametrach określono najcięższy oraz najwyższy z kotłów, były to ładunek numer trzy i cztery.

**Rysunek 1.** Trasa elementów kotłów

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie stron internetowych przedsiębiorstwa.

## Etap pierwszy

Przejazd ośmiu kotłów odbywał się na trasie Racibórz – Opole, trasa liczyła 79 km. Istotną kwestią wyboru trasy była jej optymalizacja. Spedytor miał do wyboru trzy opcje trasy. Pierwsza prowadziła przez liczne ronda, które podczas przeprowadzonego transportu należało przebudować, następną opcją była trasa licząca bardzo dużą ilość sygnalizatorów, kolejną opcją była trasa prowadząca przez liczne bramownice nad drogami. Niebezpieczeństwem w trzeciej opcji był bardzo bliski kontakt przewodów elektrycznych. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz zarządca dróg nie wyrazili zgody na przejazd tą trasą. Po analizie wybrano trasę prowadzącą przez drogę krajową numer 45, ponieważ trasa była pozbawiona wiaduktów oraz mostów. Przejeżdżającą kolumnę musiało eskortować aż 14 pilotów.

Trasa prowadziła przez drogę krajową numer 45 oraz przez takie miejscowości jak Polska Cerkiew, Reńska Wieś, Większyce, Krapkowice. Transport wyruszył z fabryki w Raciborzu o godzinie 22:00 zgodnie z przepisami o ruchu drogowym. Najcięższym ładunkiem był kocioł numer trzy, aby go przetransportować użyto zestawu naczepy modułowej, który jest widoczny na rysunku 2.

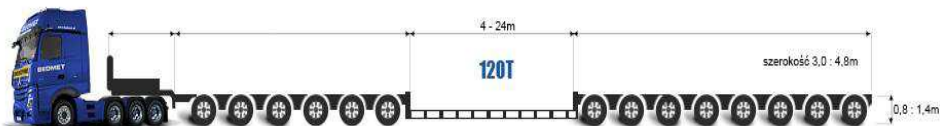
**Rysunek 2.** Zestaw modułowy I



**Źródło:** <https://bedmet.pl/flota> (25.04.2021).

Naczepa składa się z jedenastu osi, maksymalna masa użytkowa naczepy to 190 ton. Do ładunku ważącego 110 ton użyto naczepy modułowej składającej się z czternastu osi a jej masa użytkowa wynosi 120 ton.

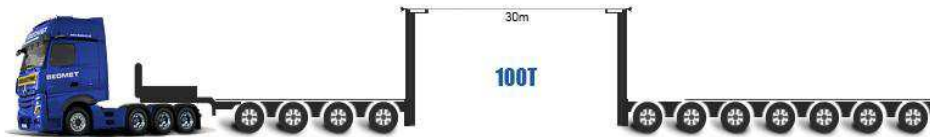
**Rysunek 3.** Zestaw modułowy II



**Źródło:** <https://bedmet.pl/flota> (25.04.2021).

Natomiast do reszty kotłów użyto jedenastoosiowej naczepy modułowej o masie użytkowej 110 ton.

**Rysunek 4.** Zestaw modułowy III



**Źródło:** <https://bedmet.pl/flota> (25.04.2021).

Już na początku napotkano na problemy, ponieważ 500 metrów od fabryki znajdują się tory. Polskie Linie Kolejowe opóźniły przyjazd specjalistycznego sprzętu, który miał podnieść trakcje, aby zestawy mogły swobodnie przejechać. Opóźnienie trwało 3 godziny, co komplikowało plany na dalsze pokonanie trasy. Należało poinformować o tym opóźnieniu służby techniczne, które miały zająć się demontażem znaków, sygnalizacji świetlnej oraz zadaniem służb było podnoszenie lub odłączanie linii wysokiego napięcia. Utrudnieniem trasy były liczne ronda, ciasne zakręty, strome zjazdy.

We wsi Polska Cerkiew do pokonania był bardzo stromy zjazd, za którym zaraz było 8% wzniesienie. Taki odcinek drogi wpływa bardzo obciążająco na cały zestaw. W miejscowości Większyce – 36 kilometrów od Raciborza utrudnieniem było rondo w kształcie stożka. Kierowcy pokonywali go 1 godzinę, po przejechaniu kilku centymetrów rondo należało robić korektę zestawu, aby zachować środek ciężkości ładunku, aby ten się nie przechylił i nie przewrócił się z naczepy. W ciągu jednego dnia udało przejechać się konwojowi 40 km.

Kolejnego dnia, który był ostatnim planowanym dniem przejazdu do przejechania było 38 kilometrów. Cała trasa została przejechana bez problemu do miejscowości Malawi, ale na umówioną godzinę nie pojawiła się firma zobligowana do odpięcia linii światłowodowych. Przedsiębiorstwo nie podejmuje się podnoszenia takich linii, ponieważ są one delikatne i do odpięcia takiej linii potrzeba kwalifikacji. Po około godzinnej próbie kontaktu z właścicielem firmy podjęto decyzję, że zostaną obcięte linie, aby nie przedłużać postoju. Zaplanowany przyjazd do Portu Rzecznego przesunął się z godziny 4 do godziny 7.

## Etap drugi

Drugim etapem transportu kotłów był transport śródlądowy. Ładunki zostały podzielone na dwie barki. Jedna barka popłynęła do Szczecina natomiast druga barka popłynęła do Rotterdamu. Cały załadunek odbywał się dwa dni za pomocą suwnicy, której udźwig maksymalny wynosi pół tony.

## Etap trzeci

Ładunek z barek został załadowany na statki i drogą morską popłynął do Azji.

## Mierniki i wskaźniki analizowanej trasy

Mierniki i wskaźniki pozwalają zobrazować ekonomiczne przepływy jakości przeprowadzonej usługi transportowej, ponieważ proces transportowy jest bardzo ważnym elementem w podsystemie logistycznym<sup>20</sup>.

1. Miernik możliwości wykorzystania środka transportowego.

**Tabela 2.** Stopień wykorzystania środków transportu

Ładunek	Ładunek rzeczywisty [t]	Ładunek możliwy [t]	Stopień wykorzystania środków transportu [%]
1	82	100	82
2	84	100	84
3	126	190	66,32
4	110	120	91,67
5	88	100	88
6	84	100	84
7	84	100	84
8	84	100	84

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie danych.

Tabela 2 wskazuje stopień wykorzystania środków transportu. Najwyższy wskaźnik wykorzystania środka transportu wykazuje ładunek 4 o masie 110 ton, natomiast najmniejszy stopień wykorzystania środka transportu wskazuje ładunek 3 o masie 126 ton.

<sup>20</sup> J. Twaróg, *Mierniki i wskaźniki logistyczne*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2003, s. 61.

Wskaźnik wykorzystania czasu pracy jest ilorazem wykorzystanego czasu pracy wyrażonego w godzinach a dysponowanym czasem pracy, który też jest wyrażony w godzinach.

**Tabela 3.** Wskaźnik wykorzystania czasu pracy

Dzień	Wykorzystany czas pracy [h]	Dysponowany czas pracy [h]	Wykorzystany czas pracy [%]
1	10	11	90,91
2	7	9	77,78

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie danych.

W tabeli 3 przedstawiono wskaźnik wykorzystania czasu pracy. W dniu pierwszym wykorzystany czas pracy wynosił 90,91 procenta czasu, natomiast dnia drugiego wskaźnik ten wskazywał 77, 78 procenta wykorzystanego czasu pracy. Tabela 4 wskazuje współczynnik wykorzystania pracy przewozowej.

**Tabela 4.** Współczynnik wykorzystania pracy przewozowej

Ładunek	Ładowność pojazdu	Droga	Praca przewozowa	Współczynnik wykorzystania pracy przewozowej
1	100	79	6478	0,82
2	100	79	6636	0,84
3	190	79	9954	0,66
4	120	79	8690	0,92
5	100	79	6952	0,88
6,7,8	100	79	6636	0,84

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie danych.

Największy współczynnik pracy przewozowej wynosi 0,92 procenta – ładunek 4, natomiast najmniejszy wynosi 0,66 – ładunek 3. Wykres 6 przedstawia współczynnik wykorzystania pracy przewozowej na trasie Racibórz – Opole.

## Podsumowanie

Tematem artykułu był transport ponadnormatywny na przykładzie wybranego przedsiębiorstwa. W toku przeprowadzonych badań sformułowano wnioski, które pozwoliły na weryfikację postawionego pytania badawczego.

Trasa takiego przewozu powinna być poprowadzona z uwzględnieniem infrastruktury sieci drogowej. A zatem trzeba zwrócić uwagę na stan nawierzchni, na dopuszczalne normy jeśli chodzi o obciążenie i nacisk osi. Trasa powinna przebiegać tak, żeby omijać potencjalne, uniemożliwiające zestawowi przejazd,



przeszkody (zbyt niskie wiadukty itp.). Niekiedy więc optymalna trasa może wydać się dłuższa, lecz pod względem czysto praktycznym – najbardziej optymalna.

Kolejnym ważnym etapem jest zdobycie potrzebnych pozwoleń i dopasowanie trasy tak, by była ona zgodna z uregulowaniami prawnymi i przepisami o ruchu drogowym. Ważną rolę odgrywa tu współpraca pomiędzy nadawcą, a instytucjami państwowymi, które wydają niezbędne zezwolenia na przejazd zestawu wybraną trasą.

Kooperacja firm zewnętrznych, które na trasie przejazdu muszą wykonać pewne czynności ułatwiające przewóz ładunku tak, by elementy otoczenia nie uległy uszkodzeniu to równie ważny element podczas planowania przewozu ładunku. Brak współpracy w tym wypadku przyczynia się do opóźnień i strat finansowych. Najprościej rzecz ujmując: duże znaczenie w przygotowywaniu przewozu ponadgabarytowego ma dobra komunikacja między przedsiębiorstwem, a instytucjami i podmiotami, które mają umożliwić przejazd takiego zestawu.

Kolejną istotną kwestią jest odpowiedni dobór środka transportu do wielkości przewożonego ładunku. Odpowiednia maszyna transportowa zapewni dobrą sterowność naczepy, a droga, po której zestaw będzie się poruszał nie zostanie uszkodzona przez niewłaściwe obciążenie i nacisk osi.

Niemniej ważny jest tu czynnik ludzki – na trasie będzie to kierowca i pilot, natomiast w przedsiębiorstwie – spedytor. Bezpośredni kontakt kierowcy ze spedytorem jest ważny o tyle, że transport ponadnormatywny często niesie za sobą nieprzewidziane sytuacje, a więc współpraca kierowcy, pilota i spedytora pomaga ich uniknąć lub zniwelować skutki.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że transport ponadnormatywny to przedsięwzięcie wymagające szczegółowego zaplanowania na każdym z wielu etapów, które stanowią ważny element, gdyż zaburzenie jednego z nich może przyczynić się do napotkania wielu przeszkód, a to z kolei może generować dodatkowe koszty, a także opóźnienia i niedotrzymanie terminów dostarczenia ładunku.

Transport ponadnormatywny musi być tak przygotowany, by jego wykonanie było możliwe w optymalnych warunkach, w korzystnym przedziale czasowym i aby nie generował dodatkowych kosztów, których można uniknąć. Transport ponadnormatywny jest przedsięwzięciem niezwykle kosztownym.

Wieloetapowe, szczegółowe planowanie zatem jest czynnikiem, który w znacznym stopniu przyczynia się do właściwie wykonanego transportu ponadnormatywnego, który będzie przebiegał sprawnie.

Można przyjąć, że postawiona hipoteza została zweryfikowana pozytywnie, gdyż poszczególne działania w praktyce mogą zakończyć się powodzeniem wówczas, gdy będą właściwie zaplanowane.

## Bibliografia

1. Christowa-Dobrowolska M., *Logistyka i technika transportu ładunków nienormatywnych drogą wodną*, Logistyka 2011, nr 5.
2. Dyczkowska J., *Perspektywy rozwoju przedsiębiorstw TSL (Transport-Spedycja-Logistyka) na obszarze Polski Północnej i ich obecna sytuacja*, Aktualne wyzwania rozwoju transportu, Zeszyty Naukowe UG, Ekonomia transportu i Logistyki, nr 74.
3. Galor A., Galor W., *Problematyka krajowego transportu ładunków ponadnormatywnych w aspekcie przewozów w regionie południowego Bałtyku*, (w:) „Logistyka” 2010, nr 2.
4. Gołębska E., Sławińska M., Szymczak M., *Kompendium wiedzy o logistyce*, PWN, Warszawa 2013.
5. Grzegorzczak W., *Studium przypadku jako metoda badawcza i dydaktyczna w naukach o zarządzaniu* (w:) Wybrane problemy zarządzania i finansów. Studia przypadków, red. W. Grzegorzczak, Uniwersytet Łódzki, Łódź 2015.
6. Huang D., Han M., *An Optimization Route Selection Method of Urban Oversize Cargo Transportation*, Appl. Sci. 2021, 11, 2213. <https://doi.org/10.3390/app11052213>.
7. Jacyna M., *Kształtowanie systemów w wybranych obszarach transportu i logistyki*, Wyd. Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2014.
8. Józwiak Z., Kawa M., *Zastosowanie nowoczesnych rozwiązań logistycznych w transporcie ładunków ponadnormatywnych*, Logistyka 2009, nr 4.
9. Józwiak Z., *Wybrane aspekty transportu lotniczego ładunków ponadnormatywnych w regionie Morza Bałtyckiego*, (w:) „Logistyka” 2011, nr 3.
10. Juściński S., *Logistyka transportu ładunków nienormatywnych*, LI-BROPOLIS, Lublin 2016.
11. Macioszek E., *Oversize cargo transport in road transport – problems and issues*, Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport. Vol. 108, 2020.
12. Neider J., *Transport międzynarodowy*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2008.
13. Perenc J., Godlewski J. (red.), *Międzynarodowe przewozy towarowe*, PWT, Warszawa 2000.

14. Popowicz K., *Cyfrowa transformacja uczelni wyższej w obliczu COVID-19 – studium przypadku Akademii Leona Koźmińskiego*, Marketing i Rynek, 2020, nr t. XXVII, nr 7/2020.
15. Rucińska D., *Rynek usług transportowych*, PWE, Warszawa 2015.
16. Rybiński Ł., Chojnacki D., *Przewozy ponadnormatywne w transporcie drogowym*, Zakład Prewencji i Ruchu Drogowego, Katowice 2018.
17. Skowrońska A., Kołodziejczyk Ł., *Przewozy ładunków wielkogabarytowych w pojazdach nienormalnych*, Gospodarka Materiałowa i Logistyka, t. LXXII, nr 7/2020.
18. Twaróg J., *Mierniki i wskaźniki logistyczne*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2003.

### Inne dokumenty

1. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 maja 2012 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormalnych (The Regulation of the Minister of Transport, Construction and Marine Economy of May 23, 2012 on the navigating non-standard vehicles), Dz. U. 2012 poz. 629.
2. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r., Prawo o ruchu drogowym (The Act of June 20, 1997, Road Traffic Law), t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 1990, z późn. zm.

### Zasoby internetu

1. <https://bedmet.pl>

## LOGISTICS OF OVERSIZE TRANSPORT

The aim of the paper concerns the logistics of transporting oversize cargo. The aim of the study is to evaluate the oversize transport planning process and to present oversize transport in road, rail, sea and air transport, with particular emphasis on road transport. The authors presents the legal conditions of oversize transport, types of transported loads and characterizes the concept of oversize transport. The research methods used method of individual cases.

*Keywords:* oversize transport, transport, oversize cargo.

Dagmara PASZKOWSKA \*

## PAYMENTS IN E-COMMERCE LOGISTICS

*Abstract:* The article presents the e-commerce market and the payments made in this market. The purpose of the analysis is to examine the types of payments in the e-commerce market by individual customers (B2C). Research methods that have been used: analysis of literature in a given subject, diagnostic survey using the questionnaire technique, observation, comparative analysis. The majority of participants (39%) said they prefer payment by Blik-mobile payment system, followed by payment by card (18%), quick transfer (16%), apple pay (15%), and PayU (7%). The payments presented in the research have been compared with 2017 and 2019 figures.

### Introduction

Logistics is often a differentiator and competitive advantage in e-tailing companies. E-tailing has evolved through the offering of more standardized products, wider product varieties, fulfillment quality, preferred delivery time slots, order accuracy, free shipping, discounts, cash-on-delivery payment option, easy return and exchange policies<sup>1</sup>. Timely payment is necessary for the efficient delivery of goods and services to all entities in the supply chain. Traditionally, there has been a lot of manual processes related to payment. Nowadays the technology advancements make the payment process in electronic form. Even the electronic form is not easily accessible to all parties in the supply chain. E-commerce is a relatively new phenomenon, and while it is the same as trade conducted in a computer network for centuries, its growth and modes of operation are very dynamic. Various factors determining the strength and extent of its

---

\* Studentka studiów II stopnia na kierunku Ekonomia – Logistics and Mobility, Wydział Ekonomii, Uniwersytet Gdański

<sup>1</sup> D.H. Nguyen, S. de Leeuw, W. Dullaert, B.P. Foubert, 2019. *What is the right delivery option for you? Consumer preferences for delivery attributes in online retailing*. Journal Business Logistics 2019; C.S. Tang, L.P. Veelenturf, *The Strategic Role of Logistics in the Industry 4.0 Era*. In: Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, vol. 129. Elsevier, 2019, pp. 1-11.

development have become apparent in less than fifteen years. Internet platforms for electronic sales have evolved, logistics efficiency has increased, influencing customer delivery speed, payment systems have expanded, and the market for mobile devices has developed, and consumer groups have been joined by a younger generation of citizens who are much more open to new information technologies. All of these factors began to have a significant impact on traditional sales channels while also affecting e-commerce.

The purpose of the analysis is to examine the types of payments in the e-commerce market by individual customers (B2C). Research methods that have been used: analysis of literature in a given subject, diagnostic survey using the questionnaire technique, observation, comparative analysis.

## **E-commerce market**

Electronic business (e-business) is described as the use of the Internet to construct networks and facilitate management, e-commerce, communication, and collaboration with consumers, suppliers, and other stakeholders both inside and outside the organization. The origins of electronic commerce may be traced back to the advancement of digital technology, which is a branch of science and engineering concerned with the design and implementation of digital and computer technologies, processes, and systems. Digital convergence expands client services while also opening up new commercial options. E-commerce is intimately tied to the Internet in today's context, however the use of electronics in business (telephone, fax, modems transferring data over the telephone network) is much older. Modems enabled the development of the first solutions for electronic commerce, which date all the way back to the 1960s<sup>2</sup>.

The emergence of e-business technology has resulted in the creation of the world website (web, WWW, World Wide Web), which is regarded as a critical aspect in the development of business because it has enabled many millions of individuals to access Internet resources (inter-network). The Internet, often known as a network of networks, is a global system of computer connections. The Internet has opened up new channels of contact and is an excellent tool for exchanging information. It provides possibilities to grow markets, new ideas for improving goods and services, and new ways to gain a competitive advantage and increase revenue. It eliminates geographical barriers, hence broadening the area of competition. The expansion of the network of browsers and search engines has made it easier to navigate the Internet, allowing for constant and direct

---

<sup>2</sup> BestShoppingCartReviews.com, *History of Ecommerce*, <http://www.bestshoppingcartreviews.com/content/history-of-ecommerce.html>, (accessed: 08.04.2022).

engagement with Internet users. The commercialization of the Internet allows entrepreneurs to establish a variety of business systems that appeal to a wide range of customers<sup>3</sup>. While the Internet dominates e-commerce today, it is not the only data transmission network utilized for this purpose and never has been. B2B transactions were conducted through X.25 networks (dating all the way back to the mid-1970s), Frame Relay networks (dating all the way back to the late 1980s), and ATM networks (dating all the way back to the mid-1990s). Even today, operators maintain Frame Relay or ATM infrastructure, however it is mostly used to transmit Internet data.

Various definitions exist for the term "e-commerce":

1. refers to the selling and buying of goods and services over the Internet, e-commerce should be defined as any electronic transaction between an organization and a third party<sup>4</sup>,
2. is the act of purchasing, selling, and exchanging goods, services, or information using computer networks<sup>5</sup>,
3. e-commerce can be defined as business ventures focused on single electronic transactions for which networks serve as a channel for the exchange of information, services, and goods, as well as the relationship of the business with its own market environment<sup>6</sup>.

All of the definitions above have one thing in common: they all refer to the sale and purchase of goods and services over the Internet. All electronic transactions between an organization and a third party should be classified as e-commerce (electronic commerce)<sup>7</sup>.

In e-commerce, where competition is fierce and customer preferences are fluid, it is critical for businesses to segment customers and effectively target marketing actions. Segmentation and targeting are effective when customers belonging to the same segment exhibit similar behavior and responses to marketing campaigns. However, the connection between segmentation and targeting is frequently overlooked. Recently, several research contributions addressed this issue by proposing approaches for developing customer behavior models for each segment. Customers' behavior, on the other hand, can vary depending on the context, as is the case with many e-commerce business

---

<sup>3</sup> D. Chaffey, *Digital Business and E-commerce Management*, WN PWN, Warszawa 2016, p. 12.

<sup>4</sup> D. Chaffey, *op.cit.*, p. 12.

<sup>5</sup> M. Feldy, *Sklepy internetowe*, Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o, Warszawa 2012, s. 17.

<sup>6</sup> M. Brzozowska-Woś, *Kierunki rozwoju handlu elektronicznego*, (in:) *Przedsiębiorstwo we współczesnej gospodarce – teoria i praktyka*, Politechnika Gdańska, Gdańsk 2014, s. 5-15.

<sup>7</sup> D. Chaffey, *op.cit.*, p. 12.

applications. In these instances, developing contextual behavioral models would improve predictive performance and, consequently, targeting. However, the issue of incorporating context into a segmentation model and consistently building predictive behavior models for each segment remains an open one.

Today's marketing professionals face increasing pressure to keep their businesses competitive as the business environment undergoes significant changes. On the one hand, globalization, advancements in information and communication technology (ICT), increased competition, and market fragmentation have compelled businesses to rethink their marketing strategies and processes. This is particularly true on the web, where terabytes of data are made available daily and search costs are low, making competition "a mouse click away"<sup>8</sup>. The so-called single customer view, or associating data from each purchasing channel with a specific customer-customer image, is today's challenge for the e-commerce industry.

The customer image is important from the store's perspective because it allows for much better recognition of the customer and his purchase history, as well as adjusting the offer to his needs, which translates into greater customer loyalty and higher profits for the seller<sup>9</sup>.

The most successful e-commerce companies understand the importance of responding to the changing needs of consumers and markets. Allegro is Poland's largest sales site and sales platform. We can buy almost anything on this platform; it is a simple and easy way to shop. Amazon and Alibaba are the world's largest marketplaces. eBay is another example of such a platform. Because of the large number of these large stores, the sales market is now shaped by large sales platforms rather than individual online stores. Buyers' primary source of purchasing products is these massive stores. We are looking for products in the marketplace more than ever before, which is why their characteristics will be presented below.

Allegro website was established in 1999. Initially, it was only a service for garage sales and selling items at auctions, today it mainly offers professional sales<sup>10</sup>. Allegro.pl had already accumulated seventy thousand users and 150 thousand products for sale by the end of 2000. Five years later, the site had fewer than four times the number of buyers and dealers. Currently, the website controls

---

<sup>8</sup> T. Jiang, A. Tuzhilin, *Improving personalization solutions through optimal segmentation of customer bases*. *IEEE Transactions on Knowledge and Data Engineering*, 2009, pp. 305-320.

<sup>9</sup> M. Le Thi, Liaw, Shu-Yi., *Effects of Pros and Cons of Applying Big Data Analytics to Consumers' Responses in an E-Commerce Context*. *Sustainability* 9, no 5, 2017, p. 798.

<sup>10</sup> M. Smużniak, M. Bienias, *E-commerce na platformach ofertowych Allegro, eBay, Amazon*, Wyd. Helion, Polska 2019, s. 17.

about 90% of auctions on the entire internet market in Poland, and its success is the consequence of a number of factors, including the website's initial existence on the online market.

Allegro.pl is one of the internet businesses that has evolved into a model for merging the characteristics of traditional and online business models. This fact complicates the classification of firms between those that operate outside the Internet and employ traditional business models and e-projects that employ business methods more commonly associated with Internet endeavors.

Allegro.pl enables users to buy and sell a variety of different types of products and services without assuming ownership of the objects given by sellers, and is rapidly growing in popularity as a platform for users to offer their expertise and skills, as well as a variety of services. As a creator, the website uses outsourcing services from other companies, including<sup>11</sup>:

- transfer and storage of information resources;
- handling internet payments;
- providing services in the marketing of search engines;
- effective solutions in the field of interactive marketing and experiences;
- preparing and conducting advertising campaigns in the media traditional, Internet and mobile phones;
- organization of a security system for online transactions made on the website;
- organization and preparation of nationwide events.

Additionally, Allegro.eu completed its initial public offering of its shares, which resulted in the company's shares debuting on the WSE on October 12, 2020. This was Poland's largest-ever initial public offering, with an implied market value of PLN 44 billion and a subscription price of PLN 43.00 per share. Allegro.eu completed the year as Poland's largest publicly traded firm by market value<sup>12</sup>.

Ebay was founded on September 3, 1995, and is now one of the world's largest marketplaces. It was created by Pierre Omidyar, an American entrepreneur of Iranian ancestry.

The origins of eBay were essentially dependent on the enormous trust of the public, as money was transported across the country and the site lacked

---

<sup>11</sup> N. Stepnicka, *Business models and e-business models in the Digital Economy. The use of the traditional business models in the online enterprise on the example Allegro.pl*, *Przedsiębiorczość i Zarządzanie*, Wyd. SAN, 2486 Tom XIV, Zeszyt 12, Część II, Kielce 2013, p. 225-234.

<sup>12</sup> Allegro, *Skonsolidowany raport roczny grupy Allegro.eu, za rok zakończony 31 grudnia 2020, 2021*, s. 42, <https://about.allegro.eu/static-files/39ad8578-b042-4efd-a242-fa556f742a02> (accessed: 28.05.2022).



a feedback system. In 1996, in response to a number of frauds, a feedback system was implemented to learn more about customers and sellers and their transactions.

A year after the platform's introduction, customers purchased and sold things worth a total of \$7.2 million. Ebay had 41 workers, over 300,000 registered users, and \$95 million in revenue. eBay currently employs around 15,000 people, generates \$8.98 billion in revenue, and earns a profit of \$7 billion (data for 2016)<sup>13</sup>.

Back in 1994, Jeff Bezos, a former Wall Street hedge fund executive and visionary who recognized the potential of the internet and e-commerce platforms, took the first step toward creating a "online everything store" – Amazon. At the end of the year, there were 1 million accounts and \$148 million in revenue (which grew to \$610 million the following year). The company quickly grew and began selling music, videos, electronics, video games, software, housewares, toys, games, and other products. Furthermore, what drew customers in were its personalized recommendation tools and customer reviews, which helped to build a consumer community. Amazon allowed small businesses and individuals to sell their goods through the platform in 2000.

Amazon's primary activities revolve around the creation, maintenance, and expansion of its massive platform. As a result, the brand invests in website and app development and management, supply chain management, storage and logistics, information security across all platforms (including e-commerce, streaming, cloud computing, and so on), film, series, and other products for its video platform, and marketing for all of its products and services. ("Operating model canvas amazon"). In 2015, AmazonSupply was replaced by Amazon Business, the company's dedicated channel for supporting small businesses. Companies can open a store, control pricing and fulfillment, and reach out to customers in a variety of ways. Amazon's B2B channel is effective in a wide range of industries, including construction, automotive, retail, and information technology.

It is not sufficient to access commercial data and deliver papers in order to provide comprehensive e-commerce services. There is a demand for online transaction security procedures and payment solutions for online purchases. As a result, between 1994 and 1995, the first firms offering electronic payment services began to emerge, such as First Virtual in 1994<sup>14</sup> and CyberCash in

---

<sup>13</sup> M. Smużniak, M. Bienias, *op. cit.*, s. 81-82.

<sup>14</sup> S.N. Borenstein, J. Ferguson, J. Hall, C. Lowery, R. Mintz, D. New, B. Parenti, M. Rose, E. Stefferud, L. Stein, C. Storm, E. Vielmetti, M. Weiser, P.R. Wolff, *The Lessons of First Virtual's First Year*, Austin: Frontiers in Electronic Commerce, 1996,

1995<sup>15</sup>. Additionally, in 1995, the United States witnessed the birth of the world's first Internet bank, Security First Network Bank<sup>16</sup>.

At the time, electronic money transfer technologies enabled mutual fund transactions<sup>17</sup>. There are numerous similar systems in operation today, which serve a variety of functions, including bank-to-bank transfers, customer-initiated deposits, and card-based transfers. The impact of online payments on e-commerce is best demonstrated by the history of eBay, which has grown to become one of the most popular and largest worldwide online sales platforms operating in the consumer to consumer and business to business segments, with 155 million active buyers in 2014<sup>18</sup>. Another element influencing the growth of e-commerce was the introduction of quick electronic payments, the most prominent of which was the PayPal service, which was founded in 1999<sup>19</sup>. PayPal's popularity as a method of payment for online purchases grew to such an extent that eBay acquired PayPal in 2002. Other trading platforms<sup>20</sup>, as well as banks and clearing houses, recognized the potential of online payment services, resulting in the virtualization of other financial services.

## Methodology

A diagnostic survey was conducted among customers of e-commerce platforms between May and June 2022. 103 participants (n=103) responded to the questions, however 3 surveys were rejected due to incomplete response in 3 items. The survey was conducted using the CAWI (or Computer Assisted Web Interview) method of computer-assisted qualitative research – snowball

---

<http://web.archive.org/web/19961104175714/http://www.fv.com/pubdocs/fv-austin.txt>, (accessed: 20.04.2022).

<sup>15</sup> K. Lamond, *Credit Card Transactions: Real World and Online*, 1996, <http://www.virtualschool.edu/mon/ElectronicProperty/klamond/Cyberpmt.htm> (accessed: 20.04.2022).

<sup>16</sup> B.B. Christopher, *FDIC Banking Review, Federal Deposit Insurance Corporation*, 1996, Vol. 8 No. 3 Article III. <https://www.fdic.gov/bank/analytical/banking/1995summ/art> (accessed: 03.05.2022).

<sup>17</sup> Ecommerce-Land.com, *History of Ecommerce*, 2014, [http://www.ecommerce-land.com/history\\_ecommerce.html](http://www.ecommerce-land.com/history_ecommerce.html) (accessed: 20.04.2022).

<sup>18</sup> eBay Inc., *eBay Inc. Reports Fourth Quarter and Full Year Result*, 2015, <http://investor.ebayinc.com/releasedetail.cfm?ReleaseID=892350>, (accessed: 20.04.2022).

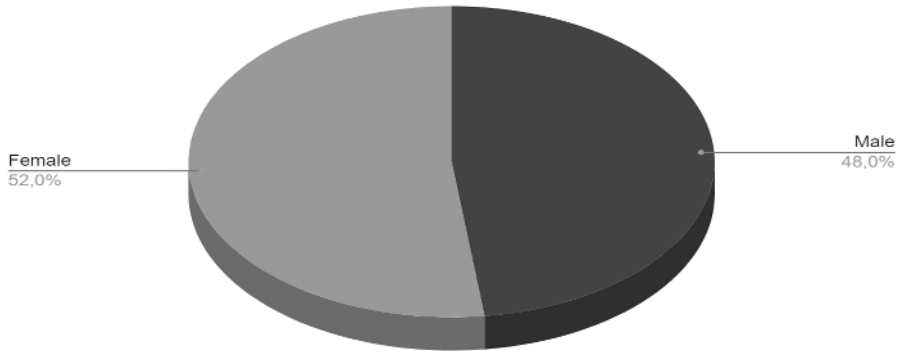
<sup>19</sup> D. Wilson, *The eBay PayPal split – how will it affect you?*, Metro.co.uk., 2014, <http://metro.co.uk/2014/09/30/the-ebay-paypal-split-how-will-it-affect-you-4887462>, (accessed: 20.05.2022).

<sup>20</sup> J. Linshi, *Amazon Launches Online Payment System To Rival Paypal*, Time.com., 2014 <http://time.com/2848315/amazon-online-payment-paypal/>(accessed: 03.03.2022).

sampling, hence the short survey period. Thanks to the recommendation of several people it was possible to find other respondents.

The main objective of the research is to examine the level of logistics customer service on the e-commerce market.

**Figure 1.** Distribution of respondents by gender

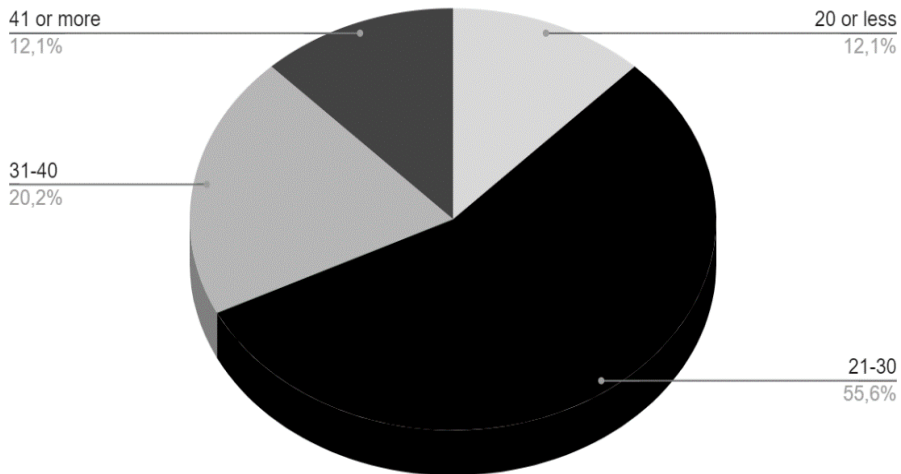


**Source:** Own elaboration based on the results of the survey.

According to statistical data, the proportion of women is 52 percent, while men are 48 percent.

Due to the selection of the sample method, the respondents were divided into 4 age groups (Figure 2):

- 20 or less – 12% respondents,
- 21-30 – 55% respondents,
- 31-40 – 20% respondents,
- 41 or more – 12% respondents.

**Figure 2.** Age groups of the respondents

**Source:** Own elaboration based on the results of the survey.

The respondents gave their place of residence according to the number of inhabitants:

- 0-10 000 – 5% respondents,
- 10 001-50 000 – 9% respondents,
- 50 001-150 000 – 32% respondents,
- 150 001-300 000 – 21% respondents,
- 300 001 or more – 33% respondents.

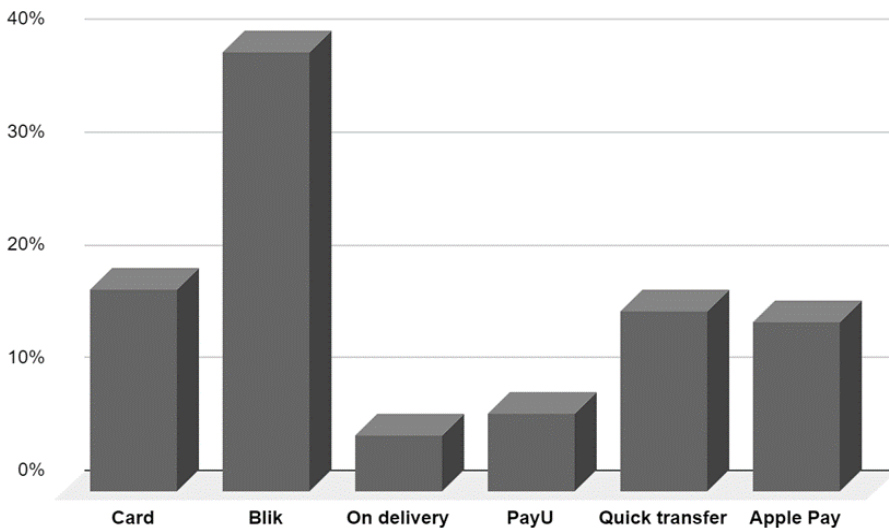
Respondents were allowed multiple choices in the question regarding finding out about e-commerce platforms. The largest number of respondents chose Social Media (65.4%), followed by recommendations from friends and a search engine. Both options received equal approval (42.2%). The last option was TV (22.1%). Summarizing the answers concerning the information from where we find out about e-commerce shopping opportunities, people are more and more often guided by ads posted on the Internet. TV is becoming less and less popular. Allegro reached 69.7%, thus achieving the highest score, followed by Ebay at 61.4%, then Amazon at 56.6% and lastly Alibaba at 54.7%.

## Results

The research was carried out using Likert scale, where "1" was responsible for the "not important" factor and "5" – "very important". Then the average for each criterion was calculated. It shows that the most important criteria was the price – it got 85%, then punctuality of delivery, which got approximately 80%. Payment terms received the lowest rating (57%). The rest of the criteria ranged from 65% to 79.6%. The survey participants had the right to a single choice.

The survey's further analysis includes e-commerce customers' payment preferences (Figure 3).

**Figure 3.** Customers' payment preferences for online purchases



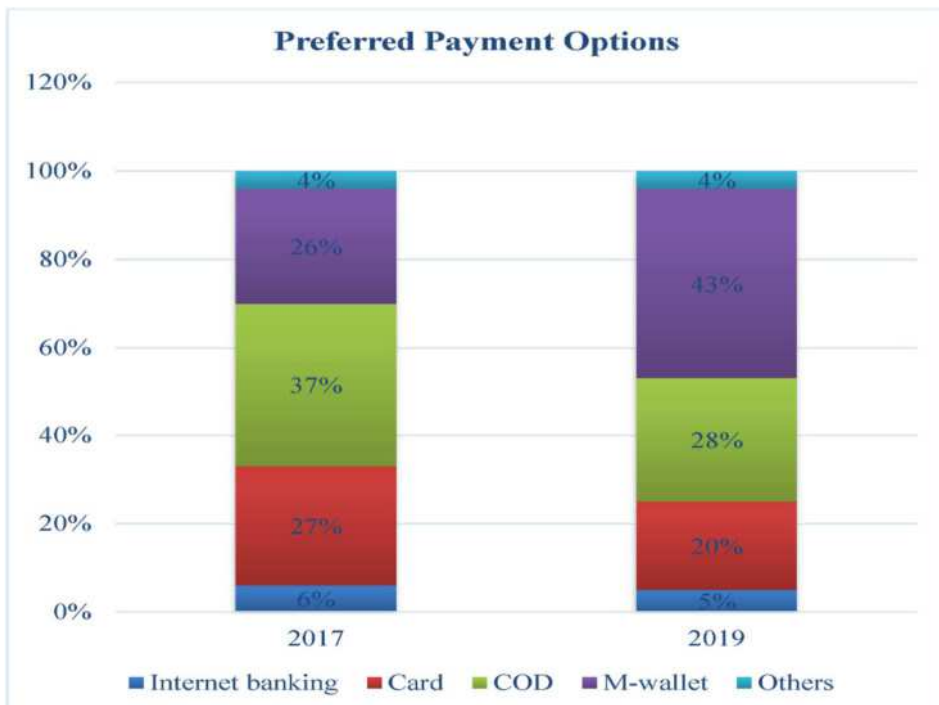
**Source:** Own elaboration based on the results of the survey.

The majority of participants (39%) said they prefer payment by Blik-mobile payment system, followed by payment by card (18%), quick transfer (16%), apple pay (15%), and PayU (7%) before the last most preferred payment was PayU (7%) and payment on delivery (5%).

Payments in the e-commerce market in 2017 and 2019 are presented for comparison.

Different payment options, specifically cash-on-delivery (COD), have generated trust in the mindsets of customers towards online shopping in the developing countries. Customers in tier-II and tier-III cities usually preferred the COD payment option and triggered approximately 50-55% of total online retail shipments<sup>21</sup>. However, post demonetization and the digital India initiative by the Government of India, consumers switched to innovative payment options like mobile wallets in addition to cards and COD.

**Figure 4.** Preferred payments option in the e-commerce market in 2017 and 2019



**Source:** N.K. Jain, H. Gajjar, B.J. Shah, *Electronic logistics service quality and repurchase intention in e-tailing: Catalytic role of shopping satisfaction, payment options, gender and returning experience*, Journal of Retailing and Consumer Services 59 (2021) 102360, <https://doi.org/10.1016/j.jretconser.2020.102360> (accessed: 1.10.2022).

<sup>21</sup> KPMG, *E-commerce retail logistics in India – driving the change*, 2018. <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/in/pdf/2018/05/e-commerce-retail-logistics.pdf> (accessed: 1.06.2018).

Figure 4 shows that the share of COD reduced from 37% in 2017 to 28% in 2019<sup>22</sup>. Despite this, COD remains one of the most preferred payment options by consumers in the Indian context.

In the 2017-2022 period for payments in the e-commerce marketplace, the largest decrease of 32 per cent is for collection – payment on delivery. An increase of 10 per cent in fast transfers, a decrease of 9 per cent in card payments and the largest increase in mobile payments (apple pay and blik) of 18 per cent can be noted.

## Conclusion

E-commerce also brings great opportunity for the company to promote the technological upgrading of local industry, for example the cooperation between e-commerce platforms and logistics industry, the better knowledge of the market and the production, and financing technological upgrading in government-supported industrial parks. Meanwhile, the legal part cannot be overlooked during the e-commerce development. First, this study lacked generalizability as the data was collected from Poland, and the sample was skewed towards youth. Second, this study considered products from the product categories of consumer electronics, apparel, and books from Allegro, eBay and Amazon. Future studies shall develop product category-specific frameworks to gain deeper insights into relationships. Third, this study focused on the role of payment options; however, future research can analyze how payment options can generate trust in e-commerce. Fourth, this study didn't differentiate returns or product exchanges.

## Reference

1. Allegro, *Skonsolidowany raport roczny grupy Allegro.eu, za rok zakończony 31 grudnia 2020, 2021*, p.42. <https://about.allegro.eu/static-files/39ad8578-b042-4efd-a242-fa556f742a02> (accessed: 28.05.2022).
2. BestShoppingCartReviews.com, *History of Ecommerce*, <http://www.bestshoppingcartreviews.com/content/history-of-ecommerce.html>, (accessed: 08.04.2022).
3. Borenstein S.N., Ferguson J., Hall J., Lowery C., Mintz R., New D., Parenti B., Rose M., Stefferud E., Stein L., Storm C., Vielmetti E., Weiser M., Wolff P.R., *The Lessons of First Virtual's First Year*, Austin: Frontiers in Electronic Commerce, 1996,

---

<sup>22</sup> Statistica, 2020. Ecommerce report 2020, statista digital market outlook – market report. available at: <https://www.statista.com/outlook/243/119/ecommerce/>(accessed: 15.06.2020).

- <http://web.archive.org/web/19961104175714/http://www.fv.com/pubdocs/fv-austin.txt>, (accessed: 20.04.2022).
4. Brzozowska-Woś M., *Kierunki rozwoju handlu elektronicznego*, (in:) *Przedsiębiorstwo we współczesnej gospodarce – teoria i praktyka*, Politechnika Gdańska, Gdańsk 2014.
  5. Chaffey D., *Digital Business and E-commerce Management*, WN PWN, Warszawa 2016.
  6. Christopher B.B., *FDIC Banking Review, Federal Deposit Insurance Corporation*, 1996, Vol. 8 No. 3 Article III, <https://www.fdic.gov/bank/analytical/banking/1995summ/art>, (accessed: 03.05.2022).
  7. eBay Inc., *eBay Inc. Reports Fourth Quarter and Full Year Result*, 2015, <http://investor.ebayinc.com/releasedetail.cfm?ReleaseID=892350>, (accessed: 20.04.2022).
  8. Ecommerce-Land.com, *History of Ecommerce*, 2014, [http://www.ecommerce-land.com/history\\_ecommerce.html](http://www.ecommerce-land.com/history_ecommerce.html), (accessed: 20.04.2022)
  9. Feldy M., *Sklepy internetowe*, Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., Warszawa, 2012.
  10. Jain N. K., Gajjar H., Shah B. J., *Electronic logistics service quality and repurchase intention in e-tailing: Catalytic role of shopping satisfaction, payment options, gender and returning experience*, *Journal of Retailing and Consumer Services* 59 (2021) 102360, <https://doi.org/10.1016/j.jretconser.2020.102360> (accessed: 1.10.2022).
  11. Jiang T., Tuzhilin A., *Improving personalization solutions through optimal segmentation of customer bases. IEEE Transactions on Knowledge and Data Engineering*, 2009.
  12. KPMG, *E-commerce retail logistics in India – driving the change*, 2018. <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/in/pdf/2018/05/e-commerce-retail-logistics.pdf> (accessed: 1.06.2018).
  13. Lamond K., *Credit Card Transactions: Real World and Online*, 1996, <http://www.virtualschool.edu/mon/ElectronicProperty/klamond/Cyberpmt.htm>, (accessed: 20.04.2022).
  14. Le Thi M., Liaw, Shu-Yi., *Effects of Pros and Cons of Applying Big Data Analytics to Consumers' Responses in an E-Commerce Context*. *Sustainability* 9, no 5, 2017.
  15. Linshi J., *Amazon Launches Online Payment System To Rival Paypal*, *Time.com.*, 2014 <http://time.com/2848315/amazon-online-payment-paypal/> (accessed: 03.03.2022).



16. Nguyen D.H., de Leeuw S., Dullaert W., Foubert B.P., *What is the right delivery option for you? Consumer preferences for delivery attributes in online retailing*. Journal Business Logistics, 2019.
17. Smużniak M., Bienias M., *E-commerce na platformach ofertowych Allegro, eBay, Amazon*, Wyd. Helion, Polska 2019.
18. Statistica, 2020. Ecommerce report 2020, statista digital market outlook – market report. available at: <https://www.statista.com/outlook/243/119/ecommerce/> (accessed: 15.06.2020).
19. Stępnicka N., *Business models and e-business models in the Digital Economy. The use of the traditional business models in the online enterprise on the example Allegro.pl*, Przedsiębiorczość i Zarządzanie, Wyd. SAN, 2486 Tom XIV, Zeszyt 12, Część II, Kielce 2013.
20. Tang C.S., Veelenturf L.P., *The Strategic Role of Logistics in the Industry 4.0 Era*. (In:) Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, vol. 129. Elsevier, 2019.
21. Wilson D., *The eBay PayPal split – how will it affect you?*, Metro.co.uk., 2014, <http://metro.co.uk/2014/09/30/the-ebay-paypal-split-how-will-it-affect-you-4887462>, (accessed 20.05.2022).

## PLATNOŚCI W LOGISTYCE E-COMMERCE

W artykule przedstawiono rynek e-commerce oraz płatności dokonywane na tym rynku. Celem analizy jest zbadanie rodzajów płatności na rynku e-commerce przez klientów indywidualnych (B2C). Metody badawcze, które zostały wykorzystane: analiza literatury przedmiotu, sondaż diagnostyczny z wykorzystaniem techniki ankietowej, obserwacja, analiza porównawcza. Większość uczestników badania (39%) stwierdziła, że preferuje płatność za pomocą systemu płatności mobilnych Blik, następnie płatność kartą (18%), szybki przelew (16%), apple pay (15%) oraz PayU (7%). Płatności przedstawione w badaniu zostały porównane z danymi z 2017 i 2019 roku.

*Słowa kluczowe:* handel elektroniczny, płatności, logistyka, klienci.

Igor POGONOWSKI\*

## UBEZPIECZENIA SPOŁECZNE WCZORAJ I JUTRO – W POSZUKIWANIU DROGI DO BEZPIECZEŃSTWA SOCJALNEGO

*Zarys treści:* W niniejszej publikacji autor podjął próbę usystematyzowania kwestii związanych z kształtowaniem się współczesnego systemu ubezpieczeń społecznych. Na przykładzie rozwiązań stosowanych w różnych państwach przedstawiono sposoby kształtowania się systemów zabezpieczenia społecznego. W dalszej części publikacji wskazano w jaki sposób mogą rozwijać się ubezpieczenia społeczne w przyszłości.

*Słowa kluczowe:* bezpieczeństwo socjalne, ubezpieczenia społeczne, bezpieczeństwo prawne.

### Wprowadzenie

Dokonując wstępnych rozważań nad zagadnieniami z zakresu ubezpieczeń społecznych należy stwierdzić, iż niezależnie od przyjęcia założenia czy człowiek jest istotą stworzoną przez Pana Boga czy też wytworem ewolucji, jest on w pewnym sensie niedoskonały. W wyniku występowania różnych zdarzeń człowiek jako istota biologiczna jest narażony na możliwość utracenia zdolności do samodzielnego zdobywania pożywienia. W języku współczesnych ubezpieczeń społecznych należałoby użyć zwrotu, iż człowiek w wyniku różnych ryzyk może utracić zdolność do samodzielnego zarobkowania<sup>1</sup>. W przedmiotowej sytuacji, ciężar wyżywienia/utrzymania danej jednostki powinien spoczywać na innych. Z oczywistych względów takie działanie niesie za sobą pewne trudności natury ekonomicznej. Jak wskazuje Inetta Jędrasik-Jankowska ludzkość od początku swojego istnienia poszukiwała sposobu na rozwiązanie przedmiotowej kwestii<sup>2</sup>.

---

\* Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska

<sup>1</sup> Kwestie ewentualnej utraty zdolności do samodzielnego zarobkowania można rozpatrywać w kontekście całkowitej lub częściowej utraty zdolności do samodzielnego zarobkowania, jak również w kontekście czasu jako określona i nieokreślona.

<sup>2</sup> I. Jędrasik-Jankowska, *Pojęcia i konstrukcje prawne ubezpieczenia społecznego*, Wolters Kluwer, Warszawa 2018, s. 21-22.

## Przedindustrialne formy zabezpieczenia społecznego

Najstarszą znaną cywilizacją, która zdecydowała się na systemowe rozstrzygnięcie przedmiotowego zagadnienia była starożytna Sparta. Wprawdzie rozwiązanie przyjęte przez ówczesnych Spartan należy uznać za dalekie od cywilizowanych, gdyż osoby uznawane za niezdolne do funkcjonowania w społeczeństwie były zrzucane ze skały. Pomimo okrucieństwa tego postępowania miało ono charakter normy prawnej, a jego celem było „zdzjęcie ciężaru” z reszty społeczeństwa, która musiałaby opiekować się osobą potrzebującą<sup>3</sup>. Podobne podejście można było zaobserwować w niektórych plemionach afrykańskich, w których to osoby uznawane „za nieprzydatne” dla lokalnej społeczności zmuszono do wejścia na drzewo palmowe a następnie je z nich zrzucano. Mniej drastyczne formy „zabezpieczenia społecznego” wykształciły się wśród plemion Tybetu oraz niektórych rejonach Bliskiego Wschodu<sup>4</sup>. Osoby starsze, aby nie być ciężarem dla reszty społeczeństwa same udawały się w góry, gdzie czekały na śmierć<sup>5</sup>.

W starożytnej Mezopotamii uczestnicy karawan przemierzających Bliski Wschód zawierali umowy posiadające wyraźne elementy ubezpieczeniowe. Kupcy biorący udział w danej wyprawie umawiali się, że będą solidarnie ponosić między sobą koszty ewentualnych szkód powstałych w trakcie trwania karawany – zazwyczaj dotyczyło to śmierci zwierząt jucznych. W przypadku śmierci jednego z wielbłądów, wszyscy uczestnicy podróży solidarnie składali się, żeby odkupić zwierzę poszkodowanemu. Podobny charakter miały umowy zawierane w Palestynie pomiędzy żydowskimi posiadaczami osłów w Palestynie. W przypadku ucieczki, kradzieży lub rozszarpania przez dzikie zwierzęta – utrata była rekompensowana w naturze.

W kręgu kultury europejskiej na stosunek do ludzi znajdujących się w trudnej sytuacji życiowej (chorych, ubogich, starszych) istotny wpływ miało pojawienie się kultury chrześcijańskiej. Religia ta z samej swojej idei zakładała miłość do bliźniego i konieczność niesienia pomocy osobom potrzebującym. Nie bez znaczenia pozostawał sposób funkcjonowania współczesnego modelu rodzin – żyjących w domach wielopokoleniowych. W formacjach typu przedkapitalistycznego osoby potrzebujące, przede wszystkim otrzymywały pomoc ze strony rodziny. Podczas pracy produkcyjnej wykonywanej w warsztacie

---

<sup>3</sup> R. Kulesza, *Starożytna Sparta*, Poznańskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk, Poznań 2003, s. 67-69.

<sup>4</sup> I. Jędrasik-Jankowska, *Pojęcia...*, Wolters Kluwer, Warszawa 2018, s. 22.

<sup>5</sup> Tybetański sposób „radzenia sobie” z kwestią starości został przedstawiony w kulturze masowej, m.in. w emitowanej na początku XX wieku reklamie telewizyjnej batonów „Mars”.

rzemieślniczym lub gospodarstwie rolnym uczestniczyli wszyscy członkowie danej rodziny – zarówno dzieci, osoby starsze jak i schorowane. Wykonywana wspólnie praca uprawiała wszystkich członków rodziny do wspólnego spożytkowania produktów gospodarstwa domowego – również po utracie zdolności do samodzielnego wykonywania pracy przez któregoś z nich. Jak długo zatem rodzina dysponowała zdolnością do pozyskiwania pożywienia, tak długo starcy i dzieci miały zaspokojone elementarne potrzeby życiowe. W sytuacji, w której potrzeb takich osób nie można było zaspokoić na poziomie rodziny, pomocy udzielali sąsiedzi, instytucje gminne lub kościelne. Ciekawe rozwiązanie wykształciło się w średniowiecznej Szwecji, w której to do udzielania pomocy potrzebującym byli zobowiązani kolejno wszyscy sąsiedzi. Każdy, kto spełnił obowiązek pielęgnacji, obróbki pola i zagrody przekazywał tzw. „tabliczkę pomocy” następnemu sąsiadowi<sup>6</sup>.

W średniowiecznej Anglii funkcję ubezpieczeniową pełniły gildie (kupieckie, rzemieślnicze, religijne). Każda z nich miała inne zadania i cele. Pomimo faktu iż głównym założeniem gildii religijnych było wspólne obchodzenie świąt, niektóre z nich miały w zwyczaju wspólne pokrywanie kosztów pogrzebów członków gildii i zbieranie środków na utrzymanie wdów i sierot poprzez gromadzenie datków. Niekiedy dochodziło również do udzielania pomocy osobom poszkodowanym w wypadkach lub ponoszącym straty w wyniku pożaru.

Członkowie gildii rzemieślniczych i kupieckich byli z reguły ludźmi mającymi, z tego względu w ich przypadku pomoc w ubóstwie miała zdecydowanie mniejsze znaczenie. Ewentualna pomoc miała charakter doraźny i była świadczona wyłącznie w przypadku poniesienia przez kupca znaczących strat podczas wyprawy.

W średniowiecznej Europie wykształciła się idea wspierania osób potrzebujących będących żebrakami i włóczęgami. W tym miejscu ponownie należy podkreślić wpływ religii chrześcijańskiej na ówczesny sposób sprawowania opieki nad potrzebującymi. Przysłowie „Gość w dom, Bóg w dom” wywodzi się z potrzeby nakarmienia, napojenia i przenocowania osoby potrzebującej. Jednocześnie należy wspomnieć, iż w dobie braku masowych źródeł komunikacji włóczędzy stanowili swoiste źródło informacji dla mieszkańców poszczególnych wsi<sup>7</sup>. Do zmiany podejścia do instytucji żebractwa i włóczęgostwa doszło w IV wieku. Wpływ na powyższe miało kilka czynników, m.in. wybuch wojny stuletniej, antyfeudalne powstania chłopskie we Francji a przede wszystkim wybuch epidemii dżumy w 1348 r. w wyniku której zginęło 1/3 współcze-

---

<sup>6</sup> I. Jędrasik-Jankowska, *Pojęcia ...*, Wolters Kluwer, Warszawa 2018, s. 21-22.

<sup>7</sup> H. Kostyrko, *Klechdy domowe*, Warszawa 2010, s. 59.

snej ludności Europy<sup>8</sup>. Powyższe miało wpływ zarówno na wyniszczenie gospodarki, jak i na wzrost żebractwa i włóczęgostwa. Kwestia stała się na tyle problematyczna dla współczesnych państw, iż zaczęto wprowadzać ustawodawstwo represyjne<sup>9</sup>. Jednym z krajów, które wprowadziły najwięcej rozwiązań prawnych w zakresie przeciwdziałaniu ubóstwu była Anglia. W 1339 r. wprowadzono akt prawny na mocy którego zakazano pomagania osobom zdrowym. Kolejne represje w Anglii wprowadzono w 1388 r. gdzie w celu ograniczenia włóczęgostwa zakazano przemieszczenia się bez certyfikatu wydanego przez gminę. Powyższe działanie miało na celu nie tylko rozwiązanie problemu związanego z żebractwem, ale również ograniczenie swobody przemieszczenia się ludności ze wsi do miast.

W 1601 wprowadzono tzw. „Prawo dla ubogich” (Poor Law). Przedmiotowy akt prawny uchwalony w Anglii wskazał, iż ciężar opieki nad osobami potrzebującymi spoczywa na samorządzie gminnym. Jednocześnie dokonano podziału osób potrzebujących na 4 kategorie:

- dzieci, zwłaszcza sieroty,
- bezrobotni gotowi do podjęcia pracy,
- chorzy, ludzie starzy, osoby niedołążne,
- niepoprawni włóczędzy, osoby leniwe uchylające się od pracy.

Do każdej z powyższej grup przydzielony był określony sposób postępowania. Dzieciom należało zapewnić opiekę, osobom bezrobotnym umożliwić podjęcie pracy – obowiązek zorganizowania pracy spoczywał na gminie. Chorym, osobom starszym oraz niedołążnym zagwarantować opiekę – jednocześnie wskazano, że osoby takie mogą żebrac, jeszcze tylko na terenie miejsca zamieszkania lub urodzenia. Natomiast „niepoprawnych włóczęgów, osoby leniwe uchylające się od pracy” ukarać. Ponadto przedmiotowy akt prawny zakazał udzielania pomocy osobom, które będąc zdolnymi do pracy jej nie podejmowały. Jednocześnie na podstawie możliwości indywidualnych ustalono składkę na rzecz ubogich, a na podstawie oceny kosztów utrzymania wysokość datków dla ubogich<sup>10</sup>. Jak wskazuje Inetta Jędrasik-Jankowska pomimo dość restrykcyjnych zapisów ustawa o ubogich z 1601 r. miała również pozytywny wymiar. Był to pierwszy akt prawny, który bezpośrednio wskazał, że problem ubóstwa powinien być rozwiązany przez państwo w postaci ukształtowania jednolitej struktury zabezpieczenia społecznego, oraz konieczność gromadzenia środków i ich dystrybucji przez środowiska lokalne<sup>11</sup>.

---

<sup>8</sup> P. Slack, *Respondes to plague In Early modern Europe; the implications of public health*, Social Research, Vol 55, No 3, s. 14.

<sup>9</sup> B. Geremek, *Człowiek marginesu w średniowieczu*, Przegląd Historyczny 80/4, 1989, s. 706.

<sup>10</sup> M. Molan, *Constitutional Statutes of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland*, Public Law and Human Rights, London 2006, s. 34.

<sup>11</sup> I. Jędrasik-Jankowska, *Pojęcia ...*, Wolters Kluwer, Warszawa 2018, s. 23.

## Zabezpieczenie społeczne w epoce kapitalizmu

Zapoczątkowana w XVIII wieku w Anglii i Szkocji rewolucja przemysłowa rozpoczęła intensywny proces zmian technologicznych, gospodarczych, ale również społecznych i kulturalnych, który wkrótce objął całą Europę. Odejście od gospodarki opartej na rolnictwie oraz produkcji manufakturowej bądź rzemieślniczej do opierającej się głównie na mechanicznej produkcji fabrycznej na dużą skalę (przemysłową) miało wpływ na zmianę sposobu organizacji opieki nad osobami potrzebującymi. Rewolucja przemysłowa zintensyfikowała odpływ młodych mieszkańców wsi do miast, jednocześnie sprawiając, że rodzina przestała pełnić funkcję zabezpieczającą byt wszystkim swoim członkom. Podstawą utrzymania stała się praca u obcego pracodawcy. Osoby starsze i schorowane nie mogły już liczyć na pomoc ze strony najbliższych członków rodziny. Jednocześnie została zmarginalizowana pomoc sąsiedzka świadczona przez najbliższe otoczenie potrzebujących<sup>12</sup>.

Epoka wczesnego kapitalizmu przyczyniła się do zwiększenia ilości wypadków przy pracy i chorób. Tym samym zaczęła zwiększać się świadomość społeczna i potrzeba zapewnienia bytu osobom, które nie mogąc liczyć na pomoc rodziny znalazły się w trudnej sytuacji życiowej. Zaczęły pojawiać się koncepcje utworzenia kompleksowych systemów zabezpieczenia społecznego. Jednym z ich twórców był pisarz – Daniel Defoe. Według wizji autora „Przypadków Robinsona Crusoe” należało stworzyć system ubezpieczeniowy oparty o następujące elementy:

- przymus ubezpieczenia,
- samorządność,
- samowystarczalność kas ubezpieczeniowych.

Podstawową zasadą systemu miała być wzajemność świadczeń. Ubezpieczeni mogli korzystać z emerytur i rent oraz z usług medycznych świadczonych przez szpitale<sup>13</sup>.

Jedna z popularniejszych koncepcji dotyczących stworzenia koncepcji zabezpieczenia społecznego w XIX w. została stworzona przez Simona de Siewandiego w 1819 r. W pracy „Nowe zasady ekonomii politycznej” autor podkreślał konieczność stworzenia „gwarancji zawodowej” czyli zabezpieczenia materialnego pracowników w przypadku doznania przez nich wypadku przy pracy, choroby lub utraty możliwości wykonywania pracy w związku z wiekiem.

Wprawdzie powyższych koncepcji nie udało się wdrożyć, jednakże w początkach XIX wieku klasa robotnicza sama zaczęła organizować instytucje

---

<sup>12</sup> Idem. s. 23.

<sup>13</sup> D. Defoe, *Social Projects, The Collection of the Lily Library*, Indiana University Bloomington, 2008, retrieved 25 October 2015.

o charakterze ubezpieczeniowym. Zaczęto zakładać kasy pomocy wzajemnej, które z założenia miały wypłacać świadczenia w przypadku wypadku, choroby lub bezrobocia. Podstawą przedmiotowych ubezpieczeń były umowy podpisywane przez zainteresowanych z towarzystwami asekuracyjnymi. Przedmiotowe działania nie miały jednak charakteru powszechnego i nie były w stanie rozwiązać rzeczywistych problemów nowej klasy społecznej – klasy robotniczej<sup>14</sup>.

Dopiero pod koniec XIX wieku w Niemczech stworzono powszechny system ubezpieczeń społecznych. Powołując się na ideę chrześcijańskiej miłości do bliźniego i konieczności dbania o interes społeczny ludności Otto von Bismarck doprowadził do wydania szeregu ustaw wprowadzających obowiązkowe ubezpieczenia społeczne:

- w dniu 15.06.1883 r. ustawy dotyczącej ubezpieczenia od chorób;
- w dniu 06.07.1888 r. ustawy dotyczącej ubezpieczenia od nieszczęśliwych wypadków;
- w dniu 22.06.1889 r. ustawy o ubezpieczeniu od niezdolności do pracy.

W rzeczywistości podstaw działania niemieckiego rządu nie należy upatrywać w szczególnym dostrzeżeniu problemu klasy robotniczej, lecz w działaniu o charakterze politycznym. społeczeństwa przy jednoczesnym osłabieniu partii socjalistów<sup>15</sup>. Należy podkreślić, że idea obowiązkowych ubezpieczeń społecznych miała charakter innowacyjny i spotkała się z dużą przychylnością społeczeństwa. Dotychczasową politykę państwa w zakresie represyjności lub pomocy opartej na zasadzie filantropijnej zastąpiono opieką państwa.

Wprowadzenie w Niemczech powszechnego systemu ubezpieczeń społecznych doprowadziło do stopniowego wdrożenia tego rozwiązania w innych krajach europejskich. Niektóre kraje powieliły wzorzec niemiecki (m.in. Austria, Belgia, Francja, Holandia, Luksemburg, Szwajcaria, Włochy oraz Polska) inne natomiast zintensyfikowały działania w zakresie idei dobroczynności tworząc szereg instytucji opieki społecznej (m.in. Dania, Szwecja, Wielka Brytania, Australia i Nowa Zelandia)<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> I. Sierpowska, *Państwo wobec pomocy społecznej*, Wrocław 2008, s. 139.

<sup>15</sup> E. Grabowski, *Ubezpieczenia społeczne w państwach współczesnych*, Kraków – Warszawa 1911, s. 16, E. Modliński, *Podstawowe zagadnienia ubezpieczeń społecznych*, Warszawa 1968, s. 133.

<sup>16</sup> Idem. s. 26.

## Ubezpieczenia Społeczne w Polsce

Mając na uwadze fakt, iż dopiero w 1918 r. Polska odzyskała niepodległość, na polskich ziemiach obowiązywało ustawodawstwo państw zaborczych. W przypadku przepisów z zakresu ubezpieczeń społecznych obowiązujące przepisy były bardzo zróżnicowane. Stosunkowo pozytywnie należy ocenić ochronę ubezpieczeniową wprowadzoną przez Otto von Bismarcka oraz działania podejmowane przez monarchię austro-węgierską<sup>17</sup>. W przypadku ziem położonych na terenie imperium rosyjskiego ubezpieczenia społeczne nie funkcjonowały wcale lub w bardzo ograniczonym zakresie. Niezbędnym zatem było podjęcie działań zmierzających do ujednoczenia przepisów prawa w zakresie stworzenia powszechnego systemu ubezpieczeń społecznych. Pierwsze tego typu prace były prowadzone przez Departament Pracy Tymczasowej Rady Stanu<sup>18</sup>. Efektem przedmiotowych prac był dokument „Materjały do ustawodawstwa społecznego. Obowiązkowe ubezpieczenie chorych w Polsce niepodległej”<sup>19</sup>.

Stworzenie jednolitego a zaraz nowoczesnego systemu ubezpieczeń społecznych wiązało się z wieloma wyzwaniem. Za jedno z najważniejszych należało uznać przeprowadzenie reformy finansów ubezpieczeniowych. Konstanty Krzeczkowski, działacz społeczny, dyrektor biblioteki Szkoły Głównej Handlowej, który stwierdził: *Niedostateczne i niewystarczające świadczenia pieniężne ubezpieczeń już przed wojną stanowiły najsłabszą stronę tych instytucji. W okresie przewrotów i kataklizmów wojennych i powojennego kryzysu walutowego stać się musiały klęską społeczną [...]. Kapitały instytucji ubezpieczeniowych zmalały i skurczyły się w swej wartości, renty straciły wszelkie znaczenie, ubezpieczeni znaleźli się w warunkach najgorszej nędzy*<sup>20</sup>.

W dniu 11 stycznia 1919 r. Tymczasowy Naczelnik Państwa Polskiego, Józef Piłsudski, podpisał „Dekret o obowiązkowym ubezpieczeniu na wypadek choroby”<sup>21</sup>. Przedmiotowy dokument był podobny do rozwiązań przyjętych przez Niemcy. Niestety nigdy nie został przekazany do zatwierdzenia Sejmowi.

---

<sup>17</sup> K. Rakoniewski, *O zrębach polskiego systemu ubezpieczeń społecznych. Z zaboru pruskiego do odrodzonej Polski*, „Z życia ZUS”, nr 6, 2012 r., „O zrębach polskiego systemu ubezpieczeń społecznych. Z zaborów austriackiego i rosyjskiego do odrodzonej Polski”, „Z życia ZUS”, nr 9, 2012 r.

<sup>18</sup> Należy zaznaczyć, iż przedmiotowe prace były prowadzone jeszcze przed odzyskaniem niepodległości.

<sup>19</sup> Dz. U. Nr 44, poz. 272.

<sup>20</sup> [https://www.zus.pl/o-zus/o-nas/historia-zus/tworzenie-polskiego-systemu-ubezpieczen-spoecznych#\\_ftn4](https://www.zus.pl/o-zus/o-nas/historia-zus/tworzenie-polskiego-systemu-ubezpieczen-spoecznych#_ftn4), data wglądu 19.03.2022 r.

<sup>21</sup> Dz. U. z 1927 r., Nr 106, poz. 911.



Natomiast ustawa (o obowiązkowym ubezpieczeniu na wypadek choroby), przygotowana przez Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej, w której notabene znalazła się większość zapisów z wyżej wymienionego dekretu, została przez Sejm uchwalona 19 maja 1920 r. Następnie została znowelizowana w 1923 r. Wprowadzała ona powszechność tego ubezpieczenia, również dla pracowników rolnych i leśnych<sup>22</sup>. Ponadto przedmiotowy dokument powołał instytucje Kasy Chorych – które zostały utworzone w każdym powiecie (w sumie powołano ponad 300 takich jednostek). Kasy miały obowiązek udzielania pomocy lekarskiej oraz wypłaty zasiłków w przypadku niemożności wykonywania pracy w związku z chorobą lub połogiem. Jednocześnie były zobowiązane do wypłaty zasiłków pogrzebowych.

Pomimo pierwotnych założeń, ujednocianie przepisów z zakresu ubezpieczenia społecznego na ziemiach polskich następowało stopniowo i trwało wiele lat. Wśród najważniejszych powodów takiego stanu rzeczy należy wskazać na wojnę polsko-bolszewicką z 1920 r., która spowodowała zatrzymanie wszystkich prac legislacyjnych, które nie były w bezpośredni sposób związane z wojną. Jednocześnie w 1919 r. na ziemiach należących do byłego zaboru rosyjskiego wprowadzono ubezpieczenia społeczne na wypadek choroby na zasadach zbliżonych do ubezpieczeń obowiązujących na ziemiach zaboru pruskiego. Spowodowało to duży opór zarówno wśród pracodawców, na których nałożono obowiązek odprowadzania składek na ubezpieczenia społeczne, jak również i pracowników dużych zakładów przemysłowych, w których funkcjonowały prywatne ubezpieczenia oparte na lepszych warunkach. Przeciwnikami ujednoczenia systemu ubezpieczeń społecznych byli również lekarze i aptekarze, ze względu na niejasne zapisy tworzące kasy chorych. Jednocześnie należy wspomnieć, iż w pierwszych latach dwudziestolecia międzywojennego następowała gwałtowna inflacja (a w 1923 r. hiperinflacja), tym samym trudno było zapewnić stabilne finansowanie systemu ubezpieczeń społecznych, a realna wartość ewentualnych świadczeń znacząco spadała. Nie bez znaczenia pozostawały również naciski ugrupowań centro-prawicowych, które w skuteczny sposób blokowały postulaty ugrupowań lewicowych<sup>23</sup>.

Wśród najważniejszych aktów prawnych dwudziestolecia międzywojennego z zakresu ujednoczenia systemu ubezpieczeń społecznych należy wskazać:

---

<sup>22</sup> [https://www.zus.pl/o-zus/o-nas/historia-zus/tworzenie-polskiego-systemu-ubezpieczen-spolecznych#\\_ftn4](https://www.zus.pl/o-zus/o-nas/historia-zus/tworzenie-polskiego-systemu-ubezpieczen-spolecznych#_ftn4), data wglądu 19.03.2022 r.

<sup>23</sup> [https://www.zus.pl/o-zus/o-nas/historia-zus/tworzenie-polskiego-systemu-ubezpieczen-spolecznych#\\_ftn4](https://www.zus.pl/o-zus/o-nas/historia-zus/tworzenie-polskiego-systemu-ubezpieczen-spolecznych#_ftn4), data wglądu 19.03.2022 r.

- ustawę z dnia 19 maja 1920 r. o obowiązkowym ubezpieczeniu na wypadek choroby<sup>24</sup>;
- ustawę z dnia 11 grudnia 1923 r. o zaopatrzeniu emerytalnym funkcjonariuszów państwowych i zawodowych wojskowych;
- rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1927 r. o ubezpieczeniu pracowników umysłowych;
- ustawę z dnia 18 lipca 1924 r. o zabezpieczeniu na wypadek bezrobocia<sup>25</sup>;
- ustawę z dnia 28 marca 1933 r. o ubezpieczeniu społecznym (tzw. scaleniu)<sup>26</sup>;
- rozporządzenie Prezydenta RP z 24 października 1934 r.

Na szczególną uwagę zasługuje ustawa z dnia 28 marca 1933 r. o ubezpieczeniu społecznym, która dokonała scalenia systemu ubezpieczeń społecznych pod względem organizacyjnym, prawnym oraz rzeczowym. Niemal całkowicie zostały zlikwidowane dotychczasowe zapisy obowiązujące na terenach pozaborczych<sup>27</sup>. Przedmiotowa ustawa będąc w całości tworem polskiej myśli ustawodawczej miała zasięg ogólnokrajowy. Objęła wszystkie rodzaje ubezpieczeń społecznych, tj.: chorobowe i macierzyńskie, na wypadek niezdolności do zarobkowania, wypadkowe przy pracy i z chorób zawodowych, emerytalne robotników, emerytalne pracowników umysłowych oraz ubezpieczenia od niezdolności do zarobkowania „wskutek wszelkich przyczyn” (inwalidztwa, starości i śmierci). Należy zaznaczyć, iż przedmiotowe rozwiązanie było, jak na tamte czasy, rozwiązaniem nowatorskim. Tym samym przyczyniło się nie tylko do unifikacji terytorialnej, ale również materialnej polskiego systemu ubezpieczeń społecznych.

Zgodnie z zapisami przedmiotowej ustawy składka na ubezpieczenia społeczne została skonstruowana w sposób, który umożliwił wypracowanie w krótkim czasie dużych nadwyżek finansowych. Powyższe stanowiło dużą pokusę dla budżetu państwa, który traktował nadwyżki jako źródło kredytu publicznego i wykorzystywał je na finansowanie inwestycji państwowych i samorządowych lub pokrywanie niedoborów.

---

<sup>24</sup> Dz. U. z 1933 r., Nr 51, poz. 396.

<sup>25</sup> Należy zaznaczyć, iż pierwsze ustawy w tym zakresie wprowadzono dopiero w roku 1912. Jedną z nich regulowała kwestie ubezpieczenia chorobowego, druga dotyczyła ubezpieczeń od wypadków przy pracy, jednakże przepisy obu tych aktów prawnych stosowano wyłącznie w zakładach zatrudniających powyżej 20 pracowników.

<sup>26</sup> Dz. U. 1933 r., Nr 51, poz. 396.

<sup>27</sup> Przepisy pozaborcze utrzymały się częściowo w Poznańskim, na Górnym Śląsku (zabór pruski), w Zagłębiu Dąbrowskim (zabór rosyjski). Od 1938 r. uregulowania te zostały rozszerzone na Zaolzie, a od 1939 r. na Zagłębie Krakowskie.

Na wpływy do zakładów ubezpieczeń składały się:

- składki,
- dochody z majątków i urzędzeń zakładów,
- odsetki od ulokowanych kapitałów,
- dopłaty świadczone przez Skarb Państwa<sup>28</sup>,
- darowizny, zapisy i subsydia.

Obowiązek opłacania składki ubezpieczeniowej w głównej mierze spoczywał na pracodawcy, który był zobowiązany do opłacenia 2/3 wysokości składki, pracownik natomiast opłacał 1/3 jej wysokości. Pomimo faktu, iż ubezpieczenia były powszechne, należy wskazać też na pewne wyjątki. Robotnicy rolni mogli liczyć na tzw. „ubezpieczenia zastępcze” w postaci opieki lekarskiej od zasiłku chorobowego. Świadczenia te mieli organizować właściciele ziemscy. Jednocześnie ustawa scaleniowa wyłączała z ubezpieczenia społecznego grupę osób najlepiej zarabiających (kwota ta została określona na 750 zł miesięcznie)<sup>29</sup>.

Ustawa o ubezpieczeniu społecznym weszła w życie w dniu 1 stycznia 1934 r. Jednakże wprowadzone przez nią zmiany w zakresie struktury organizacyjnej systemu ubezpieczeń społecznych nie przetrwały długo, gdyż niezwłocznie po wejściu w życie ustawy rozpoczęto prace nad jej nowelizacją.

W dniu 24 października 1934 r. prezydent Ignacy Mościcki podpisał rozporządzenie o jej zmianie<sup>30</sup>. Najważniejszą zmianą było powołanie Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, który zastąpił dotychczasowe instytucje ubezpieczeniowe. Jednocześnie powołano pięć osobnych Funduszy Ubezpieczeniowych:

- Fundusz Ubezpieczenia Emerytalnego Robotników,
- Fundusz Ubezpieczenia Emerytalnego Pracowników Umysłowych,
- Fundusz Ubezpieczenia od Wypadków i Chorób Zawodowych,
- Fundusz Ubezpieczenia na Wypadek Braku Pracy dla Pracowników Umysłowych,
- Ogólny Fundusz Ubezpieczenia na Wypadek Choroby i Macierzyństwa.

Nadzór nad powyższymi funduszami sprawował Zakład Ubezpieczeń Społecznych.

---

<sup>28</sup> Zgodnie z zapisem artykułu 251 ustawy scaleniowej Skarb Państwa był zobowiązany do wypłaty Zakładowi Ubezpieczenia Emerytalnego Robotników za każdą, wypłaconą rentę inwalidzką i wdowią rentę poinwalidzką 24 zł rocznie, a za każdą rentę sierocą poinwalidzką 12 zł rocznie. W przypadku Zakładu Ubezpieczenia od Wypadków Skarb Państwa corocznie miał wpłacać 3 mln zł. Świadczenie to miał wypłacać przez okres pierwszych 20 lat od momentu wejścia w życie ustawy.

<sup>29</sup> [https://www.zus.pl/o-zus/o-nas/historia-zus/tworzenie-polskiego-systemu-ubezpieczen-spoecznych#\\_ftn4](https://www.zus.pl/o-zus/o-nas/historia-zus/tworzenie-polskiego-systemu-ubezpieczen-spoecznych#_ftn4), data wglądu 19.03.2022 r.

<sup>30</sup> Dz. U. 1934, Nr 95, poz. 855.

## Zakład Ubezpieczeń Społecznych

Powołana w 1934 r. instytucja realizuje zadania z zakresu szeroko pojętych ubezpieczeń społecznych jak również wiele zadań o charakterze pozaubezpieczeniowym<sup>31</sup>. Do najważniejszych z nich należą:

1. Pobór składek na ubezpieczenia społeczne,
2. Ewidencja i waloryzacja składek,
3. Wyliczenie i wypłata świadczeń emerytalno-rentowych,
4. Orzekanie o niezdolności do pracy,
5. Kierowanie na bezpłatne turnusy rehabilitacyjne,
6. Wypłata zasiłków chorobowych i macierzyńskich,
7. Pobór składek na ubezpieczenie zdrowotne,
8. Fundusz Pracy, Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych.

W celu realizacji swoich zadań statutowych Zakład Ubezpieczeń Społecznych zatrudnia ponad 45 tys. pracowników, którzy pracują w 43 oddziałach, 209 inspektoratach oraz 71 biurach terenowych. ZUS obsługuje 15,7 mln ubezpieczonych, 9,2 mln emerytów i rencistów oraz 2,85 mln płatników składek (przedsiębiorców). W 2020 r. Zakład obsłużył 23,8 mln klientów, z czego 20,1 mln w salach obsługi klienta a 3,3 mln w kontakcie telefonicznym. 43 tys. osób skorzystało z elektronicznej formy kontaktu z pracownikiem ZUS poprzez chat a 21 tys. zdecydowało się na kontakt za pośrednictwem programu „Skype”. Klienci wysłali do Zakładu 127,8 mln sztuk dokumentów, natomiast urząd w tym samym czasie wystosował 74,4 mln pism. Na powstałej w 2012 r. Platformie Usług Elektronicznych ZUS jest zarejestrowanych 7 mln osób. Warto również dodać, że systemy elektroniczne Zakładu wykonują 37 milionów operacji dziennie, co daje 250 tys. operacji na sekundę. Jednocześnie przechowują dane dotyczące 2 bilionów złotych zapisanych na kontach składkowych. W trakcie roku ZUS wypłaca świadczenia socjalne w wysokości 216,75 mld zł, a pobiera składki w wysokości 166,66 mld zł<sup>32</sup>.

Postępująca e – administracja największego podmiotu realizującego zadania o charakterze społecznym przekłada się na sposób postrzegania tej instytucji przez obywateli. Zgodnie z badaniami CBOS pośród wszystkich centralnych instytucji publicznych Zakład Ubezpieczeń Społecznych cieszy się najlepszą opinią respondentów<sup>33</sup>. Aktualnie pozytywnie o ZUS wypowiada się 53 proc. badanych, co stanowi najlepszy wynik tej instytucji w historii badań CBOS

---

<sup>31</sup> szczegółowy zakres działania i zadania Zakładu zostały określone w ustawie z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2016 r., poz. 963, z późn. zm.).

<sup>32</sup> Przedmiotowe dane zostały zebrane ze strony zus.pl, data wglądu: 21.04.2022 r.

<sup>33</sup> Komunikat badań CBOS „Oceny działalności instytucji publicznych”, nr 38/2020.

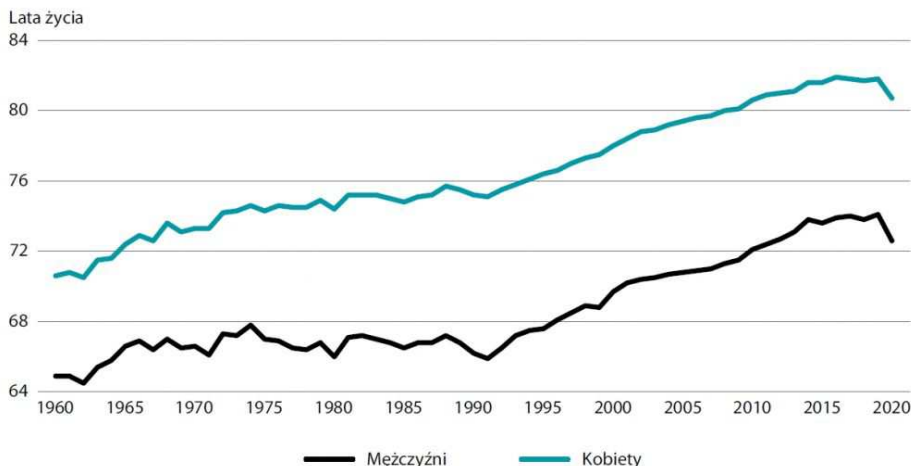
(tj. od 2009 r.). Warto zwrócić uwagę, że najwięcej zadowolonych z działalności instytucji znalazło się w grupie wiekowej 56+. Jak zwraca uwagę ZUS w tej grupie byli przeważnie świadczeniobiorcy, którzy zwrócili uwagę na wysoką jakość obsługi interesanta. Przedmiotową instytucję krytykuje 32% respondentów. Stosunkowo wysokie odsetki niezadowolonych z działalności ZUS'u zarejestrowano wśród prywatnych przedsiębiorców oraz przedstawiciele kadry kierowniczej.

## **Przyszłość ubezpieczeń społecznych – szanse, wyzwania, zagrożenia**

Na przestrzeni lat ubezpieczenia społeczne ulegały gwałtownym przemianom. Zmieniał się sposób i wymiar pobierania składek, jak również zasady wypłacania i obliczania świadczeń. Niemniej jednak ukształtowany przez lata system, w którym to ciężar zagwarantowania bezpieczeństwa społecznego spoczywa w głównej mierze na Państwie, pozostał niezmienny od dwudziestolecia międzywojennego. Za kluczowy element jego funkcjonowania należy uznać zasadę solidarności społecznej – w której to ciężar utrzymania osób w wieku poprodukcyjnym spoczywa na osobach w wieku produkcyjnym. Jednocześnie należy zaznaczyć, że kapitał emerytalny osób pracujących nie jest gromadzony w formie fizycznej lecz jedynie w formie wirtualnego zapisu w systemie informatycznym. Ten typ modelu ubezpieczeń społecznych nosi nazwę repartycyjnego. Należy jednak zaznaczyć, że wpływ na jego stabilność ma sytuacja demograficzna. System emerytalny oparty na zasadzie solidarności pokoleń może funkcjonować w sposób właściwy wyłącznie pod warunkiem zachowania odpowiedniej proporcji liczby osób pracujących do łącznej liczby osób niepracujących<sup>34</sup>. W przypadku postępującego procesu starzenia się społeczeństwa w dłuższej perspektywie system ten staje się niewydolny powodując konieczność dopłaty środków na wypłatę bieżących świadczeń z innych źródeł niż składki ubezpieczonych. Obecne społeczeństwa europejskie należy uznać za społeczeństwa starzejące się dwustronnie. Z jednej strony rodzi się coraz mniej dzieci, z drugiej strony w perspektywie długotrwałej wzrasta średnia długość życia. Wprawdzie w związku z pandemią koronawirusa SARS-CoV-2 średnia długość życia spadła, niemniej jednak w perspektywie długofalowej można mówić o tendencji wzrostowej, co obrazuje rysunek 1, przedstawiający średnią długość życia w Polsce.

---

<sup>34</sup> Należy brać pod uwagę nie tylko liczbę osób w wieku poprodukcyjnym, ale również w wieku przedprodukcyjnym, gdyż w praktyce obie te grupy pozostają na utrzymaniu osób będących w wieku produkcyjnym.

**Rysunek 1.** Średnia długość życia w Polsce

**Źródło:** Opracowanie Głównego Urzędu Statystycznego.

Jak zostało przedstawione na przedmiotowym rysunku, średnia długość życia w Polsce ulegała stopniowym ale sukcesywnym zmianom na przestrzeni lat. W 1960 r. średnia długość życia mężczyzn w Polsce wynosiła 65 lat, natomiast statystyczna kobieta żyła około 70 lat. Mając na uwadze, iż w 2020 r. mężczyźni żyli w Polsce średnio 72,6 lat, natomiast kobiety 80,7 należy zwrócić uwagę na znaczący wzrost dalszego trwania życia po osiągnięciu wieku emerytalnego<sup>35</sup>. Kwestia ta jest o tyle istotna, gdyż obecnie obowiązujący wiek emerytalny został uchwalony w dwudziestoleciu międzywojennym. Wprawdzie przed rokiem 1960 nie były prowadzone badania dotyczące średniej długości życia w Polsce, niemniej jednak można domniemywać, że średni wiek życia a co za tym idzie średni czas pobierania świadczeń emerytalnych wydłużył się o kilkanaście lat. Przedmiotowa tendencja była wyjściem do badań przeprowadzanych przez Główny Urząd Statystyczny, który sporządził trzy prognozy dalszego trwania życia<sup>36</sup>. W tabeli 1 przedstawiono przewidywane przeciętne dalsze trwania życia w Polsce w latach 2025-2050.

<sup>35</sup> Dane pobrane ze stron Głównego Urzędu Statystycznego, <https://stat.gov.pl/>, data wglądu: 25.04.2022 r. Przedmiotowe badania dotyczące średniej długości życia nie były prowadzone przed rokiem 1960.

<sup>36</sup> Przedmiotowe dane zostały oszacowane na podstawie szeregu czynników takich jak: spadek ilości zgonów z powodu chorób układu krążenia we wszystkich grupach wiekowych, większa wykrywalność chorób nowotworowych, zmniejszająca się ilość

**Tabela 1.** Przewidywane przeciętne dalsze trwania życia w Polsce w latach 2025-2050

Rok	Wariant I			Wariant II			Wariant III		
	mężczyźni	kobiety	różnica	mężczyźni	kobiety	różnica	mężczyźni	kobiety	różnica
2025	75	82,6	7,6	76,3	83,6	7,3	75,3	82,7	7,4
2030	76,6	83,8	7,2	76,3	83,6	7,3	77,2	84	6,8
2035	77,5	84,4	6,9	78	84,8	6,8	78,3	84,8	6,5
2040	78,5	85,2	6,7	79,1	85,6	6,5	79,6	85,7	6,1
2050	79,5	85,9	6,4	80,3	86,5	6,2	80,6	86,7	5,8
2050	81,8	87,6	5,8	83	88,4	5,4	84,1	88,9	4,8

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie „Prognoza danych Głównego Urzędu Statystycznego na lata 2014-2050”, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2014. (dostęp: 25.04.2022 r.).

Niezależnie od analizowanego wariantu dalszego trwania życia należy założyć, że na przestrzeni lat średnia jego długość będzie rosła. W najbardziej optymistycznym założeniu w 2050 r. statystyczna polska kobieta będzie żyła 88,9 lat, natomiast mężczyzna 84,1. Przy wyliczeniach najbardziej pesymistycznych kobiety będą dożywać średnio 87,6 lat, natomiast mężczyźni 81,8. Przyjmując założenie, że to właśnie ten wariant się spełni będzie to oznaczać, że średnia długość życia w Polsce od momentu ustalenia wieku emerytalnego na 60 lat dla kobiet i 65 lat dla mężczyzn wzrośnie o 16,6 lat dla kobiet i o 16,8 dla mężczyzn.

Jak wspomniano w niniejszej pracy proces starzenia się ma charakter dwustronny. Oprócz wydłużającej się średniej długości życia następuje spadek liczby urodzin żywych co zostało zobrazowane w tabeli 2.

wypadków przy pracy, urazów, zatruc, trwający od zakończenia II wojny światowej spadek umieralności niemowląt. Jednocześnie uwzględniono pozytywne zmiany w zachowaniach prozdrowotnych ludności, podejmowane działania w celu ograniczania spożycia niezdrowej żywności, postępująca świadomość w zakresie spożywania alkoholu i innych środków i substancji psychotropowych. Następuje wzrost aktywności fizycznej, zwiększa się dostęp do usług medycznych i opiekuńczych. Nie bez znaczenia pozostaje wzrost ilości osób posiadających wyższe wykształcenie, co zdaniem Głównego Urzędu Statystycznego w bezpośredni sposób przekłada się na większą świadomość społeczną.

**Tabela 2.** Sytuacja demograficzna w Polsce w latach 1990-2020

	1990	2000	2010	2015	2019	2020
Ludność w tys.	38073	38254	38530	38437	38383	38265
Urodzenia w tys.	547,7	378,3	413,3	369,3	375	355,3
Zgony w tys.	393,3	368	378,5	394,9	409,7	474,4
Przyrost naturalny w tys.	157,4	10,3	34,8	-25,6	-34,8	-122

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie: „Ludność. Stan i struktura oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym w 2021 r.” Główny Urząd Statystyczny Warszawa 2021.

Jak zostało przedstawione w tabeli 2 stopniowo lecz systematycznie spada liczba urodzeń w Polsce. Jednocześnie zwiększa się liczba zgonów, co w bezpośredni sposób przekłada się na ujemny przyrost naturalny. Należy również zaznaczyć niekorzystny wpływ pandemii koronawirusa SARS-CoV-2, która przyczyniła się do większej ilości zgonów niż to miało miejsce w latach „przed pandemicznych”.

## Podsumowanie

Tematyka ubezpieczeń społecznych od lat budzi kontrowersje. Z jednej strony wciąż pojawiają się głosy mówiące o konieczności zapewnienia wolności wyboru – samodzielnego decydowania o kwestii podlegania ubezpieczeń społecznych. Z drugiej jednak strony wskazana w niniejszym artykule historia wskazuje jaką drogę przeszły różne cywilizacje w celu odnalezienia drogi do zapewnienia poczucia bezpieczeństwa socjalnego w sytuacji braku możliwości samodzielnego pozyskiwania środków do utrzymania. Funkcjonujący w Polsce system ubezpieczeń społecznych z pewnością nie jest idealny. Wysokość wielu wypłacanych świadczeń emerytalnych nie pozwala na zapewnienie poczucia bezpieczeństwa socjalnego. Niejasności interpretacyjne mogą również budzić często zmieniające się przepisy prawne. Niemniej jednak samą ideę obowiązkowych ubezpieczeń społecznych należy oceniać pozytywnie.

Polski system ubezpieczeń społecznych na przestrzeni lat zmagał się z wieloma wyzwaniem. Począwszy od prac zmierzających do ujednoczenia tego systemu aż do poszukiwania sposobu na zmierzenie się z niekorzystną sytuacją demograficzną. Proces ten nie uległ zakończeniu – system ubezpieczeń społecznych wciąż ewoluuje a ustawodawca nieustannie poszukuje rozwiązań mających na celu zwiększenie jego wydolności. Ocena tych działań pozostaje różna. Z jednej strony takie działanie należy oceniać pozytywnie, z drugiej jednak strony należy mówić o pewnym braku konsekwencji działania. Po ogłoszonej w 1999 r. reformie emerytalnej polegającej na wprowadzaniu tzw. „III filarów” ubezpieczenia pozostał jedynie mglisty ślad. Przedmiotowe



działania mogły przyczynić się do braku zaufania do nowych rozwiązań oszczędnościowych jakimi są Pracownicze Plany Kapitałowe.

W momencie pisania niniejszego opracowania trwa wojna na Ukrainie. Wywołany niniejszymi wydarzeniami kryzys humanitarny może mieć znaczący wpływ na kształt polskiego systemu ubezpieczeń społecznych. Zgodnie z danymi Straży Granicznej do dnia 28 kwietnia 2022 r. do Polski przybyło już 3 miliony uchodźców<sup>37</sup>. Z dużą dozą prawdopodobieństwa można założyć, iż będzie to dla Polski jedno z największych wyzwań ekonomicznych, logistycznych, społecznych ale również będzie to wyzwanie z punktu widzenia dostosowania systemu ubezpieczeń społecznych.

## Bibliografia

1. Defoe D., *Social Projects, The Collection of the Lily Library*, Indiana University Bloomington, 2008, retrieved 25 October 2015.
2. Grabowski E., *Ubezpieczenia społeczne w państwach współczesnych*, Kraków – Warszawa 1911.
3. Geremek B., *Człowiek marginesu w średniowieczu*, Przegląd Historyczny 80/4, 1989.
4. Kostyrko H., *Klechdy domowe*, Warszawa 2010.
5. Kulesza, R., *Starożytna Sparta*, Poznańskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk, Poznań 2003.
6. Jędrasik-Jankowska I., *Pojęcia i konstrukcje prawne ubezpieczenia społecznego*, Wolters Kluwer, Warszawa 2018.
7. Molan M., *Constitutional Statutes of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland*, Public Law and Human Rights, London 2006.
8. Modliński E., *Podstawowe zagadnienia ubezpieczeń społecznych*, Warszawa 1968.
9. Rakoniewski K., *O zrębach polskiego systemu ubezpieczeń społecznych. Z zaboru pruskiego do odrodzonej Polski*, „Z życia ZUS”, nr 6, 2012 r., „O zrębach polskiego systemu ubezpieczeń społecznych. Z zaborów austriackiego i rosyjskiego do odrodzonej Polski”, „Z życia ZUS”, nr 9, 2012 r.
10. Sierpowska I., *Państwo wobec pomocy społecznej*, Wrocław 2008.
11. Slack P., *Respondes to plague In Early modern Europe; the implications of public health*, Social Research, Vol 55, No 3.

---

<sup>37</sup> <https://300gospodarka.pl/news/uchodzcy-z-ukrainy-w-polsce-liczba>, data wglądu 28.04.2022 r.

### Źródła internetowe

1. [https://www.zus.pl/o-zus/o-nas/historia-zus/tworzenie-polskiego-systemu-ubezpieczen-spoecznych#\\_ftn4](https://www.zus.pl/o-zus/o-nas/historia-zus/tworzenie-polskiego-systemu-ubezpieczen-spoecznych#_ftn4), (data wglądu 19.03.2022 r.).
2. [https://www.zus.pl/o-zus/o-nas/historia-zus/tworzenie-polskiego-systemu-ubezpieczen-spoecznych#\\_ftn4](https://www.zus.pl/o-zus/o-nas/historia-zus/tworzenie-polskiego-systemu-ubezpieczen-spoecznych#_ftn4), (data wglądu 19.03.2022 r.).
3. [https://www.zus.pl/o-zus/o-nas/historia-zus/tworzenie-polskiego-systemu-ubezpieczen-spoecznych#\\_ftn4](https://www.zus.pl/o-zus/o-nas/historia-zus/tworzenie-polskiego-systemu-ubezpieczen-spoecznych#_ftn4), (data wglądu 19.03.2022 r.).
4. [https://www.zus.pl/o-zus/o-nas/historia-zus/tworzenie-polskiego-systemu-ubezpieczen-spoecznych#\\_ftn4](https://www.zus.pl/o-zus/o-nas/historia-zus/tworzenie-polskiego-systemu-ubezpieczen-spoecznych#_ftn4), (data wglądu 19.03.2022 r.).
5. <https://300gospodarka.pl/news/uchodzczy-z-ukrainy-w-polsce-liczba>, data wglądu 28.04.2022 r.

### Inne

1. Komunikat badań CBOS „Oceny działalności instytucji publicznych”, nr 38/2020.
2. „Prognoza danych Głównego Urzędu Statystycznego na lata 2014-2050”, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2014.
3. „Ludność. Stan i struktura oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym w 2021 r.” Główny Urząd Statystyczny Warszawa 2021.

## SOCIAL SECURITY OF YESTERDAY AND TOMORROW – IN SEARCH OF THE WAY TO SOCIAL SECURITY

*Abstract:* In the author's publication, the study of systematization was published. The issue of connection with the formation of the modern social system. On the basis of specificity in various methods of shaping social security systems. In addition, some publications indicate how social insurance may develop in the future.

*Keywords:* Social security, Social insurance, Legal security.



Paulina SAWA\*

Tomasz GALAS\*\*

## ZMIANY KONDYCJI FINANSOWEJ WYBRANYCH BANKÓW W POLSCE

*Zarys treści:* W pracy analizowano, jak kształtuje się kondycja finansowa wybranych banków na terenie Polski. Celem pracy była weryfikacja hipotezy takiej, że dobrze prosperujące banki charakteryzują się podobnymi, a także stabilnymi, wysokimi wartościami wskaźników. Przedmiotem badania była kondycja finansowa sześciu banków, notowanych na Warszawskiej GPW o największym kapitale. Zakres badania obejmował sześć lat, dane kwartalne, pochodzące ze sprawozdań finansowych banków. W części analitycznej pracy posłużono się analizą wskaźnikową. W badaniach stwierdzono, iż największymi wartościami wśród wskaźników charakteryzował się PKO Bank Polski, a najmniejszymi Santander. Przedstawione wyniki implikują ogólny wniosek, że banki, posiadające większe aktywa, posiadają lepszą kondycję finansową.

*Słowa kluczowe:* banki, bankowość, kondycja finansowa, analiza wskaźnikowa.

### Wprowadzenie

Tradycyjnie banki postrzegane były jako odgrywające kluczową rolę elementy łańcucha finansowego. Ich działaniem było pośredniczenie między pożyczkobiorcami a tymi, którzy kapitału swojego mogą użyczyć. Banki odgrywały też rolę centralnego mechanizmu w systemie płatniczym. Z powodu odgrywania niezwykle ważnej roli w systemie finansowym, banki poddane zostały wielu regulacjom<sup>1</sup>. Na przestrzeni lat banki ewoluowały, zmieniały swoje założenia i cele działania, siedziby oraz podejście do klienta, traktując każdą z osób czy instytucji indywidualnie, jak swojego partnera w biznesie. W dzisiejszej gospodarce banki pełnią rolę spoiwa pomiędzy gospodarstwami

---

\* Studentka studiów II stopnia na kierunku Ekonomia, Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska

\*\* Student studiów II stopnia na kierunku Ekonomia, Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska

<sup>1</sup> D.T. Llewellyn, *The New Economics of Banking*,

[https://www.suerf.org/docx/o\\_c88d8d0a6097754525e02c2246d8d27f\\_1549\\_suerf.pdf](https://www.suerf.org/docx/o_c88d8d0a6097754525e02c2246d8d27f_1549_suerf.pdf)  
(23.05.2021).

domowymi, nieraz znajdującymi się w potrzebie otrzymania gotówki a przedsiębiorstwami, lokującymi w bankach swoje środki i korzystającymi z wielu oferowanych przez nie usług. Cały system bankowy oraz instytucje i sektory mają obecnie ogromny wpływ na gospodarkę, będąc obecnym w działaniu każdej firmy i w życiu każdej osoby. Ponadto stwierdzić można, że od efektywnego działania banków uzależnione jest w znaczącym stopniu funkcjonowanie pozostałych branż gospodarki. Równocześnie banki poddane są podobnej presji konkurencyjnej jak pozostałe podmioty gospodarcze.

Treść artykułu poświęcona jest sprawdzeniu, jak w latach 2015-2020 kształtują się wartości siedmiu wskaźników: rentowności i zadłużenia dla wyselekcjonowanych sześciu, największych pod względem aktywów, banków komercyjnych w Polsce – Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski Spółka Akcyjna, Bank Polska Kasa Opieki Spółka Akcyjna, Santander Bank Polska Spółka Akcyjna, mBank Spółka Akcyjna, BNP Paribas Bank Polska Spółka Akcyjna oraz Bank Millennium Spółka Akcyjna. Po ich obliczeniu analizowano ich wartości średnie z lat 2015-2020, a także skupiono się na ich zróżnicowaniu i wielkości. W badaniach weryfikacji podlega hipoteza, że dobrze prosperujące banki charakteryzują się wysokimi wartościami wskaźników.

W artykule przedstawiono najpierw aspekt teoretyczny bankowości. Zaprezentowano podstawowe definicje związane z nią oraz scharakteryzowano cały system bankowy pod względem ekonomicznym. Skupiono się również na wypunktowaniu oraz opisanu rodzajów banków, ich funkcji i znaczenia dla bieżącej gospodarki. Przedstawiono również największe światowe banki oraz ich majątek. Następnie zaprezentowano metodologię pracy. Przedstawiono w tej części wszystkie badane instytucje i ich majątek. Ukazano również krótką historię każdej z instytucji bankowych, to, czym zajmuje się na co dzień i w czym specjalizuje się na polskim rynku. Kolejnym krokiem, jaki podjęto, była analiza przedstawionych uprzednio banków. W pracy obliczono oraz przedstawiono siedem wskaźników, opisujących rentowność i zadłużenie. W celu porównania tych wartości przedstawiono ich wartości średnie dla lat 2015-2020.

## **Charakterystyka ekonomiczna systemu bankowego**

System bankowy to złożony segment gospodarki, składający się z ogółu instytucji i norm prawnych, ściśle określających jego funkcjonowanie oraz powiązania i oddziaływanie z otoczeniem<sup>2</sup>. Jest integralną częścią sektora

---

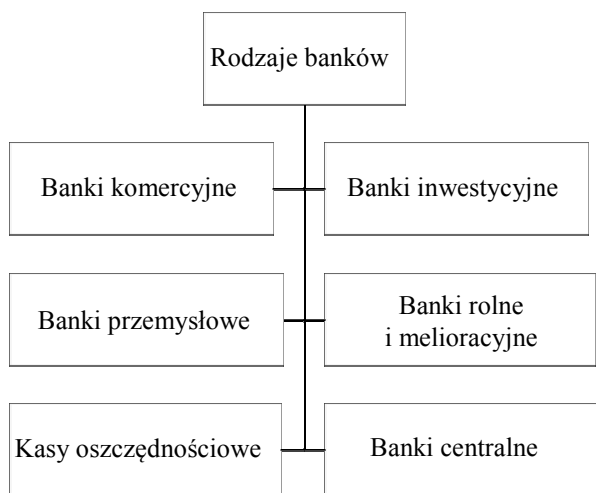
<sup>2</sup> T. Galbarczyk, J. Świdarska, *Bank komercyjny w Polsce*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2011, s. 13.

finansowego. Można go definiować na wiele sposobów, na przykład: system finansowy to zestaw układów/konwencji, który obejmuje pożyczanie komuś albo od kogoś funduszy przy pomocy niefinansowych, ekonomicznych jednostek i pośrednictwa tej funkcji przez pośredników finansowych w celu ułatwienia transferu funduszy, aby stworzyć dodatkowe zasoby finansowe, gdy zachodzi taka potrzeba, oraz by tworzyć rynki długów i instrumenty kapitałowe (i ich derywaty), po to aby cena i alokacja funduszy były determinowane wydajnie<sup>3</sup>.

Cechą charakterystyczną banków jest to, że są między sobą niezwykle zróżnicowane. Można je wyróżniać między innymi ze względu na rodzaj prowadzonej działalności, ich wielkość czy strukturę organizacyjną. Bank to rodzaj instytucji finansowej lub instytucji kredytowej. Jest to jednocześnie podmiot przyjmujący środki finansowe i użyczający ich swoim kontrahentom w celu powiększenia majątku. Celem głównym banku, podobnie jak większości przedsiębiorstw, jest działalność nastawiona na generowanie zysków, zwiększenie wartości firmy oraz udziału w rynku<sup>4</sup>.

System bankowy obejmuje instytucje o różnym charakterze. Najbardziej ogólny podział przedstawiono na rysunku 1.

**Rysunek 1.** Rodzaje banków w systemie międzynarodowym



**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie:

<https://www.economicdiscussion.net/banks/7-important-types-of-banks-discussed/1879> (06.03.2021).

<sup>3</sup> A. Faure, *Financial System: An Introduction*, Quoin Institute, 2013, s. 8.

<sup>4</sup> M. Zaleska (red.), *Bankowość*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa, 2013, s. 48.

Bankiem komercyjnym nazywa się instytucję finansową, której zadaniem jest przyjmowanie depozytów, oferowanie usług rachunków czekowych, udzielanie pożyczek i oferowanie różnych podstawowych produktów finansowych, na przykład certyfikatów depozytowych oraz rachunków oszczędnościowych dla osób fizycznych i małych przedsiębiorstw. Świadczenia te regulowane są za określoną cenę, wyrażoną w postaci prowizji, oprocentowania lub innych form<sup>5</sup>.

Banki inwestycyjne można rozumieć na więcej niż jeden sposób. Są to instytucje finansowo-bankowe, które prowadzą operacje na rynkach pieniężnym i kapitałowym. Biorąc pod uwagę powyższą definicję, banki inwestycyjne można rozumieć jako podmioty świadczące usługi dla podmiotów niefinansowych. W innym podejściu, niematerialnym, banki inwestycyjne to także działalność, która jest podejmowana przez przedsiębiorstwa na rynku finansowym. Każda działalność danej firmy (podstawowa lub drugoplanowa) na rynku finansowym jest bankowością inwestycyjną<sup>6</sup>.

Banki przemysłowe mają swoje miejsce w systemie bankowym już od ubiegłego wieku. Wciąż jednak nie wszyscy, zwłaszcza osoby niezwiązane bezpośrednio z sektorem bankowym, o nich już słyszały. Celem ich powstania było zaspokojenie niszy na udzielanie pożyczek, zwłaszcza na zakup domu. Nisza ta wytworzyła się w głównej mierze dzięki największym instytucjom finansowym, nieprzygotowanym ówczesnie na tak duży popyt na pożyczki<sup>7</sup>.

Banki rolne i melioracyjne postrzegane są powszechnie jako banki komercyjne, których współczynnik udzielonych kredytów rolnych, tj. kredytów na nieruchomości i produkcję, jest większy niż średnia liczba tych kredytów w pozostałych bankach. Podczas liczenia tej średniej każdy z banków otrzymuje jednakową wagę, bez względu na jego rozmiar<sup>8</sup>.

Kasy oszczędnościowe, wywodzące się bezpośrednio z bankowości detalicznej, na przestrzeni czasu przekształciły się w samoistnie funkcjonujące banki oferujące duży wachlarz usług. Dziś bardzo trudne jest już wskazanie różnic pomiędzy nimi, a ich konkurentami – bankami komercyjnymi. Skutkiem

---

<sup>5</sup> *Commercial Banks* <https://www.investopedia.com/terms/c/commercialbank.asp>, (06.03.2021).

<sup>6</sup> K. Borowski, *Bankowość inwestycyjna*, Bank i Kredyt nr 4, 2005, s. 31.

<sup>7</sup> E. Ergunor, J.B. Thomson, *Industrial loan companies*, [https://www.researchgate.net/publication/5028733\\_Industrial\\_loan\\_companies](https://www.researchgate.net/publication/5028733_Industrial_loan_companies), (06.03.2021).

<sup>8</sup> K. Kliesen, *Are some agricultural banks too agricultural?*, Federal Reserve Bank of St. Louis REVIEW, 1996, s. 23.

tego przekształcenia jest fakt, że obecnie kasy oszczędnościowe podlegać muszą tym samym zasadom, jak pozostałe z elementów sektora bankowego<sup>9</sup>.

Bank centralny to przede wszystkim instytucja zajmująca się emitowaniem bilonów oraz banknotów. Dba również, aby zachowana została stabilność monetarna. W Polsce taką funkcję pełni Narodowy Bank Polski (NBP), którego zadaniami są również wspieranie polityki gospodarczej Polski oraz dbanie, aby poziom cen pozostawał stabilny<sup>10</sup>.

W zarządzaniu bankiem należy zwrócić uwagę na odpowiednie określenie czynników, wpływających na jego wartość oraz wynik finansowy, jak również starać się nimi zarządzać tak, by jednocześnie podołać wszechobecnym regulacjom, oraz maksymalnie wykorzystać potencjał i szanse, pojawiające się w danej jednostce. Zrównoważone wpływanie na funkcjonowanie banku i czynniki, jakie je określają, ma wysoką wartość nie tylko dla klientów oraz zarządzających, ale również z powodu możliwości zachwiania stabilności i wyników finansowych firmy przez niewłaściwe nią zarządzanie<sup>11</sup>. Czynniki, jakie wpływają na rentowność banku, mogą być na przykład jego wielkość czy aktualne stopy procentowe.

Ciekawych spostrzeżeń można doszukać się, studiując analizy dotyczące wpływu wielkości banku na jego rentowność, ponieważ niejednokrotnie naukowcy uzyskali już nietożsame wyniki. W najnowszych badaniach, jakie przeprowadzili na przykład de Guevara<sup>12</sup> oraz Maudos czy Liebeg i Schwaier<sup>13</sup> udowodniono, że generalnie pomiędzy tymi czynnikami występuje ujemna zależność. Wielu zaś autorów zgadza się ze stwierdzeniem, że silna pozytywna korelacja występuje pomiędzy kapitalizacją banku a jego rentownością. W swoich pracach dowodzą tego między innymi Bikker i Hu oraz wyżej już wymienieni<sup>14 15</sup>.

---

<sup>9</sup> S. Carbo, E. Gardener, J. Williams, *Efficiency in banking: Empirical evidence from the savings banks sector*. Manchester School 70, 204-28, 2002, s. 2.

<sup>10</sup> M. Zaleska, *Współczesna bankowość*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2007, s. 24.

<sup>11</sup> Tamże, s. 37.

<sup>12</sup> J. Maudos, J. Fernandez de Guevara, *Factors explaining the interest margin in the banking sectors of the European Union*, Journal of Banking and Finance, Elsevier, vol. 28(9), 2004.

<sup>13</sup> D. Liebeg, M. Schwaier, *Determinants of the Interest Rate Margins of Austrian Banks*, Financial Stability Report, issue 12, 2006.

<sup>14</sup> J. Bikker, H. Hu, *Cyclical patterns in profits, provisioning and lending of banks and procyclicality of the new Basel capital requirements*, Banca Nazionale del Lavoro Quarterly Review, vol. 55, issue 221, 2002.

<sup>15</sup> F. Rumler, W. Waschiczek, *The Impact of Economic Factors on Bank Profits*, Monetary Policy & the Economy, 2010, issue 4, s. 51.



Kolejnym z czynników, bezpośrednio wpływającym na efektywność banków, są stopy procentowe. Ich pochodzenia doszukiwać się można w relacji pomiędzy bankami sektora prywatnego a bankiem centralnym<sup>16</sup>. Tematem tym zajęli się hiszpańscy naukowcy Montes i Pérez. Zbadali, jak zmieniała się wrażliwość zysków banków i struktury bilansu na zmiany poziomu stóp procentowych w latach 2000-2016 w Hiszpanii. Ich badania można jednak z powodzeniem odnieść do całości bankowego sektora.

Autorzy w swojej pracy sformułowali kilka wniosków. Pierwszy z nich jest taki, że reakcja zysku banku na zmiany stóp procentowych jest funkcją poziomu stóp procentowych. Znane już modele ukazują, że w okresie, gdy poziom stóp procentowych jest wysoki, jak na przykład w latach 2007-2009, podwyżki stóp procentowych związane powinny być ze znacznymi spadkami akcji kredytowej, a co za tym idzie ze wzrostem rezerw i kosztów finansowania. Negatywnego wpływu na zyski banków dopatrywać się można w czynnikach łagodzących, takich jak na przykład wzrost oprocentowania różnych aktywów i zastępowanie (częściowo) kredytów dłużnymi papierami wartościowymi. Zabiegi te prowadzą zwykle do zmniejszania się rentowności banku. W okresach, gdy stopy procentowe były niższe, jak na przykład w latach 2013-2015, podwyżki stóp procentowych znacznie przyczyniły się do wzrostu dochodu odsetkowego netto, NII (Net Interest Income). Ich przybliżoną wartość podać można jako połączenie kilku portfeli obligacji z kuponami rolowanymi, które posiadają różne terminy zapadalności<sup>17</sup>. Dzieje się tak z powodu wzrostu kosztów finansowania wolniejszej niż wzrost stóp procentowych, uzyskanych z aktywów, podczas gdy wielkość działalności nie jest korzystna. Jednakże zauważyć można, że wpływ stóp procentowych na odpisy, przeznaczone na rezerwy może nadal sprawiać, że zysk netto, jaki osiągają banki w warunkach niskich stóp procentowych, ulegnie zmniejszeniu<sup>18</sup>.

Bankowcy i pozostali uczestnicy rynku finansowego, w tym jego klienci i nadzorcy, zgodnie stwierdzili, że rynek finansowy potrzebuje regulacji. Nie można jednak wprowadzać zbyt wielu regulacji i ograniczeń, tylko trzeba je dostosować do uwarunkowań panujących aktualnie na rynku. Regulacji nie może być ani zbyt dużo, ani zbyt mało, ponieważ niosłoby to za sobą negatywne skutki. Powinny być za to zwarte i dobrze dopasowane. Regulacja

---

<sup>16</sup> A. Faure, *Banking: An Introduction*, Quoin Institute, 2013, s. 21.

<sup>17</sup> A. Berglund, C. Svensson, *On the risk relation between Economic Value of Equity and Net Interest Income*, Degree Project in Mathematics second cycle, 30 credits, 2017, s. 3, <https://www.math.kth.se/matstat/seminarier/reports/M-exjobb17/170608.pdf> (04.05.2021).

<sup>18</sup> C.P. Montes, A.F. Pérez, *The impact of the interest rate level on bank profitability and balance sheet structure*, (w:) *Revista de Estabilidad Financiera*, pod red. Ó. Arce, J. Aríztegui, J. Ayuso, S. Carbó, J.L. Peydró, R. Repullo, 2018, issue NOV, s. 126.

sama w sobie nie powinna być niczym celem, lecz powinna służyć przy realizowaniu innych celów lub stanowić środek pomocny w ich realizacji.

W literaturze wielokrotnie opisywano już determinanty rentowności banków<sup>19 20 21</sup>, zarówno na poziomie światowym, jak i dla poszczególnych państw czy regionów. W głównej mierze znaleźć można badania skupiające się na mikroekonomicznych lub specyficznych dla banków czynnikach, które wpłynąć mogą na zyski. Analizy te są zwykle oparte na zmiennych, takich jak kapitalizacja, zarządzanie ryzykiem oraz kosztami.

## Metodyka badawcza

Jako cel badań obrano sprawdzenie, jak przedstawiają się wartości siedmiu wskaźników dla wybranych banków oraz czy charakteryzują się podobnymi wartościami.

Według stanu na koniec 2021 roku polski sektor bankowy składał się z 568 instytucji bankowych, w tym 29 banków komercyjnych, 503 banków spółdzielczych oraz 36 oddziałów zagranicznych i instytucji kredytowych<sup>22</sup>. W związku z tym zdecydowano się ograniczyć artykuł do kilku z nich. Podstawowym kryterium wyboru była wielkość banku. W pracy do analizy wybrano następujące: Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski SA (PKO BP), Bank Polska Kasa Opieki SA (Pekao), Santander Bank Polska SA, mBank SA, BNP Paribas Bank Polska SA oraz Bank Millennium SA. Wybrane firmy łącznie stanowią zdecydowaną większość sektora bankowego pod względem posiadanych aktywów. W pracy opisano sześć wybranych banków oraz scharakteryzowano finansową kondycję, w jakiej znajdowały się w okresie sześciu lat (2015-2020).

W pracy skupiono się na przedstawieniu wyselekcjonowanych banków oraz scharakteryzowaniu ich finansowej kondycji i przedstawieniu danych, ilustrujących te zagadnienia. Banki wybrane do analizy, wielkość ich majątku, kraj pochodzenia i liczbę zatrudnionych przedstawiono w tabeli 1.

---

<sup>19</sup> A. Sulieman Alshatti, *Determinants of banks' profitability – The case of Jordan*, Investment Management and Financial Innovations, Volume 13, Issue 1, 2016.

<sup>20</sup> M. Morshedur Rahman, K. Hamid, A. Mannan Khan, *Determinants of Bank Profitability: Empirical Evidence from Bangladesh*, International Journal of Business and Management, 10(8), 2015.

<sup>21</sup> N. Petria, B. Capraru, I. Ichnatov, *Determinants of Banks' Profitability: Evidence from EU 27 Banking Systems*, Procedia Economics and Finance, Volume 20, 2015.

<sup>22</sup> Dane opublikowane przez KNF pod koniec stycznia 2022 roku.

**Tabela 1.** Informacje ogólne o badanych bankach w III kwartale 2020 r.

Nazwa	Inwestor strategiczny i kraj pochodzenia	Aktywa ogółem (w tys. zł)	Zatrudnienie
PKO BP	Skarb Państwa (Polska)	381 793 000	22 400
Pekao	PZU S.A. (Polska)	233 217 182	13 078
Santander	Banco Santander (Hiszpania)	229 311 309	10 286
mBank	Commerzbank AG (Niemcy)	180 136 294	6 097
BNP Paribas	BNP Paribas (Francja)	119 577 288	9 080
Bank Millennium	Banco Comercial Portugues S.A. (Portugalia)	97 771 785	7 514

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie danych GPW oraz opracowań prnews.pl

Do napisania artykułu posłużono się ogólnodostępnymi danymi pochodzącymi z raportów spółek notowanych na GPW. Wykorzystano również raporty oraz publikacje wydawane przez poszczególne giełdowe spółki dotyczące aktualnej sytuacji na rynku finansowym i bankowym w Polsce oraz reprezentujących przedsiębiorstwa, podlegające analizie.

Aby pokazać kondycję ekonomiczną wybranych do analizy banków, posłużono się kwartalnymi danymi. Okres, jaki analizowano, wynosi sześć lat (2015-2020). W niniejszym artykule do oceny kondycji finansowej banków posłużono się analizą wskaźnikową.

Najprostszą, jednocześnie najbardziej klarowną metodą, jaką posłużono się w pracy, jest przedstawienie zebranych danych w postaci tabeli. Posłużono się także analizą wskaźnikową, obrazując adekwatne dla omawianego sektora wskaźniki. Wskaźniki, jakich użyto do ocenienia kondycji finansowej wybranych banków w badanym okresie oraz wzory, według których są obliczane, przedstawiono w tabeli 2.

**Tabela 2.** Przyjęte do analizy wskaźniki oceny sytuacji finansowej banków

Nr	Wskaźnik	Wzór
Wskaźniki rentowności (w %)		
1	Marża zysku operacyjnego/operacyjna	$\frac{\text{zysk netto}}{\text{przychody ze sprzedaży}^*} * 100$
2	Wskaźnik rentowności sprzedaży (ROS)	$\frac{\text{zysk netto}}{\text{przychody ogółem}} * 100$
3	Wskaźnik rentowności aktywów (ROA)	$\frac{\text{zysk netto}}{\text{aktywa}} * 100$
4	Wskaźnik rentowności funduszy/kapitałów własnych (ROE)	$\frac{\text{zysk netto}}{\text{kapitał własny}} * 100$
5	Marża odsetkowa/Wskaźnik NIM	$\frac{\text{wynik z tytułu odsetek}}{\text{aktywa}} * 100$
Wskaźniki zadłużenia (w %)		
6	Wskaźnik pokrycia majątku kapitałami własnymi	$\frac{\text{kapitały własne}}{\text{aktywa ogółem}} * 100$
7	Wskaźnik pokrycia aktywów trwałych kapitałami własnymi	$\frac{\text{aktywa trwałe}}{\text{kapitały własne}} * 100$

\* jako że w rachunku zysków i strat banku nie występuje pozycja „przychody ze sprzedaży”, wskaźnik zmodyfikowano – zsumowano przychody odsetkowe i przychody z tytułu dywidend.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie:

<https://phavi.umcs.pl/at/attachments/2017/0508/102655-wskazniki-wzory-i-interpretacja.pdf> (28.03.2021).

Zarówno analiza finansowa, jak i analiza działania danego podmiotu są podstawowymi narzędziami, używanymi w trakcie trwania wielu procesów w nim zachodzących, w tym procesu podejmowania decyzji. W praktyce, a także w literaturze o tematyce zarządzania przedsiębiorstwem, najczęściej spotkać się można z metodami opartymi na analizie wskaźnikowej. Niestety często okazuje się, że nie jest wystarczająca, aby przedsiębiorstwo funkcjonowało całkowicie prawidłowo. Aby rzetelnie poznać instytucję i nią zarządzać należy wciąż doszukiwać się nowych metod, opartych nie tylko na teorii, ale również na praktyce. Coraz częściej sięga się do metod pochodzących z takich dziedzin jak statystyka, ekonometria czy badania operacyjne<sup>23</sup>. Analiza

<sup>23</sup> J. Barbarski, *Ekonometryczny pomiar efektywności ekonomicznej instytucji finansowych. Stochastyczny model graniczny kosztów*, Bank i Kredyt 41 (1), 2010, s. 32.

wskaźnikowa jest dobrze znanym i popularnym sposobem oceny kondycji finansowej przedsiębiorstwa. Podmioty gospodarcze, aby móc dobrze prosperować, powinny stale monitorować swoją finansową sytuację, czemu właśnie dobrze służyć może to narzędzie<sup>24</sup>.

## Wyniki badań

Na potrzeby badań obliczono oraz zinterpretowano siedem wskaźników, używanych do oceny finansowej kondycji przedsiębiorstw. Wyniki przeprowadzonych badań przedstawiono w tabeli 3.

**Tabela 3.** Średnie z lat 2015-2020 wartości wskaźników badanych banków

Wskaźnik	PKO BP	Pekao	Santander	mBank	BNP Paribas	Millennium
Wskaźniki rentowności (w %)						
1	28,49	35,88	33,99	24,12	9,97	21,68
2	20,91	24,75	24,82	17,48	7,94	16,57
3	0,26	0,29	0,35	0,05	0,09	0,19
4	2,20	2,29	2,51	1,85	0,90	1,86
5	0,72	0,64	0,80	0,58	0,67	0,60
Wskaźniki zadłużenia (w %)						
6	11,83	12,49	13,91	10,02	9,57	9,89
7	9,05	6,88	3,78	6,27	8,82	3,85

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie danych GPW oraz opracowań prnews.pl i biznesradar.pl

Wartość marży odsetkowej wyznacza, jaka część przychodów przedsiębiorstwa pozostała w niej po poniesieniu kosztów, związanych z jego podstawową działalnością, a także pozostałych kosztów operacyjnych. Przyjmuje się, że im wyższe jej wartości, tym kondycja instytucji jest lepsza. Wskaźnik przyjmował wartości od 9,97 do 35,88 co świadczy o jego dużym zróżnicowaniu. Największe wartości przyjmowały Pekao i Santander, najniższe zaś BNP Paribas.

<sup>24</sup> M. Wilczyńska, *Analiza wskaźnikowa jako narzędzie wykorzystywane do oceny sytuacji finansowej przedsiębiorstwa*, *Finanse, Rynki Finansowe, Ubezpieczenia*, 2/2018, s. 187.

Wskaźnik ROS oscylował w granicach od 7,94 dla BNP Paribas – wartość odstająca od 24,82. Największe wartości przyjmował dla Pekao i Santander. Jego wysokie wartości dla tychże banków świadczyć mogą o ich dobrym prosperowaniu oraz wysokiej sprzedaży ich produktów, w tym przypadku usług bankowych. Właśnie te banki, które charakteryzują się wysokimi wartościami tego wskaźnika, udzielają wielu kredytów oraz mają wielu klientów i pracowników, którzy razem pracują na te wyniki.

Wartości wskaźnika ROA charakteryzowały się najmniejszym zróżnicowaniem spośród wszystkich. Wskazuje, jak duży zwrot udało się osiągnąć danemu przedsiębiorstwu, angażując posiadane aktywa. Jego wartości oscylowały około w granicach 0%, wahając się od 0,05 do 0,29. Najmniejszą wartość przyjął BNP Paribas, a największą Pekao.

Kolejny ze wskaźników – ROE, pokazuje rentowność kapitału własnego. Podobnie jak dla pierwszego z omawianych wskaźników – im wyższe jego wartości, tym lepiej<sup>25</sup>. Wskaźnik ten wynosił od 0,9 do 2,51, więc charakteryzował się bardzo podobnymi wartościami. BNP Paribas ponownie charakteryzował się najmniejszym wskaźnikiem, największym zaś Santander.

Marża odsetkowa obrazuje, jaki wynik osiągnął bank dzięki aktywom odsetkowym. Wskaźnik przyjmował wartości od 0,58 dla mBanku, do 0,72 dla PKO BP, co wskazuje na jego bardzo małą zmienność, podobnie jak np. ROA.

Wskaźnik pokrycia majątku kapitałami własnymi określa udział kapitału własnego w finansowaniu całego majątku jednostki. Wartości tego wskaźnika wahają się od 9,57 dla BNP Paribas do 13,91 dla Santander, charakteryzował się zatem niewielkimi różnicami. Jego wartości były największe dla banków posiadających największy majątek wśród badanych, natomiast najmniejsze dla tych, które dysponowały mniejszym. Świadczy to o dobrym zabezpieczeniu finansowym większych korporacji.

Wartości wskaźnika pokrycia aktywów trwałych kapitałami własnymi powinny przyjmować wartość równą minimum 1, co oznacza, że kapitał własny w całości pokrywa aktywa trwałe. Dla wszystkich badanych banków udało się to spełnić. Najmniejsze wartości przyjmował Millennium, największą PKO BP. Ponownie może się tu potwierdzić przypuszczenie, iż banki o większym kapitale bardziej dbają o swoje finansowe zabezpieczenie niż te o niższym, które muszą go przekazywać na bieżące funkcjonowanie.

---

<sup>25</sup> *Co to jest ROE i jak go używać?* <https://businessinsider.com.pl/twoje-pieniadze/prawo-i-podatki/roe-co-to-jest-jak-uzywac-wzor/qrnjbey> (03.01.2022).

## Podsumowanie

Zgodnie z celem pracy dokonano oceny kondycji finansowej wybranych banków w Polsce, które posiadają największy na rynku majątek oraz największe dla niego znaczenie. Wybrano banki, skupiające wielu klientów, oferujące wachlarz usług zarówno dla klientów indywidualnych, jak i małych oraz dużych przedsiębiorstw.

Na potrzeby badań zweryfikowano hipotezę, że dobrze prosperujące banki charakteryzują się podobnymi, a także wysokimi wartościami wskaźników. Aby jak najlepiej to stwierdzenie zweryfikować, posłużono się analizą wskaźnikową. Wyniki przeprowadzonych w pracy analiz wskazują, że:

- na przestrzeni badanego okresu średnio najlepszymi wynikami wskaźników charakteryzował się PKO BP, a najgorszymi Santander;
- w badanym okresie średnio najmniejszą wartość wskaźników odnotowały Bank BNP Paribas oraz Millennium;
- wszystkie wartości wskaźników z grupy wskaźników rentowności przyjmowały wartości dodatnie, co oznacza, iż wszystkie przedsiębiorstwa osiągały zysk dodatni;
- wskaźnikiem o najmniejszym zróżnicowaniu jest marża odsetkowa (w %);
- wskaźnikami, w których dla poszczególnych banków występowała największa różnica, były marża zysku operacyjnego (w %), wskaźnik rentowności sprzedaży (w %) oraz wskaźnik pokrycia aktywów trwałych kapitałami własnymi (w %).

Kolejny wniosek jest taki, że PKO BP, który charakteryzuje się najwyższymi wartościami wskaźników, na tle pięciu badanych konkurentów, jest bankiem najlepiej prosperującym, natomiast Bank BNP Paribas i Millennium, posiadające najmniejszy majątek spośród badanych – najgorzej. Może to świadczyć również o tym, iż wielkość majątku pozytywnie wpływa na kondycję finansową przedsiębiorstwa.

Podczas badań nie natrafiono na luki, które mogłyby ulec zbadaniu. Analizy można jednak poszerzyć o większą liczbę wskaźników lub banków lub dodać do nich na przykład ceny akcji i zbadać, czy duża stabilność wartości wskaźników znajdzie odzwierciedlenie w stabilności cen akcji. Wskazane jest również kontynuowanie badania w następnych latach.

## Bibliografia

1. Barburiski J., *Ekonometryczny pomiar efektywności ekonomicznej instytucji finansowych. Stochastyczny model graniczny kosztów*, Bank i Kredyt 41 (1), 2010.
2. Berglund A., Svensson C., *On the risk relation between Economic Value of Equity and Net Interest Income*, Degree Project in Mathematics second cycle, 30 credits, 2017, <https://www.math.kth.se/matstat/seminarier/reports/M-exjobb17/170608.pdf> (04.05.2021).
3. Bikker J., Hu H., *Cyclical patterns in profits, provisioning and lending of banks and procyclicality of the new Basel capital requirements*, Banca Nazionale del Lavoro Quarterly Review, vol. 55, issue 221, 2002.
4. Borowski K., *Bankowość inwestycyjna*, Bank i Kredyt nr 4, 2005.
5. Carbo S., Gardener E., Williams J., *Efficiency in banking: Empirical evidence from the savings banks sector*. Manchester School 70, 204-28, 2002.
6. Ergungor E., Thomson J. B., *Industrial loan companies*, [https://www.researchgate.net/publication/5028733\\_Industrial\\_loan\\_companies](https://www.researchgate.net/publication/5028733_Industrial_loan_companies) (06.03.2021).
7. Faure A., *Banking: An Introduction*, Quoin Institute, 2013.
8. Faure A., *Financial System: An Introduction*, Quoin Institute, 2013.
9. Galbarczyk T., Świdarska J., *Bank komercyjny w Polsce*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2011.
10. Kliesen K., *Are some agricultural banks too agricultural?*, Federal Reserve Bank of St. Louis REVIEW, 1996.
11. Liebeg D., Schwaier M., *Determinants of the Interest Rate Margins of Austrian Banks*, Financial Stability Report, issue 12, 2006.
12. Llewellyn D. T., *The New Economics of Banking*, [https://www.suerf.org/docx/o\\_c88d8d0a6097754525e02c2246d8d27f\\_1549\\_suerf.pdf](https://www.suerf.org/docx/o_c88d8d0a6097754525e02c2246d8d27f_1549_suerf.pdf) (23.05.2021).
13. Maudos J., Fernandez de Guerava J., *Factors explaining the interest margin in the banking sectors of the European Union*, Journal of Banking and Finance, Elsevier, vol. 28(9), 2004.
14. Montes C.P., Pérez A.F., *The impact of the interest rate level on bank profitability and balance sheet structure*, Revista de Estabilidad Financiera, 2018, issue NOV.
15. Morshedur Rahman M., Hamid K., Mannan Khan A., *Determinants of Bank Profitability: Empirical Evidence from Bangladesh*, International Journal of Business and Management, 10(8), 2015.
16. Petria N., Capraru B., Ichnatov I., *Determinants of Banks' Profitability: Evidence from EU 27 Banking Systems*, Procedia Economics and Finance, Volume 20, 2015.



17. Rumler F., Waschiczek W., *The Impact of Economic Factors on Bank Profits*, Monetary Policy & the Economy, 2010, issue 4.
18. Sulieman Alshatti A., *Determinants of banks' profitability – The case of Jordan*, Investment Management and Financial Innovations, Volume 13, Issue 1, 2016.
19. Wilczyńska M., *Analiza wskaźnikowa jako narzędzie wykorzystywane do oceny sytuacji finansowej przedsiębiorstwa*, *Finanse, Rynki Finansowe, Ubezpieczenia*, 2/2018, s. 187.
20. Zaleska M. (red.), *Bankowość*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa, 2013.
21. Zaleska M., *Współczesna bankowość*, Wydawnictwo Difin, Warszawa, 2007.

### Inne

1. *Co to jest ROE i jak go używać?* <https://businessinsider.com.pl/twoje-pieniadze/prawo-i-podatki/roe-co-to-jest-jak-uzywac-wzor/qrnjbey>.
2. *Commercial Banks*, <https://www.investopedia.com/terms/c/commercialbank.asp> (06.03.2021).
3. *Marża odsetkowa netto* <https://warsztatanalityka.pl/marza-odsetkowa-netto-jaki-wynik-osiagnal-bank-z-aktywow-odsetkowych/>.
4. *Wskaźnik pokrycia aktywów trwałych kapitałem własnym*, <https://rynekpracy.pl/slownik/wskaznik-pokrycia-aktywow-trwalych-kapitałem-własnym>.
5. *Wskaźniki, wzory i interpretacja*, <https://phavi.umcs.pl/at/attachments/2017/0508/102655-wskazniki-wzory-i-interpretacja.pdf>.

## CHANGES IN THE FINANCIAL CONDITION OF SELECTED BANKS IN POLAND

The paper analyzes the financial condition of selected banks in Poland. The aim of the work was to verify the hypothesis that prosperous banks are characterized by similar, as well as stable, high ratios. The subject of the study was the financial condition of six banks listed on the Warsaw Stock Exchange with the largest capital. The scope of the study covered six years, quarterly data from banks' financial statements. In the analytical part of the work, the ratio analysis was used. The research found that PKO Bank Polski had the highest values among the ratios, and Santander the lowest. The presented results imply a general conclusion that banks with larger assets have a better financial condition.

*Keywords:* banks, banking, financial condition, ratio analysis.

Anna SZELAŃGOWSKA\*

## TOKENIZACJA JAKO WYZNACZNIK ROZWOJU NOWYCH TECHNOLOGII

*Zarys treści:* Celem artykułu jest charakterystyka oraz przedstawienie istoty tokenów będących cyfrowymi nośnikami wartości dóbr i usług, a także tokenizacji i wykształconej na niej tokenomii. Artykuł ma charakter przeglądowy kładącym nacisk na wyjaśnienie tych trzech pojęć oraz wskazania możliwości ich zastosowania w praktyce. W opracowaniu sformułowano następujący problem badawczy: czy, i jeśli tak, to w jaki sposób można wykorzystać tokenizację we współczesnym świecie. Celem znalezienia odpowiedzi na tak sformułowane pytanie wykorzystano metodę analizy i krytyki źródłowej, metodę studium przypadków oraz metodę dedukcyjną.

*Słowa kluczowe:* token, tokenizacja, tokenomia, blockchain, technologia.

### Tokeny jako cyfrowe nośniki wartości

Pojęcie token nie jest niczym nowym. Prawie 120 lat temu słowo token zostało wprowadzone do semiotyki przez Ch.S. Peirce'a w odniesieniu do znaków językowych (w znaczeniu konkret, egzemplarz, okaz)<sup>1</sup>. W systemach informatycznych tokenem nazywa się pojedynczy element w języku programowania, którym może być słowo kluczowe, operator lub znak interpunkcyjny<sup>2</sup>. W bankowości przez lata tokenem było nazywane urządzenie generujące kody dostępu do rachunku internetowego, służące uwierzytelnianiu transakcji<sup>3</sup>. Przełom drugiej i trzeciej dekady XXI wieku to okres niezwykle rosnącej popularności tokenów w nowym ujęciu, definiowanych jako cyfrowe nośniki wartości, wymieniających w obrocie gospodarczym na prawne środki płatnicze, a zatem w dużym uproszczeniu służących wymianie wartości

---

\* Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

<sup>1</sup> Ch.S. Peirce, *Prolegomena to an Apology for Pragmatism*, Monist 1906, no. 16, s. 512.

<sup>2</sup> <http://www.i-slovník.pl/1456,token/> (dostęp: 03.01.2023).

<sup>3</sup> W. Patena, W. Cwynar, *Podręcznik do bankowości. Rynki, regulacje, usługi*, Oficyna Wolters Kluwer business, Warszawa 2010, s. 238.

materiałnych określonych wartością pieniężną. W świetle Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rynków kryptoaktywów i zmieniające dyrektywę (UE) 2019/1937 (COM/2020/593 final) token jest kryptoaktywem, które jest definiowane jako cyfrowe odzwierciedlenie wartości lub praw, które można przenosić i przechowywać w formie elektronicznej z wykorzystaniem technologii rozproszonego rejestru lub podobnej technologii. Token jest zatem cyfrową jednostką rozliczeniową zapisaną w rozproszonej bazie danych. Jak wskazują Lesche et al. token jest jednostką wartości emitowaną przez start-up technologiczny lub kryptowalutowy będącego częścią ekosystemu jego platformy technologicznej lub projektu<sup>4</sup>.

Tokeny służą do kalkulacji, przechowywania i przekazywania w technologii blockchain informacji reprezentujących zróżnicowane formy wartości ekonomicznej danego aktywa. W praktyce tokeny są powiązane z konkretnym produktem, usługą, podmiotem gospodarczym lub osobą fizyczną. Jednym z najbardziej popularnych modeli kryptograficznych tokenów są niewymienialne tokeny NFT (non-fungible tokens), których cechą charakterystyczną jest unikalność oraz ograniczona liczba. W przypadku tokenów NFT kluczowa jest umowa między kupującym a sprzedającym, że przedmiot umowy jest unikalny i posiada ustaloną w umowie wartość. Jednakże każdy token może mieć inną wartość. Tokeny NFT pełnią rolę unikatowych cyfrowych certyfikatów zaświadczających o zawarciu transakcji w sieci blockchain. Każdy z tokenów NFT posiada indywidualne cechy, których nie można skopiować. Mając token NFT posiada się coś, czego nie ma nikt inny i czego nie może mieć – dopóki nie odkupi od właściciela takiego tokenu. Oznacza to, że tokeny NFT mogą być odsprzedane przez jego właścicieli w dowolnym momencie i bez ograniczeń. Jak wskazują A. Sestino, G. Guido i A.M. Peluso fenomen niewymienialnych tokenów odnosi się do ostatnich innowacji technologicznych które świetnie pokazują zmianę sposobu w jaki ludzie kupują, posiadają, używają lub innymi słowy konsumują dobra w ich życiu<sup>5</sup>.

Świat tokenów funkcjonuje w oparciu o generowanie popytu na dobra lub usługi o z góry ograniczonym zasobie. Tokeny NFT służą do digitalizacji praw własności do dzieł sztuki, nieruchomości, utworów, instrumentów muzycznych, do różnego rodzaju produktów, usług, projektów itp. Na rynku jako tokeny NFT sprzedaje się m.in. obrazy, animacje, wpisy na Twitterze, bilety wstępu do

---

<sup>4</sup> P. Lesche, P. Sander, H. Treiblmaier, *Implications of the Token Economy: A Taxonomy and research Agenda*, (w:) L. Lacity, H. Treiblmaier (ed.), *Blockchains and the Token Economy: Theory and Practice*, Palgrave MacMillan, Cham 2022, s. 2.

<sup>5</sup> A. Sestino, G. Guido, A.M. Peluso, *Non-Fungible Tokens (NFTs): Examining the Impact on Consumers and Marketing Strategies*, Palgrave MacMillan, Cham 2022, s. 3.

określonej grupy społeczności, alkohol, fragmenty 3D ludzkiego ciała, a nawet emocje. Pierwsze niewymienialne tokeny pojawiły się w maju 2014 roku, kiedy to artysta Kevin McCoy i programista Anil Dash wybili pierwszy znany token NFT o nazwie Quantum, który powstał na bazie stworzonego przez nich systemu, mającego umożliwiać twórcom internetowym sprzedaż prac, gwarantując jednocześnie zachowanie praw autorskich. Po siedmiu latach, czyli w 2021 roku, Kevin McCoy sprzedał pierwszy token NFT do projektu Quantum za 1,4 mln USD<sup>6</sup>. Jednym z najbardziej znanych stokenizowanych cyfrowych aktywów była cyfrowa grafika „Everydays. The First 5000 days” którą tworzył kolaż 5 tysięcy zdjęć wykonywanych codziennie autorstwa Mike’a Winkelmana (zwanego jako Beeple). NFT przypisany do tego dzieła został sprzedany w marcu 2021 roku za 69 mln USD<sup>7</sup>. Jeszcze bardziej spektakularnym projektem NFT była grafika „The Merge” artysty zwanego Pak, która została sprzedana w grudniu 2021 za 91,8 mln USD<sup>8</sup>. Należy jednak pamiętać, że wiele projektów NFT zakończyło się porażką a inwestorzy stracili pieniądze. Przykładowo NFT pierwszego wpisu na Twitterze Jacka Dorsey’a, współzałożyciela Twittera, sprzedano w marcu 2021 roku za 2,9 mln USD a w 2022 roku, właściciel NFT liczył, że odsprzeda go za 48 mln USD tymczasem najwyższa cena na aukcji na platformie Opensea wyniosła zaledwie 280 USD<sup>9</sup>.

Zastosowanie niewymienialnych tokenów staje się coraz większe, bowiem mogą one być zarówno całymi aktywami cyfrowymi lub tokenizowanymi wersjami aktywów realnego świata. Większość niewymienialnych tokenów istnieje tylko w świecie wirtualnym (on-chain). Choć w 2022 roku rynek niewymienialnych tokenów wyhamował (ze względu na wiele afer w tym także oskarżeń o pranie pieniędzy na rynku NFT), to zdaniem autorki z czasem należy spodziewać się jeszcze większej liczby zastosowań tokenów. Według portalu Statista w 2023 roku wartość transakcji na światowym rynku NFT ma osiągnąć 3,5 mld USD (w 2022 roku było to 2,4 mld USD), natomiast w 2027 roku wartość transakcji na rynku NFT ma przekroczyć 8 mld USD<sup>10</sup>.

---

<sup>6</sup> V.V. Choudhary, *Non-Fungible Token (NFT): Delve Into the World of NFTs Crypto Collectibles and How It Might Change Everything?*, Vicky V. Choudhary 2022, s. 27.

<sup>7</sup> M. Wilson, *Art. Law and the Business of Art*, Elgar, Cheltenham 2022, s. 43.

<sup>8</sup> J. Hale, *Top 10 most expensive NFTs ever sold*, <https://www.dexerto.com/tech/top-10-most-expensive-nfts-ever-sold-1670505/> (dostęp: 03.01.2023).

<sup>9</sup> *‘Jack Dorsey’s First Tweet’ NFT Went on Sale for \$48M. It Ended With a Top Bid of Just \$280*, <https://www.coindesk.com/business/2022/04/13/jack-dorseys-first-tweet-nft-went-on-sale-for-48m-it-ended-with-a-top-bid-of-just-280/> (dostęp: 03.01.2023).

<sup>10</sup> <https://www.statista.com/outlook/dmo/fintech/digital-assets/nft/worldwide#transaction-value> (dostęp: 03.01.2023).

## Rodzaje tokenów

Poza omówionymi wcześniej niewymienialnymi tokenami NFT wyróżnia się również tokeny wymienialne (zwane też zamiennymi – *fungible tokens*). Najczęściej tokeny klasyfikuje się wg ich funkcji jaką mają spełniać w gospodarce. W rezultacie wymienia się następujące rodzaje tokenów<sup>11</sup>:

- tokeny płatnicze – (*currency type tokens, payment tokens*) stanowiące alternatywę dla pieniądza emitowanego przez banki centralne (waluty FIAT). Określa się je często mianem aktywów cyfrowych o charakterze walutowym, pomimo nieposiadania przez nie prawnego statusu waluty ani statusu prawnego środka płatniczego i są definiowane jako cyfrowe odzwierciedlenie wartości;
- tokeny użytkowe (*utility tokens*) – dające użytkownikom możliwość nabywania towarów lub usług, które oferuje lub będzie oferował w przyszłości wydawca tokenów lub uprawniają do zniżki za takie towary lub usługi; tokeny użytkowe są dystrybuowane w procesie tzw. ICO (Initial Coin Offering), przypominającym IPO (Initial Public Offering)<sup>12</sup>;
- tokeny inwestycyjne (*equity tokens*) – wyrażające zawarte w nich przez twórcę tokena uprawnienia właściwe dla rynku finansowego i instrumentów wykorzystywanych na rynku finansowym. Wśród tokenów inwestycyjnych najczęściej wyróżnia się tokeny dłużne, tokeny zabezpieczone aktywami, tokeny udziałowe, tokeny pochodne i tokeny funduszowe<sup>13</sup>. Tokeny inwestycyjne są dystrybuowane w procesie tzw. STO (Security Token Offering). W STO jedna ze stron powierza środki, a druga emituje tzw. security tokens (czyli tokeny bezpieczeństwa), które dają prawo inwestorowi do uczestnictwa w zyskach przedsiębiorstwa albo gwarantują stałą stopę zwrotu z inwestycji. W odróżnieniu od ICO, STO podlegają jednak krajowym regulacjom o obrocie papierów wartościowych. Emitent może jednakże oferować tokeny dla wszystkich obywateli na terenie całej Unii Europejskiej. Od 2019 roku mechanizm STO jest wykorzystywany w procesie inwestowania w nieruchomości. Są to tzw. real estate asset

---

<sup>11</sup> T. Obrist, R. Pfister, *Tax treatment of cryptocurrency holders and miners in the era of virtual currencies from a multijurisdictional and Swiss perspective*, (w:) D. Kraus, Th. Obrist, O. Hari (ed.), *Blockchains, Smart Contracts, Decentralised Autonomous Organisations and the Law*, Edward Elgar Publishing Ltd., Cheltenham 2019, s. 307.

<sup>12</sup> D. Nestarcova, *A Critical Appraisal of Initial Coin Offerings: Lifting the “Digital Token’s Veil”*, BRILL, Leiden 2019, s. 78.

<sup>13</sup> P. Lesche, P. Sander, H. Treiblmaier, *Implications...*, op. cit., s. 11.

STO. Dzięki tokenom, można stać się współwłaścicielem nieruchomości, posiadając jej udziały reprezentowane przez tokeny. Wyróżnia się 2 rodzaje STO nieruchomości:

- pierwszy z nich umożliwia stanie się współwłaścicielem nieruchomości;
- drugi – aktywa debt-type, sprawia, że cyfryzacji ulega czynsz, który płaci się za nieruchomość.

W przypadku aktywów debt-type proces pobierania, obracania wpływami z czynszu jest w pełni zautomatyzowany. Co najważniejsze, STO w razie nabycia części nieruchomości daje możliwość całkowitego wyeliminowania potrzeby pośredników, takich jak prawnicy i agenci nieruchomości oraz pominięcia kosztów bankowych.

Z punktu widzenia finansowania nieruchomości kluczową rolę odgrywają tokeny nieruchomościowe, które mogą reprezentować prawa związane z nieruchomością, czy to w formie akcji w spółce będącej właścicielem nieruchomości (token inwestycyjny), czy też inkorporujących prawa związane z nieruchomością (token użytkowy), co otwiera rynek nieruchomości dla szerokiego grona inwestorów, a deweloperom zapewnia dostęp do kapitału<sup>14</sup>. Tokenizacja nieruchomości charakteryzuje się szybkością transakcji i brakiem pośredników, ale w świetle polskiego prawa wymaga udziału notariusza, co zabezpiecza interesy inwestorów. Tokenizacja nieruchomości, jak wiele innych aktywów, zyskuje na popularności. Według stanu na 16 stycznia 2023 roku wartość stokenizowanych nieruchomości na świecie wyniosła około 200 mln USD, co stanowiło zaledwie 0,5% wartości globalnego rynku nieruchomości<sup>15</sup>. Jest to trend, który z pewnością będzie się sukcesywnie rozwijał na świecie.

## Początek ery tokenomii

Mając na uwadze wcześniej zaprezentowane informacje nie ulega wątpliwości, że weszliśmy w erę tokenomii, czyli nauki o ekonomii tokenów oraz o tym, jak ocenić i jednocześnie wycenić wartość tokena. Na przełomie drugiej i trzeciej dekady XXI wieku świat stanął w obliczu zmian jakie niesie za sobą tokenomia, w której kluczową rolę odgrywa coraz powszechniejsze zastosowanie tokenów w ekosystemie bazującym na blockchainie. Tokenomia rozwija się dzięki sieci blockchain, którą definiuje się jako technologię zapisaną w postaci linijek kodu, służącą do przechowywania oraz przesyłania informacji

<sup>14</sup> Więcej na ten temat można znaleźć (w:) H. Muchena, *Tokenized Trillions: The Digitization of Real-World Assets Using Blockchain Technology*, Amazon Digital Services LLC, Seattle 2020.

<sup>15</sup> J. Louttit, G. Anglebrandt, *Blockchain Real Estate: How To Invest, Best Platforms, and Fees*, <https://milkroad.com/real-estate> (dostęp: 16.01.2023).

o transakcjach zawartych w Internecie. W świecie blockchain token może reprezentować właśnie wartość, udział lub głos. Jak podkreśla Ch.J. Snook jeśli inwestor pozna i przeanalizuje konkretny token, wówczas może ze znacznie większym prawdopodobieństwem ocenić potencjalną wartość, jaką taki token ma, zanim w niego zainwestuje<sup>16</sup>. Ponieważ tokenomia pomaga zrozumieć realną wartość danego projektu jest ona podstawowym narzędziem stosowanym przez specjalistów od analizy fundamentalnej w kryptoświecie. Tokenomię można, zdaniem S. Au i Th. Powera, podzielić na<sup>17</sup>:

- makrotokenomię (czyli wspólne właściwości sieci) odnoszącą się do relacji z szeroko pojętą ekonomią blockchaina, w tym do interakcji ze stronami trzecimi, takimi jak giełdy lub organy zarządzające;
- mikrotokenomię (czyli indywidualne właściwości sieci) koncentrującą się na zmiennych wpływających na zmiany funkcji różnych aspektów w łańcuchu bloków.

O rosnącym zainteresowaniu tokenami, będącymi przedmiotem tokenomii świadczy chociażby liczba publikacji w bazie Google Scholar poświęconych tokenom, która wg stanu na 16 stycznia 2023 wynosiła 2,57 mln opracowań. Jednakże liczba publikacji dotyczących tokenomii (wyszukiwanie dla hasła „tokenomics”) wynosiła zaledwie 1270<sup>18</sup>. Liczba wyszukiwań artykułów wg hasła „tokenization” wynosiła 32 300<sup>19</sup>. Z kolei dla polskiego odpowiednika liczba opracowań dotyczących tokenizacji wynosiła zaledwie 102<sup>20</sup>. Wskazuje to na wciąż słabo opisany w literaturze krajowej nowy nurt badań nad możliwością rozwoju tokenomii i zastosowania tokenizacji w otaczającym nas świecie.

## Pojęcie tokenizacji w świetle wybranych badań literaturowych

Tokenizacja wg W. Szpringera i K. Niewińskiej, jest nową formą cyfryzacji biznesu opartą na zdecentralizowanej technologii blockchain, polegającą na tworzeniu tokenów i ścisłemu przypisywaniu ich do danego

---

<sup>16</sup> Ch. J. Snook, *Tokenomics: Programmable Money, Special Economic Zones, and the Next World Order*, Launch Haus LLC, Scottsdale 2021, s. 5-6.

<sup>17</sup> S.Au, Th. Power, *Tokenomics: The Crypto Shift of Blockchains, ICOs, and Tokens*, Packt Publishing, Birmingham 2018, s. 10.

<sup>18</sup> [https://scholar.google.com/scholar?hl=pl&as\\_sdt=0%2C5&q=tokenomics&btnG=](https://scholar.google.com/scholar?hl=pl&as_sdt=0%2C5&q=tokenomics&btnG=) (dostęp: 16.01.2023).

<sup>19</sup> [https://scholar.google.com/scholar?hl=pl&as\\_sdt=0%2C5&q=tokenization&btnG=](https://scholar.google.com/scholar?hl=pl&as_sdt=0%2C5&q=tokenization&btnG=) (dostęp: 16.01.2023).

<sup>20</sup> [https://scholar.google.com/scholar?hl=pl&as\\_sdt=0%2C5&q=tokenizacja&btnG=](https://scholar.google.com/scholar?hl=pl&as_sdt=0%2C5&q=tokenizacja&btnG=) (dostęp: 16.01.2023).

podmiotu gospodarczego, konkretnego projektu lub konkretnej osoby<sup>21</sup>. Według L. Pietrewicza tokenizacja polega na wbudowywaniu tokenów w kontrakty i późniejszym posługiwaniu się nimi przy transakcjach wykorzystujących technologię blockchain. Jest ona tym samym uważana za rewolucję technologiczną będącą podstawą nowego systemu jakim jest gospodarka tokenów<sup>22</sup>. Z kolei M.J. Morrow oraz M. Zarrebini traktują tokenizację jako proces konwersji informacji w ciąg losowych znaków nazywanych tokenem<sup>23</sup>. Tokenizacja wg R. Heinesa i in. odnosi się do koncepcji tworzenia w rozproszonej księdze pojedynczego identyfikatora zwanego tokenem, który może reprezentować wszystko, od aktywów finansowych, towarów po inne cenne zasoby<sup>24</sup>.

Definicja tokenizacji zaprezentowana przez Ministerstwo Cyfryzacji charakteryzuje ją jako „zjawisko wykorzystania technologii rozproszonych rejestrów/blockchain w celu odzwierciedlenia dobra/aktywa w postaci tokena wskazującego uprawnienia/obowiązki powiązane z pierwotnym aktywem (tokenizacja wtórna), bądź też w celu wykreowania tokenów nierozdzielnie połączonych z nowo stworzonym dobrem/aktywem (tokenizacja pierwotna)”<sup>25</sup>. Na potrzeby tego artykułu autorka definiuje tokenizację jako formę cyfryzacji aktywów (materialnych i niematerialnych) polegającą na elektronicznym ujęciu wartości wyemitowanych dla danego projektu tokenów w oparciu o zdecentralizowaną technologię blockchain. Tokenizacja jest więc usługą prawnych i technologicznych rozwiązań umożliwiającą scyfrzowanie aktywów poprzez wyemitowanie tokenów dla określonego projektu.

Wraz z rozwojem i adaptacją technologii blockchain, a tym samym rozwojem smart (inteligentnych) kontraktów – tokenizacja będzie odgrywać coraz większą rolę na rynku nieruchomości. O ogromnym potencjale tokenizacji świadczy możliwość emisji tokenów i tokenizacji wszelkiego rodzaju aktywów tj. dóbr materialnych, zasobów cyfrowych, projektów, akcji firm, udziałów,

---

<sup>21</sup> W. Szpringer, K. Niewińska, *Tokenizacja – próba oceny potencjału rynkowego*, Journal of Marketing and Market Studies nr 10//2021, t. XXVIII, s. 17, DOI 10.33226/1231-7853.2021.10.2.

<sup>22</sup> L. Pietrewicz, *Potencjał tokenizacji w rozwoju startupów technologicznych*, Przedsiębiorczość i Zarządzanie 2018, t. XIX, z. 11, cz. II, s. 458.

<sup>23</sup> M.J. Morrow, M. Zarrebini, *Blockchain and the Tokenization of the Individual: Societal Implications*, „Future Internet” 2019, nr 11 (10), s. 2, DOI: 10.3390/fi11100220.

<sup>24</sup> R. Heines, Ch. Dick, Ch. Pohle, R. Jung, *The Tokenization of Everything: Towards a Framework for Understanding the Potentials of Tokenized Assets*, (2021). PACIS 2021 Proceedings. 40; <https://aisel.aisnet.org/pacis2021/40> (dostęp: 22.11.2022).

<sup>25</sup> *Token jako obligacja*. Ministerstwo Cyfryzacji – grupa robocza ds. rejestrów rozproszonych i blockchain, wersja 1.01, Warszawa 2019, s. 1.



pożyczek (tokenizacji pożyczek), osób, drużyn i klubów sportowych np. piłkarskich, zespołów muzycznych, dzieł sztuki (w formie tokenów NFT) itp.<sup>26</sup>. Jako nowy trend tokenizacja jest szansą dla promocji wielu projektów oraz zgromadzenia środków również dla nowych inwestycji. Przy zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa zaufanie do tego typu alternatywnych inwestycji zapewne będzie rosło.

## Bibliografia

1. Au S., Power Th., *Tokenomics: The Crypto Shift of Blockchains, ICOs, and Tokens*, Packt Publishing, Birmingham 2018.
2. Choudhary V.V., *Non-Fungible Token (NFT): Delve Into the World of NFTs Crypto Collectibles and How It Might Change Everything?*, Vicky V. Choudhary 2022.
3. Hale J., *Top 10 most expensive NFTs ever sold*, <https://www.dexerto.com/tech/top-10-most-expensive-nfts-ever-sold-1670505/> (dostęp: 03.01.2023).
4. Heines R., Dick Ch., Pohle Ch., Jung R., *The Tokenization of Everything: Towards a Framework for Understanding the Potentials of Tokenized Assets, (2021)*. PACIS 2021 Proceedings. 40; <https://aisel.aisnet.org/pacis2021/40> (dostęp: 22.11.2022).
5. <http://www.i-slownik.pl/1456,token/> (dostęp: 03.01.2023).
6. <https://www.statista.com/outlook/dmo/fintech/digital-assets/nft/worldwide#transaction-value> (dostęp: 03.01.2023).
7. *'Jack Dorsey's First Tweet' NFT Went on Sale for \$48M. It Ended With a Top Bid of Just \$280*, <https://www.coindesk.com/business/2022/04/13/jack-dorseys-first-tweet-nft-went-on-sale-for-48m-it-ended-with-a-top-bid-of-just-280/> (dostęp: 03.01.2023).
8. Lesche P., Sander P., Treiblmaier H., *Implications of the Token Economy: A Taxonomy and research Agenda*, (w:) L. Lacity, H. Treiblmaier (ed.), *Blockchains and the Token Economy: Theory and Practice*, Palgrave MacMillan, Cham 2022.
9. Louttit J., Anglebrandt G., *Blockchain Real Estate: How To Invest, Best Platforms, and Fees*, <https://milkroad.com/real-estate> (dostęp: 16.01.2023).

---

<sup>26</sup> R. Wandmacher, *Tokenomics*, (w:) *Cryptofinance and Mechanisms of Exchange: The Making of Virtual Currencys*, S. Goutte, K. Guesmi, S. Saadi (ed.), Springer, Cham 2019, s. 113.

10. Morrow M.J., Zarrebini M., *Blockchain and the Tokenization of the Individual: Societal Implications*, „Future Internet” 2019, nr 11 (10), s. 2, DOI: 10.3390/fi11100220.
11. Muchena H., *Tokenized Trillions: The Digitization of Real-World Assets Using Blockchain Technology*, Amazon Digital Services LLC, Seattle 2020.
12. Nestarcova D., *A Critical Appraisal of Initial Coin Offerings: Lifting the “Digital Token’s Veil”*, BRILL, Leiden 2019, s. 78.
13. Obrist T., Pfister R., *Tax treatment of cryptocurrency holders and miners in the era of virtual currencies from a multijurisdictional and Swiss perspective*, (w:) D. Kraus, Th. Obrist, O. Hari (ed.), *Blockchains, Smart Contracts, Decentralised Autonomous Organisations and the Law*, Edward Elgar Publishing Ltd., Cheltenham 2019.
14. Patena W., Cwynar W., *Podręcznik do bankowości. Rynki, regulacje, usługi*, Oficyna a Wolters Kluwer business, Warszawa 2010.
15. Peirce Ch.S., *Prolegomena to an Apology for Pragmatism*, *Monist* 1906, no. 16.
16. Pietrewicz L. *Potencjał tokenizacji w rozwoju startupów technologicznych*, *Przedsiębiorczość i Zarządzanie* 2018, t. XIX, z. 11, cz. I.
17. Sestino A., Guido G., Peluso A.M., *Non-Fungible Tokens (NFTs): Examining the Impact on Consumers and Marketing Strategies*, Palgrave MacMillan, Cham 2022.
18. Snook Ch.J., *Tokenomics: Programmable Money, Special Economic Zones, and the Next World Order*, Launch Haus LLC, Scottsdale 2021.
19. Szpringer W., Niewińska K., *Tokenizacja – próba oceny potencjału rynkowego*, *Journal of Marketing and Market Studies* nr 10//2021, t. XXVIII, s. 17, DOI 10.33226/1231-7853.2021.10.2.
20. *Token jako obligacja*. Ministerstwo Cyfryzacji – grupa robocza ds. rejestrów rozproszonych i blockchain, wersja 1.01, Warszawa 2019.
21. Wandmacher R., *Tokenomics*, (w:) *Cryptofinance and Mechanisms of Exchange: The Making of Virtual Currencys*, S. Goutte, K. Guesmi, S. Saadi (ed.), Springer, Cham 2019.
22. Wilson M., *Art. Law and the Business of Art*, Elgar Publishing, Cheltenham 2022.

## **TOKENIZATION AS A DETERMINANT OF THE DEVELOPMENT OF NEW TECHNOLOGIES**

The aim of this paper is to characterize and present the essence of tokens that are digital value carriers of goods and services, as well as tokenization and tokenomics developed on it. The article is a review with emphasis on explaining these three concepts and indicating the possibility of their application in practice. The study formulated the following research problem: whether, and if so, how tokenization can be used in the modern world. In order to find an answer to this question, the method of source analysis and criticism, the case study method and the deductive method were used.

*Keywords:* token, tokenization, tokenomics, blockchain, technology.