

strefa BIZNESU

B

Podkarpacie

Strefa gali:
**Przyznaliśmy tytuły
Lidera Regionu**
Strony 14-16

Strefa gali:
**Złota Setka
Firm Podkarpacia**
Strony 22-25

Infrastruktura:
**Inwestycje drogowe
na Podkarpaciu**
Strony 34-35

Raport strefy biznesu:
**Transport wsiadł
na rollercoaster**
Strony 62-65



Zeskanuj kod
po więcej



– Bez portu lotniczego nie moglibyśmy
ambitnie myśleć o rozwoju regionu
– mówi Adam Hamryszczak,
prezes lotniska Rzeszów-Jasionka
Strony 8-9

TYGRYSI SKOK LOTNISKA

EDYTORIAL
● ● ●
Rafał Kerger
rafal.kerger@polskapress.pl



**strefa
BIZNESU**
Podkarpacie

Zapraszam do nowej Strefy Biznesu

W biznesie nie ma nudy. A w „Strefie Biznesu” tym bardziej – w końcu mamy kilkadziesiąt mutacji i z grubsza 560 stron internetowych. Chyżo zabraliśmy się ostatnio do pracy.

Specjalnie dla Was zmieniamy się. Tomasz Bocheński, nasz dyrektor artystyczny, przygotował nową szatę graficzną. Najpierw zmieniliśmy wydanie drukowane, które właśnie trafiło na Wasze biurka, następnie w tej samej konwencji zmienimy serwis online. Wprowadzamy także wspólny kontent do wszystkich wydań papierowych.

Zmienione „Strefy Biznesu” trafiają do was w Gdańsku, Wrocławiu, Rzeszowie, Krakowie i Białymstoku. To w nich lub na www.strefabiznesu.pl przeczytacie m.in., czy liberalizm umiera i co dalej z globalizacją. Adam Sofuß porozmawiał o tym z Januszem Lewandowskim, byłym komisarzem i założycielem Kongresu Liberalno-Demokratycznego.

Agata Wodzień-Nowak pisze zaś o nowym otwarciu w Grupie Azoty. Prezes Adam Leszkiewicz ma swój plan. Plan na dostosowanie się do nowego prawa powinni też mieć wszyscy zawodowo handlujący na OLX, Allegro czy innych platformach – meandry nowych przepisów odkrywają Ewa Sobańska i Michał Zwyrtke. Kompleksowy raport o łańcuchach dostaw, pod kątem obecnych zawirowań w logistyce międzynarodowej, przygotował nam Piotr Stefaniak.

Nie wszyscy mnie znają. Jest to mój pierwszy artykuł wstępny do „Strefy Biznesu”, skorzystam więc także z okazji i bliżej się przedstawię. Do Polska Press Grupy dołączyłem 1 czerwca. Jestem twórcą i pierwszym redaktorem naczelnym Portalu Samorządowego i PulsHR.pl, obecnie w Grupie PTWP. Brałem udział w przygotowaniu wielu konfe-

rencji gospodarczych, m.in. Europejskiego Kongresu Gospodarczego w Katowicach.

Od 2017 do 2024 r. byłem również redaktorem naczelnym WNP.PL, uznanego w Polsce za najlepszy portal o energetyce w 2022 roku. Wcześniej byłem związany także z „Pulsem Biznesu”, „Wirtualną Polską” i miesięcznikiem „Press”.

Jako dyrektor wydawniczy serwisów tematycznych w Polska Press Grupie – oprócz kierowania „Strefą Biznesu” i strefabiznesu.pl – będę opiekował się także redakcjami zajmującymi się energetyką, rolnictwem, edukacją, ekologią, nieruchomościami, budownictwem i branżą gamingową.

Wizja nowoczesnych mediów biznesowych i branżowych – która jest elementem nowego otwarcia Polska Press, za którym stoi prezes Zenon Nowak – to świetna wiadomość dla Czytelników i Partnerów „Strefy Biznesu” oraz pozostałych serwisów. Będziemy się skupiać na dokładnym, precyzyjnym dotarciu do grup docelowych. Struktura i doświadczenie Polska Press sprzyjają tworzeniu oraz szerokiej dystrybucji fachowych treści, także o charakterze premium.

Ufamy, że wprowadzone zmiany pozwolą nam także odbudować stare, i zbudować całkiem nowe, relacje biznesowe.

REDAKCJA:
Rzeszów, ul. Kraszewskiego 2,
35-016 Rzeszów
nowiny24@nowiny24.pl

REDAKTOR NACZELNY ORAZ DYREKTOR
WYDAWNICZY SERWISÓW TEMATYCZNYCH:
Rafał Kerger
rafal.kerger@polskapress.pl

REDAKTOR PROWADZĄCY:
Marcin Żminkowski

PROJEKT GRAFICZNY:
Tomasz Bocheński

PREZES MAKROREGIONU POŁUDNIE:
Grzegorz Nowosielski

PRODUKCJA:
Dorota Czerko
KOLPORTAŻ:
Tomasz Osoliński
DZIAŁ WYDAWNICZY:
Izabela Marciniak
BIURO REKLAMY:
Barbara Ziajka

Wszelkie prawa zastrzeżone.
Przedruki i wykorzystywanie w jakiegokolwiek innej formie bez pisemnej zgody wydawcy zabronione.

Druk:
Drukarnia Top Druk 24

Reklamy na stronach: 5, 7, 8, 9, 17, 21, 25, 27, 33, 39, 41, 47, 51, 55, 76.

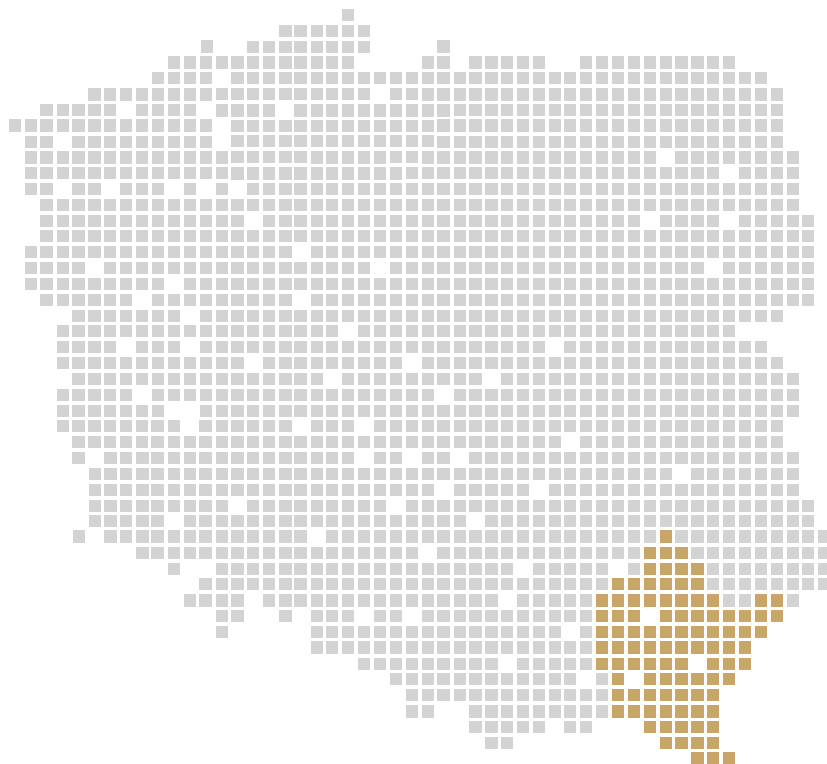
Autopromocja na stronach: 3.



POLSKA PRESS GRUPA

PREZES ZARZĄDU POLSKA PRESS GRUPY:
Zenon Nowak

WYDAWCA
Polska Press Sp. z o.o.
ul. Domaniewska 45, 02-672 Warszawa
tel.: 22 201 41 00
faks: 22 201 41 10



Nowiny to największy dziennik na Podkarpaciu pod względem czytelnictwa i sprzedaży. Obecnie jest jedyną gazetą codzienną z bieżącymi informacjami z regionu i blisko spraw zwykłych ludzi.



18 000

nakład wydania piątkowego



90 000

czytelników w tygodniu

SPIS/CZERWIEC 2024

strefa biznesu

Demkowiczowie zmieniają Bieszczady

Są już razem przeszło 30 lat, postrzegani są jako ludzie sukcesu. Oni sami uważają, że nie wszystko zawdzięczają sami sobie. Ich przepis na powodzenie to rodzina, dobrzy ludzie i szczęście.

010



FOT. ARCH. RODZINNE



FOT. BARBARA GALAS

Plany i inwestycje nowego starosty

Jakie plany na rozwój powiatu ma nowy starosta rzeszowski Krzysztof Jarosz? Czy będzie kontynuował politykę swoich poprzedników?

052

Strefa biznesu i finansów

028

Nagła śmierć polskiego biznesmena wstrząsnęła branżą meblarską. Jerzy Krzanowski stworzył z bratem Nowy Styl.

042

Przedwojenne zabawki Rindego konkurencję wyprzedzały o epokę. Poznaj historię fabryki Minerwa.

046

Województwo podkarpackie ma już całość środków, na realizację ważnego projektu pn. „Podkarpackie – żyj i oddychaj”.

048

Czy nowy prezes Grupy Azoty wyprowadzi nawozowego giganta z kryzysu? Adam Leszkiewicz ma już na to plan.

069

Projekt kosmiczny w Stalowej Woli jest innowacyjny w skali Europy. Miasto otrzymało dofinansowanie z Unii Europejskiej.



Fundacja Podkarpackie Hospicjum dla Dzieci

Jesteśmy dumni, że możemy przedstawić Państwu Fundację Podkarpackie Hospicjum dla Dzieci – naszą misję, naszą pasję i nasze serce. Od lat zapewniamy wsparcie i opiekę nieuleczalnie chorym dzieciom i ich rodzinom w najtrudniejszych chwilach.

Nasz wysoko wykwalifikowany zespół specjalistów medycznych pracuje z niezwykłym oddaniem, aby zapewnić dzieciom chwile spokoju, komfortu i radości. Oferujemy kompleksową opiekę medyczną, terapeutyczną i psychologiczną, a także wsparcie dla rodzin w trudnych momentach.

Realizacja naszej misji jest możliwa dzięki Państwa wsparciu. Darczyńcy są sercem naszej organizacji, ich hojność i dobroć sprawiają, że możemy kontynuować nasze działania.

FORMY POMOCY:



Konto do wpłat darowizn: **28 1020 4405 0000 2702 0525 9926**

Twoja darowizna pomoże nam zakupić niezbędny sprzęt medyczny, zapewnić odpowiednie leki i opiekę. Z Twoją pomocą będziemy mogli dotrzeć do jeszcze większej liczby dzieci i rodzin, które potrzebują naszego wsparcia w najtrudniejszych chwilach ich życia.

Razem możemy zdziałać niesamowite rzeczy. Twoja hojność może sprawić, że małe serce odzyska radość, że chory maluch odczuje ulgę, a rodzina otrzyma wsparcie i zrozumienie. Każda darowizna ma znaczenie i każdy darczyńca jest dla nas niezwykle cenny.

Dołącz do nas już dziś i stań się częścią tego pięknego dzieła, jakim jest Fundacja Podkarpackie Hospicjum dla Dzieci.

Dziękujemy za Twój czas, Twoją życzliwość i Twoje serce.

Fundacja Podkarpackie Hospicjum dla Dzieci

🏠 35-301 Rzeszów, ul. Lwowska 132

@ sekretariat@hospicjum-podkarpackie.pl

☎ 17 853 48 18

🌐 www.hospicjum-podkarpackie.pl

366 000

Tyłu pasażerów obsłużyło lotnisko w Jasionce, licząc od początku 2024 roku do końca maja. W samym tylko maju port lotniczy obsłużył ponad 96 tysięcy pasażerów, co jest wynikiem o 19 procent lepszym od dotychczasowego rekordu w tym miesiącu.

78,1%

Co trzeci polski uczeń w wieku 16-17 lat miał już styczność z nikotyną. Dla nastolatków bramą do nałogu są modne wśród nich e-papierosy: aż 78,1% uczniów używa ich regularnie. 24% uczniów przyznaje, że pali papierosy, a 7,4%, że używa podgrzewaczy tytoniu.

W ramach Krajowego Planu Odbudowy polski rząd zamierza wydać na rozwój cyfryzacji przedsiębiorstw około 30 mld zł

- Te olbrzymie pieniądze trafią do dużych i małych przedsiębiorstw
- podkreślił Krzysztof Gawkowski, wicepremier i minister cyfryzacji, podczas Europejskiego Forum Cyberbezpieczeństwa – CYBERSEC 2024.

17

PKP Polskie Linie Kolejowe do końca 2024 roku planują ogłosić przetargi na około 17 miliardów złotych! Wśród największych inwestycji znalazły się: budowa odcinka Szczyrzyc - Tymbark oraz przebudowa linii Warszawa Wawer - Otwock.

2,2

Tyle km ma mieć tunel powstający na odcinku S19 w Babicy k. Rzeszowa. Drążyć ma go maszyna TBM o długości 112 m i średnicy tarczy 15,2 m zwana Karpatką.

7

Tyle kilometrów w głąb ziemi ma sięgnąć odwiert w Szaflarach. To otwór badawczy, który ma służyć naukowcom do poznania struktury geologicznej ziemi w niecce podhalańskiej. Ma także posłużyć do ogrzewania wodami geotermalnymi domów na Podhalu.

2,62

Tyle miliardów złotych PKP Intercity otrzyma od Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Wsparcie od EBI zostanie przeznaczone na zakup nowych lokomotyw elektrycznych i dwusystemowych, a także na dwusystemowe zespoły trakcyjne oraz wagony pasażerskie. Część finansowania zostanie wykorzystana również na modernizację autokarów.



**Dostarczamy
dobrą energię**



GreenGas[®]

Energia z natury najlepsza



GREENGAS PODKARPACIE SP. Z O.O.

 ul. Jachowicza 1
35-311 Rzeszów

 17 85 440 38

 greengaspodkarpacie.pl

 rzeszow@greengas.pl

 przemysl@greengas.pl

 sklep@greengas.pl



Wywiad
z **Adamem Hamryszczakiem**,
prezesem zarządu
Portu Lotniczego
Rzeszów-Jasionka
im. Rodziny Ulmów

Fot. Barbara Galas

Weszliśmy do ekstraklasy, a teraz trzeba się w niej utrzymać

Sporo dzieje się na lotnisku w Jasionce. Znow macie rekordową siatkę, więc spodziewacie się chyba kolejnego roku z milionem pasażerów?...

Aktualnym celem jest utrzymanie rekordowego miliona, osiągniętego w poprzednim roku. To już będzie duży sukces, a jeśli uda się choć trochę poprawić wynik 1,02 miliona pasażerów to będziemy naprawdę szczęśliwi.

Co zmienił ten milion?

Z uwagi na fakt, że jesteśmy w trakcie rozgrywek Mistrzostw Europy w piłce nożnej to posłużę się terminologią piłkarską (uśmiech). W tamtym roku weszliśmy do ekstraklasy lotnisk regionalnych, jeśli chodzi o ruch pasażerski i mamy dużą motywację, aby się w tej ekskluzywnej lidze utrzymać. Taka pozycja pozwala nam zdecydowanie łatwiej prowadzić rozmowy z przewoźnikami oraz biurami podróży w kontekście ich dalszego rozwoju u nas. Ponadto kolejny raz udowodniliśmy, nie tylko sobie, że potrafimy nie tylko mówić o ambitnych celach, ale w rzeczywistości je realizować. Zrobi-

liśmy tygrysi skok, a nasz kompetentny zespół na pewno sprosta kolejnym wyzwaniom.

Lotnisko latem oferuje 28 kierunków do 15 krajów. Co pana zdaniem będzie hitem tych wakacji?

Myślę, że słoneczne Alicante. To długo oczekiwany kierunek przez mieszkańców Podkarpacia i cieszymy się, że jest on realizowany przez naszego kluczowego przewoźnika, jakim jest niewątpliwie Ryanair, na dodatek dwa razy w tygodniu, co pozwala na wybór dłuższego urlopu, albo typowego city-breaku.

Cieszę się też, że pod koniec miesiąca w formule czarterowej ruszają loty na Majorkę, co poszerza wybór miejsc na wakacje dla osób, które cenią sobie zorganizowany wypoczynek.

Turcja, Egipt i Grecja to na razie najbardziej oblegane kierunki wakacyjne. Czy tak pozostanie?

Dopóki oferta turecka pod względem finansowym, ale też jakości i różnorodności hoteli, będzie tak atrakcyjna, jak

w ostatnim okresie, to ten kraj jeszcze przez wiele kolejnych lat będzie „królową”, jeśli chodzi o szeroko rozumiane połączenia wakacyjne. Oczywiście chciałbym doczekać czasów, gdy z naszego lotniska będzie odlatywać więcej samolotów do Włoch, Chorwacji czy Hiszpanii, co byłoby szansą na zmianę proporcji.

Dodam jeszcze, że w poprzednim roku w szczycie sezonu do Turcji latało 12 samolotów tygodniowo, teraz będzie ich 19, a do Antalyi i Bodrum dołączył Izmir. Warto zauważyć, że każdy z kierunków wakacyjnych cieszy się dużym zainteresowaniem i notuje blisko stu-procentowe obłożenie.

Dwa lata temu w wywiadzie dla Strefy Biznesu powiedział pan: „W przyszłości Wizz Air uruchomi kolejne atrakcyjne trasy, szczególnie mocno zabiegamy o kierunek włoski” i od roku można latać z Rzeszowa do Rzymu. Jakich kolejnych nowości możemy się spodziewać w najbliższym czasie?

Cieszę się z tego, że połączenie do Rzymu jest realizowane z naszego lotniska.

Nie ukrywam, że dotrzymanie danego słowa jest dla mnie niezwykle istotne i stanowi bardzo ważny wyznacznik przyjętego przeze mnie stylu prowadzenia firmy. Trzeba przyznać, że mamy spory potencjał do rozwoju i cały czas myślimy o nowych połączeniach, szczególnie do wspomnianych przeze mnie Włoch, Hiszpanii czy też Francji. To destynacje oczekiwane i myślę, że w formule dwóch rotacji w tygodniu na pewno by się sprawdziły. Jednak ostateczne decyzje w tej kwestii należą do przewoźników i są ściśle związane z ich możliwościami flotowymi.

Od pewnego czasu przewija się temat bazy dla samolotów jednego z niskokosztowych przewoźników w Jasionce. Na jakim to jest etapie?

Doszliśmy już do takiego pułapu w rozwoju lotniska, że to powinien być kolejny krok. Przewoźnicy widzą, jak dynamicznie się rozwijamy, ile wciąż inwestujemy w infrastrukturę, innowacyjny sprzęt czy w poprawę jakości obsługi pasażerów. Uruchomienie bazy z pewnością wiązałoby się z otwarciem kolejnych, niezwykle pożądanych tras. Stosowne rozmowy w tym zakresie są prowadzone i jeśli zakończą się pozytywnie, to utworzenie bazy powinno nastąpić w ciągu najbliższych kilku lat.

Przygotowujecie dla pasażerów kolejne udogodnienia. Co czeka na osoby lecące w tym roku z Jasionki?

Od trzech lat działa w naszym porcie program „Lotnisko Przyjazne Rodzinie”, a w tym sezonie letnim dodatkowo go wzmacniamy. Rodziny z dziećmi nie muszą czekać w kolejkach do punktu kontroli biletowo-bagażowej, czy do kontroli bezpieczeństwa, tylko już po wejściu na terminal nasi pracownicy pomagają im w szybszym przejściu przez ścieżkę pasażera. Łatwo będzie też zauważyć inne udogodnienia, szczególnie w strefach komercyjnych lotniska. Mam tu na myśli m.in. nowoczesne punkty gastronomiczne czy handlowe.

Czy oddany do użytku w 2012 roku terminal pasażerski mieści jeszcze wszystkich chętnych?

Tak, jego granica przepustowości to około 1,4 mln pasażerów rocznie. Chcąc się rozwijać, już teraz myślimy o rozbudowie terminala, a jednocześnie staramy się wdrażać rozwiązania, które mają pomóc w rozładowaniu ruchu na lotnisku.

Słyszałem o zakupie skanerów CT, które sprawiają, że nie będzie potrzeby wyciągania płynów czy elektroniki podczas kontroli bezpieczeństwa?

Takie skanery to przyszłość i wszędzie

na świecie, gdzie już je wprowadzono, doskonale spełniają swoją rolę, ponieważ zwiększają poziom bezpieczeństwa, równocześnie przyspieszając stresujący niektórych pasażerów proces kontroli. Warto dodać, że będziemy w ścisłej krajowej czołówce lotnisk regionalnych, obok Krakowa czy Katowic, które zdecydują się na tak nowoczesne i kosztowne, ale w dłuższej perspektywie czasu efektywne technologie.

Jakich innych inwestycji można spodziewać się w najbliższym czasie?

W ramach naszej „ofensywy inwestycyjnej” tylko w poprzednim roku wydaliśmy około 40 milionów złotych, a w tym roku budżet na ten cel przekracza kwotę 50 milionów. W trakcie modernizacji jest już strefa komercyjna w terminalu pasażerskim oraz długoterminowy parking P2, który pomieści 278 samochodów. Dodatkowo zamierzamy w tym roku odnowić salonik VIP oraz biznes lounge. Cały czas inwestujemy w nowoczesne rozwiązania z zakresu cyfryzacji i automatyki. Z unijnego programu FENIKS chcemy pozyskać dofinansowanie na modernizację punktu kontroli bezpieczeństwa oraz budowę nowego wjazdu na teren zastrzeżony lotniska, a także na zakup samochodów dla jednostki lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej.

Ciągle jednak nie podaliście terminu przebudowy drogi startowej i drugiej części równoległej drogi kołowania, na co także dostaliście ogromne dofinansowanie z Komisji Europejskiej. Kiedy to nastąpi i czy będzie się wiązać z zamknięciem pasa startowego?

Dla nas to bardzo trudna decyzja i musi być podjęta z należytą rozważą, po przeprowadzeniu stosownych analiz. Jesteśmy jednak coraz bliżej określenia daty tej wysokobudżetowej inwestycji, która będzie dla nas też olbrzymim wyzwaniem organizacyjnym i prawdopodobnie będzie się wiązała z wyłączeniem z użytkowania drogi startowej na kilka miesięcy. Wciąż zakładamy, że w przyszłym roku loty z Jasionki będą realizowane bez jakichkolwiek ograniczeń.

We wspomnianym już wywiadzie mówił pan też, jak ważnym zadaniem jest spłata kredytu, który przez wiele lat stanowił duże obciążenie lotniskowej spółki. Udało się zrealizować ten cel?

Tak, nie mamy obecnie żadnych zobowiązań finansowych, sytuacja ekonomiczna jest stabilna, a większość wypracowanego zysku staramy się przeznaczać na tworzenie kapitału pasowego.

Zapowiadaliście też rozwój w cargo. Dzieje się coś w tym segmencie?

Mamy odpowiednie kompetencje, wszystkie potrzebne certyfikaty i poprzez realizację operacji cargo na dużą skalę w ostatnich latach udowodniliśmy, że możemy rozwijać się również w tym obszarze. Tym bardziej, że kilka miesięcy temu pozyskaliśmy dodatkowe powierzchnie magazynowe o rozmiarze 6 tysięcy metrów kwadratowych, dzięki czemu staliśmy się jeszcze bardziej przygotowani do kompleksowej obsługi frachtu. Jesteśmy obecnie rozpoznawalnym graczem dla przewoźników cargo, plasując się na czołowych miejscach w kraju w tonażu obsługiwanych ładunków, dlatego też mamy nadzieję, że w najbliższych latach będziemy uwzględnieni w odbudowie Ukrainy przez stosowne agendy rządowe oraz międzynarodowych partnerów biznesowych.

Na terenie lotniska stanęło kilka dużych namiotów, cały czas jest mnóstwo wojskowych samochodów, a do widoku systemów obrony Patriot już się przyzwyczailiśmy. Czy mieszkańcy regionu na pewno mogą czuć się bezpiecznie?

Mimo że jesteśmy lotniskiem cywilnym, to jednak bardzo szybko dostosowaliśmy się do nadzwyczajnych okoliczności i od kilku lat odgrywamy ważną rolę w kontekście zapewnienia bezpieczeństwa w regionie. Ze swej strony mogę jedynie powiedzieć, że współpraca z wojskiem obecnym na naszym terenie, jak i z pozostałymi służbami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo, przebiega bez jakiegokolwiek zarzutu i w ramach wzajemnego szacunku.

Rola lotniska się zmienia?

Cały czas lotnisko jest przede wszystkim katalizatorem wzrostu gospodarczego regionu i w wypełnianiu tej roli czujemy się najlepiej. Bez lotniska nie moglibyśmy ambitnie myśleć o rozwoju turystyki oraz progresji rodzimych przedsiębiorców czy też przyciąganiu do regionu międzynarodowych firm i tym samym tworzeniu wartościowych miejsc pracy dla tysięcy mieszkańców.

Na koniec: dokąd pan prezes wybiera się na wakacje?

Zamierzam kolejny raz polecieć na krótki urlop do Chorwacji, oczywiście z naszego lotniska. Nie będę jednak spędzał czasu w centrum urokliwego Zadaru, czy w jego najbliższej okolicy, ale w małowniczej miejscowości Obrovać, oraz w górach Velebit. Tym samym planuję połączenie typowego relaksu z aktywnym wypoczynkiem.

JAK DEMKOWICZOWIE ZMIENIAJĄ BIESZCZADY

Magda i Janusz Demkowiczowie na pozór stworzyli swój świat z niczego. Wydawałoby się, że mieli tylko otwarte głowy, chęci do pracy i zdrowe ręce, ale natrafili w życiu na ludzi, którzy stali się ich podporą. Doszła do tego jeszcze odrobina szczęścia. To cały ich przepis na sukces

Tekst: **Dorota Męcarska**

Wszystko, co staramy się tworzyć, jest po to, by ludzie chcieli przyjechać do nas po „coś”



FOT. ARCHIWUM RODZINNE

Bieszczadzkie Drezyny Rowewo otrzymały godło „Teraz Polska” w 34. edycji konkursu na najlepsze produkty i usługi. Demkowiczowie pochodzą z Podkarpacia. Magda urodziła się w Brzozowie, a Janusz w Sanoku. Poznali się w szkole. Chodzili do Liceum Ogólnokształcącego w Lesku. Połączyła ich pasja do gór. Zaiskrzyło między nimi w czasach szkolnych i są razem już ponad 30 lat.

Pod koniec szkoły ukończyli oboje kurs przewodnicki i zyskali kwalifikacje do oprowadzania grup zorganizowanych w Bieszczadach. Tym zajmowali się przez jakiś czas, ale gdy Magda zaczęła studiować teatrologię w Toruniu, Janusz rozpoczął naukę na kierunku dyrygentura chóralska w Bydgoszczy. Od najmłodszych lat kochał muzykę, ale nie uczęszczał do szkoły muzycznej, tylko uczył się prywatnie. Już w szkole podstawowej grał w kilku zespołach.

- Muzyka to było całe moje życie - wspomina. - Jego rytm wyznaczały próby, które odbywały się w poniedziałki i czwartki. To były dla mnie najważniejsze terminy. Naszym mentorem był wówczas Waldek Kordyaczny, który choć starszy od nas, grał z nami w zespole.

TOŁHAJE ZAWOJOWALI POLSKĘ

W czasie studiów powstał słynny zespół Tołhaje, który istnieje do dzisiaj, a stuknie mu niebawem 25 lat. Grali w nim muzycy pochodzący z Podkarpacia. Tołhaje wypłynęli na szerokie wody niejako za sprawą Magdy, która w tajemnicy wysłała kasetę z nagraniami zespołu na konkurs Festiwalu Folkowego „Nowa Tradycja”.

- Zadzwoiła do mnie Małgosia Jędruch, organizator festiwalu Nowa Tradycja, i mówi mi, że serdecznie gratuluje. Nie wiedziałem, o co chodzi, a Magda na to: no, wysłałam wam płytę - śmieje się Janusz.

Ruch okazał się strzałem w dziesiątkę, bo nieznanemu szerszej publiczności zespół z Bieszczadów uzyskał podczas festiwalu II nagrodę, choć praktycznie była ona pierwsza, gdyż Grand Prix wówczas nie przyznano. Publiczność zareagowała fantastycznie, bo takiego zjawiska jak Tołhaje do tej pory na polskiej scenie folkowej nie było.

- W nagrodę otrzymaliśmy możliwość sesji w studiu S4. Dzisiaj bardzo dobrych studiów jest w Polsce wiele, ale kiedyś S4

było jak świątynia. Czuliśmy się, jakbyśmy weszli do jakiejś katedry. Nagraliśmy płytę, która została świetnie przyjęta i stała się najlepszą płytą folkową w Polsce - przypomina Janusz.

Tołhaje zaczęli grać koncerty nie tylko w kraju, ale w całej Europie, na największych festiwalach, a nazwiska członków zespołu stały się sławne w polskim świecie muzycznym. Niektórzy z nich do dzisiaj grają w topowych grupach.

POSTRZEGANI SĄ JAKO LUDZIE SUKCESU. ONI SAMI UWAŻAJĄ, ŻE NIE WSZYSTKO ZAWDZIĘCZAJĄ SAMI SOBIE. ICH PRZÉPIS NA POWODZENIE TO RODZINA, DOBRZY LUDZIE I SZCZĘŚCIE

WIWAT KOLEGO!

Młodzi ludzie zaczęli łączyć muzyczną pasję Janusza z wymogami pracy przewodnickiej. Wciąż jeździli z wycieczkami i pokazywali turystom Bieszczady. Wtedy zakochali się w starych, drewnianych chałupach. Autorytetem stał się dla nich Aleksy Wójcik, który jako pierwszy zaczął przenosić rozpadające się stare domy w miejsca, gdzie znowu cieszyły oczy.

Pewnego razu, podczas wizyty w sanockim skansenie, Janusz zwierzył się

znajomemu, że chciałby mieć taki dom. Ten od razu wskazał mu odpowiedni budynek. Chodziło o drewnianą chałupę w Zagórzcu. Sprzedawał ją emerytowany nauczyciel Technikum Leśnego w Lesku.

- Poszedłem do niego i mówię, że chciałbym ten dom kupić, a on na to „Wiwat kolego, Ty jesteś nauczycielem, ja też. Zabieraj”. A ja na to, że nie mam nawet 200 zł - śmieje się Janusz. - Usłyszałem: nieważne, będziesz mi płacił w ratach.

BIESZCZADY TO SKRZYNIA POSAGOWA

W tym czasie Magda i Janusz pracowali już jako nauczyciele. Wrócili na Podkarpacie, bo nigdy nie myśleli o tym, by zostać w dużym mieście.

- Nie mieliśmy takiej pokusy, bo widzieliśmy w naszych rodzinnych stronach możliwości ułożenia sobie życia - mówi mężczyzna. - Powtarzam zawsze, że tutaj już wszystko jest. Nie musimy tworzyć nowego budownictwa, jadała, kultury. Porównuję to do skrzyni, w której zgromadzone jest całe bogactwo.

Rzeczywistość jednak skrzeczała. On pracował jako nauczyciel muzyki w prawie wszystkich szkołach w okolicy, a Magda uczyła w Uhercach Mineralnych. Z nauczycielskich pensyjek ciężko było w tamtych czasach odłożyć pieniądze na dom, nawet na starą, drewnianą chałupę.

- Zarabialiśmy po 800 zł. To były nasze pierwsze pieniądze i za to trzeba było żyć - o trudnych początkach mówi nasz rozmówca.

Pracowali w szkołach, jeździli z wycieczkami, Janusz grał i na dodatek zaczęli przenosić chałupę do Orelca, gdzie rodzice Magdy podarowali im sporą działkę. Wszystko w jednym czasie. Pomagała im fascynacja miejscową kulturą.

Magda rozwija tę myśl szerzej. - Dziedzictwo przyrodniczo-kulturowe to było to, co nas najbardziej interesowało - podkreśla kobieta. - Chcieliśmy sięgać do tradycji regionu, by tę wiedzę przekazywać tym, którzy do nas przyjeżdżają, by tworzyć turystykę doznaniową, czyli taką, która pozwala doświadczać nowych miejsc wszystkimi zmysłami, poprzez smak, kulturę i naturę.

Tę filozofię małżonkowie starali się realizować w Zagrodzie Magija w Orelcu, bo taką nazwę otrzymało ich siedlisko.



ZAGRODA MAGIJA MEKKĄ MUZYKÓW

Zagroda szybko stała się mekką muzyków i artystów. Pierwsi z nich zaczęli w Orelcu organizować warsztaty dla młodych muzyków, a znani wykonawcy pracowali tu w ciszy i w kontakcie z naturą, nagrywając materiał muzyczny. Nie brakowało gości z pierwszych stron gazet i ogólnie z tzw. świecznika.

- To była dla nas niezwykle interesująca i inspirująca przygoda - Magda bardzo pozytywnie ocenia ten okres w życiu.

Nigdy też nie zawiedli się na swoich gościach, którzy potrafili docenić filozofię tego miejsca.

- Do zagrody przyjeżdżali ludzie, którzy właśnie takiego wycieczki szukali, a jeśli zdarzył się ktoś, kto tak naprawdę nie wiedział, gdzie przybył, to po trzech dniach mógł ochłonąć i wejść w nasz rytm - mówi Magda. - W zagrodzie celowo nie było telewizji, natomiast był nacisk na to, by spędzać razem czas, przeczytać książkę, zająć głowę robieniem czegoś innego niż codziennie. Służyło temu rękodzieło, warsztaty ginących zawodów, dyskusje, ruska bania i piwniczka z domowymi nalewkami.

- Zawsze chcieliśmy stworzyć miejsce, do którego zmierza się po „coś”, a nie „dokądś”. Jeśli wybór pada na „dokądś”, to jesteśmy na przegranej pozycji, bo z Warszawy nadal jedzie się do nas 5 godzin, a przez ten czas można być w każdym miejscu w Europie. Musimy tworzyć markę, która przyciągnie ludzi. To jest nasze zamierzone działanie. Patrzymy, co dzieje się w Europie, dużo podróżujemy i obserwujemy przez internet. Wszystko, co staramy się tworzyć, jest

po to, by ludzie chcieli przyjechać do nas po „coś” - dodaje Janusz.

MAGDA I JANUSZ IDĄ DO POLSKICH LINII KOLEJOWYCH

Po szczęśliwych latach w Zagrodzie Magda skończył się czas mieszkania w drewnianej chacie, bo na horyzoncie pojawiły się drezyny rowerowe.

- Kręci nas działanie i wymyślanie - opowiada Magda. - Ten proces jest jednak długi i energochłonny. To są setki przepracowanych godzin, rozmów, jazdy. Bardzo ważny jest dla nas też aspekt przekazywania wiedzy o historii i tradycji, może dlatego, że byliśmy nauczycielami. Z tego powodu nie podchodzimy do naszych działań, że to jest „nasze”. Zawsze bardzo szeroko to traktujemy, z myślą o całym regionie.

Myśl o drezynach nie spadła małżonkom z jasnego nieba.

- Drezynowanie jest bardzo modne w Europie Zachodniej - podkreśla Janusz. - Natomiast my mieliśmy od wielu lat nieużywaną starą, historyczną linię kolejową 108. Poszliśmy z tym do Polskich Linii Kolejowych.

Nasi rozmówcy zgodnie podkreślają, że gdyby nie przychylność PLK, gminy Olszanica i wielu innych partnerów, to sami niewiele by wskórali. Nie jest to z ich strony wyłącznie kurtuazja, bo po latach pracy wiedzą, że nie można działać w pojedynkę, a w branży turystycznej jest to szczególnie ważne, bo stanowi ona sieć naczyń połączonych. To łańcuszek instytucji, przewodników i biur podróży.

- Wierzę w szczerą współpracę. U nas ona naprawdę istnieje - przekazuje Janusz.

W NOCY JEST CZAS WOLNY

W gminie Olszanica, w Uhercach Mineralnych była pusta stacja kolejowa, która należała do samorządu. Gmina organizowała przetarg za przetargiem, by ją zagospodarować, ale te wysiłki spełzały na niczym, bo ruiny nikt nie chciał wziąć. Zdecydowali się na to Demkowiczowie, którzy zagospodarowali stację pod drezyny. Gdy wszystko zaczęło hulać, niektórym usta otworzyły się ze zdumienia.

- Opowiem pewną anegdotkę. Pewnego razu na stację przyszedł człowiek, nie powiedział „dzień dobry” ani „cześć”, porozglądał się, pooglądał wyremontowaną stację i mówi do mnie: też to miałem brać - śmieje się Janusz.

Małżonkowie nie chcą opowiadać o trudach uruchomienia Bieszczadzkiej Drezyn Rowerowych, bo uważają, że nie ma co wspominać, ale swego czasu jeden z oficjeli zapytał Janusza wprost, jak to jest, że wysłała mu maile o godz. 3 w nocy.

- A ja tylko wtedy miałem czas, bo jeszcze pracowałem w szkole - przyznaje się mężczyzna. - Nie chcę się przedstawiać za wzór pracowitości, ale to wszystko wzięło się z pracy i współpracy z innymi.

Nie będzie przesady w stwierdzeniu, że małżonkowie nie mieli do końca świadomości, na jak duży i skomplikowany projekt się porywają. Magda pierwszy okres funkcjonowania drezyn, kiedy co rusz wyskakiwały jakieś usterki, nazywa okresem chorób wieku dziecięcego. Dał on im w kość, ale też wiele nauczył. Wykorzystali tę wiedzę, zakładając Bieszczadzką Szkołę Rzemiosła, a teraz ruszając z hulterami, czyli górskimi hulajnogami.



DREZNY I POCIĄGI DA SIĘ POGODZIĆ

Dzisiaj drezyny cieszą się wielką popularnością. Z drugiej strony nie można zapomnieć, że kolej w regionie musi funkcjonować. Trzeba jednak uczciwie przyznać, że linia 108 przetrwała w dużej mierze dzięki drezynom, bo to firma Janusza Demkowicza dbała o torowisko przez długie lata wyłączenia jej z użytkowania.

- Wbrew temu, co się czasami mówi, znamy swoje miejsce - Janusz wyklada kawę na ławę. - To nie jest tak, że ja się tu szarogęszę. Gdy zaczęto mówić o powrocie pociągu, zostałem zaproszony do PLK, gdzie usłyszałem konkretną propozycję i pytanie, czy ją akceptuję. Oczywiście, że się zgodziłem. Ruch drezyn jest teraz mocno ograniczony w stosunku do tego, co było 3 lata temu, ale da się to pogodzić.

Konieczność powrotu pociągów wisi jednak nad głowami Magdy i Janusza jak miecz Damoklesa.

- Jak będzie taka potrzeba, to nie ma problemu, ale myślę też, że wszyscy wiedzą, jak dużo dobrego zrobiła ta inicjatywa, bo to nie jest tak, że korzysta z niej mała grupka ludzi, tylko cały region. Zawsze wzbranialiśmy się przed udowadnianiem, że drezyny są bardziej potrzebne niż pociąg, bo mam świadomość, że jestem tu tylko gościem - mówi Janusz.

ODROBINA SZCZĘŚCIA PRZYDAJE SIĘ W ŻYCIU

Demkowiczowie w regionie postrzegani są jako ludzie sukcesu. Oni sami uważają, że nie wszystko zawdzięczają sami sobie.

- Złożyło się na to kilka czynników. Pierwszy to, że jesteśmy rodziną i wspie-

ramy się nawzajem - wylicza Magda. - Drugi to ludzie, których spotkaliśmy na swojej drodze. Trafialiśmy naprawdę na fantastyczne osoby. A trzeci to odrobina szczęścia. Zdarzało się na przykład, że nie mieliśmy kompletnie pieniędzy, a trzeba było za coś zapłacić. Nagle okazywało się, że kuzyn, który wrócił z zagranicy, mógł pożyczyć nam pieniądze. To były zbiegi okoliczności, które nam pomagały. Czasami śmiejemy się, że mieliśmy więcej szczęścia niż rozumu. Janusz mówi, że jak mieliśmy pomysł, to wskakiwaliśmy do basenu, nie patrząc, czy jest tam woda. Zaczynaliśmy też w spokojniejszych czasach, bo dopiero potem przyszła pandemia, a później wojna na Ukrainie. To też było nasze szczęście.

Oboje mają przeświadczenie, że jakiś wewnętrzny czujnik bronił ich przed „ła-

dowaniem” się w niepewne przedsięwzięcia. Zrezygnowali np. z budowy dużego planetarium w Uhercach. Zaraz potem nastąpiła pandemia. Pomysł jednak cały czas w nich kielkuje, ale muszą być do niego całkowicie przekonani.

- Może trudno w to uwierzyć, ale każdy projekt rozpatrujemy, czy będzie OK. Oczywiście, czynnik biznesowy istnieje, ale nie jest najważniejszy - podkreśla Janusz. - Żadnej rzeczy nie zrobiliśmy wyłącznie dla pieniędzy. To mogę powiedzieć z całkowitą odpowiedzialnością.

Nie mówią sobie jeszcze „stop”, ale w tej chwili skoncentrowali się na wychodzeniu z „okresu chorób dziecięcych”.

- Musieliśmy to wszystko przeżyć na własnej skórze - przyznaje Janusz. - Jak czasami sobie to wspominamy, to kładziemy się ze śmiechu po podłodze.



Magda i Janusz poznali się w czasach szkolnych i są już razem ponad 30 lat



UROCZYSTA GALA LIDERZY REGIONU 2024 ZA NAMI

Na uroczystej gali w Hotelu Prezydenckim w Rzeszowie przyznaliśmy 17 prestiżowych tytułów Lidera Regionu, wyróżniając nietuzinkowe firmy, instytucje i samorządy z Podkarpacia

Tekst: Urszula Sobol



To już 13. edycja nagrody Lider Regionu, która od ponad dekady wyróżnia dynamiczne i kreatywne firmy, instytucje i samorządy na Podkarpaciu. Ta długoletnia tradycja jest dowodem na obecność licznych pionierów przedsiębiorczości i innowacji w regionie, szczególnie w obszarach nowych technologii i nowatorskich metod zarządzania.

Dodatkowo istnieją instytucje i samorządy, które wybijają się ponad przeciętność, wnosząc istotny wkład w rozwój naszego województwa.

PRESTIŻOWA STATUETKA LIDERA REGIONU ZOBOWIĄDUJE

Podczas uroczystej gali w Hotelu Prezydentkim prestiżowymi statuetkami nagrodziliśmy 17 Liderów Regio-

nu 2024. Laureaci usłyszeli mnóstwo ciepłych słów, podziękowań i gratulacji. To wyróżnienie jest dla nich nie tylko zaszczytem, ale także dowodem uznania dla ich wkładu w rozwój Podkarpacia.

Uczestników finałowej gali przywitał Marcin Żminkowski, p.o. redaktora naczelnego „Nowiny”.

– Nagroda Liderzy Regionu to jedno z najbardziej prestiżowych wyróżnień, uznające zaangażowanie i wkład firm oraz instytucji w rozwój i promocję województwa podkarpackiego – podkreślał Marcin Żminkowski, p.o. redaktora naczelnego „Nowiny”. – Liderzy Regionu to także swisty znak jakości, którym nagradzane są przedsiębiorstwa i instytucje, które nie tylko utrzymują wysoki standard działalności, ale również

stanowią wzór i inspirację dla innych. To nagroda dla tych, którzy nieustannie inwestują w rozwój, wdrażają innowacyjne rozwiązania oraz angażują się w projekty społeczne na rzecz lokalnej społeczności.

Podczas gali podziękowania i gratulacje złożyła również wojewoda podkarpacki Teresa Kubas-Hul.

– Serdecznie gratuluję wszystkim laureatom 13. edycji nagrody Lider Regionu. To wyróżnienie nie tylko docenia Państwa ciężką pracę, ale również niesie ze sobą społeczną odpowiedzialność, ponieważ tytuł lidera jednocześnie oznacza wzór do naśladowania. Z całego serca życzę dalszego dynamicznego i odpowiedzialnego rozwoju dla dobra nas wszystkich – mieszkańców województwa podkarpackiego – mówiła wojewoda podkarpacki.



FOT. PAWEŁ DUBIEL

Gala zgromadziła pionierów przedsiębiorczości i innowacji



FOT. PAWEŁ DUBIEL

Gratulacje złożyła wojewoda podkarpacki Teresa Kubas-Hul



FOT. PAWEŁ DUBIEL

LAUREACI: TO ZASZCZYT BYĆ W GRONIE NAJLEPSZYCH

Dla laureatów nagroda to nie tylko prestiż, ale także zobowiązanie do dalszego rozwoju i działania na rzecz wspólnego dobra. Statuetka Lidera Regionu staje się symbolem sukcesu oraz zaangażowania w tworzenie lepszego i bardziej dynamicznego rozwoju województwa.

Na uroczystej gali Lidera Regionu zwycięzcy nie kryli swojej radości i wzruszenia.

„U honorowanie naszej firmy Mateo Sp. z o.o. nagrodą Lidera Regionu to ogromny zaszczyt dla naszej firmy, która od 30 lat pielęgnuje tradycję i rodzinne wartości” – czytała w liście od prezesa firmy Stanisława Cabaja, Małgorzata Danek, kierownik działu gastronomii. – Zatrudniamy ponad 230 wyjątkowych osób, których praca i zaangażowanie sprawiają, że nasze produkty cieszą się uznaniem klientów. Dzięki nowoczesnemu centrum dystrybucyjnemu możemy zapewnić naszym klientom szeroką ofertę oraz wysoką jakość naszych produktów.

– To zaszczyt być w gronie najlepszych – zapewnił Kazimierz Śnieżek, prezes OSM w Jasienicy Rosielnej.

Laureaci, prezesi i dyrektorzy firm nie zapominali również o swoich pracownikach, którym z ogromną radością składali podziękowania za wspólny sukces. Ich słowa oddawały nie tylko osobiste wzruszenie, lecz także głęboką świadomość roli, jaką odgrywają w ich firmach czy instytucjach.

– Chciałbym podziękować pracownikom, którzy każdego dnia służą pacjentom – zaznaczył Andrzej Rudek, właściciel Gabinetów Rehabilitacji RUDEK.

TRZYMAMY KCIUKI ZA DALSZY ROZWÓJ

Jeszcze raz serdecznie gratulujemy wszystkim uzyskania tytułu Lidera Regionu. To wielkie wyróżnienie i potwierdzenie wysokiej jakości świadczonych przez nas usług. Życzymy wszystkim laureatom dalszych sukcesów i owocnej pracy na rzecz rozwoju województwa podkarpackiego.

NASI LAUREACI – LIDERZY REGIONU 2024

- Centrum Medyczne MEDYK
- RUDEK Gabinety Rehabilitacji Medycznej
- Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska w Jasienicy Rosielnej
- Przedsiębiorstwo Nasienne „Centrala Nasienna” Sp. z o.o.
- Zielony Kompleks Dwór OSTOYA
- DONUM CORDE Centrum Rehabilitacji i Opieki Medycznej
- Mateo Sp. z o.o.
- Wyższa Szkoła Prawa i Administracji Rzeszowska Szkoła Wyższa
- Fabryka Domów GOLBALUX Sp. z o.o.
- Zakład Produkcji Opakowań TARNOPAK Sp. z o.o.
- Fabryka Ciast i Cukrów Dr. Stanisława Gurgula Sp. z o.o.
- Dara Kebab
- SANBank Nadsański Bank Spółdzielczy
- VOSTER Sp. z o.o. Sp.k.
- Tarnobrzaska Specjalna Strefa Ekonomiczna EURO-PARK WISŁOSAN
- Makarony Polskie SA
- Eurobud Grupa Sp. z o.o.

OKRĘGOWA SPÓŁDZIELNIA MLECZARSKA w Jasienicy Rosielnej



Żyj zdrowo

z wyrobami ekologicznymi z Jasienicy

**DOBRE
BO PODKARPACKIE**

tel. 13 43 09 410, fax 1343 09 411

osm@osm-jasienica-rosielna.pl

www.osm-jasienica-rosielna.pl

NASZE DOBRE PODKARPACKIE 2023

15 listopada 2023 r. w Hotelu Prezydenckim w Rzeszowie odbyła się uroczysta gala, podczas której poznaliśmy laureatów konkursu Nasze Dobre Podkarpackie 2023

Tekst: Urszula Sobol

Spotkanie było wyjątkowe. Nie brakowało gratulacji i życzeń dla wszystkich laureatów i uczestników naszej akcji. – To już 20. raz „Nowiny” przyznają prestiżowe tytuły Nasze Dobre Podkarpackie – Znak Jakości Nowin za najlepsze usługi i produkty w regionie – mówił podczas uroczystości Grzegorz Nowosielski, prezes Makroregionu Południe Polska Press Grupy.

Gratulacje uczestnikom konkursu złożyli również przedstawiciele podkarpackich urzędów.

LAUREACI NIE KRYLI WZRUSZENIA I RADOŚCI

Przypominamy! Dziewięć nagród głównych i dziesięć wyróżnień przyznała kapituła tegorocznego konkursu Nasze Dobre Podkarpackie. Niektórzy uczestnicy nie kryli wzruszenia i radości, odbierając nagrody.

– Dziękujemy bardzo za docenienie naszej pracy. To zasługa całego zespołu – zapewniali zwycięzcy konkursu. – Takie nagrody motywują do dalszego działania.

Jeszcze raz gratulujemy wszystkim uczestnikom konkursu.

LAUREACI KONKURSU NDP 2023:

- Twarożek wiejski z Jasienicy Rosielnej oferowany przez Okręgową Spółdzielnię Mleczarską z Jasienicy Rosielnej
- Chleb reformacki z kminkiem zgłoszony przez piekarnię „Nawłoka”

- Sanocki olej lniany wyprodukowany przez Przedsiębiorstwo Nasienne Centrala Nasienna sp. z o.o. z Sanoka
- Naturalna woda mineralna alkaliczna JAVA wyprodukowana przez firmę JAVA sp. z o.o. z Humnisk
- Linia tradycyjnych wędzonek z Górna oferowanych przez Zakład Mięсны Smak – Górno sp. z o.o. z Górna
- Biszkopki zgłoszone przez Fabrykę Ciast i Cukrów dr. Stanisława Gurgula sp. z o.o. z Jarosławia
- Projekt Podkarpackie Centrum Innowacji zgłoszone do konkursu przez Podkarpackie Centrum Innowacji sp. z o.o. z Rzeszowa
- Organizacja wycieczek krajowych i zagranicznych oferowana przez Biuro Podróży PTTK Rzeszów
- Nowoczesne technologie w ortopedii i traumatologii narządu ruchu zgłoszone do konkursu przez Kliniczny Szpital Wojewódzki nr 2 im. św. Jadwigi Królowej w Rzeszowie

**TO JUŻ 20. RAZ „NOWINY”
PRZYNAŁY PRESTIŻOWE
TYTUŁY NASZE DOBRE
PODKARPACKIE - ZNAK
JAKOŚCI ZA NAJLEPSZE USŁUGI
I PRODUKTY W REGIONIE**

WYRÓŻNIENI W KONKURSIE NDP 2023:

- Chleb pszenny z kaszą jaglaną zgłoszony do konkursu z piekarni „Krupa” z Rzeszowa
- Ciasto marchewkowe z cukierni „Pokusa”, Marta Rączka-Żurawska
- Kielbasa Krakowska pieczona extra oferowana przez Podkarpacką Wytwórnę Wędlin Tradycyjnych L&B Food Company sp. z o.o. z Kolbuszowej Dolnej
- Kabanosy z Wierzawic wytwarzane w masarni OSIP
- Makaron Novelle Diabetic oferowany przez firmę Makarony Polskie S.A. z Rzeszowa
- Kielbasianka zgłoszona przez firmę „Ciak” Zakład Mięсны Wyroby Tradycyjne z Nowego Kamienia
- Makaron Novelle Cardio produkowany przez firmę Makarony Polskie S.A. z Rzeszowa
- Wykorzystanie funkcjonalnej i proprioceptywnej stymulacji w nowoczesnej rehabilitacji pacjentów po urazie rdzenia kręgowego, z mechaniczną wentylacją zgłoszone do konkursu przez Donum Corde Centrum Rehabilitacji i Opieki Medycznej z Bud Głogowskich
- Tradycyjna i mobilna bankowość spółdzielcza dopasowana do potrzeb klienta świadczona przez Bank Spółdzielczy w Jarosławiu
- Grupa Obrzędowa im. Marii i Józefa Dziedziców zgłoszona przez gminę Świlcza



Kapituła tegorocznego konkursu Nasze Dobre Podkarpackie przyznała dziewięć nagród głównych i dziesięć wyróżnień



FOT. KRZYSZTOF KAPICA (5)

Podczas gali doceniono kunszt i walory produktów z regionu



NDP to Znak Jakości Nowiny za usługi i produkty regionalne



Kapituła zwracała uwagę na wyjątkowość produktów



Na gali byli także przedstawiciele podkarpackich urzędów

• SANOCKI ELEKTRYCZNY BUS BYŁ TESTOWANY W TATRACH

4 czerwca zakończył się test busa elektrycznego wyprodukowanego przez sanocką firmę AUTOMET GROUP. Pierwsze wyniki testu są pozytywne i jest nadzieja, że „elektryk” z Sanoka w przyszłości odciąży konie wożące turystów do Morskiego Oka.

Tekst: Dorota Mękarska



FOT. AUTOMET ELECTRIC (2)

Spółka Automet Group powstała w 1990 roku. Wyspecjalizowała się w projektowaniu, produkcji i dystrybucji tworzyw sztucznych na rynek motoryzacyjny. Obecnie plasuje się w czołówce firm dostarczających nowoczesne rozwiązania w branży motoryzacyjnej, medycznej i wojskowej.

ELEKTRYCZNY AUTOBUS ZADEBIUTOWAŁ W 2017 R.

Prace nad autobusem elektrycznym spółka AUTOMET GROUP podjęła w 2015 r., a auto zadebiutowało w 2017 r. Zbudowano go na podwoziu pojazdu Mercedes-Benz Sprinter, natomiast konstrukcja nadwozia została w całości opracowana i wykonana przez sanocką firmę.

Autobus może przewozić 22 pasażerów plus kierowca. Posiada od 12 do 16 miejsc siedzących, w zależności od opcji.

W pojeździe jest jedno miejsce dla wózka inwalidzkiego, który można wprowadzić dzięki manualnie rozkładanej platformie. Niskie podwozie sprawia, że pasażerowie, w tym osoby starsze i matki z dziećmi, z łatwością mogą wejść na pokład pojazdu.

Automet MiniCity ELECTRIC posiada silnik elektryczny o mocy 80 kW i baterie litowo-jonowe o pojemności od 78 kWh, co pozwala na uzyskiwanie zasięgu przejazdu w granicach 170 km. Jak podkreśla Andrzej Pomykała, dyrektor ds. sprzedaży autobusów w AUTOMET GROUP, na jednym naładowaniu można przejechać od 150 km do 200 km w zależności od topografii terenu, techniki jazdy i zastosowania rekuperacji (systemu odzyskiwania energii).

– Z uzyskanych z Tatrzńskiego Parku Narodowego informacji wynika, że auto przejechało pięć razy do Morskiego

Oka i bateria miała jeszcze 50% zasięgu – dodaje dyr. Pomykała. – Wyniki testu są pozytywne. Auto radzi sobie dobrze na wzniesieniach. W teście brał udział doświadczony kierowca, który wiedział jak używać rekuperacji i dzięki temu bateria przy zjazdach z Morskiego Oka cały czas ładowała się. Nie musiał też używać za wiele hamulca, gdyż hamował rekuperacją.

W czasie testu z pojazdu korzystały wyłącznie osoby z orzeczoną niepełnosprawnością.

TPN ZADBA O DOBROSTAN KONI

Sanocka firma otrzymała propozycję wzięcia udziału w teście od dyrekcji Tatrzńskiego Parku Narodowego. To efekt m.in. spotkania w dniu 17 maja br. w sprawie przyszłości transportu konnego na drodze do Morskiego Oka, podczas którego wypracowano 12 po-

stulatów zapewniających dobrostan zwierzętom, ale i rozwój turystyki oraz tradycji góralskich. Wśród postulatów znalazł się zapis o rozpoczęciu przez TPN testów busa elektrycznego na trasie do Morskiego Oka.

Test trwał dwa tygodnie, od 21 maja do 4 czerwca br. W tym czasie miał miejsce tzw. długi weekend. W Tatry przyjechało wielu turystów, więc pojazd z Sanoka testowany był w bardzo realistycznych warunkach letniego natężenia ruchu turystycznego. Jak zapowiada TPN w następnych miesiącach będą testowane inne pojazdy elektryczne.

– Liczymy na to, że jeśli nasz autobus spełni wymagania, to będzie jeździł na tej trasie regularnie – o oczekiwaniach w Sanoku mówi dyr. Pomykała.

Wybór TPN nie został jeszcze przesądzony, ale jak poinformowały władze miasta Sanoka, samorząd w ramach ogłoszonego przetargu, zakupi trzy elektryczne busy z niskim podwoziem od firmy AUTOMET. Projekt jest dofinansowany przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Pojazdy będą wykorzystywane w publicznym transporcie miejskim.



**DOMY
PANORAMA
RZESZÓW**

**ZAMIESZKAJ NA PRYWATNYM OSIEDLU
i odpoczywaj w towarzystwie wyjątkowego krajobrazu**

Szybki dojazd do centrum Rzeszowa

dywidua e rozwiąza ia budow a e

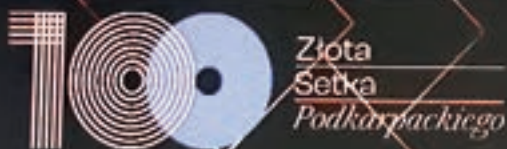
isko atury

Nowoczesna architektura

**KAMERALNE OSIEDLE
W TYCZYNIE**

Prestiżowe osiedle zaprojektowane dla miłośników rekreacji i zieleni, którzy cenią szybki dojazd do centrum miasta.

Rozważasz zakup? Masz pytania? Zadzwoń już teraz! **510 166 202** www.eurobudgrupa.pl/pa-ora-a-rzeszow



Złota Setka

Ranking Największych Firm Podk



ZŁOTA SETKA FIRM PODKARPACIA 2023

To trzy największe firmy Podkarpacia: ORLEN PALIWA z Widelki, PGE Obrót S.A. z Rzeszowa i EME AERO Sp. z o.o. z Jasionki. To liderzy Złotej Setki, którzy osiągnęli największe przychody w całym 2022 r.

Tekst: Józef Lonczak

a Firm

Podkarpacia 2023



FOT. PAWEŁ DUBIEL

Podczas Kongresu Złota Setka Firm Podkarpacia, który miał miejsce w środę w Hotelu Prezydenckim w Rzeszowie, poznaliśmy ranking stu największych przedsiębiorstw regionu.

PRZYBYŁO NAM MILIARDERÓW

Po niezwykle ciekawej dyskusji o gospodarczych uwarunkowaniach Podkarpacia przyszedł też czas na ogłoszenie wyników Złotej Setki. Na jej prezentację czekało wielu decydentów i osoby zainteresowane rozwojem naszego regionu. Okazało się, że na Podkarpaciu mamy już 26 firm, których dochody przekroczyły miliard złotych. W tej dziedzinie nastąpił duży wzrost, bo dla porównania w ubiegłorocznej Złotej Setce Firm miliardów było 12.

SUPERLISTA STU

- Lista 100 największych przedsiębiorstw województwa podkarpackiego, która została zaprezentowana podczas Kongresu w Hotelu Prezydenckim, jest wyjątkowa. Magia tej listy wynika z kilku faktów - podkreślał dr Krzysztof Kaszuba, pomysłodawca i współautor rankingu.

- Po pierwsze, to znakomite wyniki uzyskane przez podkarpackie przedsiębiorstwa w 2022 r. we wszystkich analizowanych kategoriach. Ponad 90% firm z „setki” poprawiło swoje wyniki sprzed roku i to w większości przypadków na poziomie dwu-, a nawet trzycifrowym. W tym takich kategoriach jak przychody ze sprzedaży czy przychody z eksportu. Ponad 90% firm uzyskało zysk - tłumaczył ekonomista.

- Drugi fakt to pojawienie się na liście 100 kilkunastu debutantów, którzy w znakomitym stylu weszli

do „setki”, od razu na wysokie pozycjach, a nawet wygrywając niektóre kategorie rankingu. Co bardzo cieszy, wśród debutantów są przedstawiciele sektora przemysłu z branży lotniczej, motoryzacyjnej i spożywczej - dodał dr Kaszuba.

LISTA 100 NAJWIĘKSZYCH FIRM NASZEGO REGIONU

1. ORLEN PALIWA Sp. z o.o. - 33 883 397
2. PGE Obrót S.A. - 19 698 866
3. EME AERO Sp. z o.o. - 3 512 575
4. Firma Oponiarska DĘBICA S.A. - 3 277 965
5. BorgWarner Poland Sp. z o.o. - 3 088 870
6. Superior Industries Production Poland Sp. z o.o. - 2 623 806
7. ELEKTROCIEPŁOWNIA STALOWA WOLA S.A. - 2 507 205
8. KRONOSPAN Mielec Sp. z o.o. - 2 048 178



Dr Krzysztof Kaszuba, pomysłodawca i współautor rankingu



Na gali było wiele osób zainteresowanych rozwojem regionu



Ponad 90% firm z „setki” poprawiło swoje wyniki sprzed roku



W regionie mamy już 26 firm, których dochody przekroczyły 1 mld zł

9. PRATT & WHITNEY Rzeszów S.A.
- 1742 758

10. HAMILTON SUNDSTRAND Poland Sp. z o.o. - 1587 468

11. EUROSERVICE ZAKŁADY PRZEMYSŁU TŁUSZCZOWEGO W SUROCHOWIE Sp. z o.o.
- 1539 941

12. FEDERAL-MOGUL Gorzyce Sp. z o.o. - 1457 587

13. VAN PUR S. A. - 1452 947

14. GT GROUP TOMASZEK Sp. z o.o.
- 1429 267

15. KIRCHHOFF Polska Sp. z o.o.
- 1373 816

16. MTU Aero Engines Polska Sp. z o.o.
- 1271 534

17. ASSECO Poland S.A. - 1202 800

18. MERKURY MARKET Sp. z o.o. S.K.
- 1180 756

19. FENIX Metals Sp. z o.o. a). - 1169 248

20. BISPOL Sp. z o.o. b). - 1109 444

21. O-I Poland S.A. - 1086 081

22. SILVA Sp. z o.o. c). - 1069 537

23. Centrum Rozliczeń Elektronicznych Polskie ePłatności S.A. - 1066 523

24. Polskie Zakłady Lotnicze Sp. z o.o.
- 1037 442

25. LERG S.A. - 1033 467

26. NOWY STYL Krosno Sp. z o.o.
- 1007 315

27. SANOK Rubber Company S.A.
- 968 768

28. Huta STALOWA WOLA S.A.
- 961 254

29. METALL-EXPRES Sp. z o.o.
- 943 141

30. EUROMETAL Sp. z o.o. - 935 604

31. FRONERI Polska Sp. z o.o. - 924 008

32. HANDLOPEX S.A. - 900 475

33. BURY Sp. z o.o. - 874 748

34. Can Pack Food and Industrial Packaging Sp. z o.o. - 858 972

35. OMEGA Pilzno IT&S Godawski&Godawski Sp. z o.o. - 844 852

36. THONI ALUTEC Sp. z o.o. - 746 787

37. Zakłady Chemiczne SIARKOPOL Tar-nobrzeg Sp. z o.o. - 679 760

38. CHEFS CULINAR Sp. z o.o.
- 606 805

39. SARZYNA CHEMICAL Sp. z o.o.
- 602 199

40. TIKKURILA Polska Sp. z o.o. - 591 704

41. KRONOSPAN HPL Sp. z o.o. c).
- 590 206

42. INŻYNIERIA Rzeszów S.A. - 559 023

43. BAGPAK POLSKA Sp. z o.o.
- 556 852

44. FLOTEX POLSKA Sp. z o.o.
- 555 168

45. GOODRICH AEROSPACE POLAND Sp. z o.o. - 552 872

46. Fabryka Farb i Lakierów ŚNIEŻKA S.A. - 510 920

47. SAFRAN Transmission Systems Poland Sp. z o.o. - 500 280

48. Zakłady Magnezytowe ROPCZYCE S.A. - 494 143

49. BorgWarner Rzeszów Sp. z o.o.
- 492 031

50. KRONOSPAN OSB Sp. z o.o. c).
- 491 831

51. DOBROWOLSCY Sp. z o. o.
- 481 722
52. AUTOPART S.A. - 475 591
53. AUTORUD Stalowa Wola Sp. z o.o.
- 461 990
54. RAUCH Polska Sp. z o.o.
- 458 252
55. NEW BALANCE POLAND Sp. z o.o.
- 451 693
56. CIECH Sarzyna S.A. - 442 785
57. ALUTEAM ALUMECO Sp. z o.o. a).
- 439 740
58. PASS POLSKA Sp. z o.o. - 439 173
59. Port Lotniczy „Rzeszów-Jasionka”
Sp. z o.o. - 436 951
60. CONSOLIDATED PRECISION
PRODUCTS POLAND Sp. z o.o.
- 416 860
61. BESTA Przedsiębiorstwo Budowlane
Sp. z o.o. - 383 219
62. CELL FAST Sp. z o.o. - 379 039
63. LIUGONG DRESSTA Machinery
Sp. z o.o. - 374 703
64. VOSTER Sp. z o.o. Sp.K. - 372 783
65. KROSNO GLASS S.A. - 363 680
66. SPLAST Sp. z o.o. - 352 968
67. METKOM Sp. z o.o. - 352 921
68. PPUH Autopart Jacek Bqk Sp. z o.o.
- 347 684
69. ELEKTROMONTAŻ Rzeszów S.A.
- 346 661
70. EUROTHERM TGS Sp. z o.o.
- 343 690
71. FIBRAIN Sp. z o.o. - 339 084
72. ENESTA Sp. z o.o. - 338 894
73. POLWAX S.A. - 338 195
74. TRANS SELEKT Sp. z o.o. - 335 060
75. BRAMMER S.A. - 334 534
76. ORION ENGINEERED CARBONS
Sp. z o.o. - 322 423
77. Zakład Metalurgiczny WSK Rzeszów
Sp. z o.o. - 321 349
78. SOUTHCO POLAND Sp. z o.o.
- 319 514
79. RADO Sp. z o.o. - 318 776
80. Zakłady Metalowe DEZAMET S.A.
- 316 863
81. SPEC FOOD SERVICE Sp. z o.o.
- 314 958
82. SLOVRUR Sp. z o.o. - 314 875
83. Q BEV Sp. z o.o. - 311 812
84. PPH ALKOR Sp. J. J. Wołk, J. Szott.
- 311 659
85. PHOENIX CONTACT E MOBILITY
Sp. z o.o. - 307 580
86. MONDI BAGS Mielec Sp. z o.o.
- 303 185
87. FRAC DETAL Sp. z o.o. - 297 083
88. GEYER & HOSAJA Zakłady Gumowe
w Mielcu Sp. z o.o. - 297 061
89. Danuta i Ryszard CZACH Sp. z o.o.
- 292 182
90. STYROBUD Sp. J. - 289 547
91. Bioeko Grupa TAURON Sp. z o.o.
- 288 694
92. ML SYSTEM S.A. - 281 664
93. ATI ZKM FORGING Sp. z o.o.
- 268 640
94. HALMAR Sp. z o.o. - 259 908
95. DSI UNDERGROUND MEROL
Sp. z o.o. - 257 546
96. MAKARONY POLSKIE S.A.
- 252 113
97. TASTA ARMATURA Sp. z o.o.
- 251 773
98. KAZAR GROUP Sp. z o.o. - 246 093
99. UNIMET Sp. z o.o. - 243 821
100. GALICJA Sp. z o.o. - 242 119

a) dane za rok obrotowy
01.07.2021-30.06.2022

b) dane za rok obrotowy
01.04.2021-31.03.2022

c) dane za rok obrotowy
01.10.2021-30.09.2022

d) siedziba zakładu produkcyjnego



DZIAŁ SPRZEDAŻY:

tel.: 17 224 72 88,
tel. kom.: 883 720 200,
tel. kom.: 531 977 205,
tel. kom.: 605 475 768

e-mail: biuro@supico.pl

37-127 Krzemienica 3B



 **SUPICO**

PRODUCENT
SYSTEMÓW OGRODZENIOWYCH

BRAMY PRZESUWNE ♦ SIATKI OGRODZENIOWE I LEŚNE
BRAMY DWUSKRZYDŁOWE ♦ FURTKI
OGRODZENIA PANELOWE ♦ SŁUPY
SEGMENTY ♦ AUTOMATYKA

supico.pl

DUŻE INWESTYCJE NA LOTNISKU W KROŚNIE. PAŚ STARTOWY MA MIEĆ DWA KILOMETRY

Krosno chce przygotować lotnisko do zwiększenia ruchu i przyjmowania większych samolotów. Jednak przetarg na przygotowanie projektu rozbudowy jego infrastruktury został unieważniony. Oferta była za droga

Tekst: Ewa Gorczyca

Leby zrealizować plany dotyczące rozwoju lotniska, władze miasta chcą mieć gotową szczegółową dokumentację. Projekt, który powstanie, ma obejmować rozbudowę drogi startowej, budowę płyt postojowych dla samolotów wraz z rozbudową dróg kołowania, budowę sieci, instalacji i niezbędnej infrastruktury technicznej. Zadaniem wykonawcy projektu będzie też uzyskanie wszystkich niezbędnych zgód i pozwoleń.

– Te inwestycje mają być tak zaprojektowane, by można je było realizować etapami, niezależnie od siebie. Nasze docelowe zamierzenie to wydłużenie drogi startowej do dwóch kilometrów. Chcemy to robić stopniowo. Najpierw rozbudować ją do 1410 metrów, potem do 1710 metrów. Za każdym razem pozwoli to na przyjmowanie coraz większych statków lotniczych – mówi Piotr Przytockki, prezydent Krosna.

Istniejąca droga startowa ma 1100 metrów długości. To ogranicza możliwości krośnieńskiego lotniska do przyjmowania niedużych samolotów.

– Operacje na naszym lotnisku są związane głównie ze szkoleniem lotniczym, w tej chwili są bardzo intensywnie prowadzone, zarówno przez szkoły lotnicze z Krosna, jak i Mielca, Rzeszowa czy spoza naszego regionu. Z lotniska korzysta również wojsko. Sprzyjają temu udogodnienia naszego obiektu, takie jak m.in. możliwość startów i lądowań w nocy – mówi prezydent Przytockki.

Miastu, do którego należy spółka Lotnisko Krosno, zależy na wygenerowaniu większego ruchu zwłaszcza taksówek powietrznych. Z usług air taxi korzysta co



raz więcej firm, które prowadzą różne przedsięwzięcia w południowej części regionu.

– A czasem taka odrzutowa awionetka nie może wylądować na krośnieńskim lotnisku, bo pas jest za krótki. Muszą być spełnione warunki bezpieczeństwa – tłumaczy prezydent.

Coraz powszechniejsze korzystanie z komunikacji lotniczej w działalności biznesowej to ważny argument za rozbudową lotniska.

– Mamy częste wizyty, na przykład inwestorów z Niemiec, którzy działają w Jaśle i korzystają z naszego lotniska – mówi prezydent Przytockki.

Jak dodaje, nie dla wszystkich krośnieńskie lotnisko jest wystarczające. Przykładem jest właściciel francuskiej firmy, która w Krośnie prowadzi dużą inwestycję. Przylatuje własnym samolotem, ale maszyna jest za duża, by lądować w Krośnie, i musi korzystać z Jasionki.

Na prace projektowe są zarezerwowane pieniądze w budżecie Krosna. Miasto wstępnie oszacowało koszty na pół miliona złotych. Jak się okazało, nie zgłosi-

ła się żadna firma skłonna wykonać dokumentację za taką kwotę. Co więcej, wpłynęła tylko jedna oferta, która opiewała na sumę o wiele wyższą niż miasto planowało przeznaczyć na to zadanie. Firma Projekt Plus z Warszawy wyceniła przygotowanie projektu zgodnego z oczekiwaniami zamawiającego na kwotę 1 562 100 złotych. To trzy razy więcej niż miasto zamierzało przeznaczyć na realizację zadania.

– Nie wydamy tak dużych pieniędzy – mówi prezydent Krosna Piotr Przytockki. Władze miasta podjęły decyzję o unieważnieniu przetargu. Jednak niepowodzenie pierwszego postępowania nie oznacza, że Krosno rezygnuje z planów rozbudowy lotniska. Nadal będzie szukać wykonawcy, licząc na niższe kwoty w ofertach, choć nie wiadomo jeszcze, kiedy będzie ogłoszony kolejny przetarg i czy zmieni się zakres projektu. To jest poważna inwestycja. Trzeba do jej przygotowania podchodzić rozsądnie. Pośpiech nie jest wskazany. Zastanowimy się, co dalej – mówi prezydent Przytockki.



Angela Gheorghiu, Teodor Ilincai, Orkiestra Symfoniczna Filharmonii Podkarpackiej pod batutą Davida Gimeneza



Candy Dulfer z zespołem

i ar onia

Tegoroczną edycję Muzycznego Festiwalu w Łańcucie określono jako prawdziwy korowód światowej sławy artystów. Ten zbiór prawdziwych gwiazd obejmował zarówno wykonawców muzyki klasycznej, takich jak: Angela Gheorghiu czy Elizabeth Pitcairn, jak i innych gatunków muzycznych – wystąpiły m.in. Candy Dulfer czy Andrea Motis. Nie zabrakło wspańiałych dyrygentów; gościli m.in. Agnieszka Duczmal, Tadeusz Wojciechowski oraz David Gimenez. Obecność wybitnych osobowości artystycznych, ale także zapewne bogactwo repertuarowe sprawiły, że festiwalowe sale koncertowe szczelnie wypełniła publiczność. Organizatorzy tego cyklu nadzwyczajnych przedsięwzięć muzycznych wyrażają swoją radość, że po kilku latach różnego rodzaju ograniczeń związanych z pandemią Covid-19, publiczność tak chętnie uczestniczy w wydarzeniach muzycznych. Cieszy także fakt, że odbiorcami koncertów są osoby z różnych stron kraju i Europy. Wśród szerokiego grona publiczności nie brakuje seniorów, ale także młodych słuchaczy, którzy być może w tym roku uczestniczyli w łańcuckim festiwalu po raz pierwszy.



Elizabeth Pitcairn, Adadiana Chamber Orchestra pod batutą Mariusza Smolija Zdjęcia: Archiwum Filharmonii Podkarpackiej

e adą g ia d



Charlie Chaplin's Smile

Muzyczny Festiwal w Łańcucie jest dumą regionu, a jego funkcjonowanie od ponad 60 lat świadczy o potrzebie organizacji tego typu przedsięwzięć. Filharmonia Podkarpacka im. Artura Malawskiego w Rzeszowie, która jest organizatorem łańcuckiego festiwalu, kieruje swoje wyrazy wdzięczności do wszystkich, którzy w jakikolwiek sposób przyczynili się do realizacji nadzwyczajnych dziesięciu koncertów. Słowa uznania należą się wszystkim artystom – w tym Orkiestrze Filharmonii Podkarpackiej oraz publiczności. Filharmonia nie zapomina o podmiotach, które na cel Festiwalu przeznaczyły środki finansowe. Dyrektor Festiwalu, Marta Wierzbieniec podkreśla zasługi Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Urzędu Marszałkowskiego w Rzeszowie oraz Urzędu Miasta Rzeszowa. Wymienia też długą listę sponsorów, na czele której widnieje Główny Sponsor Festiwalu – firma Strabag. Kolejny Festiwal odbędzie się za niespełna rok! Już dzisiaj Filharmonia zaprasza Państwa na 64. edycję Muzycznego Festiwalu w Łańcucie, której inaugurację przewidziano na 16 maja 2025 roku.

Tekst: **Marcin Żminkowski**

Jerzy Krzanowski był bez wątpienia wielkim człowiekiem. Z pewnością i on, i jego brat są przykładem wizjonerów - wspomina prezydent Krosna Piotr Przytocki na antenie Polskiego Radia Rzeszów.

Był człowiekiem skromnym, otwartym i chętnym do pomocy. Zawsze interesował się sprawami miasta. Uczestniczył w wielu przedsięwzięciach, m.in. współorganizowaliśmy bal charytatywny dla dzieci z domów dziecka. To było ogromne przedsięwzięcie z jego strony. Potrafił zachęcić ludzi do integracji i do działania.

OD HALI PO NAWOZACH DO GLOBALNEGO GIGANTA


Jerzy Krzanowski wraz z bratem Adamem założyli Nowy Styl w 1992 roku. Pierwsza siedziba firmy mieściła się w 600-metrowej hali magazynowej po nawozach sztucznych w Jedliczu. Jerzy Krzanowski wspominał, że na start dysponowali kwotą około 30 tys. dolarów, a ich wspólnicy z USA dołożyli kolejne 20 tys. Fundusze przeznaczone na remont hali oraz zakup materiałów tapicerskich. - Smród w tej hali był niesamowity. Brakowało ogrzewania, więc jeden z pracowników zaproponował zrobienie prowizorycznego pieca. W hali nie było też toalety - opowiadał po latach Jerzy Krzanowski.

Bracia dorobili się pieniędzy tylko własną pracą. Nie dostali majątku w spadku, nie mieli pozycji startowej wypracowanej dzięki układom i politycznym koneksjom. Bracia Krzanowscy pracowali już jako dzieci. Jeszcze jako uczniowie podstawówki robili zdjęcia powypadkowych samochodów, dla wujka, który był rzeczoznawcą firmy ubezpieczeniowej. - Wbrew pozorom tych zleceń było sporo, bo do każdego samochodu trzeba było wykonać ileś tam zdjęć i myśmy mogli, po godzinach, dorobić całkiem ładne pieniądze - wspomina Jerzy Krzanowski w wywiadzie opublikowanym w książce „Wizjonerzy i biznesmeni”.

Potem handlowali komputerami, jeździli na handel do Berlina Zachodniego, do Turcji. Bardzo chcieli mieć własną firmę, ale byli zbyt młodzi, dlatego namawiali rodziców na założenie w Krośnie lodziarni. Nic z tego nie wyszło. Później ich drogi nieco się rozeszły. Adam zarabiał na zbiorach truskawek w Norwegii, potem wyjechał do USA. Jerzy zarabiał

Założycielami firmy Nowy Styl są bracia – Adam i Jerzy Krzanowscy (nz. z lewej). W 1992 roku zakładają firmę z 7 pracownikami i 3 modelami krzeseł.

JERZY KRZANOWSKI - WIZJONER, KTÓRY ZMIENIŁ BRANŻĘ

A middle-aged man with short grey hair and glasses is sitting in a grey office chair with wooden armrests. He is wearing a blue pinstriped suit jacket, a light blue shirt, and a blue and white striped tie. He is smiling slightly and looking towards the camera. His right hand is resting on his lap, and his left hand is resting on the armrest of the chair. The background consists of rows of similar chairs, some with light blue backs.

W piątek nad ranem 7 czerwca 2024 roku media poinformowały o śmierci Jerzego Krzanowskiego, współzałożyciela firmy Nowy Styl, jednej z największych firm meblowych w Polsce. Był człowiekiem, który swoją wizją i determinacją zrewolucjonizował polski rynek meblarski.

Pierwszym, z ukończonych stadionów, był 40-tysięczny Al Janoub, który został otwarty w maju 2019 roku. Na jego trybunach zamontowane zostały krzeselka Abacus, jedne z najlepszych siedzisk stadionowych na świecie.



FOT. MAT. PRASOWE (3)

pieniądze na wyjazdach do Turcji i w Izraelu. Kluczowe dla ich późniejszej wspólnej firmy była praca Adama w USA w małej fabryce mebli restauracyjnych Wythe, którą prowadził Henry Stern. Jerzy w tym okresie miał w Krośnie swoją kawiarnię.

DYNAMICZNY ROZWÓJ I GLOBALNA EKSPANSJA

Pierwsze krzesło Nowego Stylu opuściło halę 6 lipca 1992 roku. Firma dynamicznie się rozwijała, zmieniając kilkakrotnie siedzibę. - Wiele lat temu, na spotkaniu biznesowym, kilku przedsiębiorców przedstawiało swoje firmy. Niektórzy bardzo się puszczali, choć merytorycznie niewiele mieli do przekazania. Przyszła kolej na braci Krzanowskich. Jerzy wstał i powiedział kilka słów o ich firmie. Większość zebranych otworzyła oczy ze zdumienia - wspomina przedsiębiorca z Przemysła.

- Z siedmioma pracownikami i trzema modelami krzesel. Na początku rozwoją meble polonezem po całej Polsce. Rok później w Nowym Stylu pracuje już ponad 100 osób. Bracia stawiają na własną produkcję i każdą zarobioną złotów-

kę inwestują w firmę. W latach 90. stopniowo zdobywają klientów najpierw na Wschodzie, a następnie w wielu krajach Europy - podaje firma Nowy Styl.

Dziś Grupa Nowy Styl ma zakłady produkcyjne i magazyny w wielu krajach na całym świecie, a jej przychód w 2023 roku wyniósł 310 mln euro. Firma zatrudnia ponad 3,5 tys. osób.

KRZESŁA Z KROSNA NA MUNDIALU

W 2022 roku występ polskiej drużyny w najważniejszych rozgrywkach piłki nożnej nie był jedynym polskim акцен-

**JERZY KRZANÓWSKI
WSPOMINAŁ, ŻE NA START
DYSPONOWALI KWOTĄ OKOŁO
30 TYS. DOLARÓW, WSPÓLNICY
Z USA DOŁOŻYLI KOLEJNE 20
TYS. FUNDUSZE PRZEZNACZONO
NA REMONT PIERWSZEJ HALI**

tem mistrzostw. Produkty marki Forum by Nowy Styl wypełniły aż sześć z ośmiu stadionów. Kibice z całego świata dopinguwali swoje drużyny z trybun wypełnionych krzeselkami firmy z Krosna. Krośnieńska firma sukcesywnie dostarczała krzeselka na kolejne stadiony. Pierwszym, z ukończonych stadionów, był 40-tysięczny Al Janoub, który został otwarty w maju 2019 roku. Na jego trybunach zamontowane zostały krzeselka Abacus, jedne z najlepszych siedzisk stadionowych na świecie. Standardowe siedziska na sześć stadionów były efektem współpracy firmy Nowy Styl z katarskim partnerem Coastal Qatar. Poza standardowymi krzesłami, Forum by Nowy Styl, wyprodukowało w fabrykach w Jaśle i dostarczyło fotele do najbardziej prestiżowych łóż i sektorów VIP. Teraz Nowy Styl jest firmą numer cztery na świecie w branży mebli biurowych.

WSPIERANIE MŁODYCH TALENTÓW I DZIAŁALNOŚĆ CHARYTATYWNA

Jerzy Krzanowski angażował się również w rozwój biznesu na Podkarpaciu oraz wspieranie młodych talentów, m.in. poprzez Fundację im. Janusza Korczaka. Był

inicjatorem Charytatywnego Balu Noworocznego Nowego Stylu, z którego dochód trafiał do podopiecznych domów dziecka i placówek opiekuńczo-wychowawczych.

ŚLEDZTWO CBA I ZARZUTY KORUPCYJNE

W 2016 roku Jerzy Krzanowski usłyszał zarzuty korupcyjne. Razem z nim została zatrzymana była wiceprezes Agencji Rozwoju Przemysłu Patrycja Z. oraz cztery inne osoby. Prokuratura Krajowa poinformowała, że biznesmen opłacił Patrycji Z. pobyt w posiadłości wypoczynkowo-rekreacyjnej, sfinansował pobyt w Dubaju oraz inne przyjemności. W zamian za to Patrycja Z. promowała produkty Nowego Stylu oraz umawiała spotkania z przedstawicielami firm. Po zatrzymaniu Krzanowskiego przez CBA, Nowy Styl wydał oświadczenie, podkreślając, że współpracuje z organami państwowymi w celu szybkiego wyjaśnienia spraw będących przedmiotem prowadzonego postępowania. Biznesmen nie przyznał się do zarzucanych mu czynów i przekonywał, że jest niewinny.

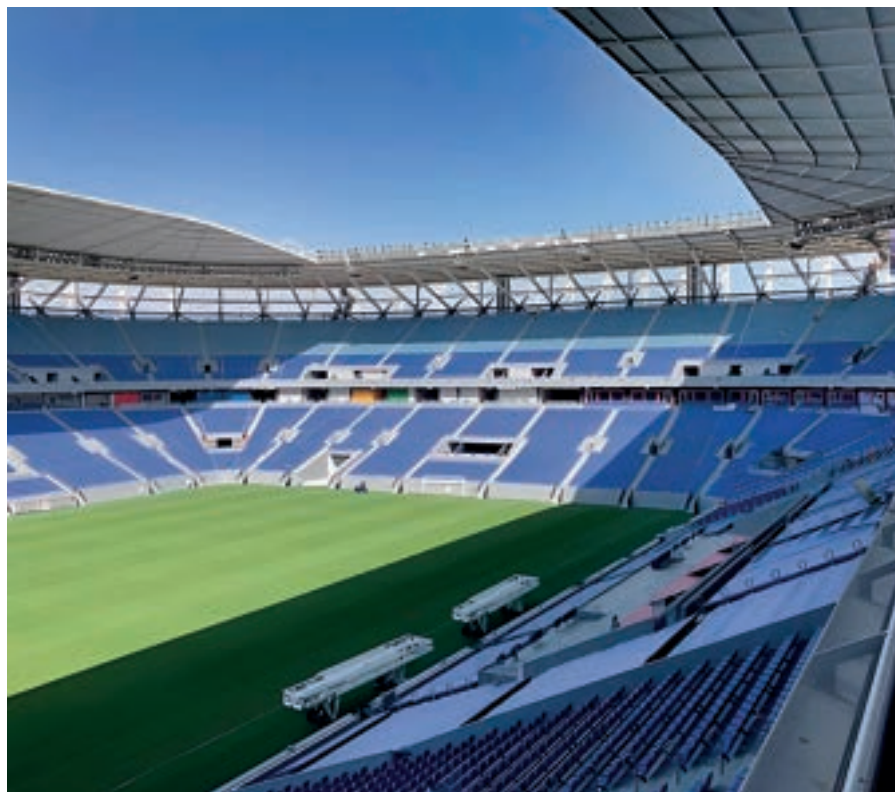
ŻYCIE PRYWATNE I PASJE

Prywatnie Jerzy Krzanowski lubił poszukiwać nowych inicjatyw biznesowych. Twierdził, że najlepsze pomysły przychodzą mu do głowy podczas ruchu na świeżym powietrzu, dlatego regularnie jeździł na rowerze oraz uprawiał nordic walking.

OKOLICZNOŚCI ŚMIERCI BIZNESMENA

Po południu w czwartek, 6 czerwca 2024 roku, policja zarządziła poszukiwania 54-letniego mężczyzny w okolicach Krościenka Wyżnego. Działania otrzymały najwyższą, pierwszą kategorię, co oznaczało uzasadnione przypuszczenie, że poszukiwanej osobie zagrażało niebezpieczeństwo dla zdrowia lub życia. Jak się później okazało, chodziło o Jerzego Krzanowskiego.

Akcja poszukiwawcza, prowadzona przez strażaków, policjantów, grupę GOPR oraz Legion Gerarda, trwała od około godziny 13:00. Krzanowskiego odnaleziono martwego ok. godz. 1:00 w nocy z czwartku na piątek (6/7.06.2024 r.) kilkaset metrów od domu. Prokurator zabezpieczył ciało do badań sekcyjnych. Śledczy wykluczyli, by do śmierci mężczyzny przyczyniły się inne osoby.



FOT. MAT. PRASOWE (3)

Wyjątkowym obiektem jest Stadion 974. Projekt powstał w oparciu o zasady ekonomii cyrkularnej i od początku zakładał możliwość demontażu, nie tylko siedzisk, ale i całej konstrukcji. Stadion został zbudowany z 974 kontenerów, które mogą być zdemontowane, załadowane na statki i ponownie złożone w innym mieście.

Biznesmen miał 54 lata. Był jednym z najbogatszych Polaków.

ZNANI BIZNESMENI ŻEGNAJĄ JERZEGO KRZANOWSKIEGO

- Ze smutkiem i niedowierzaniem przyjąłem wiadomość o niespodziewanej śmierci Jerzego Krzanowskiego, współzałożyciela firmy Nowy Styl (...) Wraz z Jego śmiercią Polska utraciła wybitnego przedsiębiorcę, jednego z tych, którzy od lat wzmacniali pozycję gospodarczą naszego kraju na rynkach

międzynarodowych (...) Działalność Jerzego Krzanowskiego, uhonorowana wieloma nagrodami i wyróżnieniami, stanowi jeden z najlepszych w Polsce przykładów umiejętności stworzenia silnej i rozpoznawalnej globalnie marki” - napisał w swoich mediach społecznościowych Krzysztof Domarecki, prawnik i przedsiębiorca, absolwent Wydziału Prawa Uniwersytetu Wrocławskiego. W 1987 wspólnie z kolegami z Politechniki Wrocławskiej założył firmę Technimeks.

- Jego działalność w znaczący sposób wzmocniła pozycję gospodarczą Polski na rynkach światowych, a Nowy Styl stał się jednym z wiodących europejskich producentów mebli biurowych. Składamy wyrazy głębokiego współczucia rodzinie oraz wszystkim bliskim - opublikowała Rada Polskich Przedsiębiorców Globalnych.

Śmierć Jerzego Krzanowskiego to ogromna strata dla polskiego przemysłu meblowego i wszystkich, którzy go znali. Był nie tylko wizjonerem, ale także człowiekiem, który potrafił inspirować innych i wspierać rozwój młodych talentów.

- Z SIĘMIOMA PRACOWNIKAMI I TRZEMA MODELAMI KRZESEŁ. NA POCZĄTKU ROZWOJU MEBLE PÓLONIEZEM PO CAŁEJ POLSCE. ROK PÓŹNIEJ W NOWYM STYLU PRACUJE JUŻ PONAD 100 OSÓB

NOWA PRZYSTAŃ I NAJWIĘKSZA WYPOŻYCZALNIA ŁODZI ELEKTRYCZNYCH W POLAŃCZYKU

W Polańczyku zainaugurowano nową przystań dla łodzi o napędzie elektrycznym, która wyróżnia się na tle innych obiektów tego typu w Polsce i Europie. Z 56 łodziami elektrycznymi „Relavia” staje się największą wypożyczalnią takich jednostek.

Tekst: **Lukasz Solski**

Projekt, który przyczynił się do powstania przystani, został sfinansowany dzięki funduszom norweskim oraz wsparciu z budżetu państwa, a jego łączna wartość przekroczyła 10 mln zł.

INNOWACYJNA INWESTYCJA NA WODACH ZALEWU SOLIŃSKIEGO

W sercu malowniczych Bieszczad, nad brzegami Zalewu Solińskiego, powstała nowa przystań elektryczna, która przyciąga uwagę nie tylko ze względu na swoją wielkość. Jest to efekt realizacji projektu „Innowacje w zakresie turystyki wodnej nad Zalewem Solińskim w Bieszczadach”, który uzyskał dofinansowanie w wysokości 1 066 840 euro z Funduszy Norweskich oraz dodatkowe wsparcie z budżetu państwa. Łączna wartość inwestycji przekroczyła 10 mln zł, co świadczy o jej skali i znaczeniu dla regionu.

Relavia Sp. z o.o., inwestor projektu, nie po raz pierwszy zaskakuje swoimi inicjatywami. W 2019 roku firma ta oddała do użytku pierwszą Ekomarinę na Jeziorze Solińskim, łącząc funkcjonalność przystani żeglarskiej z atrakcjami takimi jak plaża czy baseny zanurzone w jeziorze. Obiekt ten szybko stał się popularny wśród turystów szukających aktywnego wypoczynku na łonie natury.

EKOMARINA – WIĘCEJ NIŻ PRZYSTAŃ

Ekomarina w Polańczyku to nie tylko miejsce, gdzie można wypożyczyć łódź. To kompleksowa oferta turystyczna, która łączy w sobie możliwości wypoczynku



na wodzie z dbałością o środowisko naturalne. Pomost o wyporności 50 ton może pomieścić nawet 100 osób, co czyni go idealnym miejscem na organizację większych zgromadzeń czy wydarzeń na świeżym powietrzu. Jest to hybryda przystani żeglarskiej z plażą i basenami zanurzonymi w jeziorze.

Różnorodność dostępnych jednostek pozwala każdemu znaleźć coś dla siebie – od małych katamaranów po większe łodzie, które można wynająć na spędzenie czasu na wodzie. Dodatkowo, Ekomarina oferuje tawernę, toalety, prysznicze oraz luksusowy camping pod namiotami, co podnosi standard oferowanych usług. Marina jest „eko”, gdyż odbierane są tu ścieki z jachtów za pomocą wybudowanej przepompowni.

APLIKACJE MOBILNE – NOWOŚĆ W OFERCIE TURYSTYCZNEJ

Oprócz tradycyjnych atrakcji związanych z wypoczynkiem nad wodą, Relavia Sp. z o.o. wprowadziła innowacyjne rozwiązania w postaci dwóch aplikacji

mobilnych. „Kraina wilka” to aplikacja, która pozwala odkrywać zalane wsie na dnie Zalewu Solińskiego, oferując niepowtarzalną przygodę poznawczą. Druga aplikacja, „Turystyczne Bieszczady”, prezentuje 15 najciekawszych miejsc w okolicy Jeziora Solińskiego, stanowiąc praktyczny przewodnik dla każdego turysty.

Jedną to „Kraina wilka”, która pokazuje zalane wsie na dnie jeziora. Jest też trasa przyrodnicza i gra dla dzieci związana z legendą Sana i Solinki. Druga aplikacja nazywa się „Turystyczne Bieszczady” i ukazuje 15 najciekawszych miejsc w obrębie Jeziora Solińskiego.

Dzięki takim inicjatywom Polańczyk staje się nie tylko miejscem atrakcyjnym dla miłośników wodnych przygód, ale również dla tych, którzy pragną głębiej poznać historię i przyrodę regionu Bieszczad. Nowa przystań i największa wypożyczalnia łodzi elektrycznych w Polsce to dowód na to, że inwestycje w turystykę mogą iść w parze z ochroną środowiska i promocją edukacji ekologicznej.

Przyszłość ZMM MAXPOL



WYWIAD Z PREZESEM FIRMY

przyszłym roku ZMM Maxpol świętuje swoje 100-lecie. Z tej okazji spotkaliśmy się z prezesem firmy, aby porozmawiać o wyzwaniach i planach na przyszłość.



STREFA BIZNESU: jakie są największe wyzwania przed którymi stoi przedsiębiorstwo w najbliższym czasie?

Największym wyzwaniem jest dostosowanie się do zmieniających się potrzeb rynku i naszych klientów. Ostatnimi latami dokonaliśmy rebrandingu, wprowadzając nowy brand Comelo, który obejmuje produkty z branży o rodniczo budowlanej. Teraz skupiamy się na promocji tej marki, co wymaga od nas innowacyjnych działań marketingowych i ciągłego ulepszania naszych produktów.

jakie działania podejmuje firma w celu promocji marki Comelo?

Stawiamy na różnorodne formy promocji, w tym sponsoring sportowy. Byliśmy sponsorem speedwayu w Rzeszowie, a obecnie jesteśmy tytularnym sponsorem około 1000 osób. Ciągłe poszukiwanie nowych dróg promocji, szczególnie poprzez sport. Muszę przyznać, że nasz dział marketingu robi naprawdę świetną robotę. Cechem innowacyjne i nieszablonowe podejście do promocji marki Comelo przynosi widoczne efekty. Marka staje się coraz bardziej rozpoznawalna, co przekłada się na rosnące zainteresowanie naszymi produktami.

jakie ujęcie rozbudowy i restrukturyzacji produkcji to odczucia dla firmy i okaże się po czasie?

Jesteśmy na finalnym etapie przed rozpoczęciem budowy nowej hali produkcyjnej. Koszt tej inwestycji są ogromne, kilkakrotnie wyższe niż w poprzednim roku, ale nasze plany są w dobrej kondycji, więc jesteśmy spokojni. Budowa nowej hali to także tworzenie nowych miejsc pracy, co jest bardzo ważne. Chcemy

przyciągnąć młodych ludzi z generacji Z, którzy wnoszą świeże spojrzenie i innowacyjne podejście. Mamy ścieżkę rozwoju, która pozwala osobom bez doświadczenia rozpocząć pracę na produkcji, a po zdobyciu odpowiednich umiejętności, mogą awansować w naszej firmie.

jak oceniacie współpracę z młodymi i pracownikami?

To duże wyzwanie, ale i wielka szansa. Młodzi ludzie mają inne oczekiwania niż starsze pokolenia, co wymaga od nas elastyczności i otwartości na zmiany. Wprowadzamy nowe technologie, w tym sztuczną inteligencję, do podstawowych działań firmy. Jesteśmy ostrożni, bo musimy dobrze zrozumieć, jak najlepiej efektywniej wykorzystać te technologie. W przyszłości potrzebujemy młodych, otwartych umysłów. Zatrudnianie młodych osób to także sposób na świeże spojrzenie i energię w firmie.

jakie są plany na przyszłość?

Chcemy kontynuować rozwój marki Comelo, zwiększać nasze moce produkcyjne i inwestować w nowe technologie. Chcemy być znani wśród klientów z profesjonalizmu i podejmowania trudnych, skomplikowanych zleceń w przetwórstwie tworzyw sztucznych. Jednocześnie chcemy promować nasze brandy własne, w tym Comelo. A pewno będzie o nas mowa.



ZMM MAXPOL

Firma z wieloletnią tradycją, będąca partnerem dla takich firm jak Bosch, Lectrolu czy Isopol. W swoim portfolio posiada markę Comelo oferującą innowacyjne produkty z branży o rodniczo budowlanej.

INWESTYCJE DROGOWE NA PODKARPACIU

Na Podkarpaciu realizowane są liczne inwestycje drogowe o strategicznym charakterze. Prowadzi je zarówno Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, jak i Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich. Sprawdziliśmy, co się dzieje na kluczowych budowach w naszym regionie.

Tekst: **Wojciech Tatała**

Więcej na www.strefabiznesu.pl

Powoli dobiega końca budowa tunelu w Łańcucie. Całkowity koszt tego ważnego przedsięwzięcia przekracza 36 mln zł. Termin zakończenia robót przewidziany jest w trzecim kwartale 2024 r. Głównym inwestorem jest województwo podkarpackie za pośrednictwem Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich. Dokładny koszt inwestycji wyniósł 36 309 761 zł, z czego 25 059 797 pochodzi z budżetu województwa podkarpackiego, 2 mln zł dołożył samorząd Łańcuta, zaś 9 249 964 przeznaczyły PKP PLK S.A.

Tunel został wykonany, pozostają prace wykończeniowe, instalacyjne i drogowe w celu przeprowadzenia ruchu samochodowego pod torami. Realizowane są również roboty w obrębie dróg dojazdowych do tunelu.

Jak podaje PZDW, pozostałe roboty do wykonania to: budowa oświetlenia, montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu i ochrony środowiska oraz prace wykończeniowe i porządkowe. Demontaż przejazdu kolejowego w obecnym miejscu przewidziany jest po oddaniu do użytkowania tunelu i nowego układu drogowego. Termin zakończenia inwestycji przewidziany jest w trzecim kwartale 2024 r.

OBWODNICA ŁAŃCUTA

Trwa budowa wschodniej obwodnicy Łańcuta w ciągu drogi wojewódzkiej nr 877 od węzła A4 „Łańcut” do drogi krajowej nr 94 w Głuchowie. Do tej pory wykonawca rozebrał nasyp konsolidacyjny



Budowa tunelu w Łańcucie idzie zgodnie z planem

przy wiadukcie nad linią kolejową. Ukończył również przebudowę kanalizacji sanitarnej. Obecnie wykonywane są warstwy konstrukcyjne nawierzchni drogi od wiaduktu kolejowego do ronda na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 94. Obwodnica będzie miała 3,4 km długości i będzie stanowiła fragment drogi wojewódzkiej nr 877. Jej początek przewidziano na istniejącym rondzie na skrzyżowaniu autostrady A4 z drogą wojewódzką nr 877.

WIADUKT W ROPCZYCACH

Kolejną inwestycją realizowaną na Podkarpaciu jest budowa wiaduktu w Ropczycach nad linią kolejową nr 91. Wartość robót wynosi ponad 42 mln zł, z czego 28,5 mln pochodzi z Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych. Inwestycja realizowana jest z uwagi na zły stan techniczny istniejącego wiaduktu nad linią kolejową nr 91. Powstanie nowy wiadukt, położony równoległe do obecnego. Obiekt będzie miał długość 116,8 m, szerokość 17,2 m i jezdnię o szerokości 7 m. Mieszkańcy będą mogli korzystać ze ścieżek pieszo-rowerowych wzdłuż całego odcinka drogi oraz na wiadukcie, co zwiększy bezpieczeństwo niechronionych użytkowników.

MOST NA SANIE

Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 855 Zaklików - Stalowa Wola w nowym śladzie będzie miała długość

ok. 4,65 km. Powstanie most o całkowitej długości ok. 1760 m przekraczający rzeki San i Bukowa oraz teren ich międzywala. Wartość robót drogowych i mostowych wynosi 377 516 678 zł, dofinansowanie z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg to 302 317 049 zł.

Obecnie wykonawca kontynuuje prace związane z przebudową sieci i infrastruktury podziemnej i nadziemnej. Trwa budowa kanalizacji deszczowej. Realizowane są prace przy budowie dróg technologicznych i dojazdowych, odhumusowano trasę główną drogi.

DROGA EKSPRESOWA S19

Kluczową inwestycją na Podkarpaciu jeśli chodzi o GDDKiA jest budowa drogi ekspresowej S19. Jej docelowa długość to ok. 169 km, z czego do dyspozycji kierowców jest już ponad 81 km na odcinku Lasy Janowskie - Rzeszów Południe. Po oddaniu do ruchu odcinków S19 na północ od Rzeszowa, obecnie trwają prace przy budowie drogi do granicy państwa w Barwinku.

Inwestycja podzielona jest na osiem etapów (dane GDDKiA).

- **Rzeszów Południe - Babica** - trwają roboty budowlane,
- **Babica - Jawornik** - trwają roboty budowlane,
- **Jawornik - Lutcza** - na etapie przetargu,
- **Lutcza - Domaradz** - na etapie realizacji w systemie Projektuj i buduj (projektowanie),

- **Domaradz - Krosno** - na etapie realizacji w systemie Projektuj i buduj (złożony wniosek o ZRID),
- **Krosno - Miejsce Piastowe** - trwają roboty budowlane,
- **Miejsce Piastowe - Dukla** - trwają roboty budowlane,
- **Dukla - Barwinek (granica państwa)** - na etapie realizacji w systemie Projektuj i buduj (złożony wniosek o ZRID).

Najbardziej interesujący jest odcinek Rzeszów Południe - Babica, gdzie planowane jest drążenie tunelu w Babicy. Niestety, maszyna TBM zwana też Karpatką nie rozpoczęła jeszcze pracy. Wszystko przez metan. Maszyna musiała zostać przeprojektowana, by spełniać wymogi unijnej dyrektywy ATEX. Odnosi się ona do urządzeń i systemów ochronnych przeznaczonych do użytku w atmosferze potencjalnie wybuchowej. Dyrektywa wymaga, by urządzenia i maszyny, które pracują w atmosferze grożącej zapaleniem lub wybuchem metanu, miały odpowiednie zabezpieczenia (przede wszystkim iskrobezpieczne). Prace projektowe dotyczące przystosowania Karpatki do pracy w środowisku metanowym zostały ukończone.

Wystąpienie gazu nie wstrzymało prac na całym odcinku S19, a jedynie przy budowie tunelu. Na pozostałej części odcinka wykonawca kontynuuje prace budowlane. Aktualne ogólne zaawansowanie prac wynosi 40 proc.



FOT. KRZYSZTOF KAPICA

Karpatka miała zacząć drążyć tunel wiosną 2023 roku. Natrafiono jednak na metan, który opóźnił rozpoczęcie prac



ZŁOTA SETKA GMIN PODKARPACIA

- Widać, jak Podkarpacie pięknieje. To zasługa zwłaszcza samorządów gminnych i mieszkańców naszego regionu - wszystkim za to dziękuję - podkreślał Jerzy Borcz, przewodniczący Sejmiku Województwa Podkarpackiego, podczas Gali Finałowej Rankingu Złota Setka Gmin Podkarpacia.

Tekst: Józef Lonczak



Wydarzenie to miało miejsce 12 grudnia 2023 r. w Sali Kolumnowej Podkarpackiego Urzędu Wojewódzkiego w Rzeszowie. Ranking Złota Setka Gmin Podkarpacia to rzetelne podsumowanie osiągnięć wszystkich 160 gmin województwa podkarpackiego za 2022 rok oraz podsumowanie wydatków, a przez to i dokonania inwestycyjnych za ostatnie 5 lat.

Wszyscy uczestnicy wydarzenia byli zgodni, że w ostatnich latach praktycznie całe województwo podkarpackie zmieniło się na plus dzięki inwestycjom, gospodarności władz lokalnych oraz dotacjom rządowym. Ogromna w tym zasługa nie tylko samorządów gminnych, ale także mieszkańców i przedsiębiorców.

Wyniki rankingu zostały opracowane na podstawie rzeczywistych danych statystycznych z podziałem na trzy grupy:

- 16 gmin miejskich,
- 36 gmin miejsko-wiejskich,
- 108 gmin wiejskich.

Analitycy wzięli pod uwagę dane liczbowe z siedmiu kategorii. Informacje zawarte w tych zbiorach ukazują najważniejsze wskaźniki umożliwiające ocenę aktywności i sytuacji społeczno-gospodarczej gmin. Kategorie te to:

- Dochody własne na 1 mieszkańca
- Wydatki ogółem na 1 mieszkańca
- Wydatki inwestycyjne na 1 mieszkańca
- Udział dochodów własnych w dochodach ogółem
- Udział wydatków inwestycyjnych w wydatkach ogółem
- Udział liczby pracujących w ogólnej liczbie mieszkańców
- Saldo: dochody ogółem na 1 mieszkańca - wydatki ogółem na 1 mieszkańca

WYNIKI RANKINGU

GMINY MIEJSKIE

1. Stalowa Wola 169
2. Dynów 254
3. Krosno 276
4. Łańcut 328
5. Rzeszów 348
6. Radymno 399
7. Leżajsk 407
8. Tarnobrzeg 418
9. Mielec 436
10. Lubaczów 447
11. Jarosław 470
12. Sanok 488
13. Przemyśl 494
14. Jasło 523
15. Przeworsk 541
16. Dębica 568

GMINY MIEJSKO-WIEJSKIE

1. Kolbuszowa 359
2. Cieszanów 384
3. Sieniawa 401
4. Ulanów 403
5. Lesko 423
6. Baranów Sandomierski 425
7. Nisko 451
8. Rymanów 463
9. Ustrzyki Dolne 500
10. Zaklików 508
11. Iwonicz-Zdrój 522
12. Jedlicze 529
13. Nowa Dęba 530
14. Dubiecko 569
15. Dukla 573
16. Głogów Młp. 573
17. Sędziszów Młp. 583
18. Zagórz 595
19. Kańczuga 600
20. Boguchwała 619
21. Narol 626
22. Nowa Sarzyna 626
23. Tyczyn 635
24. Pilzno 667
25. Sokółów Młp. 674
26. Ropczyce 679
27. Rudnik nad Sanem 685
28. Oleszyce 700
29. Radomyśl Wielki 700
30. Strzyżów 718
31. Kołaczyce 740
32. Pruchnik 764
33. Przecław 826
34. Błażowa 837
35. Brzozów 845
36. Brzostek 848

GMINY WIEJSKIE

1. Ostrów 222
2. Solina 230
3. Cisna 244
4. Krempna 251
5. Trzebownisko 251
6. Komańcza 312
7. Lutowska 322
8. Jawornik Polski 325
9. Tuszów Narodowy 325
10. Horyniec-Zdrój 328
11. Bukowsko 330
12. Baligród 336
13. Adamówka 339
14. Czarna (pow. bieszczadzki) 351
15. Gawłuszowice 361
16. Stubno 374
17. Chmielnik 379
18. Jaśliska 379
19. Tryńcza 383
20. Wojaszówka 401
21. Fredropol 411

22. Gorzyce 414
23. Bircza 425
24. Krasiczyn 432
25. Markowa 438
26. Żurawica 442
27. Kamień 461
28. Padew Narodowa 462
29. Stary Dzików 463
30. Tyrawa Wołoska 469
31. Lubaczów 470
32. Iwierzycze 475
33. Krościenko Wyżne 486
34. Krzeszów 488
35. Olszanica 496
36. Raniżów 505
37. Białobrzegi 513
38. Besko 515
39. Czarna (pow. łańcucki) 517
40. Hyżne 527
41. Wadowice Górne 539
42. Medyka 543
43. Przemyśl 549
44. Dzikowiec 554
45. Radymno 555
46. Krasne 556
47. Łaszki 559
48. Żyraków 564
49. Jarocin 567
50. Niwiska 569
51. Wielkie Oczy 569
52. Radomyśl nad Sanem 576
53. Krzywczka 578
54. Jasło 587

55. Sanok 588
56. Przeworsk 590
57. Zarzecze 592
58. Pysznica 593
59. Czermin 600
60. Chorkówka 602
61. Dębica 609
62. Kuryłówka 609
63. Rakszawa 616
64. Haczów 618
65. Miejsce Piastowe 619
66. Jodłowa 628
67. Żołynia 628
68. Dydnia 633
69. Jarosław 635
70. Wielopole Skrzyńskie 638
71. Mielec 642
72. Brzyska 648
73. Harasiuki 659
74. Czudec 662
75. Borowa 663
76. Dynów 667
77. Lubenia 667
78. Pawłosiów 680
79. Orły 681
80. Korczyna 682
81. Gać 684
82. Wiśniowa 700
83. Świlcza 706
84. Leżajsk 710
85. Zarszyn 710
86. Chłopice 713
87. Rokietnica 729
88. Łańcut 730
89. Tarnowiec 733
90. Rożwienica 736
91. Dębowiec 755
92. Domaradz 757
93. Zaleszany 765
94. Wiązownica 766
95. Frysztak 775
96. Skołyszyn 780
97. Grębów 783
98. Majdan Królewski 783
99. Osiek Jasielski 786
100. Jasienica Rosielna 804
101. Jeżowie 825
102. Bojanów 831
103. Cmolasy 844
104. Grodzisko Dolne 845
105. Nozdrzec 879
106. Czarna (pow. dębicki) 888
107. Nowy Żmigród 904
108. Niebylec 927



Podkarpackie zmienia się na plus dzięki inwestycjom i gospodarności władz

FOT. KRZYSZTOF KAPICA

„Ranking aktywnych gmin” opracował dr Krzysztof Kaszuba i zespół z Małopolskiego Instytutu Gospodarczego oraz Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego przy współpracy kapituły „Nowin”.

DONUM CORDE

Centrum Rehabilitacji i Opieki Medycznej



Rehabilitacja w DONUM CORDE, skierowana jest m.in. do osób z chorobami przewlekłymi, po udarach krwotocznych, niedokrwiennych, urazach, wypadkach, nagłych sytuacjach, które wywołały problem zdrowotny. Trzy oddziały podzielone są na intensywność opieki medycznej i Pacjentów dostosowując do ich samodzielności, aby pobyt stacjonarny był w pełni zadowalający.

Każdemu z naszych Pacjentów gwarantujemy indywidualną opiekę fizjoterapeuty, który zaplanuje odpowiednio dostosowany oraz zmienny w zależności od etapu postępowania rehabilitacji program ćwiczeń, stosowanych metod terapeutycznych oraz wykorzystania podczas rehabilitacji nowoczesnej technologii w tym zakresie, którą dysponuje ośrodek DONUM CORDE

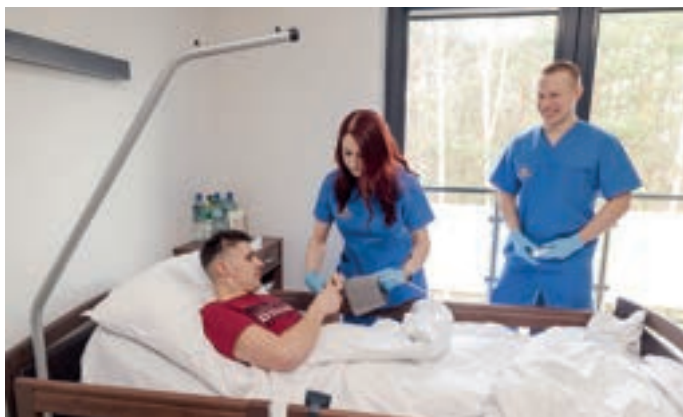
Indywidualnie dobierany program rehabilitacji dla naszych Pacjentów oraz całodobowa opieka medyczna kompleksowo zastosowana dają zamierzone efekty w procesie usprawniania i powrotu do zdrowia wielu Pacjentów!

DONUM CORDE Centrum Rehabilitacji i Opieki Medycznej

to nowoczesny w Polsce ośrodek rehabilitacyjny, wyposażony w zaawansowane technologie skutecznie wspierające proces powrotu do zdrowia i sprawności Pacjentów. Dostosowana i kompleksowa opieka medyczna jest dostępna dla Pacjentów w różnym stanie klinicznym, a konsultacje lekarza specjalisty w różnej dziedzinie mają zastosowanie w poszerzeniu diagnostyki. Dodatkowo terapie psychologiczne i neuro-

logopedyczne są możliwe u Pacjentów w ośrodku. Nowoczesny sprzęt oraz wykwalifikowana kadra medyczna pozwalają na pełne efekty w procesie rehabilitacji.

W DONUM CORDE jest możliwość skorzystania z usług w ramach stacjonarnego pobytu oraz w trybie ambulatoryjnym. Placówka zajmuje się również rehabilitacją dzieci i jako jedyny ośrodek w Polsce ma dostępne urządzenia, które wspierają rehabilitację najmłodszych Pacjentów!



DONUM CORDE Centrum Rehabilitacji i Opieki Medycznej

- ✉ repcja@donumcorde.pl
- 🌐 www.donumcorde.pl
- ☎ 517 226 993 / 508 385 576
- 📍 Budy Głogowskie 835 b, 36-060 Głogów Małopolski

DOFINANSOWANIE DO KLIMATYZACJI W 2024 ROKU

Klimatyzacja w budynkach mieszkalnych staje się coraz bardziej standardem, a nie luksusem, szczególnie z uwagi na rosnące temperatury latem. Dostępne są różne programy, które mogą pomóc w obniżeniu kosztów zakupu i montażu klimatyzacji

Tekst: **Anna Gandecka**

Podstawowym warunkiem, który trzeba spełnić, aby myśleć o dofinansowaniu, jest taki, że klimatyzator musi posiadać funkcję grzania, co oznacza, że powinien działać jako rewersyjna pompa ciepła typu powietrze-powietrze. Zakup klimatyzatora wyłącznie z funkcją chłodzenia nie kwalifikuje się do wsparcia.

PROGRAMY Z DOTACJAMI NA KLIMATYZACJĘ

Program Mój Prąd jest jednym z głównych źródeł dofinansowania dla osób montujących klimatyzatory z funkcją grzania. W piątej edycji tego programu, która rozpoczęła się w kwietniu ubiegłego roku, dofinansowanie można uzyskać nie tylko na fotowoltaikę czy magazyny energii, ale także na pompy ciepła, w tym klimatyzatory działające na zasadzie pompy ciepła powietrze-powietrze. Dofinansowanie wynosi do 4400 zł (do 50 proc. kosztów kwalifikowanych).

Jednym z warunków uzyskania wsparcia jest posiadanie fotowoltaiki lub jej montaż równocześnie z klimatyzatorem oraz korzystanie z systemu net-billingu. Jest to system rozliczania energii, gdzie energia wyprodukowana przez instalację fotowoltaiczną jest sprzedawana do sieci po cenach rynkowych, a energia pobierana z sieci jest kupowana po cenach detalicznych. Obecnie trwa rozliczanie zeszłorocznych wniosków, a przyjmowanie nowych wniosków jest tymczasowo wstrzymane, jednak program ma ruszyć ponownie w tym roku.

Czyste Powietrze to rządowy program skierowany do właścicieli domów jednorodzinnych, który również przewiduje do



FOT.123RF

finansowanie do zakupu i montażu klimatyzacji z funkcją grzania. Wysokość dofinansowania zależy od dochodów beneficjenta i poziomu dofinansowania, z którego korzysta:

podstawowy poziom wsparcia: do 4400 zł (maksymalnie do 40 proc. kosztów),

podwyższony poziom wsparcia: do 7800 zł (maksymalnie do 70 proc. kosztów),

najwyższy poziom wsparcia: do 11 100 zł (do 100 proc. kosztów).

Klimatyzator musi mieć klasę efektywności energetycznej co najmniej A+, a najlepiej sprawdzić, czy znajduje się on na liście ZUM.

Program Moje Ciepło jest przeznaczony dla właścicieli nowych domów jednorodzinnych o podwyższonym standardzie energetycznym. Budynek musi mieć wskaźnik rocznego zapotrzebowania na nieodnawialną energię pierwotną (EP) na poziomie maksymalnie 55 kWh. Dofinansowanie pokrywa do 30 proc. kosztów kwalifikowanych, a dla posiadaczy Karty Dużej Rodziny – do 45 proc. Dopłaty wynoszą od 7 do 21 tys. zł.

JAK ZŁOŻYĆ WNIOSEK

Wnioski o dofinansowanie składa się poprzez formularz online. Należy przygotować niezbędną dokumentację, w tym dowody zakupu i montażu klimatyzatora oraz potwierdzenie spełnienia wymagań energetycznych. Szczegółowe informacje na temat składania wniosków dostępne są na stronach internetowych odpowiednich programów.

ULGA TERMOMODERNIZACYJNA

Właściciele i współwłaściciele domów jednorodzinnych mogą skorzystać z ulgi termomodernizacyjnej, która pozwala na uzyskanie ponad 50 tys. zł dofinansowania na wymianę źródeł ciepła, w tym montaż pomp ciepła typu powietrze-powietrze. Ulga ta jest dostępna w ramach programów takich jak Stop Smog czy Czyste Powietrze, jednak ważne jest, aby beneficjent spełniał określone kryteria podatkowe. Z ulgi termomodernizacyjnej mogą korzystać podatnicy rozliczający się na zasadach ogólnych, liniowo lub ryczałtem od przychodów ewidencjonowanych.

Źródła: czystepowietrze.gov.pl, mojprad.gov.pl

30 lat tradycji

PIEKARNIA NAWŁOKA



PIEKARNIA NAWŁOKA NA RYNKU JEST JUŻ 30 LAT, pod szyldem Piekarnia Elżbieta Nawłoka od 1997 r. Niewielka piekarnia w centrum miasta, kiedyś przy ul. Buczka teraz ul. Reformacka. **RODZINNA FIRMA Z WIELOLETNIĄ TRADYCJĄ.**

Piekarnia od początku swojego istnienia opiera się **NIEZMIENNIE NA TYCH SAMYCH RECEPTURACH**, opartych tylko **NA NATURALNYCH SKŁADNIKACH**. Bazując na naturalnym żytnim zakwasie, bez polepszaczy czy substancji konserwujących. Ważna jest dla nas **JAKOŚĆ A NIE ILOŚĆ**, dlatego klienci tak cenią sobie nasze wyroby.

Staramy sprostać się oczekiwaniom naszych klientów dlatego **OFERTA NASZEGO PIECZYWA JEST BARDZO BOGATA**. Znajdziecie u nas chleby na zakwasie, bez drożdży, z ziemniakami, z serwatką, z maślanką, z kapustą kiszoną i cebulą, na liściu kapusty. Z mąki pszennej, żytniej, kukurydzianej, orkiszowej, graham.

W ofercie mamy również chleb z produktów bezglutenowych. Z drobnego pieczywa piecemy bułki, drożdżówki, rogaliki, jagodzianki, kapuśniaczki, ciastka kruche i ciasta.

PRODUKCJA NASZYCH WYROBÓW ODBYWA SIĘ RĘCZNIE. Od przerobienia zakwasu do wyciągnięcia pieczywa z pieca.

Poza sklepem firmowym przy piekarni, który zwabia klientów zapachem, mamy jeszcze drugi sklep firmowy przy ul. Podwisłocze 34a.

W NASZYCH SKLEPACH KLIENT DOSTANIE PEŁNĄ INFORMACJĘ NA TEMAT ASORTYMENTU.

Nasi pracownicy podpowiedzą, doradzą. Jesteśmy laureatami różnych konkursów, zdobywcami wyróżnień czy nagród.

Co roku staramy się brać udział w plebiscycie GC Nowiny „Nasze Dobre Podkarpackie”, gdzie kapituła ocenia lokalne produkty.

Piekarnia Elżbieta Nawłoka F.P.H.U. „Helva” 35-026 Rzeszów ul. Reformacka 5,

✉ piekarnianawloka@gmail.com ☎ 17 85 33 698 📌 [Piekarnia.Nawloka](https://www.facebook.com/Piekarnia.Nawloka)

ZABAWKI Z PRZEDWOJENNEJ MINERWY Z PRZEMYSŁA O EPOKĘ WYPRZEDZAŁY TE Z KONKURENCYJNYCH FIRM

Józefa Rinde, właściciela przedwojennej fabryki zabawek w Przemyślu, bez zbędnych formalności, niemal „w ciemno” zatrudniłby dzisiaj każdy właściciel firmy produkcyjnej czy handlowej. Rinde nie tylko wymyślał zaawansowane technicznie zabawki, które wyprzedzały epokę, ale również miał zmysł handlowy i wiedział, jak je skutecznie sprzedać w najlepszych domach towarowych w Polsce.

Tekst: Norbert Ziętał

Przedwojenne katalogi Domu Towarowego Bracia Jabłkowski i budynku w Przemyślu przed II wojną światową, gdzie mieściła się fabryka zabawek Minerwa.



FOT. KLAUDIA ZIĘTAŁ, ZBIORY DOMU TOWAROWEGO BJ

Zestaw „Minerwa - konstruktor” był genialny. Przy pomocy metalowych sztabek, kółek, śrub, linek oraz innych łączników i mocowań można było zbudować dowolną konstrukcję. Dźwig, samochód, czołg, a nawet fabryczną taśmę produkcyjną.

„Minerwa konstruktor pozwala na konstruowanie rozmaitych modeli maszyn, dźwigów, wozów, przyrządów technicznych i t. p. (pisownia oryginalna - „i tym podobne”), dając nieograniczone pole do pomysłowości” - wyrób Minerwy zachwalano w katalogu „Magazynie zadowolonych klientów” Domu Towarowego Bracia Jabłkowski w Warszawie.

Wówczas był to jeden z najbardziej ekskluzywnych domów towarowych w Polsce i Europie. Światowa ekstraklasa. I... jest nim do dzisiaj. To niewiarygodne, ale budynek przy ul. Brackiej 25 w Warszawie zachował się do naszych czasów i nadal, jak przed II wojną światową, jest w nim prowadzona działalność handlowa. Oczywiście kilka lat po II wojnie światowej komuniści upaństwowili firmę. Dopiero w 1996 r. rodzinie Jabłkowskich udaje się „odbić” firmę z państwowych rąk, a kilka następnych lat zajęło ponownie odzyskanie wszystkich nieruchomości, w tym flagowego budynku przy ul. Brackiej 25, w ścisłym centrum stolicy Polski.

Produkcja zabawek nie była jedyną działalnością fabryki Minerwa z Przemysła. Firma wytwarzała wiele innych metalowych elementów, choćby zamki do drzwi meblowych. Jednak to zabawki zapewne były „perłą w koronie”. Fabryka zastrzegła wiele patentów dotyczących właśnie zabawek, a znana była m.in. z wymyślenia „elementu iskrzącego”, dzięki któremu jej czołgi i samoloty mogły naprawdę „strzelać”, czyli wydawać dźwięki i sytać iskrami.

W początkowym okresie międzywojnia polski przemysł zabawek mechaniczny praktycznie nie istniał. Sklepy były zdominowane przez niemiecką produkcję. Przełom przyniosła końcówka lat 20. XX wieku. Powstało kilka wiodących fabryk w Polsce, m.in. Minerwa w Przemysłu.

JÓZEF RINDE - GENIALNY KONSTRUKTOR I ŚWIETNY HANDLOWIEC

Do dzisiejszych czasów zabawek Minerwy przetrwało niewiele. Prawdopodobnie największą kolekcję (jednak liczącą tylko kilka egzemplarzy) ma Galeria Sta-

rych Zabawek w Gdańsku. Podobnie mało jest informacji o Minerwie. Przemyscy historycy nie zajmowali się nią, prawdopodobnie z powodu o wiele większej Polnej, która pracowała też przed II wojną światową, produkowała metalowe elementy i działa do dzisiaj. Najwięcej danych o Minerwie jest w dawnych wydawnictwach Urzędu Patentowego, gdzie znajdziemy wiele wzorów i rozwiązań zastrzeżonych przez Minerwę, oraz... katalogach handlowych. Takie broszurki, które dzisiaj ma niemal każda sieć handlowa, przed wojną wydawały głównie największe sklepy.

Oczywiście, zabawki Minerwy sprzedawane były w wielu domach towarowych w ówczesnej Polsce, choćby Lwowie i Krakowie, to jednak dzięki ekskluzywności przedwojennej firmy Bracia Jabłkowskich (a także szczęśliwemu przetrwaniu budynku firmy z wojennej pożogi) do dzisiaj zachowały się katalogi reklamowe („Magazyn zadowolonego klienta”, „Moda”), w których zabawki Minerwy zajmowały sporo miejsca. Kopie kilku różnych egzemplarzy otrzymaliśmy od Marty Jabłkowskiej, pracującej dzisiaj w DT Bracia Jabłkowski.

Regularnie wydawane broszury, magazyny, zawierały ofertę wielu produktów sprzedawanych w DT Bracia Jabłkowski. Ubrania damskie i męskie, naczynia, sztucce, ozdoby, materiały piśmienne oraz zabawki. Zapewne nie były to wszystkie produkty tego sklepu, ale miks najbardziej atrakcyjnych. Znalezienie się w takim folderze z pewnością nie było czymś łatwym dla producentów i handlowców. Właściciel Minerwy Józef Rinde musiał jakoś przekonać właścicieli domu towarowego i użyć swojego zmysłu marketingowego.

Foldery to prawdopodobnie najbogatsza skarbnica wiedzy o handlowej stronie przemyskiej Minerwie. Jeśli ktoś dzisiaj twierdzi, że przed II wojną światową dzieci bawiły się prostymi zabawkami typu: patyk, drewniane koło, jakiś sznurek, to po prostu nie ma wiedzy na ten temat. Był spory wybór przeróżnych lalek, misiów, „sprzętu kuchennego” czy AGD. Minerwa stawiała na zabawki mechaniczne, chyba bardziej przeznaczone dla chłopców, tych mniejszych, ale też całkiem dużych i pewnie też dorosłych.

DLA KAŻDEGO COŚ MIŁEGO

Zestaw Minerwa - konstruktor sprzedawany był w pudełkach zawierających róż-

ną liczbę elementów. Od tego uzależniona była cena. Za zestaw o trzeba było zapłacić 4,5 złotego, jednak zestaw I kosztował już 12,75 złotych. A nr III - 30 złotych. Komplety przypominają dzisiejsze klocki, choćby Lego. Tyle że tamte wykonane były z metalu, a duńskie zabawki są z plastiku.

Tańsze były jeżdżące (po nakręceniu kluczykiem) i strzelające czołgi, wozy pancerne - po 2,25 - 2,50 zł. Pewnie w podobnych cenach samolociki Minerwy, jednak w pozyskanych przez nas katalogach nie ma ich w ofercie. Dla porównania dziecięcy rowerek u Braci Jabłkowskich kosztował 24-29 zł, hulajnoga 8 zł, zegarek niklowy 28,50 zł, złoty zegarek 60 zł, a stolowy 120 zł. Lalki dla dziewczynek od 1,5 do kilkunastu złotych.

Czy 30 złotych za zestaw Minerwa - Konstruktor nr III to było dużo czy mało pieniędzy? W tych czasach żołnierze, urzędnicy, nauczyciele, wykwalifikowani robotnicy zarabiali ok. 100-200 złotych. Był to więc niemały wydatek. Jednak dzisiaj największe zestawy Lego mogą kosztować ponad 5 tys. złotych. To więcej niż minimalna pensja i niewiele mniej niż średnia krajowa. Oczywiście, przedwojenni chłopcy pracujący w rolnictwie, nisko wykształceni robotnicy czy służba raczej nie mogli sobie pozwolić na wydanie kilkudziesięciu złotych na zabawkę. Jednak 2,5 zł za czołg, jako prezent pod choinę, wydaje się czymś osiągalnym również dla mniej zamożnych rodzin.

ZABAWKI PŁATNE PRZY ODBIORZE

„Tylko, kto by jechał do Warszawy, aby kupić dziecku zabawkę” - można by tak pomyśleć. Okazuje się jednak, że już wtedy istniała bardzo rozbudowana sprzedaż wysyłkowa „na prowincję”, jak wówczas często mówiono na tereny poza dużymi miastami. Listonosz odbierał paczkę ze sklepu, dostarczał klientowi w dowolnym miejscu, odbierał od niego pieniądze i przekazywał do sklepu. Tak jak dzisiaj.

W fabryce Minerwa wytwarzane były różne metalowe wyroby. W katalogu handlowym Minerwy z 1938 r. (osobne wydawnictwo wydawane przez fabrykę z Przemysła) wymienione są zamki i bezpieczniki meblowe. Firma miała skład fabryczny w Warszawie, skład konsygnacyjny w Będzinie oraz przedstawicielstwa w Warszawie, Wilnie, Poznaniu, Łodzi, Będzinie, Krakowie, Lwowie oraz Równem Wołyńskim. Dla mnie najciekaw-



sze są jednak zabawki. Trzy z nich, dwa samoloty oraz czołg, widziałam w Galerii Starych Zabawek w Gdańsku. Na ekspozycji podpisano, że pochodzą one z 1938 r.

Z zachowanych archiwalnych wydań zeszytów Urzędu Patentowego wynika, że przemyska Minerwa produkowała o wiele więcej zabawek. Ich wzory i rozwiązania techniczne były prawnie chronione patentami. W kilku wpisach firma istnieje pod różnymi nazwami: Firma „Minerwa” Fabryka Wyrobów Metalowych, Firma „Minerwa” Fabryka Zabawek Mechanicznych, Firma „Minerwa” Fabryka wyrobów metalowych. Przy każdej jest dopisane „Przemysł”. Wśród zastrzeżonych w przedwojennym Urzędzie Patentowym zabawek są m.in.: „Kostka z drzewa, galalitu i sztucznego rogu do gier towarzyskich” (wpis z 1.12.1932 r.), „Zabawka w postaci grajka” (12.03.1934 r.), „Zabawka w postaci czołgu wyrzucającego iskry” (22.02.1935 r.), „Zabawka w postaci motocykla wojskowego z iskrownikiem” (5.03.1936 r.) oraz „Zabawka w postaci wagonu „lux-torpeda” (4.02.1936 r.).

REKLAMA DŹWIGNIĄ HANDLU

Opisy zabawek w magazynie Domu Towarowego Bracia Jabłkowscy uświadamiają, jak nowoczesne były zabawki Minerwy. „Samochód pancerny Minerwa”. Nakręcony jedzie i wieje ogniem z karabinu maszynowego, Długość 10 cm. Cena zł 2.50”. „Najnowszy typ lokomotywy z wagonikiem (linie aerodynamiczne). Nakręcona jedzie, a snop iskiek wydob-

wa się z komina. Długość lokomotywy 13 cm, wagonika 10 cm. Cena zł 2.75”.

A to musiał być hit dla przyszłych fabrykantów: „Maszyna parowa opalana spirytusem, bezpieczna w użyciu, nadająca się do poruszania urządzeń budowlanych z „Minerwa konstruktor”. Cena takiego zestawu wynosiła od kilku do nawet ponad 50 złotych.

Józef Rinde wiedział, jak zachęcić klientów do kupowania jego zestawów i rozbudzenia pasji do ich rozbudowywania (czytaj: kupowania kolejnych kompletów). Jednym ze sposobów marketingowych był konkurs na nowy, najoryginalniejszy model ze sztabek „Konstruktora Minerwy”. W konkursie mogła brać udział „młodzież do 18. roku życia”. Nagrody były atrakcyjne. Pierwsza to 100 złotych, druga 50 zł, trzecia 50 zł, a jedenaście czwartych nagród wyceniona na 25 złotych.

W kilku katalogach DT Bracia Jabłkowscy był to jedyny konkurs, co pewnie również było zasługą zmysłu handlowego Józefa Rinde.

„(...) ważną też zabawką, przypuszczam, że celowo sprowadzoną przez moich rodziców ze sklepu Braci Jabłkowskich w Warszawie, był zestaw metalowych części do budowania różnych konstrukcji. Zestawy były różnej wielkości, do każdego był załączony katalog pokazujący, jakie konstrukcje można z danego zestawu zbudować i informacja, że ten, kto obmyśli nowe konstrukcje z danego zestawu, dostanie w prezencie od firmy większy zestaw. Wkrótce byłem autorem całej serii modeli maszyn rolniczych, doskonale

mi przecież znanych z codziennego życia” - wspomina etnograf Janusz Kamocki, który wychowywał się w Podgajach koło Sandomierza.

TRAGICZNY LOS WŁAŚCICIELA MINERWY

Fabrykę Wyrobów Metalowych Minerwa w Przemyślu, w latach 1924-1929 założył Józef Rinde. Był żydem. Urodził się w 1867 roku w Głogowie. Według jednych źródeł chodzi o Głogów na Dolnym Śląsku, według innych o Głogów Małopolski koło Rzeszowa. W 1890 roku Rinde osiedlił się w Przemyślu, miał wówczas 23 lata. Był przedsiębiorcą, jednym z największych kupców w mieście. Najpierw prowadził magazyn (hurtownię) zabawek, która była słynna także daleko poza Przemyślem.

Fabryka znajdowała się przy ówczesnej ulicy Wiśniowieckiego, dzisiejsza Jasińskiego. Zakład zajmował się produkcją różnego rodzaju wyrobów metalowych, np. zamków do drzwi meblowych. Nie wiadomo, jakim procentem jej działalności było wytwarzanie zabawek. Stąd produkcja była wysyłana do sklepów w całej Polsce, a może także za granicę.

Właściciel fabryki, Józef Rinde, był aktywnym działaczem społecznym i gospodarczym. Jako przedstawiciel żydowskich kupców przemyskich w 1925 r. został członkiem lwowskiej izby handlowej. Trzy lata później został radnym miejskim z ogólnej frakcji syjonistów. Wspomina się go jako hojnego filantropa, pomagał domowi starości i szpitalowi. Niestety, jako przedsiębiorca, podobnie jak inni ów-



cześni przemysłowcy, nie płacił zbyt dobrze pracownikom. Powszechnie narzekano na niskie wynagrodzenia w przedwojennej Minerwie, zdarzały się strajki załogi.

Rinde był właścicielem kamienicy przy pl. na Bramie, najprawdopodobniej tutaj mieszkał. Dochował się liczne potomstwa, miał czterech synów i trzy córki. Niestety, II wojna światowa była tragiczna dla założyciela Minerwy. Zarówno jego fabryka, jak i kamienice, znajdowały się w prawobrzeżnej części Przemysła. Zgodnie z paktem Ribbentrop - Mołotow po 17 września 1939 r. zajęli ją Sowieci. Józef Rinde wyjechał z Przemysła. Być może dlatego, że jako przedsiębiorca zapewne byłby niemiłe widziany po sowieckiej stronie Przemysła i ryzykowałby zesłaniem na Sybir. Po niemieckiej też nie mógł się czuć bezpieczny, z powodu żydowskiej narodowości. Jednak w późniejszych latach, z nieznanых powodów, wrócił do Przemysła, być może stało się po ataku Niemiec na Związek Sowiecki. Może liczył, że jako osoba zamożna przetrwa.

Z żoną Malką Amelią Rinde trafili do przemyskiego getta. W 1942 r. popełnili samobójstwo. Woleli uprzędzić los, który przemyskim Żydom szykowali Niemcy. Józef Rinde w chwili śmierci miał 75 lat.

Minerwa była dobrze wyposażona w maszyny. Najpierw zainteresowali się nią Sowieci i nadali jej imię Walerija Czkałowa. Po ataku III Rzeszy na Związek Sowiecki w 1941 r. niemieccy okupanci od razu zajęli zakład. Powrócili do starej, choć zgermanizowanej nazwy. Fabrykę nazwali „Minerwa” Metallwarenfabrik.

W czasie wojny produkowano tutaj różne wyroby metalowe. Czy również zabawki? Nie ma na to potwierdzenia. Jednak w powojennym opisie firmy można znaleźć informację, że fabryka nie produkowała z powodu wywiezienia maszyn.

Pracowała w niej m.in. młoda kobieta Stefania Podgórska, która z narażeniem życiem ukrywała w swoim domu przy ul. Tatarskiej w Przemysku trzynaścioro Żydów (otrzymała za to tytuł Sprawiedliwy Wśród Narodów Świata). Pani Stefania znała fabrykę także z okresu przedwojennego. „Gdy zamieszkałam w Przemysku, produkowano tutaj zabawki mechaniczne. Nakręcane samochodziki, pieski, a nawet klaunów”.

MINERWA W PRZEMYSŁU - PRZYKŁAD UTRACONYCH SZANS Z POWODU WOJNY

Z siedmiorga dzieci Rindów wojnę przeżyło co najmniej dwóch synów: Oskar i Maurice Moszek. Szczęśliwie wyjechali z Polski jeszcze przed wybuchem II wojny światowej. Po wojnie osiedli w USA. Dzieci Maurice, John i Irene, w obszernym, dostępnym w Internecie wywiadzie dokumentalnym z 2009 r. opowiadają o tragicznych losach swojego dziadka Józefa. Wspominają, że miał w Przemysku fabrykę Minerwa.

Fabryka Minerwa w Przemysku to przykład szans utraconych z powodu II wojny światowej. W latach, gdy w tym mieście produkowano zaawansowane technologiczne, wspaniałe zabawki, w Danii, Ole Kirk Christiansen, ojciec potęgi słynnej dzisiaj Lego, zaczął wytwarzanie dość

prymitywnych, drewnianych zabawek. Kto wie, jak potoczyłyby się losy Minerwy, gdyby nie okrutna wojna. Być może mielibyśmy w Przemysku wspaniałą fabrykę, słynniejszą nawet od Lego.

Oskar Rinde, który w 1901 r. urodził się w Przemysku. W maju 1992 r. zmarł w Nowym Jorku. Nic nie wiadomo o jego dzieciach. O rok młodszy Maurice Moszek Rinde również wyjechał do Stanów Zjednoczonych, zmarł w Nowym Jorku w styczniu 1992 r. Miał pięcioro dzieci. Jedną z jego córek miała troje dzieci, czyli prawnuków założyciela przemyskiej Minerwy.

Potomkowie Józefa Rinde do dzisiaj mieszkają w USA. Wiedzą, że ich przodek mieszkał w Polsce, w Przemysku. Dzieci Maurice Rinde, John i Irene, w obszernym, przeprowadzonym przez naukowców University of South Florida (USA) wywiadzie dokumentalnym z 2009 r. opowiadają o tragicznych losach swojego dziadka Józefa. Wspominają, że miał w Przemysku fabrykę Minerwa.

Przy pisaniu części tego tekstu korzystałem z fragmentów pracy „Minerwa w Przemysku - utracona szansa” Klaudii Ziętał (uczennicy Szkoły Podstawowej im. Jana Pawła II w Drohojowie), która zajęła 3. miejsce w kategorii szkół podstawowych w rozstrzygniętej niedawno, I edycji konkursu fotograficznego „Ocalić od zapomnienia - II wojna światowa w naszym regionie”, zorganizowanego przez Archiwum Państwowe w Rzeszowie oraz Instytut Pamięci Narodowej Oddział w Rzeszowie.

PONAD 100 MLN ZŁOTYCH NA POPRAWĘ JAKOŚCI POWIETRZA NA PODKARPACIU

Województwo podkarpackie ma już całość środków, a dokładnie ponad 100 mln złotych, na realizację ważnego projektu - „Podkarpackie – żyj i oddychaj”, który ma na celu poprawę jakości powietrza na Podkarpaciu.

Opracował: **Marcin Żminkowski**



FOT. URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODKARPACIEGO

Montaż finansowy udało się stworzyć dzięki środkom pozyskanym z zewnętrznych funduszy - z unijnego programu LIFE oraz z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

- To zaledwie preludeum do gigantycznych inwestycji w ochronę naszego środowiska, na które z regionalnego programu Fundusze Europejskie dla Podkarpacia, chcemy przeznaczyć w formie dotacji prawie 700 mln złotych. Będą to pieniądze na działania z zakresu poprawy efektywności energetycznej budynków i jakości powietrza oraz na odnawialne źródła energii - mówi marszałek Władysław Ortyl.

Na realizację projektu „Podkarpackie – żyj i oddychaj” została właśnie podpisana druga umowa dotycząca jego finansowania. Chodzi o kwotę ponad 38 mln złotych, które na ten cel samorząd województwa

otrzymał z NFOŚiGW. Wcześniej, pod koniec 2023 roku została podpisana umowa z Komisją Europejską na wsparcie z unijnego Programu LIFE w wysokości prawie 66 mln złotych.

- Mamy zatem całość środków, olbrzymią kwotę ponad 100 mln złotych, która w całości zostanie wykorzystana na realizację naszego autorskiego projektu „Podkarpackie – żyj i oddychaj”. A jego głównym celem jest poprawa jakości powietrza na Podkarpaciu – zaznacza marszałek Władysław Ortyl.

Projekt, który jest realizowany przez Departament Ochrony Środowiska UMWP w latach 2024-2033, ma na celu wdrożenie kompleksowego programu ochrony powietrza, poprzez usunięcie lokalnych barier, wprowadzenie dobrych praktyk i mobilizację środków publicznych oraz prywatnych. Obejmie on wiele gmin i miast województwa podkarpackiego. Łącznie bierze w nim

udział 61 gmin, a w całym projekcie uczestniczyć będzie 66 partnerów. Oprócz samorządów są to również organizacje i instytucje, takie jak np. Rzeszowska Agencja Rozwoju Regionalnego. Już niebawem Zarząd Województwa Podkarpackiego podpisze umowy z partnerami projektu.

W ramach projektu planowane jest: fachowe doradztwo, a także dostarczenie wiedzy eksperckiej i wsparcia dla mieszkańców w zakresie wyboru źródeł dofinansowania, składania wniosków o dotację i ich rozliczeń. Doradcy zatrudnieni w ramach projektu będą oferować również pomoc techniczną w wyborze odpowiednich źródeł ogrzewania, termomodernizacji oraz odnawialnych źródeł energii. W ramach projektu będziemy prowadzić zarówno szeroko pojętą edukację, skierowaną do samorządów, jak i bezpośrednio do mieszkańców regionu, a także konkretną, fachową pomoc. Dedykowani doradcy będą np. podpowiadać,

gdzie można zdobyć dofinansowanie na odnawialne źródła energii, czy termomodernizację, pomogą również napisać i złożyć wniosek, aby takie dofinansowanie otrzymać, a potem je rozliczyć.

- Będzie to bardzo konkretne i wymierne wsparcie, gdyż wiele osób nie ma w tym zakresie niezbędnej wiedzy i nie wie, jak to zrobić - tłumaczy Andrzej Kulig, dyrektor Departamentu Ochrony Środowiska UMWP.

Dodatkowo, projekt zakłada stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania energią na poziomie gminy, co ma przyczynić się do odpowiedzialnego zaopatrzenia mieszkańców w energię ciepłą i elektryczną. Inicjatywa ma wpłynąć także na poprawę planowania przestrzennego województwa, szczególnie w zakresie zarządzania energią, w tym magazynowania energii np. poprzez wykorzystanie potencjału wód opadowych. W tym obszarze przeprowadzony zostanie program pilotażowy, w którym wezmą udział miasta: Dębica, Mielec, Rzeszów, Krosno oraz gmina miejsko-wiejska Zagórz.

- „Podkarpackie - żyj i oddychaj” to projekt tzw. miękki, będący wstępem do naszych dalszych działań w zakresie ochrony środowiska, które będą mieć charakter bar-

GLÓWNYM CELEM PROGRAMU JEST POPRAWA JAKOŚCI POWIETRZA NA PODKARPACIU - MÓWI MARSZAŁEK WŁADYSŁAW ORTYL

dziej inwestycyjny, a realizowane będą dzięki środkom unijnym w ramach naszego programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Podkarpacia - opowiada marszałek Władysław Ortyl.

W ramach FEP przewidziana jest duża pula środków - ok. 60 mln złotych - o które będą mogły ubiegać się gminy, powiaty oraz związki międzygminne biorące udział w Programie STOP SMOG, z przeznaczeniem ich na wkład własny w tym programie. Obecnie jest on na poziomie 30% (po zmianie regulaminu programu planowane jest 10%). Pro-

gram STOP SMOG skierowany jest przede wszystkim do gmin, na obszarze których obowiązuje tzw. uchwała antysmogowa, a jego celem jest wymiana lub likwidacja wysokoemisyjnych źródeł ciepła, czyli tak zwanych „kopciuchów” na niskoemisyjne, termomodernizacja jednorodzinnych budynków mieszkalnych, podłączenie do sieci ciepłowniczej lub gazowej czy zapewnienie budynkom dostępu do energii z instalacji OZE. Odbiorcami programu są najmniej zamożne gospodarstwa domowe.

- Łącznie na dotacje w zakresie poprawy efektywności energetycznej budynków oraz jakości powietrza mamy w naszym programie Fundusze Europejskie dla Podkarpacia prawie 300 mln złotych. To właśnie w ramach tych środków samorządy będą mogły się starać o dotacje na wkład własny do programu STOP SMOG - mówi marszałek.

Kolejna duża pula - ok. 380 mln złotych - w ramach FEP-u zostanie skierowana - również w formie dotacji - na działania z zakresu odnawialnych źródeł energii (OZE). Mamy więc ogromne środki unijne na ochronę środowiska, a żeby je dobrze i sprawnie wykorzystać, rozpoczynamy od projektu „Podkarpackie - żyj i oddychaj”, który znacząco ułatwi ich wdrażanie.

Cukiernia Piekarnia

R. Rork

- pieczywo
- torty
- ciasta
- ciasteczka
- drożdżówki
- catering

Oferujemy kompleksową usługę przyjęć prywatnych, firmowych i wesel

Zaczernie 955
tel. 17 859 53 06
tel. 508 140 233



NOWY PREZES AZOTÓW MA PLAN. NAWOZOWY GIGANT CHCE STANAĆ NA NOGI

Grupa Azoty zмага się z problemami oraz rekordowymi stratami. W przypadku dużych statków trudniej w krótkim czasie zmienić kurs, jednak trwają zabiegi, by nie był to kurs na dno.

Tekst: Agata Wodzien

Więcej na www.strefabiznesu.pl

Prezesem Grupy Azoty jest Adam Leszkiewicz



FOT. MARCIN OBARA

Jeśli ktoś wcześniej nie słyszał o problemach „Azotów”, to mógł się przekonać o nich jako kibic. Na przykład w marcu, kiedy na stronie Grupy ukazał się komunikat: „Grupa Azoty nie podejmuje współpracy z Unią Tarnów ŻSSA w sezonie 2024”. Wcześniej wsparcia udzielała żużlowcom przez blisko 70 lat.

- Obecna sytuacja finansowa (...) wymaga opracowania i wdrożenia planu restrukturyzacji, umożliwiającego ustabilizowanie pozycji finansowej grupy. Zaraportowane w ostatnich kwartałach wyniki finansowe powodują, że Grupa Azoty podjęła trudną decyzję o ograniczeniu działań sponsoringowych. (...) Aby pełnić tę rolę, musimy w pierwszej kolejności wdrożyć działania pozwalające powrócić Grupie Azoty na drogę rentownej produkcji, a ograniczenie wszelkich wydatków zewnętrznych jest w tej sytuacji koniecznością - zapewniono.

Kolejny, podobny komunikat spółka wydała 24 kwietnia. Powołując się na kondycję finansową, którą nowy zarząd zastał w Grupie Azoty, wypowiedziała umowę z klubem siatkarskim ZAKSA, ze skutkiem na dzień 30 czerwca 2024 roku. Ponownie spółka tłumaczyła, że „priorytetem jest zapewnienie ciągłości funkcjonowania Spółek z Grupy Kapitałowej oraz opracowanie i wdrożenie planu naprawczego”.

Cała Polska dowiedziała się o problemach Azotów w sierpniu 2022 r., gdy spółka ograniczyła okresowo produkcję ze względu na wysokie koszty - ceny gazu, głównego surowca do produkcji nawozów azotowych.

O tym, że problemy narastają i nie są krótkotrwałe, świadczyły potem kolejne komunikaty związane z wynikami finansowymi. Dziś wiemy, że w 2023 roku Grupa Azoty „wypracowała skonsolidowane przychody ze sprzedaży na poziomie 13 545 mln zł i wynik EBITDA w wysokości minus 1 366 mln zł, przy marży EBITDA minus 10,1%. Strata netto wyniosła 3,29 mld zł”. W 2023 roku Grupa Azoty w znacząco wyższym zakresie niż w roku 2022 musiała korzystać z finansowania zewnętrznego, czyli kredytów i faktoringu, zwiększając zadłużenie z tego tytułu o 2,8 mld zł, z poziomu 7,1 mld zł na koniec 2022 roku do kwoty 9,9 mld zł według stanu na 31 grudnia 2023 roku.

CO DALEJ? ADAM LESZKIEWICZ MA PLAN

O tym w jakim stanie są dziś Azoty i co dalej ze znaną giełdową firmą Strefa Biznesu porozmawiała z prezesem grupy, Adamem Leszkiewiczem.

- Przede wszystkim należy powiedzieć o braku działań dostosowawczych po stronie spółki w ostatnich kwartałach do coraz bardziej wymagających warunków rynkowych. Pierwsze oznaki niekorzystnych trendów rynkowych były widoczne już w 2022 roku, z kolei w czerwcu ubiegłego roku Grupa Azoty wystąpiła do instytucji finansowych z wnioskiem o odstąpienie od stosowania wybranych kowenantów. Pomimo wyraźnego pogorszenia wyników finansowych, w kolejnych kwartałach spółka nie wypracowała kompleksowego programu działań naprawczych. Skutkowało to m.in. osłabieniem relacji z rynkiem i utrzymywaniem się wysokich kosztów produkcji wynikających z nadmiernych, w stosunku do cen rynkowych, kosztów zakupu gazu.

Powołanie nowego zarządu wiosną tego roku to dopiero początek zmian. - Od końca marca wdramy rozwiązania, których celem jest zapewnienie płynności finansowej, optymalizacja produkcji, ale również zakończenie inwestycji Polimery Police. Prowadzimy rozmowy z naszymi partnerami i poszukujemy rozwiązań - komentował wcześniej sytuację wiceprezes Azotów Andrzej Skolmowski przy okazji publikacji wyników finansowych za I kwartał 2024.

Dobrą wiadomością dla spółki jest porozumienie z bankami i utrzymanie dostępności limitów finansowania (podpisane 29 maja). To jednak nie zamyka restrukturyzacji, a właściwie dopiero ją otwiera.

- Aby mówić o stabilizacji sytuacji finansowej Grupy Azoty, konieczne jest wdrożenie długoterminowego planu naprawczego. Porozumienie, które podpisaliśmy z instytucjami finansującymi pod koniec maja, daje nam cenny czas na przygotowanie tego planu. Warto zauważyć, że poprzednie aneksy do porozumienia były zawierane na jeden miesiąc, ostatni został zawarty na dwa miesiące. Mamy konkretny harmonogram działań na najbliższe tygodnie i realizujemy go - zapewnia nas Adam Leszkiewicz.

Dalej prezes zarządu wyjaśnia, na czym te działania mają polegać. - Obecnie koncentrujemy się na działaniach optymalizujących sprzedaż, poszu-

kujemy również maksymalnych możliwości synergii w poszczególnych obszarach. Integrujemy różnego rodzaju funkcje w ramach grupy kapitałowej i poprawiamy relacje z klientami, celem tych działań jest zwiększenie i stabilizacja przychodów. Poszukujemy również projektów rozwojowych na rynku międzynarodowym.

PRZYSZŁOŚĆ I WYZWANIA PRZED BRANŻĄ CHEMICZNĄ

W pierwszych trzech miesiącach tego roku Grupa Azoty przyniosła skonsolidowane przychody ze sprzedaży na poziomie 3 399 mln zł i wynik EBITDA w wysokości minus 50 mln zł, przy marży EBITDA minus 1,5%. Dla porównania rok temu wyniki za I kwartał wyglądały następująco: skonsolidowane przychody ze sprzedaży w wysokości 3 895 mln zł, wynik EBITDA na poziomie minus 401 mln zł i marża EBITDA na poziomie minus 10,3%. Wniosek? Drobną poprawa jest.

Negatywny wpływ na sytuację na rynku nawozów, które są głównym produktem firmy, miał jednak kontynuowany od wielu miesięcy trend spadkowy cen płodów rolnych oraz podaż nawozów importowanych spoza UE. Poza Unią jest mniejszy nacisk na kosztowną transformację energetyczną.

- Jedno z kluczowych wyzwań związanych jest z regulacjami unijnymi, które powodują, że europejska branża chemiczna stawia przed sobą ambitne cele w zakresie transformacji energetycznej. Musimy jednocześnie pamiętać, że transformacja wiąże się z dużymi nakładami finansowymi, stąd bardzo ważne jest konsekwentne wdrażanie odpowiednich mechanizmów ochronnych. Brak takich działań będzie zachęcał konsumentów do kupowania tańszych produktów, importowanych z krajów trzecich z dużym obciążeniem dla środowiska. I tak też obecnie obserwujemy rosnący import nawozów z Rosji i Białorusi, co w dłuższej perspektywie może prowadzić do sytuacji, w której będziemy uzależnieni od nawozów importowanych ze Wschodu - wyjaśnia Adam Leszkiewicz.

- Obecnie pracujemy nad aktualizacją strategii Grupy Azoty, w tym przede wszystkim dążymy do wypracowania programu dekarbonizacyjnego. Priorytetem jest zmniejszanie emisyjności poszczególnych instalacji. Docelowo chcemy oferować produkt o jak najniższym śladzie węglowym - zapowiada prezes zarządu.

NA E-ZAKUPACH ŁATWO DAĆ SIĘ OKRAŚĆ!

W internecie możemy dziś kupić prawie wszystko - i zaledwie kilka kliknięć dzieli nas od posiadania pożądaných produktów we własnym domu. Trzeba jednak uważać!

Tekst: **Agnieszka Domka-Rybka**

Wzeszłym roku wykryto aż o 34 proc. więcej fałszywych e-sklepów niż rok wcześniej. Skala oszustw jest duża, co świadczą m.in. o tym, że wielu klientów nie potrafi bezpiecznie kupować.

Wraz z rosnącą liczbą sklepów i usług online pojawiają się nowe zagrożenia. Co nam grozi? Niezależnie od formy ataku czy oszustwa cele przestępców pozostają te same: kradzież naszych pieniędzy i kluczowych danych. Fałszywe sklepy internetowe to właśnie jedna z form takiej kradzieży, przy czym jest to zagrożenie, które bywa czasami „niedoszacowane”.

Strata danych osobowych lub kradzież tożsamości często nie są brane na poważnie. A przecież oszuści mogą korzystać z naszych kont do dalszych szkodliwych działań, sprzedawać je innym użytkownikom, a nawet tworzyć nowe konta z naszymi danymi czy zaciągać zobowiązania w naszym imieniu. Straty finansowe w przypadku kradzieży z wykorzystaniem fałszywego sklepu również mogą okazać się bolesne. Pół biedy, jeśli nie otrzymamy produktu, za który - jak nam się przynajmniej wydawało - zapłaciliśmy. Gorzej, jeśli przestępcom uda się przejąć dane dostępowe do naszego konta bankowego i ukraść wszystkie zgromadzone na nim oszczędności.

Zachowanie ostrożności i zdrowego rozsądku powinno być zawsze ważniejsze od niższej ceny produktu czy szybszego otrzymania przesyłki. NASK i Ministerstwo Cyfryzacji podpowiadają w poradniku, jak bezpiecznie kupować w internecie.

1. Kupujemy w zaufanych sklepach internetowych - starajmy się robić zakupy w tych, które są powszechnie znane i mają pozytywne opinie od klientów. Jeżeli jakiś portal

zajmujący się sprzedażą internetową jest dla nas nowy, warto go sprawdzić przed dokonaniem zakupów. Jak to zrobić? Czasami po prostu wystarczy zadzwonić na telefon dostępny na stronie i sprawdzić, czy ktoś odbierze. Na każdej stronie sklepu online powinniśmy też znaleźć politykę prywatności, a w niej dane rejestrowe firmy.

Wyszukiwarki danych z KRS pomogą nam zweryfikować, czy podany NIP istnieje, czy firma nie jest zawieszona lub zamknięta, i jakiego rodzaju prowadzi działalność.

2. Zwracamy uwagę na regulamin sklepu i możliwość zwrotu towaru. Przed dokonaniem zakupu zapoznajmy się z polityką prywatności sklepu internetowego oraz z warunkami zwrotów i reklamacji. Warto upewnić się, jakie prawa nam przysługują w razie problemów z zamówieniem.

3. Czytajmy opinie na temat sklepu. Warto poszukać w internecie opinii na temat sklepu, którego jeszcze nie znamy, a także przeczytać opinie zamieszczane bezpośrednio

na stronie tego sklepu, pod konkretnymi produktami. Jeśli zamieszczone oceny wydają się sztuczne, pojawiły się w zbliżonym czasie albo nie pasują dokładnie do produktu lub asortymentu sklepu, to ważny sygnał ostrzegawczy.

4. Uważajmy na zbyt dobre oferty. Jeśli wydaje się zbyt dobra, by była prawdziwa, powinniśmy sprawdzić, jaki jest tego powód. Oczywiście, może się zdarzyć, że trafiliśmy na sklep współpracujący bezpośrednio z producentem lub taki, który wystawia towar niepełnowartościowy, jednak często ceny drastycznie niższe od konkurencji mogą być znakiem, że mamy do czynienia z oszustwem.

5. Z ostrożnością traktujmy sklepy, które nie oferują popularnych metod płatności. Naszą czujność powinien wzbudzić brak możliwości płatności przy odbiorze towaru. Przed dokonaniem płatności zawsze upewnijmy się, że strona, do której sklep odsyła w celu ukończenia transakcji, jest rzeczywiście oficjalną stroną naszego banku.

6. Regularnie sprawdzajmy swoje konta bankowe i transakcje. Monitorujmy swoje konta bankowe i karty kredytowe, aby natychmiast wykryć ewentualne podejrzone transakcje. Im szybciej zareagujemy na nieprawidłowości, tym większa szansa na odzyskanie pieniędzy i ograniczenie szkód.

7. Korzystajmy z zaawansowanych haseł i autoryzacji dwuetapowej. Kiedy zakładamy konto w sklepie internetowym, używajmy silnego hasła, które składa się z co najmniej 14 znaków, w tym dużych i małych liter, cyfr i znaków specjalnych. Jeżeli tylko jest to możliwe, warto skorzystać również z autoryzacji dwuetapowej. To znacznie zwiększa nasze bezpieczeństwo - nawet w sytuacji, gdy przestępcom uda się przejąć nasz login i hasło.

Kupuj w znanych sklepach, które mają pozytywne opinie w internecie



FOT. IZBAF

5

TWARDOWSKIEGO

office

**LOKALE BIUROWE
NA SPRZEDAŻ**

TWARDOWSKIEGO5.pl

PLANY I INWESTYCJE NOWEGO STAROSTY RZESZOWSKIEGO

Rozmowa z Krzysztofem Jaroszem, starostą rzeszowskim

Tekst: Marcin Żminkowski, Wojciech Tatara

Pełni pan funkcję starosty rzeszowskiego od kilku tygodni. Jakie wyzwania, obowiązki i odpowiedzialność się z tym wiąże?

KJ: Powiatem rzeszowskim, czyli terenem, w którym starosta działa, jest 14 gmin. Administracyjnie od gminy Kamień poprzez gminy wokół Rzeszowa po gminę Dynów. Obszarów, za które odpowiadam, jest sporo. Najważniejsze to szkoły średnie, ochrona zdrowia, setki kilometrów dróg powiatowych i bezpieczeństwo.

Zdążył pan już jako starosta te wszystkie 14 gmin odwiedzić?

KJ: Generalnie te samorzady, które są w ramach powiatu, znam z racji wcześniejszej mojej pracy w starostwie i wcześniejszych doświadczeń. Obecnie jestem w trakcie wizyt w każdym samorządzie. Myślę, że ponad połowę już odwiedziłem i miałem okazję na miejscu porozmawiać z wójtami i burmistrzami. Jeszcze kilka gmin mi zostało, więc wizyty w nich czekają mnie w najbliższym czasie.

Priorytetami pańskich poprzedników była infrastruktura drogowa. Na co pan będzie kładł szczególny nacisk?

KJ: Drogi powiatowe to było coś takiego najważniejszego, z czym stykali się mieszkańcy i oczekiwali tych inwestycji. Dzisiaj możemy powiedzieć, że wszystkie drogi powiatowe w okresie od momentu powstania powiatu do dnia dzisiejszego zostały przebudowane, więc pewnie nie ma już takiej pilnej potrzeby, żeby inwestować w ten tak zwany asfalt. Oczywiście, to nie znaczy, że w tym obszarze nie ma już nic do zrobienia.

Są kwestie poprawy bezpieczeństwa poprzez chociażby budowę chodników, bezpiecznych przejść dla pieszych czy doraźne remonty dróg. Natomiast skala problemu już w dużej mierze została rozwiązana. Będziemy skupiać się na kolejnych obszarach.

Jest pan pomysłodawcą utworzenia Aglomeracji Rzeszowskiej z prawdziwego zdarzenia, na czym polega ten projekt?

KJ: Aglomeracja Rzeszowska to coś, o czym się mówiło już od dłuższego czasu. Chciałbym poważnie podejść do tego tematu i zaproponować projekt rozwoju aglomeracji. Jak popatrzymy na życie codzienne mieszkańców Rzeszowa i powiatu rzeszowskiego, to oni tych granic administracyjnych nie widzą. Zarówno mieszkańcy Rzeszowa jeżdżą do pracy chociażby na teren Doliny Lotniczej, która leży na terenie powiatu rzeszowskiego, czy w drugą stronę, mieszkańcy powiatu jeżdżą do Rzeszowa na zakupy, do teatru, do kina, również do pracy. Te granice się zacierają. To jest jeden organizm funkcjonalny. Chodzi o to, żeby na tym szczeblu, za który odpowiadamy, czyli transport zbiorowy, oferta edukacyjna i turystyczna oraz ochrona zdrowia, zbudować jedną całość. Byłby to jeden wielki projekt aglomeracyjny zrzeszający 14 gmin, powiat rzeszowski, miasto Rzeszów, żeby razem współdziałały przy realizowaniu wspólnych projektów i wspólnych rozwiązań dla mieszkańców.

A jest szansa, żeby wspólnie pozyskiwać fundusze na takie projekty?

KJ: Tak. Są oczywiście takie możliwości, żeby myśleć o tym obszarze jako o całości.

Rzeszowski Obszar Funkcjonalny to jest przykład tego, że można na pewną skalę podejmować takie działania. Chciałbym, żeby tych projektów było więcej, żeby w to się włączył również pan marszałek, by wspólnie popatrzeć na ten obszar, aby kolejne projekty planować nie pod kątem tego, że każdy myśli tylko o swoich czterech ścianach, czyli swoim samorządzie, ale żeby to był element całości.

Przejdźmy teraz do komunikacji publicznej. Jeden bilet na MKS, MPK i kolej aglomeracyjną. Czy to jest realne?

KJ: Jest realne. Dużych kosztów nie wymaga, bo te koszty zostały poniesione na wymianę autobusów. Przykładowo MKS, za który też swojego czasu odpowiadałem, realizował duży projekt wymiany autobusów za ponad 130 mln zł. To są nowe autobusy. Podobnie MPK, czyli miasto Rzeszów zainwestowało w tabor, w przebudowę przystanków. Pan marszałek również posiada cały projekt kolei aglomeracyjnej. Nie ma jednej rzeczy. Brakuje spójnego systemu. Tego, co w przypadku aglomeracji w innych miejscach, miastach Polski czy w Europie funkcjonuje. Teraz, jeżeli chcę podróżować koleją, MKS-em czy MPK, muszę kupić trzy różne bilety. Co prawda są pewne możliwości połączenia, ale one są bardzo ograniczone. Natomiast nie ma kompleksowego rozwiązania biletu aglomeracyjnego, czyli takiego, że kupując jeden bilet, mogę jechać pociągiem, autobusem MPK czy MKS-em. Dodatkowo rozkłady jazdy tych trzech przewoźników muszą być skorelowane, a trasa przejazdu dla mieszkańca aglomeracji rzeszowskiej dopasowana. Chodzi o to, żeby nie dublować przejazd-

Krzysztof Jarosz, starosta rzeszowski



dów autobusu czy pociągu, żeby one były zoptymalizowane i ułatwiały podróżowanie mieszkańcom. Do tego potrzeba chęci stron, które za transport odpowiadają.

Od kogo zależy wprowadzenie takiego rozwiązania?

KJ: To jest Związek Gmin, czyli samorzady skupione właśnie wokół Rzeszowa, to jest prezydent Rzeszowa, marszałek województwa oraz nasz powiat, który jakąś rolę do tej pory pełnił w organizacji komunikacji, ale myślę, że ta rola powinna być większa i chcę zachęcić do tego, żebyśmy usiedli i spróbowali zbudować ten system.

Wspólny bilet to tylko jedna z części aglomeracji. Co jeszcze?

KJ: Chodzi o zbudowanie całego systemu. To mogą być również ścieżki rowerowe, to mogą być parkingi drive&go, drive&buy itd., czyli dojeżdżam samochodem gdzieś pod miasto i przesiadam się na pociąg. Infrastruktura w dużej części została już zbudowana. Jednak mieszkańcy nie mają możliwości przejazdu na jednym bilecie. Nie ma też przedstawionego sposobu, jak z tego, co mamy, skorzystać. System powinien bez przeszkód poprowadzić pasażera, który intuicyjnie powinien wiedzieć, jak dostać się z punktu A do punktu B.

A co z samorządami oddalonymi od Rzeszowa, jak choćby Dynów?

KJ: W projekcie aglomeracji rzeszowskiej podkreślam jedną rzecz. Chcę i zachęcam do tego wszystkich, aby stworzyć taki obszar, który oferuje wszystko. Celem jest podnoszenie jakości życia mieszkańców, aglomeracji. Czyli to powinno być miejsce dobre do uczenia się, do edukacji, do pracy, do rozrywki, do odpoczynku. W mojej ocenie to wszystko się znajduje na terenie aglomeracji rzeszowskiej. Mamy firmy, czyli możemy pracować, mamy ofertę edukacyjną, mamy teatry, muzea, kina itd., i mamy miejsce na turystykę, np. wspomniany Dynów. Pogórze Dynowskie jest bardzo ciekawym miejscem destynacji turystycznej, ale znowu brakuje tego systemu.

Przejdźmy teraz do ochrony zdrowia. Ostatnio szpital w Górnem prowadzony przez powiat obchodził jubileusz 75-lecia. Jak ważna jest dla mieszkańców regionu ta lecznica?

KJ: Szpital w Górnem jest szpitalem specjalistycznym. Leczy się tam choroby gruźlicze, choroby płuc, choroby w postaci Alzheimera, więc to jest wyspecjalizowana jednostka, która w mojej ocenie spełnia bardzo ważną rolę. Ta specjalizacja powoduje, że jest to ważny ośrodek, perełka powiatowa, i trzeba o nią dbać, aby się rozwijała. Oczywiście trzeba będzie w przyszłości myśleć o kolejnych specjalizacjach i możliwościach leczenia innych schorzeń.

Gorzej wygląda sytuacja w mniejszych ośrodkach zdrowia, gdzie w gminach zdarza się, że brakuje lekarzy...

KJ: Opieka na terenie danej gminy oczywiście powinna funkcjonować nieco lepiej. Będę kładł nacisk na to, żeby nasze jednostki wyszły do ludzi, żeby ta oferta ochrony zdrowia była jasna i czytelna i żeby ten poziom stopniowo podnosić. Oczywiście nie zrobi się rewolucji. To jest system, na to są potrzebne pieniądze. Zrobię wszystko, żeby ta zmiana w podejściu również do mieszkańców, do pacjentów była widoczna.

Jakie obecnie najważniejsze inwestycje prowadzi starostwo?

KJ: Są to inwestycje drogowe, drogowo-mostowe, na południu, na Dynowszczyźnie. Mamy branżowe centrum umiejętności w Trzcianiu czy w zakresie technika weterynarii. Kończymy inwestycje w Tyczynie, to jest rozbudowanie zespołu szkół z możliwością internatu i nową salą gimnastyczną. Powstanie też część otwarta, scena, aby była możliwość organizowania imprez plenerowych. Myślę, że w porozumieniu z władzami miasta i gminy Tyczyn będzie to dobre miejsce do organizowania wydarzeń nie tylko dla społeczności szkolnej, ale powiatowej, tej lokalnej. Kończymy też prace przy budynku przy ulicy Siemińskiego w Rzeszowie, gdzie mieści się Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie.

Przez 7 lat był pan dyrektorem Parku Naukowo-Technologicznego Rzeszów Dworzysko. Czy w dalszej perspektywie czasowej są plany utworzenia kolejnej takiej strefy przez powiat rzeszowski?

KJ: Rzeczywiście byłem częścią tego projektu. Odpowiadałem za pozyskiwanie inwestorów. To był projekt przygotowany przez mojego poprzednika, pana starostę Józefa Jodłowskiego, oraz ówczesnego koordynatora projektu pana Waldemara Pi-

jara. To jest projekt kompletny, będący ważnym miejscem, zgodnie z motto „Gospodarze serca miasta i regionu”. Tu mieści się kilkadziesiąt firm, kilka tysięcy miejsc pracy, setki milionów zł zainwestowanych na 84 hektarach. Ten projekt jest ukończony. To był też ważny projekt z punktu widzenia budżetu powiatu, bo spowodował, że dzięki sprzedaży terenów inwestycyjnych powiat mógł realizować inne zadania. W mojej ocenie idealnie by było, gdyby projekt Dworzysko 2 powstał. Oczywiście na to potrzebne są pieniądze na uzbrojenie, na pozyskanie terenu. Jeżeli będzie taka możliwość, to zdecydowanie jestem za tym, żeby przygotować kolejne takie miejsce. Bo zapotrzebowanie na takie tereny inwestycyjne jest ogromne. Należy zwrócić uwagę na nasze położenie, chociażby z racji sytuacji geopolitycznej. Mam nadzieję na niedługą odbudowę Ukrainy. Dużo firm, nie tylko polskich, ale ze świata, będzie chciało lokować tutaj na Podkarpaciu swoje siedziby. A na to potrzebne jest miejsce. Dlatego jestem jak najbardziej za tym, żeby kolejne tereny przygotować.

Na terenie parku powstaje nowoczesna strzelnica. Komu będzie ona służyć?

KJ: Będzie to ważny obiekt w zakresie bezpieczeństwa, edukacji i takiego miejsca do rozrywki. Na razie są wylane fundamenty. To są pierwsze prace związane z powstaniem strzelnicy. Jeżeli ktoś pasjonuje się strzelectwem, będzie miał możliwość na terenie Rzeszowa skorzystać z profesjonalnej strzelnicy. Obiekt oczywiście będzie spełniał wszelkie normy dotyczące strzelania z broni krótkiej, długiej, pozycji stojącej, leżącej. Jest też ukierunkowany w stronę uczniów szkół z klasą policyjną czy penitencjarną. Chodzi o to, żeby młodzież też mogła doskonalić swoje umiejętności.

A jakie są najbliższe decyzje czy wyzwania przed panem?

KJ: Tych wyzwań jest sporo. Obecnie robię gruntowny przegląd spraw powiatowych. Oczywiście będziemy myśleć o inwestycjach, o tych zadaniach drogowych. To będzie po części uzależnione od tego, jakie będą możliwości wsparcia ze strony administracji rządowej oraz projektów unijnych. Do tego się przygotowujemy, robimy audyty energetyczne, przygotowujemy projekty po to, żeby sięgnąć po pieniądze na kolejne inwestycje.

HOTELE I APARTAMENTY W BIESZCZADACH



HOTEL
SKALNY

skalnyspa.pl

ul. Zdrojowa 51
38-610 Polańczyk
tel. 13 469 20 27, 663 278 819



APARTAMENTY
SKALNICA

skalnica.bieszczady.pl

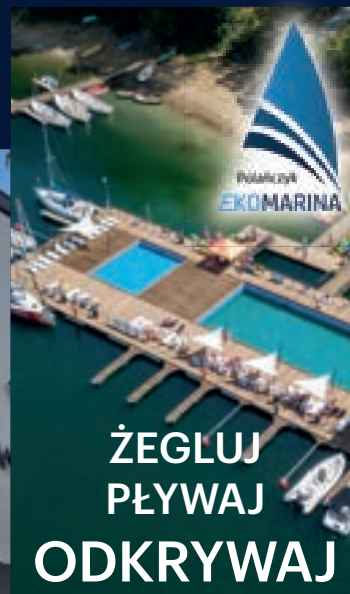
Berezka 73
38-610 Polańczyk
tel. 571 947 975



HOTEL **WROTA
BIESZCZAD**

wrotabieszczad.pl

ul. Ossolińskich 38
36-600 Lesko
tel. 798 570 982



ŻEGLUJ
PŁYWAJ
ODKRYWAJ

**EKO MARINA
POLAŃCZYK**

polańczyk.pl

ul. Zdrojowa 11
38-610 Polańczyk
tel. 785 522 011

SKORZYSTAJ Z KREDYTOWEJ LINII HIPOTECZNEJ

Niższa rata

większe możliwości dla firmy!

okres kredytowania do 15 lat

kredyt do 5 000 000 zł

Przedsiębiorco sprawdź >

 **SANBank**

więcej informacji na stronie www.sanbank.pl

OTWÓRZ RACHUNEK w ramach PAKIETU MOJA FIRMA

Odbierz
do **500 zł**
dla siebie lub
swojej firmy

**i weź udział
W**

**PROMOCJI
kart dla biznesu**



Oddział w Rzeszowie

ul. Podwisłocze 33
tel.: 17 858 60 30

Oddział w Stalowej Woli

ul. Okulickiego 56c
tel.: 15 842 10 27 wew. 132

Firma się rozwija i planuje dalsze inwestycje. Nz. hala produkcyjna



FOT: MTU

MTU AERO ENGINES POLSKA ŚWIĘTUJE 15-LÉCIE

Firma rozpoczęła działalność z około 240 pracownikami, a obecnie zatrudnia ponad 1200 osób, stając się jednym z kluczowych zakładów Grupy.

Tekst: Urszula Sobol

Firma MTU Aero Engines Polska z siedzibą i zakładem produkcyjnym w Tajęcinie koło Rzeszowa od początku działalności dynamicznie rozwija swoje działania, stając się jednym z wiodących producentów komponentów lotniczych w Polsce. Obecnie zatrudnia ponad 1200 pracowników.

Decyzja o ulokowaniu zakładu w Polsce zapadła w 2007 roku. Od tego czasu firma rozwinęła się z zakładu zatrudniającego około 240 osób, do jednego z najważniejszych zakładów MTU Aero Engines. - Co trzeci samolot pasażerski na świecie jest napędzany silnikami wyposażonymi w części MTU - podkreśla Jan Florian, prezes zarządu MTU Aero Engines Polska. - Jesteśmy nie tylko zakładem produkcyjnym czy montażowym, ale odgrywamy ważną rolę w rozwoju nowoczesnych technologii lotniczych

INNOWACJE NA ŚWIATOWYM POZIOMIE

Zakład produkuje części do silników: m.in.: łopatkę rotującą i kierującą do turbin niskiego ciśnienia, uszczelnienia oraz dyski i bliski specjalnie zaprojektowane do samolotów, takich jak: Airbus A220, A320, A380, a także samolotów biznesowych Cessna czy Gulfstream. Ponadto, firma produkuje komponenty do turbiny gazowej serii LM6000, co świadczy o jej wszechstronnych możliwościach produkcyjnych.

Firma specjalizuje się w montażu modułów typu TCF (wlot turbiny) do samolotów Boeing 787 Dreamliner i Boeing 777X oraz modułów turbin LPT niskiego ciśnienia do samolotów np. A320neo i A220.

Posiada także wysokie kompetencje w obszarach inżynierii produkcji oraz konstrukcji, analizach, zarządzaniu projektami, inżynierii materiałowej, a także naprawach części silników lotniczych oraz zapewnianiu dostaw części zewnętrznych oraz akcesoriów do silnika V2500.

W ciągu ostatnich 15 lat zakład MTU w Tajęcinie był dwukrotnie rozbudowywany. Obecnie zajmuje się przede wszystkim rozwojem i produkcją części i podzespołów do silników, montażem turbin LPT oraz wlotów turbin (TCF), naprawą części do silników lotniczych, dostawami części zewnętrznych oraz akcesoriów do silnika V2500.

Niezwykle ważną rolę pełni polski dział IT, który dostarcza zaawansowane usługi informatyczne i oprogramowanie dla sieci zakładów MTU Aero Engines na całym świecie.

Aneta Strugalska, dyrektor finansowy, członek zarządu MTU Aero Engines Polska, podkreślała m.in., że pracują w oparciu o technologie Hi-Tech, od projektowania łopatek silnikowych po zaawansowane procesy montażu i napraw. Inżynierowie zatrudnieni w Tajęcinie opracowują innowacyjne rozwiązania, które wpływają na rozwój branży lotniczej.

Firma planuje kolejne inwestycje w modernizację zakładu, co zapewni ciągły rozwój innowacyjnych technologii. - Mamy ambicje stać się centrum doskonałości w dziedzinie nowych technologii, jednocześnie dążąc do umocnienia naszej pozycji na rynku międzynarodowym. Nieustannie działamy również na rzecz zwiększenia efektywności operacyjnej i minimalizacji wpływu naszej organizacji na środowisko - dodaje Aneta Strugalska.

MTU Aero Engines dąży do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 roku, w zgodzie z Europejskim Zielonym Ładem i Porozumieniem Klimatycznym z Paryża. Plan rozwoju technologicznego firmy zawiera innowacyjne rozwiązania dla silników lotniczych, które mogą znacząco zmniejszyć ich wpływ na klimat.

ZAANGAŻOWANIE NA WIELU PŁASZCZYZNACH

MTU Aero Engines Polska jest aktywnym członkiem lokalnej społeczności,

Więcej na www.strefabiznesu.pl



FOT. MTU

Firma planuje dalszą modernizację zakładu, aby rozwijać innowacyjne technologie w produkcji części lotniczych

angażując się w liczne projekty prozdrowotne, edukacyjne i ekologiczne. Firma jest także jednym z członków Doliny Lotniczej, stowarzyszenia skupiającego firmy i instytucje związane z branżą lotniczą.

MTU Aero Engines Polska umacnia swoją pozycję czołowego dostawcy innowacyjnych technologii poprzez skuteczną współpracę z innymi przedsiębiorstwami i instytucjami branżowymi. Firma aktywnie wspiera rozwój regionu, realizując szereg inicjatyw lokalnych i regionalnych, takich jak współpraca z uczelniami oraz organizowanie wydarzeń promujących edukację, zdrowie i zrównoważony rozwój. Dzięki tym projektom zaangażowanie w rozwój technologiczny firmy idzie w parze z odpowiedzialnością społeczną, co czyni MTU Aero Engines Polska wzorem dla innych przedsiębiorstw.

INWESTYCJE W MODERNIZACJĘ I DAŻENIE DO NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ

Jak podkreśla dyrektor finansowy, członek zarządu MTU Aero Engines Polska, firma planuje kolejne inwestycje

w modernizację swojego zakładu, co zapewni ciągły rozwój innowacyjnych technologii. - Mamy ambicje stać się centrum doskonałości w dziedzinie nowych technologii, jednocześnie dążąc do umocnienia naszej pozycji na rynku międzynarodowym - mówi Aneta Strugalska. - Nieustannie działamy również na rzecz zwiększenia efektywności operacyjnej i minimalizacji wpływu naszej organizacji na środowisko.

MTU Aero Engines dąży również do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 roku, w zgodzie z Europejskim Zie-

lonym Ładem i Porozumieniem Klimatycznym z Paryża.

Plan rozwoju technologicznego firmy zawiera innowacyjne rozwiązania dla silników lotniczych, które mogą znacząco zmniejszyć ich wpływ na klimat. Działania te są odpowiedzią na globalne wyzwania ekologiczne: oparte nie tylko na bezpośrednim wpływie CO₂, ale również na innych emisjach, takich jak tlenki azotu. Ponadto, celem MTU Aero Engines jest wspieranie inicjatyw, które promują zrównoważone podejście w lotnictwie, w tym zwiększenie udziału zrównoważonych paliw lotniczych i innowacji w dziedzinie lotnictwa.



Co trzeci samolot pasażerski na świecie jest napędzany silnikami z częściami MTU

MEBLE Z TWORZYW, ZAMIAST DREWNIANYCH?

To może być początek końca polskiego przemysłu drzewnego i branży meblarskiej, jaką znamy. Ten ważny sektor gospodarki szczytujący się dotychczas 6 proc. udziałem w polskim PKB i rekordowym eksportem czekają zmiany, które mogą zmieścić z rynku jego dużą część.

Tekst: Jerzy Mosoń

Konsekwencje spowolnienia sektora drzewnego w Polsce odczują też klienci, którzy przez lata przyzwyczaili się do bogatej oferty rodzimych producentów, nie tylko mebli, ale też papieru toaletowego czy książek. Polski biznes nie składa jednak bronii – apeluje do władz o równą konkurencję i choćby 10 kolejnych lat spokoju. O co dokładnie chodzi?

Wobec planów Ministerstwa Klimatu i Środowiska dotyczących wyłączenia co najmniej 20 proc. powierzchni polskich lasów z gospodarowania, a także w sytuacji obecnych zasad sprzedaży tego surowca krajowym producentom oraz na eksport, krajowy przemysł drzewny postanowił działać – wynika z przesłanego Strefie Biznesu stanowiska Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Producentów Mebli.

Ujmując rzecz w największym skrócie: branża ma pomysły, które mogą jej pomóc utrzymać rozwój, ale łatwo nie będzie. Niektóre z nich zostały omówione 3 czerwca w Kwidzynie, podczas konferencji zorganizowanej z inicjatywy Pomorskiego Zespołu Parlamentarnego: „Perspektywy funkcjonowania przemysłu drzewnego w obliczu nowych wyzwań”. Czego się dowiedzieliśmy?

Głównym postulatem branży drzewnej w Polsce jest, by jeszcze przez co najmniej 10 lat pozwolić polskiemu sektorowi na stabilny dostęp do surowca, który dostępny jest w polskich lasach. Co to oznacza? Chodzi o to, by polska branża drzewna mogła pozyskiwać rocznie 40-44 mln m sześć. drewna.

To sporo, jeśli jednak wejdą w życie zapowiadane ograniczenia, polski przemysł utraci dostęp nawet do 10 mln m sześć. surowca. – Podaż drewna, którą mieliśmy w ostatnich latach, czyli właśnie 40-44 mln m sześć., pozwalała do tej pory na to, by przemysł drzewny w miarę swobodnie mógł się rozwijać – mówi Michał Strzelecki, dyrektor Biura Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Producentów Mebli.

– Cała rzecz rozbija się o fakt ograniczeń w pozyskiwaniu – czy to tych ograniczeń, które koalicja 15 października zapisała w swoim programie, czy też ograniczeń wynikających ze Strategii Leśnej Unii Europejskiej – wyjaśnia ekspert.

I teraz, jeśli te ograniczenia w pozyskaniu surowca miałyby doprowadzić do tego, że ta liczba 40-44 mln m sześć. drastycznie spadnie, a pesymistyczne szacunki mówiły nawet o 10 mln m sześć., to w zasadzie będzie można powiedzieć, że tego surowca będzie brakowało, a branża nie będzie mogła się rozwijać – komentuje dyrektor Biura Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Producentów Mebli. Co to oznacza? Nic dobrego, także dla klientów końcowych w Polsce.

Wszelkie inwestycje w przemysł drzewny zostaną zatrzymane, czy to nasze zewnętrzne, czy w postaci inwestorów zewnętrznych, ponieważ zabraknie surowca, a ten, który będzie dostępny, stanie się niebotycznie drogi. Cała polska branża straci konkurencyjność, głównie na rynkach zagranicznych – zauważa Strzelecki.

BRANŻA MEBLARSKA, CHOĆ WCIAŻ SPORO EKSPORTUJE, TO PRODUKUJE CORAZ MNIEJ

Wartość produkcji sprzedanej polskich firm meblarskich w 2023 roku wyniosła 64 mld zł, co oznacza spadek o 6% w stosunku do 2022 r. Co więcej, od kwietnia 2022 r. do grudnia 2023 w branży meblarskiej zniknęło 18 tysięcy etatów. Natomiast wciąż jeszcze w 2023 r. Polska utrzymywała wysoką pozycję na arenie międzynarodowej w zakresie produkcji (szóste miejsce) i eksportu mebli (drugie miejsce). Fatalna koniunktura na rynkach światowych sprawiła jednak, że również w przypadku wymiany międzynarodowej polską branżę dotknęły jednak spadki. Wartość eksportu zmniejszyła się w ubiegłym roku o 3%, osiągając 62,2 mld zł. Pod względem wolumenu natomiast sprzedaż zagraniczna skurczyła się aż o 11%.

BAMBUS I TWORZYWA SZTUCZNE ZAMIAST POLSKIEGO DREWNA

Zdaniem Strzeleckiego, jeśli doszłoby do kumulacji czynników, czyli braku dostępności wystarczającej ilości surowca oraz powrotu koniunktury, powinniśmy się spodziewać także znacznego wzrostu cen w Polsce. Dotknie on jednak nie tylko mebli, ale także wszystkich innych towarów produkowanych z drewna, czyli opakowań oraz papieru toaletowego. Co do samych mebli, ekspert nie wyklucza, że branża meblarska, z braku najbardziej



FOT. IZBA

Przemysł drzewny ma obecnie 6 proc. udział w polskim PKB i stanowi jedną z silniejszych gałęzi gospodarki.

ekologicznego surowca na rynku, znacznie rozglądać się za tworzywami zastępczymi dla drewna.

Najłatwiej będzie zastąpić wciąż drożący papier toaletowy, produkowany z wysokiej jakości surowca. Już teraz w powszechnej sprzedaży dostępne są rolki przypominające te z okresu Polski Ludowej (po recyklingu), a na serwisach aukcyjnych można także kupić promowany przez Brukselę papier z bambusa (40 zł za sześć sztuk wraz z przesyłką). Niestety, klimat panujący w Europie nie pozwala jeszcze na powszechne uprawy tej rośliny na Starym Kontynencie, więc przynajmniej przez jakiś czas będziemy skazani na import.

LISTA POSTULATÓW BRANŻY DRZEWNEJ JEST DŁUGA

Ogólnopolska Izba Gospodarcza Producentów Mebli domaga się też: konkurencyjnych cen drewna w Europie, przywrócenia certyfikatu Forest Stewardship Council (FSC) we wszystkich lasach państwowych, wyeliminowania eksportu drewna okrągłego, zaprzestania spalania

drewna okrągłego na potrzeby energetyki zawodowej, a także zwiększenia recyklingu drewna.

Przemysł nie jest jednak głuchy także na potrzeby środowiska naturalnego. Dlatego biznes związany z produkcją mebli czy papieru popiera kontynuowanie zrównoważonej gospodarki leśnej i chciałby zmian w urzędowaniu i eksploatacji lasów, zgodnie z wiedzą naukową i zmianami klimatycznymi – dowiadujemy się z komunikatu Izby. Sektor ten liczy jednak na to, że możliwe jest prowadzenie rzeczywistego dialogu pomiędzy Ministerstwem Klimatu i Środowiska, Lasami Państwowymi, przemysłem i organizacjami ekologicznymi. Za jakiś czas okaże się, czy rzeczywiście, bo spraw do załatwienia jest sporo, a część z nim może być sprzeczna z ekologicznymi planami Brukseli.

BRANŻA JUŻ ZACZĘŁA SIĘ KURCZYĆ

Przemysł drzewny ma obecnie 6 proc. udział w polskim PKB i stanowi jedną z silniejszych gałęzi gospodarki. Eksperti branży podkreślają jednak, że skutki spodziewanego załamania na rynku są już odczuwalne. Jerzy Majewski, członek Rady Nadzorczej MM Kwidzyn, podczas konferencji: „Perspektywy funkcjonowania przemysłu drzewnego w obliczu nowych wyzwań” podkreślił niezmiernie trudną sytuację zakładów przetwa-

rzających surowiec drzewny wskutek drastycznego pogorszenia warunków ich funkcjonowania.

– W minionym roku, a także w pierwszych miesiącach 2024 r. spadki produkcji odnotowały wszystkie branże związane z przetwórstwem drewna: sektor celulozowo-papierniczy – 20-35 proc., sektor meblarski – 6 proc., sektor płyt drewnopochodnych 20-25 proc. w stosunku do 2022 roku. Dodatkowo producenci tarcicy i wyrobów z drewna odnotowali spadek wartości sprzedaży o 26 proc. do roku 2022 roku – wymienił Jerzy Majewski.

Jednocześnie zauważył, że po 15 października 2023 roku, wraz ze zmianą władzy, pojawiło się nowe otwarcie w kontaktach z branżą drzewną i rozpoczęto dialog z przedsiębiorcami. Niestety, nie wszystko poszło po myśli przemysłu drzewnego, a sytuacja i napięcie pomiędzy przedsiębiorcami a rządem narasta od momentu styczniowego memorandum na wycinkę drewna w RDLP Białystok i RDLP Krosno – dowiadujemy się z komunikatu przygotowanego przez Izbę.

Jerzy Majewski wspominał również o Ogólnopolskiej Naradzie o Lasach, z którą przemysł wiązał duże nadzieje, a która okazała się fasadowym wydarzeniem o ustalonych wcześniej wynikach prac (powstanie Lasów Społecznych, nowych Parków Narodowych i Rezerwatów Przyrody) – jak je określił ekspert.

CZEGO MOŻNA SIĘ SPODZIEWAĆ ZE STRONY POLSKICH WŁADZ?

Do postulatów sektora drzewnego oraz obaw wyrażonych podczas konferencji, odniósł się wiceminister klimatu i środowiska Miłosz Motyka. Urzędnik zapewnił, że kolejne decyzje będą podejmowane po efektywnym dialogu ze wszystkimi stronami. Podkreślił, że sposób komunikacji ministerstwa ulegnie zmianie, tak aby branża drzewna nie była już więcej zaskakiwana decyzjami podejmowanymi przez polityków. – Zbudowaliście Państwo potężną gałąź polskiego przemysłu i nie wyobrażam sobie, żeby dzisiaj ktokolwiek próbował tę gałąź obcinać. Wierzę, że ochrona przyrody i gospodarka leśna mogą iść w parze z rozwojem przemysłu drzewnego. Przyjmuję to zobowiązanie – tymi słowami minister Miłosz Motyka zwrócił się do przedsiębiorców z branży drzewnej w podsumowaniu konferencji w Kwidzynie.

SZTUCZNA INTELIGENCJA ZABIERZE NAM PRACĘ?

Eksperti szacują, że korzystanie ze sztucznej inteligencji ma potencjał podwojenia wzrostu PKB w krajach rozwiniętych do 2035 roku i zwiększenia produktywności nawet o 40 procent. Prawdy i mity o AI

Tekst: **Maciej Badowski**

To nieprawda - mówi nam Marek Bardoński z AI REV. Z kolei Katarzyna Jezierska z WeNet Group SA nie ukrywa, że przedsiębiorcy obawiają się sztucznej inteligencji, ale jej zdaniem z tymi lękami należy sobie radzić. - Sztuczna inteligencja to ogromna szansa gospodarcza - podkreśla. Gdzie obecnie jest wykorzystywana AI oraz jakie największe mity na jej temat nam towarzyszą?

Eksperti szacują, że korzystanie ze sztucznej inteligencji ma potencjał podwojenia wzrostu PKB w krajach rozwiniętych do 2035 roku i zwiększenia produktywności nawet o 40 procent. Może to wynikać z optymalizacji wielu procesów - dobrym przykładem jest tu zastosowanie sztucznej inteligencji w bankowości do weryfikacji klientów i automatyzacji części czynności, jak zakładanie konta czy udzielanie informacji o kredytach.

- Rozwój sztucznej inteligencji często wiąże się z obawą pracowników o miejsca pracy. Niepotrzebnie. Według danych World Economic Forum, w światowej gospodarce w najbliższych latach powstanie 58 milionów nowych miejsc pracy. Przekazując sztucznej inteligencji wykonywanie prostych, powtarzalnych czynności, uwalniamy potencjał ludzki do zadań, których maszyny nie będą w stanie samodzielnie wykonać - mówi Agnieszka Uba, Head of Marketing-Automate w SentiOne.

Z kolei badacze sztucznej inteligencji pochodzący z Japonii i Wielkiej Brytanii, pracujący na uniwersytecie w Oxfordzie, wskazali, że w ciągu najbliższej dekady sztuczna inteligencja przejmie 39 proc. obowiązków domowych. Najłatwiejsze do automatyzowania mają być zakupy warzyw

i owoców (59 proc.), a najtrudniejsze - fizyczna opieka nad dziećmi (21 proc.).

JAK DO AI W BIZNESIE PODCHODZĄ MALI I ŚREDNI PRZEDSIĘBIORCY?

- Mali i średni przedsiębiorcy z Polski są świadomi tego, że muszą się odnaleźć i muszą się pokazać w sieci - tłumaczy w rozmowie ze Strefą Biznesu Katarzyna Jezierska, członek zarządu WeNet Group SA. - Jeżeli klienci są w sieci, to i przedsiębiorcy muszą tam być, nawet jeżeli ich działalność ciągle jest działalnością tradycyjną - dodaje i wskazuje jako przykład warsztat samochodowy czy gabinet dentystyczny.

Jezierska przyznaje, że w czasie pandemii wiele firm zaczęło szukać dodatkowych metod dotarcia do klientów, jak również modyfikacji swojej oferty, tak żeby wykorzystać siłę sieci, dzięki czemu utrzymując czy wręcz rozwijając swoje biznesy. Ekspertka podkreśla, że przedsiębiorcy bardzo dobrze odnajdują się w cyfrowym świecie.

- Są elastyczni, szukają nowych rozwiązań i obecnie, w czasie rozwoju sztucznej inteligencji, chcemy się upewnić, że będą mogli w pełni korzystać z dostępnych narzędzi, mogli w pełni korzystać z jej możliwości, żeby nie pojawiła się dysproporcja, w której tylko duże korporacje posiadają własne działy zajmujące się sztuczną inteligencją.

PRZEDSIĘBIORCY NIE BOJĄ SIĘ SZTUCZNEJ INTELIGENCJI?

Zdaniem Jezierskiej, przedsiębiorcy czasami boją się sztucznej inteligencji, ale z tymi lękami należy sobie radzić. -

Sztuczna inteligencja to z jednej strony ogromna szansa gospodarcza. Myślę, że dzisiaj stoimy u progu prawdziwej rewolucji, jeśli chodzi o możliwości tworzenia innowacyjnych rozwiązań i efektywnych narzędzi, a z drugiej strony łatwiej w tym jest odnaleźć się dużym firmom - mówi.

Dlaczego? Ponieważ, jak wyjaśnia, duże korporacje mogą i tworzą własne działy zajmujące się AI i mają do dyspozycji bardzo dużo narzędzi.

MUSIMY SIĘ OSWOIĆ Z AI

- Musimy się przygotować na sztuczną inteligencję, ponieważ im lepiej się przygotowujemy, tym lepiej będziemy mogli ją wykorzystywać - mówi nam Marek Bardoński, partner zarządzający AI REV. I dodaje, że w Polsce jest dużo programistów, którzy interesują się tym tematem, dlatego, jego zdaniem, jesteśmy na dobrej drodze do tego, żeby „odnaleźć się w tej nowej rzeczywistości”.

GDZIE JEST WYKORZYSTYWANA SZTUCZNA INTELIGENCJA?

Jak tłumaczy Bardoński, obecnie sztuczna inteligencja jest wykorzystywana w procesach tworzenia materiałów tekstowych.

- AI jest w stanie wesprzeć autorów w tym, żeby te artykuły były pisane szybciej, żeby zawierały większą liczbę faktów, a nawet do tego, żeby były lepiej dopasowane do odbiorców - mówi. - Coraz powszechniej wykorzystywana jest w medycynie, chociażby przy diagnozie różnego rodzaju chorób, a z drugiej strony, służy do optymalizacji różnego rodzaju procesów biznesowych, np. obiegu i poszukiwania informacji czy tworzenia systemów, które ułatwiają pracę - dodaje.



FOTIZBRF

SZTUCZNA INTELIGENCJA ZABIERZE NAM PRACĘ?

- Czy sztuczna inteligencja zabierze nam pracę? To nieprawda - mówi Bardoński.
- Natomiast firmy, które efektywnie wdrażają sztuczną inteligencję, są w stanie zatrudniać jeszcze więcej pracowników. Inaczej się rozwijają, a wspomniana efektywność wpływa pozytywnie na ich przychody - wyjaśnia.

Jednocześnie ekspert podkreśla, że musimy się przygotować na powolną zmianę, przez którą ludzie będą inaczej wykonywać swoje obowiązki. - Będziemy robili mniej rzeczy powtarzalnych, a częściej będziemy się koncentrowali na części kreatywnej, czyli na tej, na której na ten moment i pewnie jeszcze przez długie lata sztuczna inteligencja nie będzie sobie radziła tak dobrze, jak człowiek - dodaje.

UMIĘJĘTNOŚCI MIĘKIE I PODNOSZENIE KWALIFIKACJI W CENIE

Jak podkreślają eksperci od zatrudnienia, dawno minęły już czasy, kiedy jeden zestaw umiejętności wystarczał pracownikowi na całe życie, a sztuczna inteligencja nie działa od wczoraj i jest już używa-

AI CORAZ POWSZECHNIEJ WYKORZYSTYWANA JEST W MEDYCYNIE, CHOĆIAŻBY PRZY DIAGNOZIE RÓŻNEGO RODZAJU CHOROÓB

na w zawodach przez lata uznawanych za „najbardziej przyszłościowe”.

- Nie ma wątpliwości, że automatyzacja i sztuczna inteligencja zmieniają rynek pracy. Przypomnę, że według ostatniego raportu World Economic Forum automatyzacja ma zabrać nawet 85 milionów miejsc pracy - mówi Krzysztof Ingłot i dodaje, że analiza Pearson pokazuje, iż w przyszłości zniknie 20 procent zawodów.

- Chodzi m.in. o pracowników administracji i sprzedawców, w tym głównie kasjerów. W przypadku 10 procent specjali-

zacji, np. w ochronie zdrowia czy edukacji, ofert pracy będzie więcej. Niepewny jest los 7 na 10 pracowników, bo choć będą potrzebni, ich zawód mocno się zmieni. I to jest właśnie kluczowe: pracownicy muszą się przygotować na to, że ich profesje ulegną zmianie. Taka perspektywa wymaga ciągłego zdobywania przez nich nowych umiejętności #- podkreśla Ingłot.

NAJWIĘKSZE MITY ZWIĄZANE ZE SZTUCZNĄ INTELIGENCJĄ

- Moim zdaniem, największym mitem jest wspomniane zabieranie miejsc pracy przez sztuczną inteligencję - podkreśla Bardoński.

Drugim wymienianym przez eksperta mitem jest to, że „coś” dostępnego tylko dla dość nielicznego grona, a tak naprawdę większość algorytmów sztucznej inteligencji wpływa już praktycznie na życie każdego z nas i wcale nie jest trudne korzystanie z niej.

- Popularnym mitem jest także to, że ludzie postrzegają sztuczną inteligencję jako zagrożenie, że może być ona samoświadoma i będzie potrafiła zwrócić się przeciwko człowiekowi, co, moim zdaniem, na ten moment nie jest realistyczne - podsumowuje.

Największy kontenerowiec świata OOCL HONG KONG (pojemność ponad 21400 kontenerów) w swoim dziewiczym rejsie z Azji do Europy zawinął do gdańskiego portu



FOT. PRZEMYSŁAW SWIDERSKI

MIĘDZYNARODOWY TRANSPORT WSIADŁ NA ROLLERCOASTER

Nic dwa razy się nie zdarza. Wyjątkiem jest międzynarodowy transport towarów, szczególnie morski i lotniczy. Świat logistyki cofnął się do realiów z okresu Covid-19 i testuje możliwość pobicia problemów.

Tekst: **Piotr Stefaniak**

W największym porcie na świecie - w Szanghaju, statki na dobicie do nabrzeża czekają tydzień, podobnie jak w kilku innych azjatyckich hubach logistycznych, podaje agencja Linerytica. Według niej, zatłoczenie w tamtejszych portach unieruchomiło statki o zdolności przewozu 2 mln TEU (kontener 20-stopowy), brakuje dla nich miejsc. To tak, jakby nagle nie pływało 7 proc. kontenerowców ze światowej floty. Brakuje też pustych kontenerów, a ich ceny podwoiły się - z ok. 1700 dolarów za FEU (kontener 40-stopowy) w listopadzie, do 3250 USD w końcu maja. Analizująca ten rynek niemiecka firma Container xChange podkreśla, że niedobór tych pojemników w azjatyckich centrach eksportowych już „doprowadził do bańki cenowej”. Wypadkową jest to, że prawie połowa wszystkich kontenerowców, obsługujących transport morski z Azji do Europy,

nie wyruszyła na początku czerwca o czasie.

- Znow, jak w okresie Covid-19, od kilku tygodni panuje chaos w logistyce międzynarodowej - mówi Marcin Mackiewicz, kierownik spedycji morskiej w Dachser Polska. I jest on kosztowny. Stawki frachtu kontenerowego w umowach bieżących (są jeszcze umowy długoterminowe, realizacja liczona jest w miesiącach) od maja skoczyły niemal do poziomu z okresu chaosu covidowego.

Co o to oznacza? Z powodu turbulencji i droższego transportu już teraz importer z Europy dopłaca 1-2 dolary do pary obuwia sportowego. W rachunku ciągłym - hurt, detal, ich cena przy kasie sklepowej jeszcze więcej wzrośnie. A prognozy zmian są minorowe.

PROBLEMY ZACZĘŁY SIĘ PRZEZ PIRATÓW

Globalna logistyka zatrzęsała się 19 listopada ub.r. To wtedy w południowym rejonie Morza Czerwonego desant kilku komandosów dostarczonych helikoptrem zajął japoński statek do przewozu samochodów Galaxy Leader. Nie wiozł ładunku, ale łupem okazał się samochodowiec i jego załoga, zwolniona dopiero w maju po wypłaceniu „należnego”.

Komandosi przylecieli z Jemenu. Wywodzili się z plemienia Huti i pod hasłem solidarności z Hamasem i Hezbollahem, walczącymi o wolną strefę Gazy, atakują z morza, lądu i powietrza - raketami i dronami - statki handlowe. Celem stały się statki różnych bander i różnych właścicieli. Do końca stycznia było ich około 40, do początku czerwca - prawie drugie tyle. Gwałtownie wzrosły stawki ubezpieczeń. Natomiast najwięksi armatorzy w trosce o losy wartych ponad 200 mln dolarów kontenerowców i równie cennego ładunku - zmienili trasę między Azją a Europą. Zamiast najkrótszym szlakiem, wiodącym od 1869 r. przez Morze Czerwone i Kanał Sueski, ich statki płyną wokół południa Afryki. Dodaje to ok. 10 tys. km przebiegu i co najmniej o tydzień dłuższego czasu przybicia do portu.

Według notowań platformy PortWatch, licząc od 10 czerwca w ciągu tygodnia z Kanału Sueskiego skorzystały 34 statki - przeważnie mniejszych i armatorów regionalnych - w porównaniu z 78 rok temu. Z kolei 89 jednostek opłynęło

Przylądek Dobrej Nadziei, versus 52 rok wcześniej. O ile duże tankowce kursowały w poprzednich latach tą trasą, to obecnie wybierają także ok. 90 proc. kontenerowców.

Ta sytuacja nie zmienia się. Pomimo tego, że na Morzu Czerwonym operują okręty marynarki wojennej USA (są też pojedyncze okręty krajów unijnych), strącające rakietami lub dronami, Huti nadal są groźni. I bardziej skuteczni, wspierani arsenalem broni i wywiadem Iranu. Tylko 13 czerwca uderzyli w trzy statki, w tym łodzią bezzałogową w masowiec Tutor greckiej bandery. Doszło do eksplozji, została zalana maszynownia, zginął jeden z mechaników.

CZY KTOŚ MA STATEK?

Jeszcze przed świętami Bożego Narodzenia przewóz towaru w kontenerze 40-stopowym z Szanghaju do Rotterdamu kosztował średnio 1 660 dol. (dane Drewry), w porównaniu do 9 300 dol. w grudniu 2021 r., w apogeum okresu zaburzeń covidowych. Z początkiem tego roku stawki frachtu w notowaniach bieżących (spot) rosły z dnia na dzień, dochodząc na przełomie stycznia i lutego do prawie 5000 dol./FEU. Przewoźnicy wyjaśniali, że doliczają większe koszty paliwa - do 2 mln dolarów za rejs, ponieważ statki płyną z Azji dłuższą trasą oraz utratę potencjalnych zysków, skoro podróż trwa ponad tydzień dłużej. A z kolei spedycytorzy podkreślali, że to także okazja do upieczenia ekstra zysków przez przewoźników.

W lutym minął pierwszy szok. Rozpoczął się chiński Nowy Rok, podczas którego tradycyjnie tamtejsze fabryki i porty zatrzymywały się na ponad tydzień. Sytuacja w miarę unormowała się także dlatego, że powstała duża nadwyżka slotów, na nie w pełni wykorzystywanych statkach. Wzięła się stąd, że w latach 2020-22 boomu dla przewoźników oceanicznych zarobili oni krocie i gros zysków przeznaczyci na zakup nowych, większych kontenerowców. Stocznie zaczęły je systematycznie dostarczać, ich wysyp nastąpił w 2023 r.

Według notowań brytyjskiej firmy doradczej Clarkson, na przełomie 2023/24 podaż usług przewozów oceanicznych w kontenerach była o ok. 10 proc. wyższa niż popyt. Od lutego do końca kwietnia stawki frachtu spot malały. Jednak wystrzeliły w maju, w niektórych tygo-

dniach w tempie dwucyfrowym. W najnowszych notowaniach Drewry z 13 czerwca za przewóz towarów w kontenerze FEU z Szanghaju do Rotterdamu (i np. Gdańska) w kontrakcie spot trzeba było zapłacić prawie 6200 dolarów. Doliczając ekstra dopłaty, w granicach 2-3 tys. dolarów (np. za to, by kontener trafił na pierwszy wypływający statek), był to poziom niedaleki od apogeum z okresu covid.

- Rynek reaguje podnoszeniem stawek i zamknięciem kontraktów długoterminowych, a do ofert armatorskich wróciły serwisy gwarantujące miejsce, ale za dodatkową opłatą, skoro na miejsce na statku trzeba czekać dodatkowo nawet kilka tygodni - podkreśla Marcin Mackiewicz. - Operatorzy logistyczni proszą swoich klientów o składanie zamówień z dużym, sześciotygodniowym wyprzedzeniem, co wymusza dodatkową pracę dla działów logistyki i zakupów.

Rollercoaster ruszył, bo nakręciła się sprężyna kilku przyczyn. O blisko sześć tygodni wcześniej, niż w poprzednich latach, rozpoczął się letni szczyt zamówień towarów przez duże sieci handlowe. Dlaczego? Amerykańscy menedżerowie logistyki obawiali się skutków zapowiadanych na jesień strajków pracowników portów (ILA liczy 85 tys. członków) i przyspieszyli zamówienia zakupu towarów. W Europie z kolei wyciąga się wnioski z przestojów w okresie Covid-19 i braku produktów.

Dość szybko zanikła więc nadwyżka mocy przewozowych (szczególnie, że armatorzy kontynuowali akcję jej zbijania, nakazując kapitanom wolniej płynąć wokół Afryki) i przerodziła się w brak dostępności slotów. Cudowna okoliczność dla przewoźników. Mogli znow dyktować wyższe ceny za fracht.

Ta sytuacja skusiła tradycyjnych, oceanicznych przewoźników i tych mniejszych, operujących zwykle np. tylko w rejonie Azji, do wynajęcia każdego wolnego statku od firm leasingowych. Rynek czarterów rozgrzał się do czerwoności. Jeszcze na początku roku średnia stawka referencyjna dla kontenerowca przewożącego 5500-7000 TEU wynosiła 32 000 USD/dziennie, jak wynika z notowań firmy Braemar. W połowie czerwca grupa CMA CGM, trzeci co do wielkości przewoźnik kontenerowy na świecie, wynajął na trzy miesiące statek o pojemności 7100 TEU za 80 000 USD

dziennie. Ten wyższy koszt jest też wliczany w stawki frachtu.

- Wszyscy przewoźnicy walczą teraz o dodatkowy tonaż. Można zarobić duże pieniądze kosztem spedytorów, którzy płacą coraz więcej za coraz gorszy poziom usług - powiedział Peter Sand, główny analityk platformy analitycznej Xeneta w wypowiedzi dla portalu The Loadstar.

Oddala się zatem termin odwrócenia tendencji wzrostu stawek frachtu morskiego w umowach spot. „Nikt tak naprawdę nie wie, kiedy to nastąpi. Ceny będą rosły dopóty, dopóki wystarczająco wielu spedytorów nie będzie mogło sobie pozwolić na wysyłkę towarów” - skomentował Alan Murphy, dyrektor generalny Sea-Intelligence w cotygodniowej analizie.

Z danych tej firmy analitycznej wynika zarazem, że jeśli stawka frachtu płacona za każdą milę morską osiągnie taki sam poziom jak podczas pandemii, koszt przewozu FEU z Szanghaju do Rotterdamu (i niemal tyle samo do Gdańska) wyniesie 18 900 USD. A to już nie przelewki. Pojawiły się oceny, jak to może wpłynąć na wzrost inflacji, którą dopiero co opanowano, po traumie covid.

Słabe są też prognozy, że w najbliższych miesiącach poprawi się czas dostaw towarów. DHL zaleca klientom, by dodali 4-6 tygodni rezerwy w porównaniu z ub.r. w kontraktowaniu umów przewozów, zmniejszając ryzyko jego odrzucenia w zakładanym terminie. A Daniel Richards, dyrektor w londyńskiej firmie konsultingowej Maritime Strategies International Ltd., powiedział The Financial Times, że warunki mogą się jeszcze

DHL ZALECA KLIENTOM, BY DODALI 4-6 TYGODNI REZERWY W PORÓWNIANIU Z UB.R. W KONTRAKTOWANIU UMÓW PRZEWOZÓW

pogorszyć, gdy branża wejdzie w przedświąteczny „szczyt sezonu” na półkuli północnej późnym latem i jesienią.

WŁĄCZAJĄ SIĘ WENTYLE BEZPIECZENSTWA

Alternatywą wobec transportu morskiego dla niektórych rodzajów ładunków jest transport lotniczy (dla drogich i wrażliwych towarów) oraz kolejowy (z Azji do Europy). Kryzys żeglugowy na Morzu Czerwonym spowodował pewne przesunięcia między tymi segmentami, lecz w obu przypadkach obserwuje się podobne zjawisko - wzrost kosztów transportu i rosnące problemy logistyczne. - Podobnie jak w transporcie morskim, linie lotnicze i operatorzy kolejowi mają ograniczone miejsce, zatem podnoszą stawki i zabierają najlepiej płatne ładunki - stwierdza Marcin Mackiewicz.

Baltic Exchange Airfreight Index (BAI) pokazuje, że stawki z Hongkongu do Frankfurtu n. Menem (główny port cargo w Europie) wzrosły w maju o 17 proc. w porównaniu z ub.r. i wynosiły 4,41 USD za kg, a do Ameryki Północnej wzrosły o 9,1 proc. (do 5,53 USD

za kg). Dla obu kierunków był to drugi miesiąc z rzędu wzrostów, po ok. 20 miesiącach spadków. Te wyższe ceny odzwierciedlają pogarszające się warunki rynkowe, choć także gwałtowny wzrost wolumenu handlu elektronicznego z Azji. Od Apple po chińskich sprzedawców detalicznych Temu i Shein i producentów półprzewodników - wszyscy wykorzystują fracht lotniczy jako najlepszy wybór do transportu produktów. Dlatego Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (IATA) zrewidowało swoje tegoroczne prognozy rentowności linii lotniczych i oczekuje, że łączny zysk netto wyniesie 30,5 mld USD.

Bardziej złożona jest sytuacja w transporcie kolejowym z Chin do Europy, szczególnie tzw. Nowym Jedwabnym Szlakiem. - Jednym ze skutków kryzysu na Morzu Czerwonym z jego pochodnymi jest wzrost wolumenu towarów na kierunku Azja-Europa przewożonych koleją - stwierdza Robert Roszko, Rail Freight Operations Director regionu CEE w polskiej spółce Rohlig SUUS Logistics. - Przedsiębiorcy wybierają tę opcję, by zapewnić ciągłość łańcucha dostaw. Dlatego też wzrosła znów rola Małaszewicz jako europejskiej bramy dla transportów z Chin.

Między transportem morskim a kolejowym w połączeniach Europy i Azji od kilku lat zachodziła korelacja i w pewnym sensie konkurencja. Porównywalny czas przewozu - transport morzem trwał w normalnych warunkach ponad 40 dni, koleją dwa tygodnie - oraz jego koszt, który w przeliczeniu na kontener był zwykle dwukrotnie tańszy statkiem. To się zmieniło wraz z wybuchem pandemii Covid-19.

ŚREDNI DZIENNY TRANZYT STATKÓW HANDLOWYCH

Średnia liczba statków/*	Trasa	6.11.23	20.11.23	01.01.24	07.05.24	17.04.24	10.06.24
W ciągu 7 dni w 2023 i 2024 r.	Kanał Sueski	77	46	27	18	37	34
W ciągu 7 dni rok wcześniej		78	71	70	82	78	78
W ciągu 7 dni w 2023 i 2024 r.	Przylądek Dobrej Nadziei	50	53	66	86	88	89
W ciągu 7 dni rok wcześniej		42	41	39	47	48	52

ŹRÓDŁO: UN GLOBAL PLATFORM; PORTWATCH

* LICZONA WSTECZ OD UWIDOCZNIJONEJ DATY

NOWY JEDWABNY SZLAK WRÓCIŁ DO ŁASK

Wydłużenie czasu transportu morskiego i wywindowane koszty frachtu sprawiły, że rekordy popularności bił transport kolejowy z Chin tzw. Nowym Jedwabnym Szlakiem.

Jego główna, najkrótsza odnoga do Europy wiedzie przez nadgraniczne centrum logistyczne w Małaszewiczach, które nazywane jest bramą do Europy. W 2021 r. odprawiano w nim do 15-16 pociągów na dobę, co było maksymalną zdolnością jego obsługi. Pojawiły się opinie, że Małaszewicze stały się wąskim gardłem na NJS, podobnie jak przejścia graniczne między Chinami a Kazachstanem. Za-

rządca centrum logistycznego - spółka Cargotex (wówczas w strukturze PKP Cargo, obecnie PKP PLK) zabiegała, by przyspieszyć rozbudowę.

Rok później sytuacja się zmieniła. Takie były skutki pośrednie agresji Rosji na Ukrainę i wprowadzonych sankcji UE wobec agresora. Wiele europejskich firm powstrzymywało się od transportu towarów nie tyle z Chin, co do Chin, by nie być oskarżonymi, że część towarów trafia do Rosji. Ale był drugi czynnik zmian. Transport kolejowy stał się znów droższy niż morski. W 2022 r. i 2023 r. przewoży tym szlakiem kolejowym małały po ok. 50 proc. rok do roku.

Wobec chaosu w transporcie morskim, z początkiem tego roku ożyły przewozy NJS przez Małaszewicze. Mówili o tym uczestnicy Kongresu Intermodal in Poland w Janowie Podlaskim. - Zakłócenia na Morzu Czerwonym sprawiły, że stawka frachtu odgrywa drugorzędną rolę. Nagle się okazuje, że klient jest w stanie dopłacić do tego, aby jego towar mógł dotrzeć jak najszybciej do celu - stwierdził Michał Jamioła, Rail Freight Sales Manager z firmy Langowski Logistics. - Spodziewamy się też, że za chwilę na większą skalę ruszy transport drogowy z Chin, który podczas covidu był bardzo popularny.

Sprawa dywersyfikacji, czyli swoistego wentylu bezpieczeństwa, ma drugi aspekt. NJS może zyskać alternatywne nitki, do tej wiodącej przez Małaszewicze. Szczególnie tzw. Korytarz Środkowy (Middle Corridor), łączący region Azji Centralnej z Azerbejdżanem, Gruzją, Turcją i krajami UE. Od czasu rosyjskiej inwazji na Ukrainę cieszy się coraz większym zainteresowaniem ze strony firm lo-

gistycznych oraz ich klientów, jako alternatywa dla transkontynentalnych połączeń przez Rosję. By go udrożnić, potrzeba ok. 16 mld euro. Dostrzegając potrzebę alternatywy, UE oraz instytucje finansowe zamierzają w następnych latach zainvestować 10 mld euro na udrożnienie infrastruktury Middle Corridor.

- Korytarz Środkowy traktujemy jako alternatywę na złe czasy - powiedział Krzysztof Izdebski, prezes zarządu CMC Logistics Poland. - Ale w normalnych warunkach, pod względem ekonomiki transportu, przewozy z Chin i z Azji Środkowej przez Rosję zawsze będzie tańsze, dlatego nasi klienci nie się decydują się na korzystanie z Korytarza Środkowego.

Według Roberta Roszko nawet jeśli sytuacja na Morzu Czerwonym wróci do normy, nadal możemy spodziewać się, że wiele firm będzie decydować się na przewóz towarów na trasie Chin-Europa pociągami. - Dywersyfikacja rozwiązań przewozowych pozwala budować odporność łańcuchów dostaw, co doskonale udowodnił kryzys covidowy. Ponadto coraz więcej przedsiębiorstw poszukuje serwisów transportowych redukujących emisję śladu węglowego, a kolej jest najbardziej zieloną opcją - mówi Roszko.

Jest też ofiara blokady Kanału Sueskiego. Sprawia, że porty leżące nad Adriatykiem są mniej atrakcyjne ze względu na brak przewagi w czasie dostaw towarów w głąb Europy. - Nadal występuje więc różnica kosztowa na korzyść portów niemieckich czy polskich - stwierdza Przemysław Komar, Seafreight Product Director rejonu CEE w Rohlig SUUS Logistics. - A korytarz Bałtyk-Adriatyk, choć funkcjonuje, nie jest najczęściej wybieraną opcją transportową.

ADAPTACJA

Jak w tych warunkach odnajduje się polska logistyka? Zależy od rodzaju transportu. - Od czterech lat żyjemy z „zamieszaniem” w logistyce, zmieniamy tylko jedną sytuację kryzysową na inną - mówi Przemysław Komar. - Może z tą różnicą, że obecnie jest dużo więcej zakłóceń, niż blokada Kanału Sueskiego, niski poziom wody w Kanale Panamskim czy powódź w Dubaju.

Według niego, większość polskich operatorów logistycznych i firm transportowych, ale i ich klientów już nauczyła się żyć w tej nowej rzeczywistości. To także zasługa dywersyfikacji oferty oraz tego, że szereg polskich firm logistycznych operuje we wszystkich rodzajach transportu i frachtu, w dodatku globalnie. - Dlatego my jesteśmy w stanie dość szybko zmienić np. serwis morski na kolejowy, przy pełnej otwartości klientów - dodaje Komar.

Inne problemy z wyzwaniem nie tylko geopolitycznymi ma transport drogowy. - Wojna w Ukrainie przeorała w naszej części Europy cały system transportowy, po części zamykając dla polskich przewoźników tradycyjne szlaki handlowe do Azji - mówi Anna Brzezińska, dyrektor Departamentu Władz Statutowych, Strategii i Komunikacji Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. - Słynna już umowa UE-Ukraina, mająca na celu pomoc naszemu udreżonemu sąsiedowi, przyniosła oplatany skutek nie tylko dla polskich transportowców. Na to wszystko nakłada się pełzający kryzys, który skutkuje ograniczeniem liczby przewoźników towarów. W efekcie małe, rodzinne polskie firmy, porażone covidem i wyzwaniami w stylu Polski Ład, długo tego nie wytrzymają.

CENY TRANSPORTU MORSKIEGO W DOLARACH ZA STANDARDOWY KONTENER WG DREWRY

	07.05.21	20.01.22	30.06.22	01.12.22	22.06.23	21.12.23	25.01.24	18.04.24	13.06.24
Główny indeks DWCI/**	5 472	9 698	7 066	2 284	1 536	1 661	3 964	2 719	4 801
Subindeks Szanghaj - Rotterdam/***	8 371	14 053	9 240	1 965	1 316	1 667	4 984	2 989	6 177
Subindeks Szanghaj - Genua/***	8 532	12 794	10 884	3 085	2 075	1 956	6 365	4 295	6 862

ŹRÓDŁO: DREWRY
 /** FEU = KONTENER 40-STOSTOPOWY; /** DREWRY'S COMPOSITE WORLD CONTAINER INDEX; /****DWA, SPOŚRÓD OŚMIU ANALIZOWANYCH STAŁYCH POŁĄCZEŃ KONTENEROWYCH (TAKŻE W OBIE STRONY - Z/DO NA TRASIE SZANGHAJ - LOS ANGELES I SZANGHAJ - NOWY JORK)

CZASY DLA LIBERALÓW NIE SĄ DOBRE. TRZEBA BYĆ PRAGMATYCZNYM

Liberałowie coraz mniej znaczą w Europie. Ostatnie wybory do Parlamentu Europejskiego zakończyły się dla nich klęską. Czy i dlaczego idee liberalne nie znajdują dziś poklasku – m.in. o tym, ale i o przyszłości Europy rozmawiamy z Januszem Lewandowskim, europosem, byłym komisarzem i współzałożycielem Kongresu Liberalno-Demokratycznego.

Tekst: **Adam Sofuł**

Czy jest pan liberałem? I co to w ogóle znaczy?

JL: Jestem pragmatycznym liberałem. Takim, który wierzy w moc prywatnej przedsiębiorczości i prawa własności, jako rękojmię wolności obywatelskiej. Pragmatycznym – bo tylko taki mógł się narodzić w Gdańsku w latach 80. Fenomen gdańskiego liberalizmu to symbioza z „Solidarnością”, a najbardziej sensacyjny przejaw tej współpracy, to powierzenie nam przez Wałęsę programu podziemnego związku zawodowego w połowie lat 80. Przemyciłem tam pochwałę prywatnej przedsiębiorczości, pośród punktów traktujących o prawach związkowych. Z obawą czekaliśmy na reakcję Lecha, a on właśnie na tym skupił uwagę – świadom, jak bardzo różniło się gospodarstwo jego ojca od nieszczęśliwych PGR-ów. Z tego zaufania wziął się liberalny rząd Bieleckiego w roku 1991. Mój liberalizm to nie sakralizacja rynku, lecz świadomość, że rynek i swobody obywatelskie muszą być dobrze regulowane i na tym polega konstytucja wolności.

Ale w ostatnich latach te wartości, przez pana reprezentowane, zdają się w odwrocie. Na przykład w ostatnich wyborach europejskich uchodząca za najbardziej liberalną frakcję Renew Europe straciła 23 miejsca w porównaniu z poprzednią kadencją.

JL: Sami są sobie winni, forsując wraz z lewicą, która u nas mocno straciła, rewolucję obyczajową, gdy w tej sferze każdy kraj ma swoją wrażliwość i swoje tempo.

Kariera antyeuropejskiej prawicy ma dłuższą historię. Zaczęła się od kryzysu migracyjnego roku 2015, który był wyjątkowo żyzną glebą dla populizmu i nastrojów antyliberalnych. Pakiet migracyjny uzgodniony przed wyborami europejskimi tym bardziej im sprzyjał, im bardziej był zakłamywany, jak w Polsce, chociaż stanowi zaostrenie prawa azylowego. Podobnie z Zielonym Ładem, który stanowi klęskę komunikacyjną Komisji Europejskiej. Miał być sztandarem programowym, a stał się epitetem i straszakiem. Podobnie z odwrotem od jednomyślności na rzecz kwalifikowanej większości we wrażliwych kwestiach polityki zagranicznej, co nazwano tworzeniem federalnej Europy pod dyktando Niemiec.

A później pandemia i agresja Putina usprawiedliwiły większą rolę państwa w gospodarce, a instytucji Unii Europejskiej w ochronie zdrowia obywateli i naszego bezpieczeństwa.

Rozumiem, że mówiąc o prawicowym populizmie dotknął pan warstwy politycznej. A jeśli chodzi o odwrót od liberalizmu w warstwie gospodarczej? Widzimy odwrót od globalnego handlu.

JL: Globalizacja jest nieodwracalna. Z korzyścią dla Chin i innych potęg, które wykorzystują wolność handlu bez wzajemności. Europa próbuje się bronić, co może być korzystne dla Polski pod hasłem „nearshoringu”, czyli skrócenia łańcucha dostaw, a zwłaszcza „friendshoringu”, czyli mniejszego uzależnienia handlowego od krajów autorytarnych, które często eksploatują siłę roboczą w sposób urągający godności ludzkiej.

Także ciąg innych zdarzeń usprawiedliwia większą rolę państwa i instytucji Unii Europejskiej. Najpierw był to kryzys finansowy, który ujawnił skutki braku nadzoru finansowego nad sektorem bankowym. Nieszablonowe reakcje Europejskiego Banku Centralnego uratowały strefę euro, choć nie miały nic wspólnego z liberalizmem gospodarczym. Potem pandemia wymusiła zamrożenie gospodarki, a potem jej ratowanie poprzez nadzwyczajny zastrzyk płynności, zawieszenie reguł Paktu Stabilizacji i Wzrostu (tzw. general exit clause), czyli swoistą nacjonalizację zysków i strat gospodarczych.

Skutkiem był skokowy wzrost długu publicznego do poziomu 97 proc. PKB w strefie euro w roku 2020 oraz deficytu rządowego, który sięgnął średnio 7 proc.

Obecnie sytuacja się normalizuje, ale nadal 12 krajów UE, w tym Polska, za-



FOT. PIOTR HUKALO

sługuje na objęcie ich procedurą nadmiernego deficytu.

Do tego teraz wojna wróciła na nasz kontynent, co jeszcze bardziej usprawiedliwia interwencjonizm państwa w imię bezpieczeństwa. Polskie 4 procent PKB na zbrojenia to wysoko zawieszona poprzeczka dla krajów członkowskich NATO, które dotąd nie dotrzymywały wymogu 2 procent PKB.

Zatem, Europa na progu XXI wieku mierzy się z wyzwaniem, które wymusza interwencjonizm państwa lub akcję na poziomie Unii Europejskiej. Nie są to dobre czasy dla liberalizmu gospodarczego.

Przełom wieków to była dominacja neoliberalizmu. To była tzw. szkoła chicagowska – jak to określił, religia neoliberalna. Czy jest do tego powrót? Czy np. konsensus waszyngtoński wciąż obowiązuje?

JL: Po epoce przerostów państwa opiekuńczego nastąpiła reakcja - przede wszystkim w Wielkiej Brytanii czasu Margaret Thatcher i Reagonomics w Stanach Zjednoczonych. Przyniosło to wzrost gospodarczy, ale także wzrost nierówności społecznych. Jeszcze gorsze skutki miało rozluźnienie rygorów finansowych, co przyniosło nadużycia na rynku kredytów hipotecznych w USA,

upadek Lehman Brothers w roku 2008 i reakcję łańcuchową, niezwykle kosztowną dla Europy, która finansuje gospodarkę realną z systemu bankowego, a nie rynku kapitałowego, dominującego w USA. To koniec konsensusu waszyngtońskiego, bo dziś demokratyczna grupa G-7 mierzy się z grupą BRICS, dyrygowaną przez Chiny, która nie przestrzega reguł powojennego ładu światowego, sympatyzując bardziej z Putinem, niż z Ukrainą, walczącą w imię naszych wartości.

Wróćmy do pańskiego rozumienia liberalizmu – jako siły prywatnej przedsiębiorczości. W ostatnich latach tendencje – w Polsce i w Europie – były raczej przeciwnie. Ma pan jakieś argumenty, że prywatne jest lepsze niż państwowe?

JL: Dobrym świadectwem może być gospodarka morska na Pomorzu. W ramach RWPG powierzona Polsce i korzystaliśmy z tego, nadużywając wolności mórz dla ekspansji PŁO i PŻM, tak jak teraz Chiny nadużywają wolności handlu.

Dzisiejsze oblicze przemysłu stoczniowego, który wcześniej budował nam mało wymagający rynek ZSRR, jest wielką pochwałą prywatnej przedsiębiorczości i świadectwem niedoli sektora państwowego, zasiedlonego przez nomenklaturę „miernych, ale wiernych”. Z jednej strony nieszczęsny los Stoczni Gdańskiej bez sensu sprzedanej przez PiS w ręce ukraińskiego oligarchy, wegetującej za koszt polskich podatników, podobnie jak inne stocznie państwowe i symboliczna, rdzewiejąca stępka w Szczecinie. Z drugiej strony prawdziwa perła, gdańska stocznia remontowa, sprywatyzowana z moim błogosławieństwem, ratująca program budowy promów i programy wojenne, ale także prestiżowe zamówienia zagraniczne dla stoczni Crist oraz jachty zamówione przez tak wymagających klientów, jak wielkie gwiazdy sportu: Nadal i Alonso.

Trudno o lepszą ilustrację przewagi prywatnej przedsiębiorczości nad państwową, nieuleczalnie poszkodowaną przez polityczną nomenklaturę.

To tylko jeden segment. Czy może być wskazaniem dla całej gospodarki?

JL: Zdecydowanie tak, bo taka jest lekcja płynąca z polskiej transformacji. A także z „dobrej zmiany”, czyli centralizacji i renacjonalizacji, przezwanej repolonizacją, co rodziło niegospodarność, korupcję, milionowe synekury dla rozmaitych nieudaczników i sponsorowanie kampanii politycznych PiS.

Nie ma lepszego przykładu, niż Orlen, niegospodarny moloch, udający narodowego czempiona, produkt zachcianek byłego wójta Pcimia. Niestety, po drodze zniszczono tak wartościową firmę, jak Lotos i wchłonęto inną perłę gospodarczą Pomorza – Energeę. Nasz niepokorny region poniósł w ostatnich latach trudno odwracalne straty.

Jak powiedziałem, prywatna przedsiębiorczość staje się dobrem narodowym, jeśli jest regulowana w sposób właściwy dla praworządnego państwa. Jeśli hula bez żadnej kontroli, przynosi straty. Dobrą ilustracją jest inny owoc „dobrej zmiany” – SKOK-i. Zbyt późno objęte nadzorem finansowym i gwarancjami Bankowego Funduszu Gwarancyjnego oznaczały miliardowe re-

kompensaty dla poszkodowanych klientów (tylko SKOK Wołomin to 2.2 mld zł wypłat). Dziś interwencjonizm usprawiedliwia wojna w Ukrainie.

No właśnie. Przez ostatnie lata mamy do czynienia ze zwiększaniem roli państwa – usprawiedliwionym okolicznościami. Ale czy jest powrót z tej ścieżki na liberalne tory? Wojna nie sprzyja wolności.

JL: To prawda. Populizm rodzi się z lęków, często realnych, ale także sztucznie rozbudzanych. Daje proste odpowiedzi na rzeczywiste problemy. Takim realnym problemem jest dziś lęk powodowany przez wojnę, która za sprawą Putina wróciła na nasz kontynent. Wojna wymusza interwencjonizm. Mamy od 5 marca 2024 Europejską Strategię Przemysłu Obronnego, czyli strategię współpracy sektorów zbrojeniowych. Nie ma ona nic wspólnego z wolnym rynkiem, gdyż zakłada lokowanie minimum 50 proc. zamówień na rynku EU – czyli to protekcjonizm. Co – uwaga – popieram, jako pragmatyczny liberał.

Jak dzisiaj w globalnej grze gospodarczej sytuuje się Europa? Od lat słychać narzekania, że zaczyna zostawać w tyle za USA i Chinami. To zupełnie różne modele gospodarcze – wzorzec liberalizmu USA i autorytarne Chiny. Którą ścieżką powinna podążać Europa, by gonić?

JL: Stary Kontynent, kiedyś kolebka rewolucji przemysłowej, odsyłany jest na emeryturę. O tym właśnie był „Global Investors Summit” w czerwcu 2024 na zaproszenie i z udziałem Lecha Wałęsy w Gdańsku. Jak sprawić, by międzynarodowy kapitał płynął w stronę demokracji, a nie autokracji? Nie ma dobrej odpowiedzi.

Autokraci obiecują stabilność, a demokraci mnożą obietnice ryzykowne dla gospodarki, by wygrać wybory. Unia Europejska mnoży regulacje, które mają wspomagać inwestowanie w zielone technologie, gdy Biden w USA daje gotówkę do ręki albo ulgi podatkowe, które zachęcają firmy z Europy i Chin, by tworzyć miejsca pracy w Ameryce. Nie jestem optymistą co do konkurencyjności Europy w XXI wieku.

Lech Wałęsa - współzałożyciel i pierwszy przewodniczący NSZZ „Solidarność”, prezydent RP w latach 1990–1995, laureat Nagrody Nobla



- FENOMEN GDAŃSKIEGO LIBERALIZMU TO SYMBIOZA Z „SOLIDARNOŚCIĄ”, A NAJBARDZIEJ SENSACYJNY PRZEJAW TEJ WSPÓLPRACY, TO PÓWIERZENIE NAM PRZEZ WAŁĘSĘ PROGRAMU PODZIEMNEGO ZWIĄZKU ZAWODOWEGO W POŁOWIE LAT 80. - MÓWI JANUSZ LEWANDOWSKI

FOT. JAKUB STEINBORN

KOSMICZNE AMBICJE STALOWEJ WOLI

Innowacyjny na skalę europejską projekt kosmiczny będzie realizowany w Stalowej Woli. Miasto, jako jedno z 22 miast w Europie, otrzymało dofinansowanie z Unii Europejskiej na realizację projektu „Space 4 Talents” (Przestrzeń dla talentów)

Tekst: **Zdzisław Surowaniec**

Nowatorski unijny projekt w ramach programu Europejskich Inicjatyw Miejskich ma na celu opracowanie modelu przyciągania i zatrzymywania talentów w miastach tracących funkcje społeczno-gospodarcze. W przypadku Stalowej Woli projekt skoncentruje się na tworzeniu warunków dla rozwoju nowoczesnego i zaawansowanego przemysłu nowych technologii, w tym kosmicznego.

Siedzibą projektu „Space 4 Talents” będzie budowany Akcelerator Przemysłowy przy ulicy Ludwika Tołwińskiego w Stalowej Woli, należący do Agencji Rozwoju Przemysłu. Miasto chce w ten sposób zawalczyć na terenie strefy przemysłowej o inwestorów z branży kosmicznej.

W tym celu sięgnięto po unijną dotację, którą Stalowa Wola otrzymała jako jedno z 22 miast w Polsce obok Krakowa. Łącznie aplikowały 122 ośrodki.

- To projekt, który napisze nowy horyzont dla Stalowej Woli, da nowe możliwości młodym ludziom, aby mogli realizować swoje pasje. Dzięki projektowi „Space 4 Talents” nasze miasto ma szansę stać się ważnym ośrodkiem przemysłu kosmicznego w Polsce i Europie. Wierzę, że to przedsięwzięcie przyciągnie młode talenty, stworzy nowe miejsca pracy i przyczyni się do dynamicznego rozwoju naszego regionu - mówi prezydent Stalowej Woli Lucjusz Nadbereżny na konferencji prasowej, której maskotką był mężczyzna przebrany za kosmonautę.

Uczestniczący w konferencji Władysław Ortyl, marszałek województwa podkarpackiego, zaznaczył, że inteligentne specjalizacje, a taką jest branża kosmiczna, to obszary, które będą się rozwijać i są w sferze zainteresowania młodych ludzi.

PRZESTRZEŃ DLA MŁODYCH I UTALENTOWANYCH

Istotę funkcjonowania „Space 4 Talents” przedstawił Jacek Śledziński, kierownik biura Centrum Obsługi Przedsiębiorców. W ramach działań podejmowanych przez miasto we współpracy z ośrodkami uczelnianymi, inwestorami, organizacjami z otoczenia biznesu będą podejmowane aktywności, aby stworzyć przestrzeń dla młodych, utalentowanych osób. Ma to w przyszłości zatrzymać odpływ mieszkańców w wieku produkcyjnym i zapobiec kurczeniu się miasta.

Podczas prezentacji kosmicznego projektu pojawił się kosmonauta



„Przestrzeń dla talentów” to branżowe laboratoria, które zostaną wyposażone na podstawie audytu wśród firm na całym świecie z branży kosmicznej, to „uniwersytet” oferujący kursy i studia podyplomowe, to także Centrum Pracy Zdalnej, gdzie na powierzchniach należących do ARP będzie można nawiązać zawodowe kontakty.

Arletta Siwek, naczelniczka Stalowowskiego Centrum Aktywności Lokalnej, zwróciła uwagę na duże zagrożenie dla naszego miasta. To odpływ młodych ludzi. W przeprowadzanej ankiecie aż 76 procent maturzystów zadeklarowało wyjazd po ukończeniu szkoły średniej do innych ośrodków miejskich, gdyż są bardziej atrakcyjne.

EKSPERYMENTALNY KOSMICZNY PROJEKT W STALOWEJ WOLI

Jak stwierdzono projekt ma charakter eksperymentalny, wszystko to, co zostanie zakupione i wypracowane ma być własnością miasta. Istnieje nawet szansa, że po jego zakończeniu ma szansę się finansować. Całkowity budżet projektu wynosi 26 milionów złotych, z czego 20 milionów złotych to dofinansowanie. Okres realizacji to czerwiec 2024 do końca lutego 2028.

Zapytaliśmy się, ile podmiotów na terenie stalowowskiej strefy gospodarczej reprezentuje „branżę kosmiczną”. Żadna. Jacek Śledziński dyplomatycznie wybrnął, że ma nadzieję, że to właśnie realizacja tego projektu przyczyni się do rozpropagowania tej gałęzi w naszym mieście.

POLSKA WYKORZYSTAŁA SZANSE I NIE ZWALNIA TEMP

W maju minie 20 lat członkostwa Polski w UE. Skłania to do oceny, jak przez ostatnie dwie dekady zmieniła się Polska gospodarka. Jak przez ostatnie dwie dekady przebiegał proces konwergencji Polski do zamożniejszych gospodarek UE oraz jak wyglądają jego perspektywy w kolejnej dekadzie.

Tekst: **Mateusz Tkarski**



FOT: GETTY IMAGES

Jak szybko dzięki wstąpieniu do UE nadrobiliśmy dystans do rozwiniętych, europejskich krajów? Kiedy osiągniemy poziom gospodarek skandynawskich czy niemieckiej? Najpopularniejsze ekonomiczne miary stanu gospodarki wskazują, iż Polska była największym beneficjentem członkostwa w UE spośród wszystkich państw regionu, które przystąpiły do wspólnoty w 2004 roku i latach późniejszych. Między 2004 a 2022 rokiem PKB naszego kraju zwiększyło się dokładnie dwukrotnie. W całej Unii szybszy wzrost odnotowała w tym czasie jedynie niewielka Malta oraz stosująca preferencje podatkowe dla globalnych korporacji Irlandia.

- Daleko za Polską pod względem tempa wzrostu gospodarczego uplasowały się ponadto inne nowe kraje członkowskie z naszego regionu - przykładowo gospodarki Czech i Węgier urosły w tym czasie jedynie o około połowę - oceniają ekonomiści Banku Pekao w raporcie „20 lat Polski w Unii Europejskiej z perspektywy przedsiębiorstw i sektorów gospodarki”.

Jak zwracają uwagę, ostatnie 20 lat to okres bardzo dynamicznego rozwoju, zwłaszcza niektórych branż usługowych, takich jak: informacja i komunikacja czy usługi biznesowe dla firm, które odnotowały kilkukrotny wzrost wartości dodanej. Wyłączając z zestawienia wspomnianą Irlandię oraz najmniejsze gospodarki UE (Luksemburg, Maltę oraz Cypr), w aż 8 dużych działach gospodarki Polska uplasowała się w unijnym TOP3 pod względem skali wzrostu od 2004 roku. W samym przetwórstwie przemysłowym nie miała zaś sobie pod tym względem równych w całej wspólnotie (blisko 3-krotny wzrost).

INWESTYCJE I EKSPORT TO NASZE MOCNE STRONY

Wejście do UE zapewniło duży napływ inwestycji zagranicznych. Polska, jako część wspólnego rynku, stała się atrakcyjna dla kapitału zagranicznego. Skumulowana wartość bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Polsce zwiększyła się o ponad 200 mld dolarów. Wynik ten oczywiście daje nam pierwsze miejsce w regionie, ale też niewiele ustępuje temu osiągniętemu w tym czasie przez znacznie większą gospodarkę Włoch.

- Polska zaliczała się także do państw UE o najsilniejszym wzroście nakładów w przetwórstwie, a w przeważającej liczbie branż przemysłowych siłą napędową inwestycji były firmy z kapitałem zagranicznym - czy-

Zmiana realnego PKB Polski pomiędzy 2004 a 2022 rokiem na tle krajów regionu



tamy w raporcie, „20 lat Polski w Unii Europejskiej z perspektywy przedsiębiorstw i sektorów gospodarki”.

Ekspert jest jednak wizytówką Polski w UE. Jesteśmy największym beneficjentem procesu relokacji europejskiego przemysłu.

- Po 2004 roku odnotowaliśmy najsilniejszy wzrost udziału w łącznym eksporcie krajów UE-27 (o ponad 3 punkty procentowe), który dotyczył niemal wszystkich gałęzi przetwórstwa. Spory awans (wzrost udziału o blisko 2 pp) zaliczyliśmy także w hierarchii unijnych eksporterów usług - dodają analitycy Pekao.

KONSUMUJEMY JESZCZE WIĘCEJ

W 2004 r. PKB per capita w Polsce liczony według parytetu siły nabywczej wynosił 51,5 proc. średniej unijnej, co było 3 najniższym wynikiem w całej ówczesnej UE (niższy PKB per capita odnotowano jedynie na Litwie i Łotwie, odpowiednio 50,3 proc. i 47,4 proc.). W kolejnych latach obserwowany był dynamiczny wzrost polskiej gospodarki, co sprzyjało skracaniu dystansu do zamożniejszych krajów UE. W efekcie w 2016 r. Polska wyprzedziła Grecję pod względem PKB per capita, w 2018 r. Słowację, w 2020 r. Portugalie (2023 r.) oraz Węgry, osiągając w 2023 r. 79,7 proc. średniej unijnej.

- Warto zauważyć, że stopień konwergencji w odniesieniu do spożycia prywatnego jest w przypadku Polski wyższy niż stopień konwergencji odnoszący się do PKB. Sprzyjała temu również charakterystyka wzrostu gospodarczego w Polsce w ostatnich dekadach, który w znacznym stopniu oparty był na konsumpcji.

W konsekwencji rzeczywiste spożycie prywatne per capita liczone według parytetu siły nabywczej kształtuje się obecnie w Polsce na poziomie 82,7 proc. średniej unijnej wobec 56,4 proc. w 2004 r. - oceniają analitycy Credit Agricole. - W naszej ocenie większy stopień konwergencji spożycia prywatnego od PKB odzwierciedla aspiracje konsumpcyjne polskiego społeczeństwa i proces upodobniania się wzorca konsumpcji do tego obserwowanego w Europie Zachodniej. Relatywnie wysokie aspiracje konsumpcyjne polskiego społeczeństwa znajdują również odzwierciedlenie w stosunkowo niskiej stopie oszczędności gospodarstw domowych.

NIE ZWALNIAMY

Dwie dekady szybkiego wzrostu za nami i zdaniem ekonomistów, wszystko wskazuje na to, że tempo doganiania przez Polskę najlepszych nie osłabnie.

- Jak na razie nie jest widoczne stopniowe obniżanie się tempa konwergencji wraz ze zmniejszaniem się dystansu względem średniej unijnej, które zgodnie z założeniami neoklasycznej funkcji produkcji mogłoby wynikać z malejącej krańcowej produktywności czynników produkcji. Po drugie, Polska na ogół najszybciej nadrabia dystans w okresach pogorszenia koniunktury w UE - oceniają ekonomiści Credit Agricole.

W perspektywie najbliższych 4 lat Polska wyprzedzi Hiszpanię. Z kolei na początku lat 30. ma szansę wyprzedzić pod względem PKB per capita Włochy oraz Francję, osiągając 90 proc. PKB per capita Niemiec.

MŁODZIEŻ ZNÓW WYBIERA SZKOŁY ZAWODOWE I TECHNICZNE

Powoli odchodzimy od narracji, że aby odebrać dobre wykształcenie i wykonywać istotny zawód, musimy skończyć liceum oraz studia. Coraz więcej osób chce się kształcić w deficytowych zawodach. Ponad połowa absolwentów szkół podstawowych w Polsce wybiera się w tym roku do techników lub szkół branżowych I stopnia.

Tekst: **Magdalena Ignaciuk**

Aż 59 procent absolwentów szkół podstawowych wybiera do dalszego kształcenia szkoły zawodowe – takie jak technika i szkoły branżowe I stopnia. To niezły wynik, zwłaszcza jeśli porówna się go ze średnią europejską, która wynosi 52,5 procent. Podobnie jak w Polsce jest w Niemczech, tam szkoły zawodowe wybiera 59,5 procent uczniów.

Według danych podanych przez MEN, w liceach ogólnokształcących uczy się ponad 900 tys. osób, w szkolnictwie zawodowym natomiast jest 1 mln 223 tys. uczniów, w tym: 755 tys. w technikach, 217 tys. w szkołach branżowych I stopnia, 13 tys. w szkołach branżowych II stopnia, 241 tys. w szkołach policealnych.

Większość uczniów szkół branżowych I stopnia (ok. 58 procent) to młodociani pracownicy, bardzo cenni, bo realizujący przygotowanie zawodowe u pracodawców, w tym 72 tys. w rzemiośle.

Skąd renesans szkół technicznych i zawodowych?

W SZKOŁACH TECHNICZNYCH POCZUCIE PRZYNALEŻNOŚCI JEST DUŻO WIĘKSZE

Sytuację komentuje Waldemar Siwiński, prezes Perspektywy Press, twórca polskich rankingów edukacyjnych. – Technika plasujące się na wysokich miejscach w naszym rankingu mogą przebierać wśród kandydatów i przyjmować młodych ludzi z najwyższymi wynikami na świadectwie i na egzaminie ósmoklasisty. Ich absolwenci dostają atrakcyjne oferty pracy jeszcze zanim odbiorą świadectwo ukończenia szkoły, większość z nich decyduje się na studia.

Siwiński zwraca także uwagę, że w naborze do techników biorą udział osoby, które mają najwyższe wyniki na świadectwie, a także na egzaminie ósmoklasisty. Tacy absolwenci najczęściej jeszcze przed ukończeniem szkoły średniej otrzymują propozycje atrakcyjnej pracy, świetnie zdają maturę.

Sylwia Żmijewska-Kwiręg, dyrektorka Centrum Edukacji Obywatelskiej, która kieruje działem „Szkoła ucząca się”, przedstawiła nam kryteria, według których, jej zdaniem, uczniowie i ich rodzice kierują się, wybierając szkołę średnią. – Zmienia się postrzeganie szkół technicznych w zestawieniu z liceami – zaznacza.

W przeciwieństwie do liceów, które często koncentrują się wyłącznie na przygotowaniu do matury, szkoły zawodowe stają się atrakcyjną alternatywą dla tych, którzy szukają bardziej wszechstronnych i zrównoważonych doświadczeń edukacyjnych.

– Warto też wziąć pod uwagę, że z międzynarodowych badań wynika, że w szkołach ponadpodstawowych dramatycznie spada u uczniów poczucie przynależności do szkoły. W polskim przypadku dobre wyniki z tzw. kompetencji przedmiotowych (PISA 2022) nie przekładają się u uczniów na ich poczucie więzi ze szkołą (tu jesteśmy na dole zestawienia, na ostatnim miejscu wśród krajów OECD i końcowych spośród wszystkich krajów biorących udział w badaniu). Co ciekawe – ta końcowa lokata dotyczy liceów, nie... szkół branżowych. Tam poczucie przynależności jest dużo większe. Być może z tego powodu też uczniowie zaczynają się częściej decydować na szkoły zawodowe – jeśli uczniów łączy wspólne zawodowe zainteresowanie i zaangażowanie (np. grafika, informatyka, budownictwo) to sprzyja to integracji klasy, odnajdywaniu wspólnego języka, realizacji działań zespołowo – zwraca uwagę Żmijewska-Kwiręg.

Wspólne zawodowe zainteresowania i zaangażowanie w konkretne dziedziny sprzyjają integracji klasy, budowaniu relacji i realizacji działań zespołowych.

– W świetle badań można postawić hipotezę, że wybór szkół np. branżowych powiązany jest z niską wiarą we własne możliwości – zakłada dyrektorka CEO. Niestety, szkoły branżowe i technika (czasem słusznie) wciąż nie cieszą się dobrą opinią. Kiedy mój szóstkowo-piętkowy syn 4 lata temu kończąc ósmą klasę, szedł do technikum informatycznego, usłyszał od nauczyciela, że się tam zmarnuje. A on do tej pory jest zadowolony ze swojego wyboru, choć o szkole samej w sobie ma różną opinię (oczekiwał, że będzie bardziej nowoczesna, że się więcej w niej nauczy) – opowiada o swoich doświadczeniach.

DOBRE TECHNIKUM LEPSZĄ OPCJĄ NIŻ SŁABE LICEUM

Inną perspektywę przedstawia dr Barbara Pawełko-Czajka, ekspertka z zakresu prawa pracy, wykładowczyni uniwersytecka. Jej zdaniem jedną z przyczyn zmian jest atrakcyjna oferta szkół branżowych i technicznych.



16 proc. ósmoklasistów decyduje się na kontynuowanie nauki w szkołach branżowych I stopnia – ujawnił Henryk Kiepusa, wiceminister edukacji narodowej.

– Dzisiejsze szkoły branżowe czy techniczne oferują bardzo atrakcyjne programy nauczania, a to jest kuszące i przyciąga uczniów. Młodzi ludzie coraz bardziej dostrzegają, że posiadanie fachu w rękę może być kluczem do stabilnej i satysfakcjonującej kariery zawodowej zwłaszcza w zawodach: budownictwo, mechanika, energetyka, w których to w ostatnich czasach mamy niedobór pracowników – mówi dr Pawełko-Czajka.

Współpraca z firmami oraz możliwość zdobywania certyfikatów uznawanych na rynku pracy to czynniki, które zwiększają atrakcyjność szkół technicznych.

– Jednym z głównych powodów, dla których młodzież wybiera szkoły zawodowe i techniczne, jest rosnące zapotrzebowanie na specjalistów w różnych branżach. Wiele sektorów gospodarki boryka się z niedoborem wykwalifikowanych pracowników. W przypadku nauki w tych szkołach uczniowie spędzają część tygodnia na zajęciach teoretycznych, a resztę czasu pracują w firmach, zdobywając cenne doświadczenie zawodowe. Taki mo-

del kształcenia nie tylko zwiększa ich kompetencje, ale również ułatwia płynne przejście ze szkoły do pracy – wyjaśnia ekspertka.

Jak dodaje, posiadanie konkretnego fachu jest kluczem do stabilnej i satysfakcjonującej kariery zawodowej, zwłaszcza w branżach, takich jak budownictwo, mechanika czy energetyka, gdzie obecnie brakuje wykwalifikowanych pracowników.

– Współczesny rynek pracy charakteryzuje się wysoką konkurencją oraz szybkim tempem zmian technologicznych. Dziś młodzież ma możliwość szybszego wejścia na rynek pracy, a proces edukacji odbywa się tak naprawdę przez całe życie. Studia pomagają, a nie zawsze gwarantują zatrudnienie, podczas gdy zdobycie praktycznego zawodu może otworzyć drzwi do stabilnej kariery. Zatem tradycyjny model kariery jest już mniej pewny niż kiedyś. W przypadku szkół branżowych i technicznych mamy do czynienia z konkretną ścieżką kariery, którą uczniowie mogą dalej podążać, zdobywając dalej konkretne kwalifikacje i kompetencje, na pewno bardziej świadomie podchodząc także do wyboru kierunku studiów czy innych dróg, w których zdobędą potrzebną wiedzę, umiejętności potrzebne im w danym zawodzie, skupiając się na osiągnięciu swoich celów zawodowych – podsumowuje ekspertka.

NA JAKIE ZAWODY JEST ZAPOTRZEBOWANIE?

Minister edukacji publikuje co roku dokument pod nazwą „Prognoza zapotrzebowania na pracowników w zawodach szkolnictwa branżowego na krajowym i wojewódzkim rynku pracy”. Celem prognozy jest wskazanie, w jakim kierunku powinna rozwijać się oferta szkolnictwa branżowego, zgodnie z wynikami analiz rynkowych oraz potrzeb sektora przemysłowego i budowlanego na najbliższe lata.

Na aktualnej liście znalazły się 34 zawody, w tym techniczne (np. technik mechatronik, programista, elektryk) i rzemieślnicze (np. cieśla, dekarz, betoniarz-zbrojarz), związane z kulturą, np. animator rynku książki czy życiem społecznym, np. opiekun osoby starszej.

Nowy zawód, który zyskuje na znaczeniu wraz z rozwojem rynku pojazdów elektrycznych i hybrydowych, to technik elektromobilności. Specjaliści w tej dziedzinie są potrzebni do projektowania, serwisowania i zarządzania technologiami związanymi z elektromobilnością.

Dyrektor departamentu strategii, kwalifikacji i kształcenia zawodowego MEN Piotr Bartosiak podkreśla w rozmowie ze Strefą Biznesu, że odkąd publikowana jest prognoza (tj. od 2019 roku), wzrasta liczba osób kształcących się w brakujących zawodach. – Można odnotować wyraźny wpływ prognozy na zwiększenie liczby uczniów we wskazanych zawodach – mówi. – Ten wzrost nastąpił w 80 proc. zawodów. Ogólnie liczba uczniów w zawodach, które zostały wskazane w tej prognozie w stosunku do roku 2017/2018 zwiększyła się o ok. 40 proc. – dodaje.

TAKIE ZAWODY WYBIERAJĄ MŁODZI

Firma Vulcan przygotowała dla nas pogłębiony raport na temat wyborów kandydatów szkół ponadpodstawowych. Najczęściej wybierane kierunki to obecnie: technik informatyk – 4763 osoby, technik logistyk – 3673 osoby, technik programista – 2888 osób, technik żywienia i usług gastronomicznych – 2755 osób.

Absolwenci szkół podstawowych najrzadziej decydują się na naukę zawodów: drukarz fleksograficzny, drukarz offsetowy, mechanik precyzyjny, operator maszyn leśnych, operator procesów introligatorskich, pracownik pomocniczy gastronomii, przetwórcza mięsa, technik dekarstwa, technik procesów drukowania.

CZY ISTNIEJE FIRMOWY IDEALNY MIKS POKOLEŃ?

Świadomość różnic występujących w pracy między pokoleniami jest niezbędna, by prawidłowo zarządzać zespołami i projektami.

Tekst: **Mateusz Tkarski**

Więcej na www.strefabiznesu.pl

- Każda grupa pokoleniowa ma inne podejście do życia i do pracy



FOT. 123RF

Oferujemy pracę w młodym, dynamicznym zespole - to sformułowanie jeszcze nie tak dawno stanowiło o potencjalnej atrakcyjności zatrudnienia. Oczekiwania kandydatów do pracy zmieniły się, wzrosła też świadomość pracodawców dotycząca korzyści wynikających ze zróżnicowanych pod względem wieku zespołów. Czy zatem istnieje pokoleniowy mikś idealny?

- Każda grupa pokoleniowa ma inne podejście do życia i do pracy, wynikające z innych przyzwyczajęń i wyznawanych wartości. Różnice wykształciły się w naturalny sposób pod wpływem warunków, w których ich reprezentanci wychowywali się, kształcili i wchodzili na rynek pracy. Ikśy były świadkami zmiany ustrojowej i na własnej skórze poczuły, czym jest drapieżna gospodarka rynkowa, brały też udział - podobnie jak Igreki - w wielkiej przemianie technologicznej i przejściu z offline do online. Zetki nie wyobrażają sobie świata bez telefonu, dostępu do Internetu, mobilności - mówi Jolanta Szydłowska, Prezeska Zarządu Gdańskiej Fundacji Kształcenia Menedżerów.

CO DZIELI?

Etos pracy. Dla pokolenia Baby Boomers i dla Ikśów praca jest wartością samą w sobie, a lojalność - również ta wobec pracodawcy - jest cechą cenioną. W życiu Igreków i Zetek praca będzie wartością tylko wtedy, gdy pozwoli im się rozwijać, choć możliwe, że te dwie grupy będą postrzegały rozwój w różny sposób. Jeśli tych oczekiwań nie spełni, bez skrupułów poszukają sobie innego miejsca. Nie zrobią tego raczej Silversi, którzy doceniają spokojną stabilizację. Podczas gdy dla Silversów i Ikśów hierarchia w organizacji będzie miała znaczenie, Igreki i Zetki będą ją postrzegać jako nienaturalną komplikację.

- Młodszy bez problemu skracają dystans - również z przełożonymi. Fajnie wchodzi w relacje bezpośrednie, z czym moje pokolenie może mieć problem z uwagi na inne doświadczenia. Szacunek w ich oczach nie wynika z hierarchii, tylko z tego, jak oceniają twoje działania i postawę. Młodzi ludzie nie potrzebują szefa naznaczonego stanowiskiem czy tytułem, tylko lidera i mentora, człowieka z krwi i ko-

ści, z jego zaletami i wadami, ale przede wszystkim gotowego wesprzeć ich nie tyle w karierze zawodowej, co w osobistym rozwoju - zauważa Jolanta Szydłowska z GFKM.

CO ŁĄCZY?

Igreki są pewne siebie, wielozadaniowe, nie lubią rutyny, chcą się rozwijać, awansować, oczekują nagród i pochwał od przełożonych. Lubią mieć wpływ na otoczenie i odważnie wyrażają swoje opinie. O autorytecie w ich oczach nie decyduje stanowisko, ale faktyczna wiedza - docenią więc doświadczonych

ABY POKOLENIOWY MIKS PRZYNIÓSŁ KORZYŚCI, NIEZBĘDNE JEST WDRAŻANIE W FIRMACH POLITYKI RÓŻNORODNOŚCI

Silversów, nie patrząc na ich pozycję w organizacji. W sferze ambicji najbliższej im do mocno zorientowanych na sukces Ikśów. Jednak podczas gdy Ikśy gotowe są do wielu poświęceń, by ten sukces osiągnąć, Igreki na pierwszym miejscu postawią work-life-balance. Podobnego wyboru dokonają Zetki, które do Igreków zbliża też niechęć do nudy, rutyny oraz hierarchiczności.

Świadomość różnic występujących w pracy między pokoleniami jest niezbędna, by prawidłowo zarządzać zespołami i projektami. Błędem byłoby jednak stawianie na homogeniczność wiekową zespołów, tylko po to, by uniknąć potencjalnych konfliktów pokoleniowych. Różnice warto wykorzystywać, by zwiększać kreatywność i efektywność.

CZEGO OCZEKUJĄ SAMI PRACOWNICY?

Millenials i Zetki w Polsce, podczas poszukiwania idealnego miejsca pracy, cenią najbardziej jej elastyczne godziny, możliwości podróżowania, szansę na dalszy rozwój zawodowy oraz rozwiniętą politykę wsparcia i promocji dbania o zdrowie psychiczne pracowników. Badania zostały przeprowadzone wśród Millenialsów (26 lat - 41 lat) i Zetek (18 lat - 25 lat) na zlecenie marki Hilton.

Wymarzona praca powinna oferować możliwość poznawania nowych osób, testowania się w różnych rolach oraz gwarantować balans między życiem zawodowym a prywatnym.

Dodatkowo, aż 69 proc. ankietowanych pracowników pomiędzy 18. i 41. rokiem życia potwierdziło znaczenie polityki firmy w kwestiach społecznych i środowiskowych, przy wyborze nowego miejsca pracy.

Badanie wykazało, że rozwijanie inkluzywności i różnorodności w miejscu pracy jest znaczące dla 69 proc. Millenialsów i Zetek, a relacje międzyludzkie są obecnie ważniejsze niż kiedykolwiek - aż 79 proc. ankietowanych uważa pozytywne interakcje społeczne w miejscu pracy za kluczowe.

Na polskim rynku pracy, według badań Grafton Recruitment, największą grupą, stanowiącą 35 proc. pracujących, są Igreki, zwane również Milenialsami.

To urodzeni w latach 1980-1995. Tuż za nimi plasują się Ikśy, urodzone między 1965 a 1979 rokiem - to około 33 proc. Jedną czwartą pracujących to osoby po 59. roku życia, czyli przedstawiciele pokolenia Silversów, inaczej Baby Boomers. Najmniej, bo zaledwie 5 proc., jest najmłodszych Zetek, czyli dwudziestoparolatków.

- Tylko świadome podjęcie tematu przełoży się na oczekiwane rezultaty. Różnic pokoleniowych nie wyeliminujemy i warto je umiejętnie wykorzystać jako katalizator zmian. W GFKM nie tylko doskonale rozumiemy te kwestie, ale też - widząc ogromny potencjał w różnorodności wieku - temat komunikacji międzypokoleniowej traktujemy poważnie w naszych programach rozwojowych, programach MBA i szkoleniach. Sami jesteśmy też przykładem różnorodności pokoleniowej i współpracy, w której kolegów i koleżanki dzieli nawet 50 lat życia - podsumowuje Jolanta Szydłowska z GFKM.

PORSCHE



Pozwalamy marzeniom
nabrać tempa.

PORSCHE CENTRUM RZESZÓW. JUŻ OTWARTE.

Porsche Centrum Rzeszów
ul. Lubelska 119
35-233 Rzeszów
+48 17 20 08 911
www.porsche-rzeszow.pl

Porsche 911 Carrera GTS Cabriolet. W zależności od wariantu i wersji zużycie paliwa w cyklu mieszanym 10,7-11,0l/100 km, emisja CO₂ 243-249 g/km (dane na podstawie świadectw homologacji typu). Zużycie paliwa i emisja CO₂ zostały określone zgodnie z procedurą WLTP. O szczegóły zapytaj Autoryzowanego Dealera Marki Porsche lub sprawdź na stronie www.porsche.pl/porsche-wltp.
Informacje na temat odzysku i recyklingu pojazdów znajdziesz na stronie www.porsche.pl/porsche-impact/.