

STRESZCZENIA

Paulina BELCH¹

ANALIZA ZAŁOŻEŃ KONCEPCJI INTEGRACJI TRANSPORTU ZBIOROWEGO Z INDYWIDUALNYM

Głównym celem integracji transportu indywidualnego i zbiorowego jest skłonienie podróżnych do odbywania podróży multimodalnych. Polega ona na wykorzystaniu w mniej zaludnionej i skomunikowanej strefie podmiejskiej samochodu, a w mieście – komunikacji zbiorowej. Podróż taka odbywa się etapami, przy wykorzystaniu różnorodnych form przemieszczania, od podróży pieszych i rowerowych, poprzez komunikację miejską: metro, tramwaje, trolejbusy, aż po własny samochód. Na szczególną uwagę w tej mierze zasługują koncepcje: Park & Ride oraz Bike & Ride².

Wyniki obserwacji prowadzonych przez autorkę wskazują na to, że wiedza znacznej grupy Polaków na temat koncepcji integracji transportu zbiorowego i indywidualnego w mieście jest znikoma lub po prostu tej wiedzy brak. Dlatego dobrym pomysłem wydaje się zaprezentowanie i omówienie rozwiązań, takich jak: Park & Ride, Bike & Ride, Kiss & Ride, bardziej szczegółowo.

Celem artykułu jest próba zaprezentowania wybranych koncepcji integracji transportu zbiorowego i indywidualnego, które wykorzystywane są przede wszystkim w dobrze rozwiniętych miastach Europy Zachodniej – w Pradze, Wiedniu, Kopenhadze czy Berlinie. Postawiony cel determinuje wybór metody badawczej, jaką jest metoda analizy i krytyki literatury przedmiotu.

Znajomość opisywanych koncepcji jest szczególnie istotna dla osób zajmujących się logistyką miejską i pracujących nad rozwiązaniami dotyczącymi rozwiązania problemu kongestii transportowej i nadmiernego zatłoczenia miast. W artykule opisano istotę zintegrowanego systemu podróży miejskiej i bardziej szczegółowo omówiono istotę koncepcji: Park & Ride, Bike & Ride, Kiss & Ride.

Słowa kluczowe: podróż multimodalna, zintegrowany system podróży miejskiej, Park & Ride, Bike & Ride, Kiss & Ride, transport miejski

CONCEPTS STREAMLINING MOVEMENTS OF PERSONS IN THE MULTIMODAL SYSTEM

The main objective of the integration of individual and collective transport is to encourage travelers to travel multimodally. It involves the use of less-populated suburban area and car transport links and the city - public transport. Travel the civil in stages, using a variety of forms of movement of pedestrians and bicycle travel by public transport: metro, trams, trolleybuses, to an own car. Of particular note in this respect they deserve concepts: Park & Ride and Bike & Ride. Unfortunately, the results of observations conducted by the author indicate that a large group of Poles' knowledge about the concept of the integration of individual and collective transport in the city is negligible or simply the lack of knowledge. Therefore, a good idea seems to be to present and discuss solutions such as Park & Ride Bike & Ride, Kiss & Ride in more detail. This article attempts to present some concepts of public transport integration and individual, which are used primarily in well-developed cities in Western Europe, i.e. Prague, Vienna, Copenhagen, and Berlin. Knowledge of the described concept is particularly important for those dealing with urban logistics and working on solutions for solving the problem of excessive congestion of transport and urban congestion. The article describes the essence of an integrated system of urban travel and more detailed discussion of the essence of the concept: Park & Ride Bike & Ride, Kiss & Ride.

Keywords: travel multimodal, integrated urban travel, Park & Ride Bike & Ride, Kiss & Ride, urban transport.

DOI: 10.7862/rz.2015.mmr.15

Tekst złożono w redakcji: styczeń 2015

Przyjęto do druku: lipiec 2015

¹ Mgr Paulina Belch, Katedra Systemów Zarządzania i Logistyki, Wydział Zarządzania, Politechnika Rzeszowska, Al. Powstańców Warszawy 8, 35-959 Rzeszów, tel. (17) 865 18 02, e-mail: pbelch@prz.edu.pl

² W. Starowicz, *Koncepcja rozwoju transportu publicznego w miastach. Ekspertyza*, Politechnika Krakowska, Zakład Organizacji i Ekonomiki Transportu, Kraków 2010, s. 77, <http://rzecznik.dlalodzi.info/pliki/rzecznik/pisma/starowicz.pdf> (dostęp: 15.11.2014).

ŚRODOWISKO NATURALNE JAKO CZYNNIK KONKURENCYJNOŚCI REGIONÓW

Polityka regionalna to koncepcja zakładająca realizację konkretnych działań wpływających na wielkość i tempo rozwoju regionalnego, a więc również na zmiany w strukturze przestrzennej gospodarki. Region ekonomiczny traktuje się więc jako system, w którym występują elementy (podmioty) o zróżnicowanym charakterze, pełniące różne funkcje i pozostające ze sobą w relacjach opierających się na sprzężeniach zwrotnych. Konkurencyjność regionów to ich zdolność do wzajemnego współzawodnictwa, rywalizacji na skalę krajową i międzynarodową. Jest to także zdolność adaptacji do ciągle zmieniających się warunków oraz utrzymania lub poprawy pozycji we współzawodnictwie między regionami. Jednym z istotnych czynników atrakcyjności regionu jest środowisko naturalne, czyli zespół elementów przyrodniczych, które są przedmiotem zainteresowania między innymi turysty. Celem opracowania jest przedstawienie środowiskowej konkurencyjności regionu i możliwości jej oceny za pomocą metod taksonomicznych. Obszar województwa świętokrzyskiego charakteryzuje się zróżnicowanym poziomem konkurencyjności środowiskowej. W najlepszej sytuacji znalazły się powiaty: kielecki, sandomierski, starachowicki i jędrzejowski. Najniższe wskaźniki konkurencyjności środowiskowej odnotowano w powiatach: pińczowskim, włoszczowskim oraz kazimierskim. Istotny wpływ na poziom środowiskowej konkurencyjności regionu miała ocena kondycji finansowej (gospodarki finansowej) jednostki. Konkurencyjność środowiskowa regionu przejawia się również w elementach społecznych, takich jak: walka z bezrobociem, podnoszenie poziomu edukacji ekologicznej, rozwój badań naukowych, upowszechnianie zasad zrównoważonego rozwoju, pielęgnowanie regionalnych tradycji i zwyczajów, ochrona dziedzictwa kulturowego, poprawa jakości życia.

Słowa kluczowe: region, środowisko przyrodnicze, konkurencyjność, taksonomia, wskaźnik syntetyczny, analiza skupień

THE ENVIRONMENT AS A FACTOR IN THE COMPETITIVENESS OF THE REGIONS

Regional policy is a concept which involves the implementation of specific measures affecting the size and pace of regional development, and thus to the changes in the spatial structure of the economy. Economic Region is treated as a system in which there are elements (actors) of diverse nature, with different functions and with each other in relationships based on joins feedbacks. The competitiveness of regions, their ability to mutual competition, competition on national and international scale. It is also the ability to adapt to ever-changing conditions and maintain or improve competitive position between the regions. One of the important factors of attractiveness of the region's environment, the natural elements of the team, which are the subject of interest, among others. tourist. The objective is to provide a competitive environment of the region and its evaluation by using taxonomic methods. Świętokrzyskie area is characterized by different level of environmental competitiveness. In the best position were counties: kielecki, sandomierski, starachowicki and jędrzejowski. The lowest indicators of environmental competitiveness were in counties: pińczowskim, włoszczowskim and kazimierskim. A significant impact on the level of competitiveness of the environment of the region had to assess the financial health of (financial management) unit. The competitiveness of the region's environment translates well in social elements, such as: the fight against unemployment, raising the level of environmental education, the development of scientific research, the dissemination of the principles of sustainable development, nurturing regional traditions and customs, the protection of cultural heritage, to improve the quality of life.

Keywords: region, natural environment, competitiveness, taxonomy, synthetic indicator, cluster analysis

DOI: 10.7862/rz.2015.mmr.16

Tekst złożono w redakcji: wrzesień 2014

Przyjęto do druku: maj 2015

³ Dr Paweł Dziekański, Zakład Przedsiębiorczości i Innowacji, Instytut Ekonomii i Administracji, UJK Kielce, ul. Świętokrzyska 21A, 25-406 Kielce, tel.: 510 635 689, e-mail: pdziekan@interia.eu

KONFLIKT ROLI CZYNNIKIEM DETERMINUJĄCYM EFEKTYWNOŚĆ PRACY W BRANŻY HOTELOWEJ

Ze względu na duży udział czynnika ludzkiego w procesie świadczenia usług hotelarskich, kluczowa rola personelu kontaktowego w kształtowaniu doświadczeń usługowych gości jest niemal oczywista. Zasoby ludzkie jawią się zatem jako zasoby szczególne przedsiębiorstwa hotelowego, poprzez sposób wykonania swojej pracy bowiem istotnie determinują konkurencyjność obiektów hotelarskich na współczesnym rynku. Jednak mimo ich istotnego znaczenia dla kształtowania postrzeganej jakości usług i satysfakcji klienta personel bezpośredniego kontaktu często narażany jest na trudne sytuacje wynikające m.in. ze specyficznej natury i wymagań procesu pracy w hotelarstwie.

Celem niniejszej pracy jest ukazanie konfliktu roli jako jednej z wiodących charakterystyk pracy w hotelarstwie o istotnych konsekwencjach dla funkcjonowania pracownika i rezultatów jego pracy. Problem badawczy stanowi próba poszukiwania odpowiedzi na pytanie, czy istnieje zależność pomiędzy doświadczanym przez pracowników konfliktem roli a ich wyczerpaniem emocjonalnym i wykonaniem pracy oraz czy autonomia pracy istotnie redukuje konflikt roli doświadczany przez pracowników hoteli. Zastosowane metody badawcze opierają się na analizie źródeł wtórnych, w tym publikacji zwartych artykułów i raportów z badań w omawianej problematyce oraz badaniach pierwotnych przeprowadzonych metodą ankiety wśród pracowników hoteli.

Rezultaty badań mają na celu poszerzenie wiedzy w zakresie zarządzania zasobami ludzkimi w hotelarstwie, ze szczególnym uwzględnieniem identyfikacji wiodących charakterystyk pracy, które mogą istotnie wpływać na postawy i zachowania pracowników usługowych w organizacji. W zakresie aplikacyjnym zaś poddają pod rozwagę strategię i praktyki menedżerskie, jakie można podjąć, by zapewnić z jednej strony komfort pracy i istotnie zredukować źródła jej stresu, z drugiej zaś dbać o jej efektywność, mając na uwadze znaczenie konfliktu roli dla funkcjonowania pracownika i rezultatów jego pracy.

Słowa kluczowe: hotelarstwo, konflikt roli, autonomia, wyczerpanie emocjonalne, wykonanie pracy

ROLE CONFLICT AS A DETERMINING FACTOR OF THE WORK EFFECTIVENESS IN THE HOSPITALITY INDUSTRY

The aim of the paper is to show the role conflict as one of the key characteristics of the hospitality work that has far-reaching consequences for both the hotel employees and their job outcomes. The research problem is seeking the answers to the questions: Whether there is a relationship between the role conflict and hotel employees emotional exhaustion and job performance, and If the increased level of autonomy may reduce the role conflict experience by the hotel employees in their workplace.

Applied research methods are the extensive literature review (including marketing, management, psychology literature and articles, reports connected with the study problem) and empirical research conducted by survey method among contact employees in hotels who agreed to participate in this study.

The study results show that there is positive relationship between role conflict and emotional exhaustion and between role conflict and job performance. Negative relationship between autonomy and role conflict was also demonstrated. These findings confirm all study hypotheses, and emphasize the need of managerial attention that should be put on the open door policy in hotels and empowerment of operational staff preceded by appropriate employees training.

Discussion, managerial implications and avenues for future research are also provided in the paper.

Keywords: hospitality industry, role conflict, autonomy, emotional exhaustion, job performance

DOI: 10.7862/rz.2015.mmr.17

Tekst złożono w redakcji: luty 2015

Przyjęto do druku: maj 2015

⁴ Dr Aleksandra Grobelna, Akademia Morska w Gdyni, ul. Morska 81–87, 81–225 Gdynia, tel.: +48 58 691 03 44, e-mail: a.grobelna@wpit.am.gdynia.pl.

BUDOWA I OPRACOWANIE MODELU SYSTEMOWEGO ZARZĄDZANIA PRZEDSIĘBIORSTWEM LOGISTYCZNYM

Procesy globalizacji i integracji politycznej, ekonomicznej, społecznej czy technologicznej, determinują większość przemian zachodzących w otoczeniu współczesnych organizacji. Przedsiębiorstwa z wielu branż dostrzegają pilną potrzebę dostosowania zakresu swojej działalności do stale rosnących wymagań rynku. Obserwuje się coraz większe zainteresowanie mechanizmami zwiększania konkurencyjności we wszystkich obszarach funkcjonalnych przedsiębiorstwa. Najczęściej podejmowane działania koncentrują się na obniżaniu kosztów, polepszaniu jakości produktów i usług oraz skróceniu czasu poszczególnych operacji. Natomiast zwiększające się odległości pomiędzy kontrahentami i punktami, do których realizowane są dostawy, przyczyniają się do wzrostu znaczenia logistyki. Obecnie przedsiębiorstwom logistycznym stawia się bardzo wysokie wymagania co do efektywności, sprawności, elastyczności i ciągłości pracy, a przyjęte rozwiązania mają zapewnić optymalną relację pomiędzy kosztem, jakością i czasem. Ich trwały sukces może być osiągnięty poprzez skuteczne i kompleksowe zarządzanie nim, wychodzące poza obszar danej organizacji, ukierunkowane na wiedzę i ciągłe doskonalenie. Celem artykułu jest budowa i opracowanie teoretycznego modelu systemowego zarządzania przedsiębiorstwem logistycznym, który uwzględni wytyczne i założenia normy PN-EN ISO 9004:2010 *Zarządzanie ukierunkowane na trwały sukces organizacji – podejście wykorzystujące zarządzanie jakością*, a także uwarunkowania branży logistycznej. Przyjęto następujące etapy realizacji celu: scharakteryzowanie podejścia systemowego do logistyki; identyfikacja struktury systemu logistycznego; opracowanie modelu systemowego zarządzania przedsiębiorstwem logistycznym. Zastosowana metoda badawcza to przegląd dostępnej literatury przedmiotu oraz norm branżowych.

Słowa kluczowe: norma, organizacja, otoczenie, usługa

CONSTRUCTION AND DEVELOPMENT MODEL OF MANAGEMENT SYSTEM OF LOGISTICS ENTERPRISE

The processes of globalization and integration of a political, economic, social, and technological nature determine most of the changes occurring in the environment of today's organizations. Enterprises in many industries recognize the urgent need to adjust the scope of their activities to the ever-increasing market requirements. There has been an increased interest in the mechanisms of amplified competitiveness in all functional business areas. The activities undertaken are focused on reducing costs, improving quality of products and services and reducing the time of individual operations. However, the increasing distance between the contractors and the points of delivery contribute to the increased pressure on logistics. Nowadays the logistics enterprise puts very high demands on the efficiency, effectiveness, flexibility as well as continuity, and adopted solutions are to ensure optimum balance between cost, quality and time. Their stable success can be achieved through effective and comprehensive management of enterprise, which goes beyond the organization, and that is focused on knowledge and permanent improvement. Objective of this paper is construction and development of the theoretical model of management system of logistics enterprise, which takes the guidelines and assumptions of the standards PN-EN ISO 9004:2010 *Management of organization targeted for constant success – an approach using management of quality*, as well as conditions of the logistics sector. The following stages have been adopted: characterization of a systemic approach to logistics, identification of the structure of a logistics system, development of the model of management system of logistics enterprise. The method used is a review of the available research literature and industry standards.

Keywords: standard, organization, environment, service

DOI: 10.7862/rz.2015.mmr.18

Tekst złożono w redakcji: marzec 2015

Przyjęto do druku: czerwiec 2015

⁵ Dr Zdzisław Jedynak, Wydział Zarządzania, Politechnika Rzeszowska, 35–959 Rzeszów, Al. Powstańców Warszawy 12, tel. 17 865 1804, e-mail: zjedynak@prz.edu.pl

NEGOCJACJE ZE SŁABSZEJ POZYCJI – WYBRANE KONCEPCJE I PRZYKŁADY

Jednym z najważniejszych działań niezbędnych do zrealizowania w procesie planowania negocjacji jest dokonanie oceny siły przetargowej stron. Determinuje ona bowiem zakres i cele negocjacji oraz dobór właściwych narzędzi (strategii i technik) ich prowadzenia. Celem artykułu jest przedstawienie i porównanie wybranych koncepcji prowadzenia negocjacji, w przypadku gdy druga strona dysponuje większą siłą przetargową (*bargaining power*), tzn. prowadzenia negocjacji ze słabszej pozycji. Artykuł ma zatem charakter przeglądowny. Zaprezentowano w nim bowiem zasady stosowane w tego rodzaju negocjacjach, wybrane na podstawie analizy porównawczej literatury przedmiotu. W dwóch częściach wprowadzających przedstawiono interpretacje negocjacji, a także zdefiniowano siłę przetargową oraz omówiono sposoby jej postrzegania. W zasadniczych częściach artykułu zaprezentowano najpierw ogólne zasady negocjacji ze słabszej pozycji, a następnie scharakteryzowano dynamiczny model tego rodzaju negocjacji zaproponowany przez Willema Mastenbroeka oraz zasady negocjacji z silniejszą firmą według Michaela Watkinsa. Opis każdej z tych koncepcji wzbogacono krótkim studium przypadku, ilustrującym możliwości praktycznego zastosowania rozważanych zasad. W posumowaniu dokonano syntezy rozważanych zaleceń, określając możliwości ich wykorzystania oraz wskazując na ich relatywizm. Można wyróżnić dwie grupy tych zaleceń. Po pierwsze, są to reguły zorientowane na wzmocnienie własnej pozycji przetargowej, poprzez zwiększanie potencjału zasobów i kompetencji. Po drugie, wykorzystuje się zasady ukierunkowane na ograniczanie siły przetargowej partnera negocjacyjnego, tj. identyfikowanie jego słabych stron. Należy jednocześnie podkreślić, iż stosowanie omawianych zaleceń nie zawsze gwarantuje powodzenie w negocjacjach⁷.

Słowa kluczowe: negocjacje gospodarcze, siła przetargowa, pozycja negocjacyjna, negocjacje ze słabszej pozycji

NEGOTIATIONS FROM THE POSITION OF WEAKNESS – SELECTED CONCEPTS AND EXAMPLES

One of the most important activities needed to be performed within negotiations planning process is the evaluation of negotiators' bargaining power. That power determines negotiations scope and objectives as well as the selection of relevant negotiating tools (strategies and techniques). The objective of the paper is to present and compare selected concepts of conducting negotiations in the situations when the other side takes the advantage of stronger bargaining power, i.e. negotiations from the position of weakness. Therefore the paper is of the review character. The rules applied in such negotiations are presented, selected on the basis of the comparative study of the literature. Firstly, within two introductory parts, the idea of negotiations is presented and bargaining power is defined as well as the two ways of its perception are indicated. Secondly, in the essential parts of the paper the general rules of the negotiations from the position of weakness are distinguished. Then the dynamic model of such negotiations suggested by W. Mastenbroek is characterized as well as the rules of conducting negotiations with stronger company according to M. Watkins are discussed. The description of each concept is accompanied by short case study, reflecting practical possibilities of the application of considered rules. Within the summation of the paper the synthesis of the considered recommendations has been presented, determining the possibilities of their implementation and pointing out their relativity. The two groups of those recommendations. Firstly there are rules targeted on strengthening one's own bargaining power, through increasing the potential of resources and competences. Secondly, the rules focused on limiting negotiation partner's bargaining power are used, i.e. identifying his (her) weaknesses. It should also be emphasized that the application of the discussed recommendations does not always guarantee success in negotiations.

Keywords: business negotiations, bargaining power, negotiating position, negotiations from the position of weakness

DOI: 10.7862/rz.2015.mmr.19

Tekst złożono w redakcji: marzec 2015

Przyjęto do druku: czerwiec 2015

⁶ Prof. UEK dr hab. Andrzej Kozina, Katedra Procesu Zarządzania, Wydział Zarządzania, Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, ul. Rakowicka 27, 31–510 Kraków, tel. 12 293 74 76, e-mail: kozinaa@uek.krakow.pl

⁷ Publikacja została dofinansowana ze środków przyznanych Wydziałowi Zarządzania Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, w ramach dotacji na utrzymanie potencjału badawczego.

STEREOTYP PRACOWNIKA W WIEKU 50+ JAKO POTENCJALNE ŹRÓDŁO ZACHOWAŃ DYSKRYMINACYJNYCH W ŚRODOWISKU PRACY

Celem artykułu jest systematyzacja wiedzy na temat stereotypu pracownika dojrzałego i w podeszłym wieku. Artykuł zawiera przegląd interdyscyplinarnych badań naukowych nad cechami oraz zachowaniami w środowisku pracy przypisywanymi osobom z tej grupy wiekowej. Wybór tematu wynika z przekonania, że tylko dogłębne poznanie stereotypu pracownika 50+ pozwoli na takie ukierunkowanie procesu zarządzania, by był on wolny od zachowań dyskryminacyjnych i działań marginalizujących starszych wiekiem pracowników.

W artykule omówiono takie pojęcia jak: stereotyp, ageizm, dyskryminacja i marginalizacja. Ukazano cechy oraz zachowania, które są przypisywane osobom z grupy wiekowej 50+, oraz przejawy zachowań dyskryminacyjnych przedstawione w wybranych raportach z ogólnopolskich badań prowadzonych na ten temat wśród pracowników i pracodawców. W ostatniej części dokonano syntezy wniosków z badań poświęconych zagadnieniu dyskryminacji pracowników w dojrzałym i podeszłym wieku. Opinie osób w wieku 50+ skonfrontowano z uwagami pracodawców oraz młodszych pracowników.

Zebrany materiał empiryczny pozwolił na sformułowanie wniosku, że zagadnienie marginalizacji osób starszych w środowisku pracy jest w Polsce raczej bagatelizowane, a natura i siła oddziaływania stereotypu pracownika dojrzałego mało uświadamiane. Do nierównego traktowania pracowników ze względu na wiek nie przyznają się pracodawcy oraz młodszy pracownicy, chociaż fakty i opinie osób będących adresatem działań dyskryminacyjnych wskazują na inny stan rzeczy. Osoby w wieku 50+ zauważają, że są pomijane przy podwyżkach i premiach, ogranicza się im możliwość rozwoju, ignoruje ich potrzeby. Jako ważne źródło tych zachowań autorzy uznają stereotypowe postrzeżenie pracowników 50+.

Słowa kluczowe: stereotyp, wiek, wiekizm, marginalizacja, dyskryminacja

THE STEREOTYPE OF THE WORKER 50+ AS A POTENTIAL SOURCE OF DISCRIMINATORY BEHAVIOUR IN THE IN THE WORK PLACE

This article aims to systematize knowledge about the stereotypes facing older workers. The article presents an overview of interdisciplinary research on the characteristics and behavior attributed to people at this age group in the work environment. The choice of topic stems from the belief that only thorough knowledge of the stereotypes facing employees aged 50 and over will bring about management processes that are free from discriminatory actions and marginalization of older workers.

The article presents the essence of such concepts as: stereotype, ageism, discrimination and marginalization. It illustrates the characteristics and behaviors that are assigned to people aged 50 and over, and presents evidence of discriminatory treatment, taken from selected reports from national studies on the subject carried out among employees and employers. Lastly, the article presents synthesized findings of studies on the issue of discrimination against older workers.

The collected empirical material allowed us to conclude that the issue of marginalization of older people in the work environment in Poland is rather neglected, and there is little awareness about the content and influence of stereotypes towards mature workers. Employers and younger employees do not admit to the unequal treatment of older employees, yet the facts and opinions of people to whom discriminatory actions are addressed to indicate a different state of affairs. Stereotypical perceptions of workers aged 50+ are recognized as an important source of such behavior.

Keywords: stereotype, age, ageism, marginalisation, discrimination

DOI: 10.7862/rz.2015.mmr.20

Tekst złożono w redakcji: marzec 2015

Przyjęto do druku: czerwiec 2015

⁸ Dr hab. Joanna M. Moczydłowska, prof. Politechniki Białostockiej, Wydział Zarządzania, ul. Ojca Tarasiuka 2, 16–001 Kleosin, e-mail: joanna@moczydłowska.pl (autor korespondencyjny)

⁹ Dr Karol Kowalewski, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania w Białymstoku, Filia w Elku, Wydział Zarządzania, ul. Grunwaldzka 1, 19–300 Elk, e-mail: karol.kowalewski@wsfiz.edu.pl

THE HUMAN FACTOR AND FATAL ACCIDENTS IN THE MOUNTAINS (THE MOUNTAIN THANATOLOGICAL STUDIES METHOD)

Suffering, pain, not to mention death of another person, lead a normal, mentally healthy individual to experience traumatic emotional states. Organizational effects of exposing an employee to a long-lasting trauma, caused by the aforementioned factors are not limited solely to economic costs, but cause damage in one's psyche and carry with it negative social consequences. In case of the socio-occupational role of a mountain rescuer, within the catalogue of traumatic factors, apart from: the direct risk to one's health or life, physical, meteorological, natural, geomorphological, economic and social factors, there is also a factor of observing a trauma, agony or death of another human. The article raises the issues of causes and circumstances of the emergence of fatal accidents in the area of operation of the Bieszczady Group of Mountain Voluntary Rescue Service¹² (MVRs).¹³ It is assumed that the source of their occurrence is sometimes the man himself, whereas the human factor is the main cause of fatal accidents in the mountains. The purpose of this article is also to present a diagnostic and prognostic method called *The Mountain Thanatological Studies Method (MTS Method)*, which could support organizational and decision-making processes in improving the efficiency of rescue work in the mountains. It can effectively lower the intensity of the analyzed traumatic factor connected with the performed socio-occupational work, reducing at the same time the number of fatal accidents.

Keywords: the human factor and decisions, the human factor and accidents, management of safety in the mountains, causes of mountain accidents, fatal accidents, factors of threats to life in the mountains

CZYNNIK LUDZKI A WYPADKI ŚMIERTELNE W GÓRACH (METODA GÓRSKIEGO STUDIUM TANATOLOGICZNEGO)

Cierpienie, ból, śmierć drugiego człowieka powodują u normalnej, zdrowej psychicznie jednostki przeżywanie traumatycznych stanów emocjonalnych. Skutki organizacyjne ekspozycji pracownika na długotrwałą traumę spowodowaną wspomnianymi czynnikami nie ograniczają się wyłącznie do kosztów ekonomicznych, ale wyrządzają także szkody w jego psychice oraz pociągają negatywne skutki społeczne. Wspominany wymiar nie dotyczy wyłącznie kwestii etycznych. Zdobywana wiedza uzupełnia potencjał społeczny organizacji. Staje się ona zatem istotnym elementem kulturotwórczym, jest podstawą formułowania celów, wartości oraz norm zachowań jednostkowych i zespołowych. Czynniki te sprzyjają wzmocnieniu trwałości kultury organizacyjnej.

W wypadku roli społeczno-zawodowej ratownika górskiego w katalogu czynników traumatycznych oprócz: bezpośredniego narażenia zdrowia lub życia, czynników fizycznych, meteorologicznych, przyrodniczych, geomorfologicznych, ekonomiczno-społecznych znajduje się też czynnik obserwacji traumy, agonii lub śmierci innego człowieka.

W artykule podjęto problematykę przyczyn oraz okoliczności powstawania wypadków śmiertelnych w obszarze działania Grupy Bieszczadzkiej Górskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego (GOPR)¹⁴. Zakłada się, że źródłem ich powstawania bywa sam człowiek, czynnik ludzki zaś jest główną przyczyną powstawania wypadków śmiertelnych w górach. Celem artykułu jest też zaprezentowanie metody diagnostyczno-prognostycznej pod nazwą Metoda Górskiego Studium Tanatologicznego (Metoda GST), mogącej wspomóc procesy organizacyjno-decyzyjne w podnoszeniu efektywności pracy ratowniczej w górach. Może ona skutecznie obniżyć natężenie analizowanego czynnika tanatologicznego, związanego z wykonywaną pracą społeczno-zawodową, ograniczając równocześnie liczbę wypadków śmiertelnych.

Słowa kluczowe: czynnik ludzki a decyzje, czynnik ludzki a wypadek, zarządzanie bezpieczeństwem w górach, przyczyny wypadków górskich, wypadki śmiertelne, czynniki zagrożeń życia w górach

DOI: 10.7862/rz.2015.mmr.21

Tekst złożono w redakcji: maj 2015

Przyjęto do druku: czerwiec 2015

¹⁰ PhD Kazimierz Mrozowicz, The Jerzy Kukuczka Academy of Physical Education in Katowice, ul. Mikołowska 72A, 40-065 Katowice, (32) 207 53 24, e-mail: k.mrozowicz@awf.katowice.pl (corresponding author).

¹¹ PhD Piotr Halemba, The Jerzy Kukuczka Academy of Physical Education in Katowice, ul. Mikołowska 72A, 40-065 Katowice, (32) 207 53 24, e-mail: p.halemba@awf.katowice.pl

¹² In Polish: Górskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe (GOPR)

¹³ Organizational environment in case of the Mountain Service is fixed assets, buildings, infrastructure and other pecuniary resources related to running a particular core business, related to its strategic domain, as well as the geophysical environment, in which strategic and operational objectives are implemented (e.g. a rocky area, mountains pastures, rivers, forests etc.). In case of the Bieszczady Mountain Rescue Service, the operating area is not only Bieszczady, Low Beskids, Słonne Mountains, but also the area of the Dynów Foothills and Przemysł Foothills, adjacent to the listed mountains ranges.

¹⁴ Środowiskiem organizacyjnym w wypadku Służby Górskiej są środki trwałe, budowle, infrastruktura oraz inne zasoby materialne związane z prowadzeniem danej działalności podstawowej, związane z jej domeną strategiczną, a także otoczenie geofizyczne, będące środowiskiem realizacji celów strategicznych i zadań operacyjnych (np. teren skalny, połoniny, rzeki, lasy etc.). W wypadku działania Grupy Bieszczadzkiej GOPR terenem operacyjnym są nie tylko Bieszczady, Beskid Niski, Góry Słonne, ale również obszar Pogórza Dynowskiego i Przemyskiego, przylegający do wymienionych pasm górskich.

ZAANGAŻOWANIE SPOŁECZNE PRACOWNIKÓW ADMINISTRACJI PUBLICZNEJ NA PRZYKŁADZIE URZĘDU STATYSTYCZNEGO W KIELCACH

Niniejszy artykuł poświęcony jest praktycznym aspektom zarządzania. Dotyczy problematyki zaangażowania społecznego pracowników jednostek administracji publicznej. W części teoretycznej, w której wykorzystano analizę literatury przedmiotu, przedstawiono zaangażowanie społeczne jako obszar koncepcji społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR). Koncepcja ta staje się coraz bardziej popularna jako obszar rozważań naukowych i badań empirycznych oraz praktycznego zastosowania w działalności różnego typu organizacji. W części empirycznej, stanowiącej studium przypadku, zaprezentowano przykłady włączania się pracowników Urzędu Statystycznego w Kielcach w akcje z zakresu zaangażowania społecznego. W obecnej koncepcji zarządzania tą organizacją istotną rolę odgrywa podejmowanie działań, których celem jest wzmacnianie poczucia misji społecznej, kreowanie postaw otwartych, wzmacnianie pozytywnego wizerunku urzędu i statystyki publicznej. Z punktu widzenia zarządczego, podejmowane akcje z zakresu zaangażowania społecznego traktowane są jako instrument realizacji tych celów. Przedstawiono również wyniki badania przeprowadzonego metodą CAWI, którego celem było określenie typowej aktywności pracowników Urzędu w zakresie zaangażowania społecznego, ich postaw względem tego typu działań oraz oceny podjętych przez Urząd akcji. Uzyskane wyniki wskazują, że pracownicy akcje takie odczytują w sposób pozytywny, przy czym uważają, że przynoszą one większe korzyści zewnętrzne (wizerunkowe) niż wewnętrzne. Respondenci zgadzają się, że charakter pracy jaką wykonują (administracja publiczna) obowiązuje ich do pozytywnego stosunku do akcji społecznych. Dodatkowo, w świetle zaprezentowanych wyników, warto zwrócić uwagę na pozytywny wpływ, jaki wywiera aktywność z zakresu zaangażowania społecznego na poprawę relacji interpersonalnych w organizacji.

Słowa kluczowe: społeczna odpowiedzialność biznesu, wizerunek, zarządzanie zasobami ludzkimi, studium przypadku, badanie CAWI

SOCIAL INVOLVEMENT OF EMPLOYEES OF PUBLIC ADMINISTRATION UNITS. CASE STUDY OF STATISTICAL OFFICE IN KIELCE

The article is dedicated to practical aspects of management and presents the issue of social involvement of employees of public administration. In the theoretical part, conducted on the basis of relevant literature, it presents the social commitment as an area of corporate social responsibility (CSR). This concept is becoming increasingly popular as an area of scientific reflection and empirical research, as well as, practical application in the activities of different organizations. In the empirical part there are presented examples of activation of the staff of the Statistical Office in Kielce in equities in the field of social engagement. In the current conception of management of this organization, it is considered as important to take actions which aim is to strengthen the sense of social mission and encouraging open and strengthening image of the Office and public statistics attitudes. From managerial point of view, actions in area of social engagement are treated as instruments to achieve these aims. In the article, there are presented also the results of a study, conducted CAWI method, whose objective was to determine typical activity of workers in the field of social involvement, their attitudes towards this type of action and the assessment undertaken by the Office of shares. The results indicate that employees treat them in a positive way, while, believe that they bring greater external benefits (image) than the internal. Respondents agree that the nature of the work they do (public administration) obliges them to a positive attitude towards social action. In addition, in light of presented results, it is worth noting the positive impact of activity in the field of social commitment to improve interpersonal relationships in the organization.

Keywords: corporate social responsibility, image, human resources management, case study, CAWI survey

DOI: 10.7862/rz.2015.mmr.22

Tekst złożono w redakcji: kwiecień 2015

Przyjęto do druku: lipiec 2015

¹⁵ Dr Agnieszka Piotrowska-Piątek, Urząd Statystyczny w Kielcach, ul. Zygmunta Wróblewskiego 2, 25–369 Kielce, tel.: +48 41 249 96 00; e-mail: a.piotrowska-piatek@stat.gov.pl; Politechnika Świętokrzyska, Wydział Zarządzania i Modelowania Komputerowego, Al. Tysiąclecia P.P. 7, 25-314 Kielce (autor korespondencyjny).

¹⁶ Mgr Kornelia Bem-Kozieł, Wyższa Szkoła Ekonomii, Prawa i Nauk Medycznych w Kielcach, ul. Jagiellońska 109 A, Kielce, tel.: + 48 502 255 491; e-mail: kornelia.bem@poczta.onet

KOMUNIKACJA LOTNICZA NA ŚWIECIE W XXI WIEKU¹⁸

W artykule zanalizowano stan lotnictwa komercyjnego w XXI w. Bazą pracy są publikacje i zestawienia wyspecjalizowanych instytucji, w tym Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego- ICAO i badaczy od lat zajmujących się problemami komunikacji lotniczej. Na tej podstawie można stwierdzić, że transport drogą powietrzną w XXI w. przynosi społeczeństwu wielu państw coraz większe zyski (między innymi w postaci nowych miejsc pracy), jest sprawniejszy i tańszy od transportu kolejowego i samochodowego. Oprócz istotnej roli ekonomicznej, lotnictwo komercyjne odgrywa ważną rolę polityczną i propagandową. I choć USA od zawsze zarówno w transporcie pasażerów, jak i towarów było liderem, warto wspomnieć o wrastającej roli Europy w tej gałęzi gospodarki.

Rozwój komunikacji lotniczej w Europie w latach 2007-2013, był szybszy niż obu Ameryk, co wynikało m.in. z działalności tanich przewoźników. W 2013 r. pasażerski regularny ruch lotniczy wzrastał w większości państw europejskich, przy czym największy postęp osiągnęła tu Turcja, zwiększając liczbę przewozów pasażerskich o 21,1%. Wśród krajów europejskich największe zyski osiągnęło lotnictwo komercyjne Wielkiej Brytanii, Francji, Niemiec i Hiszpanii. Polska z tego tytułu uzyskała 11,7 mld USD, wyprzedzając m.in. Węgry. Jednak wbrew sugestiom niektórych autorów zmiany w rankingu największych przewoźników nie oznaczają osłabienia pozycji Stanów Zjednoczonych w światowym lotnictwie komercyjnym, ponieważ to państwo dominuje w produkcji samolotów, programów i urządzeń elektronicznych. Wystarczy porównać zyski lotnictwa komercyjnego w roku 2012 (i gałęzi z nim związanych), kiedy to firmy amerykańskie wzbogaciły krajowy GDP o 561,7 mld dolarów, wyprzedzając drugie na tej liście Chiny (wraz z Hongkongiem – 109 mld dolarów).

Słowa kluczowe: lotnictwo komercyjne, międzynarodowe i krajowe przewozy, bilanse komunikacji

AIR TRANSPORTATION WORLDWIDE IN XXI CENTURY

This article analyses the position of commercial aviation in XXI century. The basis of this article are the following: publications and statistics of specialized institutions (e.g. International Civil Aviation Organization- ICAO) and researchers who have been studying this problems of air transportation from years. It may be stated on this basis that Air transport in XXI century brings to all nations more profits (new workplaces at the market), is more convenient and less expensive than train or road transport. Except the main commercial importance, the civil aviation plays the very crucial political and propagandist role. In spite of the fact that United States of Americas from years in air transport of passengers and cargo was a leader, is worth to mention the increasing European role in this sector. The development of Aviation communication in Europe in 2007-2013 was faster than in both Americas, what caused particularly from low cost airlines companies. In 2013 regular passenger transport the traffic increased in most European countries, the biggest progress was achieved by Turkey, by increasing the passenger traffic for about 21,1%. Among the European countries- the biggest profits were achieved by Great Britain, France, Germany, Spain. Poland, which got 11,7 billion USD, preceded Hungary.

In spite of the suggestions of some authors, the changes in the ranking of the biggest air carriers do not mean the weakness of United States position in worldwide air transportation, because they are dominant in manufacturing of aircrafts, programs and electronic appliances. It can be compared profits of commercial aviation in 2012 (and branches involved) when American companies raised Gross National Product for about 561,7 billion dollars, by overtaking the second at this list China (with Hong Kong – 109 billion dollars).

Keywords: international transport, aviation, air transportation

DOI: 10.7862/rz.2015.mmr.23

Tekst złożono w redakcji: lipiec 2015

Przyjęto do druku: lipiec 2015

¹⁷ Dr hab. Małgorzata Polkowska profesor nadzwyczajny, Representative of the Republic of Poland on the Council of the International Civil Aviation Organization,

¹⁸ Artykuł stanowi kontynuację publikacji autorki *Komunikacja lotnicza na świecie na przełomie XX i XXI wieku. Kwestie prawne i ekonomiczne*, „Akademia Obrony Narodowej, Zeszyty Naukowe” 59/2(2005), s. 96–113.

CHOSEN ASPECTS OF PROJECTS REALIZATION AT CHINESE UNIVERSITIES ON THE EXAMPLE OF HUAZHONG UNIVERSITY OF SCIENCE AND TECHNOLOGY (HUST)

Project management is the basis for the development of various organizations in a changing environment at present time. This method is very popular in developed European countries and has developed in Poland for the last 10 years. In other developed countries projects are also coming to be a very important part of the economy. This situation can be observed among others in China.

The aim of the paper is to analyze the Chinese universities in the context of system project management and to compare their approach with the most popular methodologies in European countries. Currently, China stands out in the world in terms of reforms in the area of both higher education and innovation systems. The size of investments and the economic effects achieved, allocate this country in the top in the world in this area. Therefore, it is very important to analyze and understand processes in this country.

Chinese universities often provide a very big projects due to the size of the state and the amount of population. Analyzing the situation on the basis of Huazhong University of Science and Technology (HUST the usage of project management methods similar to the European Union) could be seen. There are also differences resulting from the culture of project management.

The article is based on studies and information gathered from Chinese universities, especially HUST. Knowledge and information acquired made it possible to describe the role of projects in investigated university and generally compare.

Keywords: project management, China, Chinese universities, university.

WYBRANE ASPEKTY REALIZACJI PROJEKTÓW W CHIŃSKICH UNIwersytetach NA PRZYKŁADZIE HUAZHONG UNIVERSITY OF SCIENCE AND TECHNOLOGY (HUST)

Współcześnie zarządzanie projektem jest fundamentem rozwoju różnych organizacji w zmieniającym się, globalnym środowisku. Metoda ta jest bardzo popularna w rozwiniętych krajach europejskich, a w Polsce popularność zyskuje na przestrzeni ostatnich 10 lat. W innych krajach rozwijających się na świecie, projekty stają się również bardzo ważną częścią gospodarki. Ta sytuacja ma miejsce między innymi w Chinach.

Celem artykułu jest analiza chińskich uniwersytetów, na przykładzie HUST (Huazhong University of Science and Technology), w kontekście systemu zarządzania projektami oraz porównanie podejść tam stosowanych do najbardziej popularnych metod w krajach europejskich. Obecnie Chiny wyróżniają się w świecie w zakresie reform realizowanych w obszarze systemów szkolnictwa wyższego i innowacji. Wielkość inwestycji i uzyskanych efektów ekonomicznych stawia ten kraj w czołówce na świecie w tej dziedzinie. Tym ważniejsze jest podejmowanie prób wyjaśnienia i zrozumienia zjawisk zachodzących w tym kraju.

Chińskie uniwersytety często realizują bardzo duże projekty, co wynika zarówno z wielkości państwa, jak i ilości mieszkańców. Analizując sytuację na podstawie HUST widać było wykorzystanie metod zarządzania projektami, podobnych do Unii Europejskiej. Istnieją również różnice wynikające z kultury zarządzania projektami.

Artykuł oparty jest na badaniach i informacji zebranych w chińskich uniwersytetów, zwłaszcza HUST. Wiedza i zdobyte informacje pozwoliły na opisanie roli projektów w badanej uczelni i ogólnie porównać.

Słowa kluczowe: zarządzanie projektami, Chiny, chińskie uczelnie, uniwersytet.

DOI: 10.7862/rz.2015.mmr.24

Tekst złożono w redakcji: sierpień 2015

Przyjęto do druku: sierpień 2015

¹⁹ Grzegorz Przewoźnik, Student's Scientific Association „Eco-business”, Faculty of Management, Rzeszow University of Technology, ul. Powstańców Warszawy 12, grzegorz.przewoznik1@gmail.com

²⁰ Hanghang Lan, International Student Office, Huazhong University of Science and Technology (HUST), Wuhan, China, lanhanghang@hust.edu.cn

²¹ J. Strojny, PhD, Department of Economics, Rzeszow University of Technology, Rzeszow, Powstańców Warszawy 12, jstrojny@prz.edu.pl (corresponding author)

SPECYFIKA ZARZĄDZANIA KRYZYSOWEGO NA POZIOMIE WOJEWÓDZKIM – PODSTAWY

Zarządzanie kryzysowe jest w Polsce częścią zarządzania bezpieczeństwem narodowym. Stanowi działania przypisane do administracji publicznej, które mają za zadanie zapobiegać sytuacjom kryzysowym, przygotować się do przejmowania nad nimi kontroli w drodze zaplanowanych działań, reagować w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych, usuwać ich skutki oraz odtwarzać zasoby i infrastrukturę krytyczną. Struktura administracji publicznej na poziomie wojewódzkim jest zorganizowana w sposób niemający odzwierciedlenia w żadnym innym obszarze sprawowania władzy publicznej w Polsce. Z jednej strony jest to najwyższy poziom władzy samorządu (władza stanowiąca - sejmik województwa oraz wykonawcza – marszałek i zarząd województwa), a z drugiej stanowi najdalej wysunięty, najniższy poziom władzy rządowej (wojewoda). Powoduje to specyficzne definiowanie zadań z zakresu zapewnienia bezpieczeństwa publicznego i ich rozdział na podmioty, które mają te zadania realizować. Odpowiedzialność za bezpieczeństwo na terenie województwa spoczywa na organie administracji rządowej – wojewodzie, który to organ nie posiada żadnych własnych zasobów operacyjnych, za których sprawą mógłby prowadzić działania zapobiegawcze, zabezpieczające, ratownicze i odtwórcze. To sprawia, że proces zarządzania kryzysowego wymaga od uczestniczących w nim podmiotów bieżącej i aktywnej współpracy. Niniejszym artykułem autor chce zapoczątkować cykl rozważań poświęconych wybranym aspektom zarządzania kryzysowego na poziomie wojewódzkim, takim jak podstawy prawne, organizacja podmiotów, dokumenty planistyczne oraz przykłady inicjatyw i działań podejmowanych w odniesieniu do różnych faz procesu.

Słowa kluczowe: zarządzanie kryzysowe, reagowanie, odbudowa, zapobieganie, przygotowanie

SPECIFICITY OF CRISIS MANAGEMENT AT THE PROVINCE – BASICS

In Poland crisis management is a part of national security managing. It represents action's assigned to public administration, which are designed to prevent crisis situations, to prepare to assume control of them through providing scheduled activities, to react in crisis situations, to remove their effects and reproduce assets and critical infrastructure. The structure of public administration at provincial level is organized in a way that does not reflect in any other area of the exercise of public authority in Poland. On the one hand, this is the highest level of regional authority (constituting - the regional council and executive - the marshal and the regional board), on the other hand is the furthest, the lowest level of government authority (province governor, Voivode). This causes specific definitions of tasks for ensuring public safety and their distribution to the entities that have the task to carry out. Responsibility for security in the region lies in hands of Voivode which does not have any own operational resources for providing activities of preventing, protective, life-saving and reconstructive. This makes that the process of crisis management requires from participating entities current and active cooperation. By this article the author wants to initiate a series of discussion devoted to selected aspects of crisis management at the regional level: the legal basis, the operators' organization, planning documents and examples of initiatives and activities undertaken in relation to the different phases of the process.

Keywords: crisis management, reacting, restoration, preventing, preparation

DOI: 10.7862/rz.2015.mmr.25

Tekst złożono w redakcji: marzec 2015

Przyjęto do druku: czerwiec 2015

²² Dr Stanisław J. Rysz, Podkarpacki Urząd Wojewódzki w Rzeszowie, Wydział Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego, 35-959 Rzeszów, ul. Grunwaldzka 15, tel.: 17 867 17 11, e-mail: stanislaw.rysz@vp.pl

DZIELENIE SIĘ WIEDZĄ W PRZEDSIĘBIORSTWACH – WYBRANE PROBLEMY I UWARUNKOWANIA

W artykule podjęto rozważania dotyczące problematyki i uwarunkowań dzielenia się wiedzą w przedsiębiorstwach. Na podstawie przeprowadzonego studium literatury przedstawiono wieloaspektowość, złożoność, a zarazem niejednoznaczność wpływu czynników indywidualnych, interpersonalnych, organizacyjnych i technologicznych na dzielenie się wiedzą. Następnie zaprezentowano wyniki badań pierwotnych, których celem było określenie stopnia zaawansowania wybranych praktyk dotyczących dzielenia się wiedzą w przedsiębiorstwach funkcjonujących w Polsce, a w szczególności uzyskanie odpowiedzi na pytanie, czy intensywność współpracy międzyorganizacyjnej oraz postrzegana niepewność otoczenia mają wpływ na zaawansowanie dzielenia się wiedzą.

W przeprowadzonych analizach wykazano, że zarówno intensywność współpracy międzyorganizacyjnej, jak i poziom postrzeganej niepewności otoczenia istotnie wpływają na zróżnicowanie zaawansowania badanych praktyk dotyczących dzielenia się wiedzą. Intensywność współpracy międzyorganizacyjnej ma największy pozytywny wpływ na zakres wykorzystywania systemów informatycznych ułatwiających dzielenie się wiedzą, zapewniania pracownikom udziału w szkoleniach i programach rozwoju, a także stosowania zachęt dla pracowników do dzielenia się wiedzą. Postrzegana niepewność otoczenia w największym stopniu wpływa na zakres stosowania zachęt dla pracowników do dzielenia się wiedzą, wykorzystywania systemów informatycznych ułatwiających dzielenie się wiedzą oraz pełnienia przez pracowników wyższego szczebla roli mentorów dla młodszych pracowników.

Reasumując przeprowadzone badania, stwierdzono, że rozwój praktyki organizacyjnego dzielenia się wiedzą nie tylko usprawnia wymianę i upowszechnianie w przedsiębiorstwie wiedzy wcześniej zakumulowanej przez jego pracowników, ale również poprawia skuteczność absorpcji wiedzy zewnętrznej pozyskiwanej w ramach współpracy międzyorganizacyjnej. Stanowi to istotną przesłankę dla przetrwania przedsiębiorstwa w turbulentnym i nieprzewidywalnym otoczeniu ze względu na znaczenie zaawansowania tych procesów dla jakości i szybkości wprowadzania innowacji, będących najczęściej decydującym źródłem uzyskiwania i utrzymywania przewagi konkurencyjnej.

Słowa kluczowe: dzielenie się wiedzą, uwarunkowania dzielenia się wiedzą, współpraca międzyorganizacyjna, niepewność otoczenia, przedsiębiorstwo

KNOWLEDGE SHARING IN ENTERPRISES – SELECTED PROBLEMS AND ITS DETERMINANTS

The article presents considerations concerning the selected issues and determinants of knowledge sharing in enterprises. On the basis of literature review multifaceted, complex and ambiguous influence of individual, interpersonal, organizational and technological factors on knowledge sharing has been recognized. The results of the research carried out in enterprises operating in Poland have been presented then. Its main objective was to answer the question whether the intensity of interorganizational cooperation and perceived environmental uncertainty affects the intensity of knowledge sharing.

The conducted analyses have shown that both the intensity of interorganizational cooperation and the level of perceived environmental uncertainty significantly influence the level of development of analyzed practices. The intensity of interorganizational cooperation mostly influences the scope of use of information systems facilitating knowledge sharing, the provision of training and development programs and the implementation of incentives to encourage knowledge sharing. The perceived environmental uncertainty mostly affects the extent of utilization of incentives for employees to encourage knowledge sharing, utilization of information systems facilitating the knowledge sharing as well as the extent to which enterprises use senior personnel to mentor junior employees.

It has been pointed out that the development of interorganizational knowledge sharing practices can be an important prerequisite for the survival of the enterprise in turbulent and unpredictable environment. The increased intensity of knowledge sharing between employees may also enhance the efficiency of the absorption of external knowledge acquired within interorganizational cooperation. These processes have particular importance in implementation of innovation enabling the gaining and maintaining competitive advantage.

Keywords: knowledge sharing, determinants of knowledge sharing, interorganizational cooperation, environmental uncertainty, enterprise

DOI: 10.7862/rz.2015.mmr.26

Tekst złożono w redakcji: kwiecień 2015

Przyjęto do druku: lipiec 2015

ZARZĄDZANIE RELACJAMI B2B W USŁUGACH PRODUKCYJNYCH I BUDOWANIE LOJALNOŚCI RELACYJNEJ

Zarządzanie relacjami B2B w działalności przedsiębiorstw świadczących usługi produkcyjne staje się coraz ważniejszym zagadnieniem w dobie globalnych, wzajemnie powiązanych i coraz bardziej konkurencyjnych rynków. Istotnym efektem zarządzania relacjami B2B jest lojalność klientów, którzy podejmują częściej niż nielojalni i z większym zaangażowaniem inicjatywy współpracy, nieodzowne w realizacji usług produkcyjnych. W budowaniu lojalności relacyjnej w usługach produkcyjnych wykorzystano teoretyczny model zaproponowany przez Siemieniako²⁵. Cele artykułu to identyfikacja i rozpoznanie mechanizmów powstawania lojalności relacyjnej, a także działań świadczących o lojalności oraz efektów lojalności w procesie zarządzania relacjami B2B w kontekście związków usługowych w działalności produkcyjnej. Zastosowano dwie metody badawcze: wywiad swobodny oraz studium przypadku. Próbę badawczą stanowiły przedsiębiorstwa świadczące usługi produkcyjne, głównie z branż związanych z produkcją różnego typu urządzeń, maszyn i komponentów. Wyniki badań własnych przedstawiono na podstawie modelu zarządzania relacjami w usługach produkcyjnych w kierunku budowania lojalności relacyjnej, składającego się z siedmiu elementów składowych. Wzajemne dopasowanie procesów, kultury organizacyjnej i na poziomie personalnym zostało ukazane jako istotny czynnik rozwoju relacji i budowania lojalności. Sposób działania ze strony usługodawców związany ze zrozumieniem potrzeb klientów, podejmowaniem zobowiązań i dotrzymywaniem obietnic wyznacza poziom rozwoju współpracy z klientami pochodzącymi z państw zachodnich. Warunkuje to zaufanie i podejmowanie zobowiązań ze strony tych klientów. Analiza wyników umożliwiła zidentyfikowanie cech lojalności relacyjnej oraz działań świadczących o lojalności. Wyniki badań ukazały także efekty lojalności oraz elementy systemu zarządzania w organizacji, które wpływają na efektywne zarządzanie relacjami ze wskazaniem na budowanie lojalności relacyjnej.

Słowa kluczowe: lojalność relacyjna, marketing relacji, usługi produkcyjne, studium przypadku, zarządzanie obietnicą.

B2B RELATIONSHIP MANAGEMENT IN PRODUCTION SERVICES WITH DIRECTION OF RELATIONAL LOYALTY FORMATION

B2B relationship management in production services is getting more and more important issue in the era of global, competitive markets, mutually connected. The important effect of B2B relationship management is customer loyalty, who undertake more often than disloyal customers and with bigger involvement the cooperation initiatives, which are necessary in realization of production services. In formation of relational loyalty in production services it was used the theoretical model proposed by Siemieniako [2012a]. The goal of the paper is identification and recognition of mechanisms of relational loyalty emerging, and actions which confirm loyalty existence, and the effects of loyalty in the process of B2B relationship management in the context of production services. It was used two research methods: individual interviews and case study research method. The research sample was the companies which offered the production services, mainly from the lines connected with production different kinds of devices, machines and components. The results of the research was presented based on the model of relationship management in production services with direction on relational loyalty formation, which consists of 7 elements. Mutual fit of processes, organizational culture and on personal level was showed as an important factor of relationship development and loyalty formation. The way of dealing from service provider side, with customer needs understanding, taking obligations and fulfilling promises market out the level of cooperation development with Western customers. It is condition of trust and taking obligations from customers side. The analysis of results allowed to identify the features of relational loyalty in production services and actions which confirm loyalty existence. The results showed also the effects of loyalty and the elements of management system in organization, which influence on effective relationship management with direction of relational loyalty formation.

Keywords: relational loyalty, relationship marketing, production services, case study, promise management

DOI: 10.7862/rz.2015.mmr.27

Przesłano do redakcji: sierpień 2015

Przyjęto do druku: sierpień 2015

²⁴ Dariusz Siemieniako, dr, Politechnika Białostocka, Wydział Zarządzania, ul. o. S. Tarasiuka 2, 16-001 Kleosin, e-mail: d.siemieniako@pb.edu.pl

²⁵ D. Siemieniako, *Model zarządzania lojalnością relacyjną opartą na zobowiązaniu w związkach usługowych*, „Marketing i Rynek” 2012/5, s. 8–14.

РИСКИ НАХОЖДЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ НА ДОРОГАХ В ЗОНЕ РАСПОЛОЖЕНИЯ АВТОЗАПРАВОЧНЫХ СТАНЦИЙ. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО РАЗМЕЩЕНИЮ АЗС

Одной из важнейших составляющих комплексного обслуживания на автомобильных дорогах является автозаправочная станция. Автозаправочные станции отнесены к объектам, которые представляют повышенную опасность. Эта опасность связана с последствиями деятельности АЗС и аварий на них. На участках дорог, где расположены АЗС, концентрация вредных выбросов в атмосферу резко увеличивается. В случае аварии (например, взрыва) загрязнение может сильно превышать критические нормы, это приведет также к задержке движения на дороге, разрушениям сооружений и в результате к большим экономическим затратам на ликвидацию последствий аварии. Сегодня размещение автозаправочных станций не учитывает возможные аварийные ситуации, когда легковоспламеняющиеся вещества могут попасть из оборудования в окружающую среду и создать реальную возможность пожаров и взрывов топливовоздушных смесей. Основным параметром определения безопасного расстояния от АЗС является ее взрывоопасность. В случае аварии на станции возможен взрыв паров пролитого топлива с избыточным давлением взрывной волны, в зоне здания, сооружения и транспортные средства могут испытать сильные и средние разрушения, и вызвать травмы для людей. Последствия такой аварии будут зависеть от количества автомобилей, сооружений и, соответственно, людей, попавших в зону поражения, а также силы взрыва. Поэтому вопрос безопасных расстояний до автомобильной дороги и мест массового скопления людей остается открытым и острым.

Ключевые слова: Автозаправочная станция, взрыв, ударная волна, избыточное давление взрывной волны.

RISKS OF FINDING CARS ON THE ROAD IN AN AREA OF PETROL STATIONS. PLACEMENT RECOMMENDATION PETROL STATION

One of the most important components of an integrated service on the roads is a petrol station. Petrol stations are assigned to objects that represent increased risk. This risk is associated with the effects of the activities of the gas station and accidents on them. On road sections where the gas station, the concentration of harmful emissions into the atmosphere is increasing dramatically. In the event of an accident (eg, explosion) pollution can reach far beyond the critical standards, as it will delay traffic on the road, destruction facilities and as a result of large economic losses to eliminate the consequences of the accident. Today, placement of gas stations do not take into account the possible emergencies that can occur when flammable substances can get from the hardware into the environment and pose a real risk of fires and explosions fuel-air mixtures. The main parameter determining a safe distance from the gas station is its explosiveness. In the event of an accident at the station of explosion spilled fuel vapor overpressure blast, in the area of buildings, structures and vehicles may experience a strong and medium damage and cause injury to people. The consequences of such an accident will depend on the number of vehicles, buildings and, consequently, people caught in the affected area, as well as the force of the explosion. Therefore, the question of safety distances to the road and crowded places still open and sharp.

Keywords: Gas station explosion, the shock wave, overpressure, blast wave.

DOI: 10.7862/rz.2015.mmr.28

Текст złożono w redakcji: kwiecień 2015

Przyjęto do druku: czerwiec 2015

²⁶ Тютюнник Яна, аспирантка, ассистент кафедры проектирование автомобильных дорог, геодезии и землеустройства, Национального транспортного университета, ул. Суворова, 1, г. Киев, 01010, Украина, asia_t@ukr.net

OCENA LOGISTYKI MIEJSKIEJ W ZAKRESIE TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA PRZYKŁADZIE TOMASZOWA MAZOWIECKIEGO I RZESZÓWA

Współczesna logistyka zajmuje się miastem w dwóch aspektach. Po pierwsze, traktuje je jako ogniwo łańcucha logistycznego w systemie logistycznym kraju, po drugie, jako samoistny system miejski. Na system logistyczny miasta składają się poszczególne systemy funkcjonalne. Zaliczają się do nich: transport, obejmujący transport dóbr materialnych, w tym również przesył mediów, transport i składowanie odpadów komunalnych, komunikacja zbiorowa i indywidualna, składowanie dóbr materialnych w dzielnicach przemysłowo-handlowych i w sieciach handlowych miasta i sterowanie przepływami dóbr materialnych i osób. Warto zaznaczyć, że 1/3 wszystkich ruchów transportowych w mieście to transport gospodarczy towarowy, a 2/3 to transport osobowy zarówno indywidualny, jak i publiczny. Przemieszczenia osobowe mogą się odbywać przy użyciu transportu indywidualnego albo przy użyciu komunikacji zbiorowej. Współcześnie indywidualny transport zmotoryzowany zaczyna stanowić poważne zagrożenie dla sprawnego funkcjonowania miasta i płynnego transportu. Dlatego coraz bardziej istotne stają się działania mające doprowadzić do zmian przyzwyczajzeń, preferencji i mentalności mieszkańców. Bardzo ważne są pod tym względem rola władz miasta i działania, które podejmują w celu zmniejszenia transportu indywidualnego. Powinno to spowodować większe zainteresowanie transportem zbiorowym. Celem badań prowadzonych przez autorów jest poznanie oceny funkcjonowania komunikacji miejskiej w dwóch różnej wielkości ośrodkach miejskich: średniego miasta Tomaszowa Mazowieckiego i dużego miasta, jakim jest Rzeszów. Badania miały charakter ankietowy i przeprowadzono je z mieszkańcami obu badanych miast.

Słowa kluczowe: logistyka, komunikacja, miasto, mieszkańcy

URBAN LOGISTICS EVALUATION OF COLLECTIVE TRANSPORT ON THE EXAMPLE OF TOMASZÓW MAZOWIECKI AND RZESZÓW

Contemporary logistics describes a city in two aspects. First, as a link in a logistic chain of a logistic system in a country, second, as an independent urban system. Logistics systems of a city can be divided into separate functional systems. Those systems include: transportation of material goods, transmission of media, transport and land filling of residential waste, mass and individual transit, allocation of material assets to city malls and to industrial and commercial districts, and the control of the flow of tangible goods and people. It should be emphasized that both individual and public human transportation encompasses two-thirds of all urban transport, and the remaining one-third is economic freight transportation. Passenger movements take place by either individual or mass public transport. Nowadays, the increased volume of individual motorized transport starts to affect efficient functioning of a city by disrupting smooth flow of urban transportation. Therefore, it is becoming more and more important to take action in changing the habits and mentality of the residents and to make them more interested in public transportation. The goal of this research was to investigate the public opinion on the functioning of public transportation in two different sized cities: medium Tomaszow Mazowiecki, and large Rzeszow. The investigators conducted surveys with residents from both cities.

Keywords: logistics, communication, city, residents

DOI: 10.7862/rz.2015.mmr.29

Tekst złożono w redakcji: czerwiec 2015

Przyjęto do druku: lipiec 2015

²⁷ Dr inż. Grzegorz Zimon, Zakład Finansów i Bankowości, Wydział Zarządzania, Politechnika Rzeszowska, Al. Powstańców Warszawy 10, 35-959 Rzeszów, tel.: 017 865 16 33, e-mail: gzimon@prz.edu.pl (autor korespondencyjny).

²⁸ Dr Blanka Gosik, Instytut Turystyki i Rozwoju Ekonomicznego, Uniwersytet Łódzki, ul. Konstytucji 3 Maja 65/67, 97-200 Tomaszów Mazowiecki.

ANALIZA I OCENA ROZWOJU BANKOWOŚCI SPÓŁDZIELCZEJ W POLSCE I WYBRANYCH KRAJACH EUROPEJSKICH W LATACH 2007–2012

Cele pracy stanowiły poznanie i ocena zmian w rozwoju działalności wybranych bankowych grup spółdzielczych w Europie w latach 2007–2012. W pracy wykorzystano dane dotyczące wybranych 26 bankowych grup spółdzielczych w Europie (25 z krajów UE i 1 ze Szwajcarii), które należały do Europejskiego Stowarzyszenia Banków Spółdzielczych (EACB). Rozwój bankowości spółdzielczej, który można rozpatrywać z punktu widzenia organizacyjnego i finansowego, był zróżnicowany w poszczególnych krajach. Ogólnie w całej UE nastąpił rozwój organizacyjny tego sektora, na co wskazuje rosnąca liczba placówek banków, ich członków i klientów oraz zatrudnionych osób. Banki spółdzielcze wzmocniły swoją pozycję finansową, ponieważ wzrosła wartość posiadanego przez nie majątku, w tym udzielanych przez nie kredytów oraz przyjmowanych depozytów. Praktycznie we wszystkich bankowych grupach efektywność wykorzystania majątku mierzona jego rentownością (ROA) była dość niska, nieprzekraczająca 1%. W 2012 r. trzy grupy odnotowały deficytowość. Rentowność kapitału własnego (ROE) wahała się od kilku do kilkunastu procent. Tylko w trzech krajach wzrosły wartości obu wskaźników rentowności. Poprawa wskaźnika kosztów do dochodów w latach 2007–2012 nastąpiła tylko w kilku analizowanych krajach. Wartość współczynnika wypłacalności w 2012 r. w większości grup bankowych była na poziomie wymaganym przez prawo (8%). Za pozytywne należy uznać, że tylko kilka grup bankowych w okresie 2007–2012 zanotowała spadek (i to niewielki) tego wskaźnika.

Słowa kluczowe: banki spółdzielcze, rentowność, wypłacalność

ANALYSIS AND EVALUATION OF COOPERATIVE BANKING DEVELOPMENT IN POLAND AND CHOSEN EUROPEAN COUNTRIES IN THE YEARS 2007–2012

The aim of the paper was the evaluation of changes in the activity of selected cooperative bank groups in Europe in the period 2007–2012. The data used in the study are derived from 26 selected banking cooperative groups in Europe (25 from EU countries and 1 from Switzerland), that were the members of European Association of co-operative Banks (EACB). The development of cooperative banking, which can be seen from the of the organization and financial point of view, was dissimilar in each country. In general, in the EU as a whole there was an organizational development in this sector, as it is demonstrated by the growing number of bank offices, the number their members and clients and the number of employees. The cooperative banks strengthen their financial position, because they increased the value of their assets, including loans and acquired deposits. The asset efficiency measured by its profitability (ROA) was quite low in all the groups of bank, lower than 1%. In the year 2012 three groups reported losses. The return on equity (ROE) varied from a few to a dozen percent. In the years 2007–2012 the improvement of the revenue cost index occurred only in a few countries. The value of the solvency ratio was at the level required by law (8%) in the most of banking groups in the year 2012. Only a few banking groups recorded a decrease (and a small one) of this ratio in the period 2007–2012.

Keywords: co-operative banks, profitability, solvency

DOI: 10.7862/rz.2015.mmr.30

Tekst złożono w redakcji: maj 2015

Przyjęto do druku: lipiec 2015

²⁹ Dr hab. Jan Zuba, Prof. Uniwersytetu Przyrodniczego, Katedra Zarządzania i Marketingu, Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie, ul. Akademicka 13, 20–950 Lublin, e-mail: jan.zuba@up.lublin.pl, tel.: 81 461 00 61 w.159 (autor korespondencyjny)

³⁰ Dr hab. inż. Stanisław Gędek, Prof. Politechniki Rzeszowskiej, Katedra Ekonomii, Politechnika Rzeszowska, Al. Powstańców Warszawy 8, 35–959 Rzeszów, e-mail: gedeks@prz.edu.pl, tel.: 17 865 10 85