

# Jakubowski, Stanisław Jan

---

## Propozycje nowych rozwiązań komunikacyjnych dla Płocka

---

Notatki Płockie 42/1-170, 31-34

---

1997

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych [mazowsze.hist.pl](http://mazowsze.hist.pl).

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

# PROPOZYCJE NOWYCH ROZWIĄZAŃ KOMUNIKACYJNYCH DLA PŁOCKA

Przełom roku 1996 i 1997 był dla planów dotyczących realizacji drugiej przeprawy mostowej na Wiśle niezwykle owocny. Na XLII Sesji Rady Miasta Płocka z udziałem decydentów i parlamentarzystów przeprowadzona została debata o moście, grudzień przyniósł rozwiązanie konkursu na jego projekt, na początku lutego natomiast Wojewoda Płocki otrzymał od Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej pismo, potwierdzające włączenie tej niezbędnej miastu inwestycji do budżetu centralnego i jednocześnie określające harmonogram jej realizacji.

Jeszcze w październiku ubiegłego roku do konkursu na projekt nowego mostu stanęły 24 firmy, w tym dwie francuskie i jedna niemiecka, ostatecznie jednak Komisja Konkursowa, składająca się z samych sław polskiego mostownictwa (zasiadły w niej profesorskie autorytety z Politechniki Poznańskiej, Wrocławskiej i Krakowskiej), której przewodniczył prof. Andrzej Ryżyński ze Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej oceniała 14 konkursowych prac. W październiku też zastanawiano się nad wyborem optymalnego wariantu realizacji inwestycji, nie wykluczając późniejszej jej komercyjności, tym bardziej, że zainteresowanie kapitałowym wejściem w budowę mostu, a także partycypacją w ewentualnych zyskach wyrazili zachodni inwestorzy.

Pierwsi zgłosili taką propozycję Włosi - projektancka firma "Team" oraz zajmująca się wykonawstwem podobnych inwestycji firma "Salini". Oczywiście, wspomnieć trzeba, że w wariancie komercyjnym Włosi byli zainteresowani inwestycją jedynie w połączeniu jej z drogami szybkiego ruchu (jak się okazało - najbliższą Płockowi DSR-10) i autostradami (w tym wypadku mającą przebiegać przez Strzelce k/Kutna A-1), nic też dziwnego, że brak konkretnych ustaleń w tej dziedzinie, a nade wszystko brak określenia przybliżonego nawet terminu rozpoczęcia budowy tych ciągów komunikacyjnych sprawiły, iż włoskie zainteresowanie praktycznie się rozwiało. Być może tylko na razie, ponieważ jedna z propozycji zawierała utworzenie konsorcjum z udziałem Skarbu Państwa, miasta i Petrochemii, pod warunkiem oczywiście włączenia tej inwestycji do budżetu centralnego, a taki warunek został przecież spełniony. Udział Skarbu Państwa miał być dla Włochów swoistym buforem bezpieczeństwa, dla nas natomiast włoski kapitał rozwiązaniem bardzo korzystnym, tym bardziej, że koszt mostu, a jest to niebagatelna kwota około 100 milionów dolarów stanowi duże obciążenie nawet dla budżetu państwa.

Jedno jest jednak pewne - nikt nie poddaje w wątpliwość celowości pobudowania nowej przeprawy. Taką opcję potwierdziły wyniki przeprowadzonej wśród mieszkańców Płocka ankiety, będącej odpowiedzią na

opracowaną przez amerykańskich specjalistów wizję Płocka u progu nowego tysiąclecia. Zdecydowanie wśród najpilniejszych potrzeb dla miasta na pierwszym miejscu w ankiecie znalazła się budowa drugiego mostu i odprowadzających z niego ruch ciągów komunikacyjnych oraz obwodnic - takie zdanie prezentowało ponad 80 procent ankietowanych. W rezultacie społeczny sondaż nie był dla nikogo zaskoczeniem.

Dlatego też z mojej inicjatywy Klub radnych Sojuszu Lewicy Demokratycznej postanowił zwołać w dniu 8 października ubiegłego roku Sesję Rady Miasta, którą zdominowała debata o sytuacji komunikacyjnej Płocka. Przybyli na nią: Bogdan Frąckowiak - wiceminister Transportu i Gospodarki Morskiej, Andrzej Szarawarski - przewodniczący Sejmowej Komisji Transportu, Łączności, Handlu i Usług, Marek Mistewicz - zastępca dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych, obecni byli również płocki parlamentarzyści, władze miejskie i wojewódzkie oraz wszyscy, którym nie obce są problemy drogownictwa, i których działania zmierzają do rozpoczęcia realizacji budowy nowej przeprawy mostowej w Płocku. Chciałbym przytoczyć tutaj stanowisko Zarządu Miasta, które zaprezentowałem podczas debaty.

*"Od kilku lat w Płocku obserwuje się narastający problem utrzymania sprawnego ruchu samochodowego. Sytuacja ta spowodowana jest lawinowo rosnącą liczbą pojazdów w mieście oraz zwiększającym się natężeniem ruchu tranzytowego na istniejących drogach. Związane z tym okresowe utrudnienia w ruchu spowodowały, że władze miasta rozpoczęły intensywne, zakrojone na szeroką skalę działania w kierunku poprawy istniejącej sytuacji. Zabiegi te doprowadziły do podpisania w grudniu 1995 roku czterostronnego Porozumienia pomiędzy Generalną Dyrekcją Dróg Publicznych w Warszawie, Związkiem Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej z Poznania, Gminą Płock oraz Stowarzyszeniem - Społeczny Komitet Budowy Mostu "Ratunek dla Płocka". Porozumienie to zaakceptował Minister Transportu i Gospodarki Morskiej i Wojewoda Płocki.*

*Utworzony w wyniku podpisania porozumienia Zespół Koordynacji Przygotowania Inwestycji "II przeprawa mostowa na rzece Wiśle w Płocku" rozpoczął realizację przedsięwzięcia. W chwili obecnej, po kilku miesiącach intensywnych prac jesteśmy na etapie przygotowań do rozwiązania ogłoszonego w czerwcu 1996 roku konkursu na projekt koncepcyjny nowego mostu. Chcę dodać, że większość dotychczasowych działań, finansowanych była z funduszy zebranych przez Stowarzyszenie Społeczny Komitet Budowy Mostu.*

*Z pewnością kilka faktów przybliży skalę problemu, przed którym stoimy. Ogólny układ komunikacyjny miasta jest fatalny i my, mieszkańcy Płocka doskonale zda-*

jemy sobie z tego sprawę. Składa się na to kilka czynników:

- położenie drogi krajowej nr 60 relacji Kutno - Płock - Ciechanów w centralnej części kraju spowodowało, że jest ona szczególnie chętnie wykorzystywana w ruchu międzynarodowym i krajowym, co doprowadziło w ostatnich latach do prawie pięciokrotnego wzrostu ruchu na tej trasie, na co niebagatelny wpływ miało otwarcie granic byłego ZSRR,

- układ wojewódzkiej i regionalnej sieci drogowej zbiega się głównie w mieście i śródmieściu,

- Wisła rozdziela nie tylko miasto, lecz również obszar województwa oraz kraju,

- na odcinku Wisły pomiędzy Włocławkiem a Zakroczymiem istnieje praktycznie jedyny most i to właśnie w Płocku - taka sytuacja nie zmieni się do czasu wybudowania nowego mostu w Wyszogrodzie.

Najbardziej uciążliwa dla płockiego mostu jest koncentracja ruchu z dwóch najbardziej uczęszczanych dróg, a więc drogi krajowej nr 60 i 62, zbierających ruch nie tylko ze wschodu na zachód, ale też z północy na południe. Notujemy obecnie około 24 tysięcy pojazdów przejeżdżających przez most w ciągu doby, a zakładana dopuszczalna jego przepustowość wynosi 20 tysięcy pojazdów. Sytuację dodatkowo komplikuje stan nawierzchni na moście, wymagający nieustannych napraw, co w rezultacie powoduje olbrzymie kilkugodzinne korki.

Usytuowanie w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Petrochemii Płock S.A. - największego producenta paliw i przetwórcy ropy naftowej w Polsce, nadaje projektowi utworzenia Płockiego Węzła Komunikacyjnego czyli budowy nowego mostu i projektowanego przebiegu w sąsiedztwie miasta drogi szybkiego ruchu DSR-10 ogólnokrajowego wymiaru. Pomijając nawet aspekt olbrzymiego natężenia ruchu transportowego do i z Petrochemii, sam fakt możliwości zaistnienia zagrożenia awarią w zakładzie, wymagającą ewakuacji ludności sprawia, że budowa II przeprawy mostowej jawi się jako konieczność. Natomiast uzyskanie akceptacji dla "płockiego wariantu" przebiegu drogi szybkiego ruchu DSR-10 pozwoli w przyszłości na kierowanie właśnie na nią ruchu pojazdów z materiałami niebezpiecznymi, eliminując je tym samym z ruchu w obrębie miasta. Mam nadzieję, że Ministerstwo zrobi wszystko, by transport materiałów niebezpiecznych z Petrochemii mógł być skierowany na trasę DSR-10 o położeniu - zgodnie z "wariantem płockim" - projektowanym w sąsiedztwie miasta.

Wypełniając uzgodnienia zawarte w podpisanym Porozumieniu oraz mając świadomość ogromnej wagi tego zadania dla rozwoju Płocka, miasto zobowiązało się wnieść bardzo duży wkład w realizację przedsięwzięcia, zabezpieczając środki na wykup gruntów (...)

Nie trzeba chyba przekonywać, iż w obecnej sytuacji powstanie II przeprawy mostowej z jednoczesną lokalizacją drogi DSR-10 w bezpośrednim sąsiedztwie Płocka jawi się jako kompleksowe rozwiązanie problemu komunikacyjnego miasta na szczeblu regionu i kraju.

W związku z tym, mając świadomość, że przy braku funduszy będzie to trudnym zadaniem, składamy na ręce Pana Ministra Frąckowiaka gorącą prośbę do Ministra

Transportu i Gospodarki Morskiej o zarezerwowanie w budżecie na 1997 rok środków na projekt techniczny II przeprawy mostowej. Wykonanie tego projektu pozwoli podjąć starania o wprowadzenie tej inwestycji do budżetu państwa na 1998 rok. Wszyscy gorąco wierzymy, że przychyłość Pana Ministra da realną szansę na to, aby drugi most w Płocku mógł powstać już za kilka lat".

Złożona w odpowiedzi przez ministra Bogdana Frąckowiaka deklaracja wprowadzenia budowy drugiego mostu do inwestycji centralnych na 1998 rok znalazła cztery miesiące później potwierdzenie w faktach, czego dowodem stało się wspomniane już wcześniej i wystosowane do Wojewody pismo. Podczas debaty minister Frąckowiak poinformował także, iż rozpoczęcie inwestycji uzależnione jest od zakończenia budowy mostu w Toruniu. Swoją życzliwość dla płockich starań okazał też na Sesji dyrektor Marek Mistewicz. Stwierdził, że wyrazem tego są prowadzone przez Generalną Dyрекcję prace studialne, dotyczące przebiegu drogi szybkiego ruchu DSR-10 i budowy nowego mostu. Powiedział także, że od wielu lat w Polsce budowało się jeden most na Wiśle i kończąc go zaczynało następny. Była nawet ustalona pewna kolejność budowy mostów. I tak więc następnym po moście toruńskim będzie most płocki.

Utrzymanie zasady: nie jeden most budowany na Wiśle, ale równolegle przynajmniej dwa zadeklarował poseł Andrzej Szarawarski. Przyznał, że aktualnie budowane są mosty w Toruniu i Wyszogrodzie, następne będą w Płocku i pod Elblągiem. Zagwarantował również, że pieniądze na projekt i zabezpieczenie realizacji mostu zostaną wpisane do ustawy budżetowej, a Sejmowa Komisja Transportu, Łączności, Handlu i Usług będzie rekomendować płocki most jako jedną z najważniejszych inwestycji drogowych w kraju. Nie sposób pominąć w tej sytuacji jednego jeszcze pisma z Ministerstwa Transportu do Wojewody, wysłanego w listopadzie 1996 roku. W piśmie tym minister Bogusław Liberadzki potwierdził oczekiwania płocczan na zapewnienie środków, niezbędnych do przygotowania dokumentacji drugiej przeprawy mostowej, tak więc druga, dana na październikowej Sesji Rady Miasta przez ministra Frąckowiaka oraz posła Szarawarskiego obietnica została dotrzymana.

W dwa miesiące po sesyjnej debacie, a więc w grudniu 1996 r., w Miszewie Murowanym niedaleko Płocka spotkali się członkowie Komisji, mającej rozstrzygnąć konkurs. Jury składało się z 19 osób i oprócz prof. Andrzeja Ryżyńskiego znaleźli się w nim inni specjaliści ze Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej, przedstawiciele Generalnej Dyрекcji Dróg Publicznych, Dyрекcji Okręgowej Dróg Publicznych oraz Stowarzyszenia Społeczny Komitet Budowy Mostu "Ratunek dla Płocka", zasiedli w nim również przedstawiciele władz wojewódzkich i samorządowych. Każdy projekt został sprawdzony pod wieloma względami, opisany i zaprezentowany Komisji przez sędziego - referenta, którym wybrano prof. Wojciecha Radomskiego - dyrektora Instytutu Budowy Dróg i Mostów Politechniki Warszawskiej.

Do konkursu stanęło 14 projektantów bądź też ze-



spółów projektanckich, opatrzonych jedynie kodem autora, zaś jego dokładne dane zostały umieszczone w zalakowanych i również zakodowanych kopertach. Każdy projekt oceniany był według 30-stopniowej skali oprócz jednego, sporządzonego przez fachowców ze Związku Mostowców i Stowarzyszenia Architektów Polskich, lecz zdyskwalifikowanego ze względu na brak uwzględnienia odpowiedniego obciążenia przyszłego mostu. Zamiast na klasę A, cechującą obiekty dostosowane do najwyższych obciążeń autorzy projektu przystosowali go dla klasy B. Jednak projekt ten, przedstawiający łukowy most podobał się zarówno sędziom, jak i mieszkańcom Płocka - a mieli możliwość obejrzenia go - dlatego też jego autorzy zostali nagrodzeni pozakonkursową nagrodą pieniężną w wysokości 2000 złotych. Miesiąc później, na jednym ze spotkań Zespołu d/s realizacji inwestycji "II przeprawa mostowa na rzece Wiśle", przewodniczący Sądu Konkursowego nie wykluczył ponadto możliwości przystąpienia autorów do II etapu konkursu, który zakończony zostanie w listopadzie 1997 roku.

Najwyżej sędziowie ocenili koncepcję warszawskiego "Transprojektu" przygotowaną przez Witolda Dobroszyńskiego i jego współpracowników: Małgorzatę Dubik i Krzysztofa Nagórko. Zespół ten otrzymał 10.000 złotych. Drugie miejsce zajęli projektanci Nikola Hajdin i Bratislaw Stipanif ze Związku Konstruktorów byłej Jugosławii, współdziałający z płocką firmą "Budoplan". Projekt ten był nieco droższy w realizacji niż pierwszy, jednak był ciekawszy architektonicznie - zawieszony tuż nad Wisłą na dwóch linach przymocowanych do dwóch słupów. Jugosłowianie zostali nagrodzeni kwotą 7500 złotych. Trzeci w konkursie projekt wykonany został przez Zespół Badawczo-Projektowy "Mosty" z Wrocławia, w którego skład wchodzi Przemysław Prabucki, Małgorzata Strojcka, Czesław Machalski i Jerzy Onysyk. Otrzymali oni nagrodę w wysokości 5000 złotych. Wyróżnienie i 2500 złotych otrzymał projekt konstruktorów ze Stowarzyszenia Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej i Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji.

Wszyscy uczestnicy konkursu otrzymali tzw. nagrody formalne w wysokości 950 złotych, finansowane ze społecznych środków. Cały konkurs zresztą finansowa-



Zespół autorów warszawskiego "Transprojektu", który otrzymał I nagrodę za projekt koncepcyjny mostu, w towarzystwie prezydenta Płocka. Od lewej: Dariusz Krajowski-Kukiel, Witold Dobroszyński, Krzysztof Nagórko i Małgorzata Dubik

ny był za społeczne pieniądze, zebrane od płockich sponsorów przez Stowarzyszenie "Ratunek dla Płocka". Jego podsumowaniem stała się gala w płockim Teatrze, na której odczytano wyniki konkursu, a także zaprezentowano wszystkie biorące w nim udział prace.

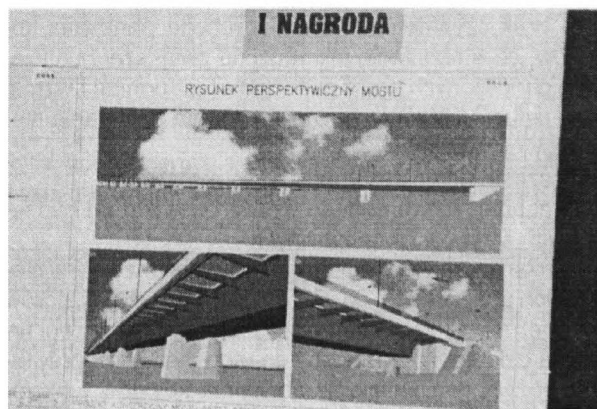
Jeszcze w Miszewie Murowanym podjęte zostało ustalenie o wyznaczeniu przez Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych inwestora do budowy drugiego mostu. Rzeczywiście w ślad na tym ustaleniem, w dniu 17 stycznia 1997 roku Wojewoda otrzymał pismo, z którego wynikało, iż inwestorem tym została Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych w Warszawie, która zgodnie ze swoimi uprawnieniami zajmie się przygotowaniem do realizacji zadania od strony administracyjnej, będzie też finansowała prace projektowe, prowadzące do powstania Założeń Techniczno-Ekonomicznych inwestycji. Dopiero po spełnieniu tego warunku będzie można ubiegać się o wprowadzenie jej do budżetu centralnego.

Z tymi działaniami wiąże się bezpośrednio przeprowadzenie II etapu konkursu - zgodnie z sugestiami prof. Andrzeja Ryżyńskiego - uwzględniającego wykonanie projektu technicznego dla mostu wraz z dojazdami - z podziałem na część drogową i mostową, ponieważ nie da się ich oddzielić. Jak stwierdził wicewojewoda płocki Marian Rodzeń - konkurs ten powinien być w całości finansowany ze społecznych środków, w tym wypadku przez Społeczny Komitet "Ratunek dla Płocka", ponieważ znacznie przyspieszy to proces inwestycyjny.

Wprowadzenie inwestycji do budżetu centralnego nie jest takie łatwe. Na most czeka Józefów, Żywiec, Zegrze, na budowę czeka też most siekierski w Warszawie, czekają też mosty na Ścinawie, dlatego też istotne dla Płocka jest jak najszybsze zakończenie prac, mających na celu stworzenie ZTE dla budowy mostu, aby stały się one podstawą do wprowadzenia inwestycji do budżetu centralnego na rok 1998.

Na początku lutego 1997 roku Minister Transportu i Gospodarki Morskiej wystosował pismo, potwierdzające podejmowane dotychczas przez wszystkich członków roboczego Zespołu starania. Czytamy w nim:

"... Podstawowym warunkiem niezbędnym do wniosku o umieszczenie zadania w planie inwestycji cen-



Projekt koncepcyjny nowego mostu przez Wisłę, który otrzymał I nagrodę

tralnych jest posiadanie Założeń Techniczno-Ekonomicznych oraz dysponowanie w resorcie odpowiednimi środkami budżetowymi, zapewniającymi możliwość wprowadzenia tego zadania do planu inwestycji centralnych MTiGM.

W resorcie transportu i gospodarki morskiej przewidują realizację zadania według następującego harmonogramu:

- 1997 - zakończyć prace dokumentacyjne,
- 1998 - rozpocząć prace przygotowawcze,
- 1999 - rozpocząć właściwe roboty budowlano-montażowe,
- 2001 - zakończyć budowę".

Oczywiste jest, że nie można budować nowej przeprawy bez dróg dojazdowych do niej, a to z kolei wy-

maga ustalenia linii rozgraniczających pasa drogowego, niezbędnych do podjęcia starań o wykupy gruntów pod te właśnie dojazdy. Szansę na rychłe rozstrzygnięcie ma także kwestia ustalenia dalszych odcinków tras od planowanych węzłów od Wyszogrodzkiej do Dobrzykowskiej. Natomiast na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych opracowywane jest aktualnie przez Politechnikę Warszawską "Studium kierunkowego układu autostrad i dróg ekspresowych Polski", które z pewnością wyjaśni wątpliwości związane z drogą szybkiego ruchu DSR-10. Tak więc, o ile termin zakończenia budowy mostu jest znany, o tyle nie można tego powiedzieć o planowanych w mieście obwodnicach. W każdym razie w trzecie tysiąclecie powinniśmy przejechać przez Wisłę w Płocku nowym mostem.

**STANISŁAW JAN JAKUBOWSKI**

## **PROCES PRZEKSZTAŁCEŃ KOMUNALNYCH PODMIOTÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ GMINY PŁOCK**

Początek procesu przekształceń komunalnych jednostek budżetowych Płocka datuje się na 1991 roku, zainspirowany bowiem został ustawami państwowymi o samorządzie terytorialnym, na mocy których gminy nabyły mienie komunalne, a stając się jednocześnie jego właścicielami zobligowane zostały do wyboru dla tych podmiotów nowej formy organizacyjnej, pozwalającej na prowadzenie działalności gospodarczej. W oparciu o te regulacje prawne miały do wyboru przekształcenie przedsiębiorstw komunalnych w jednoosobową spółkę skarbu gminy, zlikwidowanie tych przedsiębiorstw i przekształcenie ich w zakłady budżetowe bądź też likwidację w celu ich prywatyzacji.

Ponieważ wyznaczony termin końcowy pierwszych przekształceń reorganizacyjnych był bardzo bliski, a procesy te wymagały dokładnych analiz ekonomicznych i prawnych, gminy w przeważającej większości przekształciły te przedsiębiorstwa w zakłady budżetowe. Jak się okazało i słusznie zresztą - była to forma tylko przejściowa, ponieważ i tak późniejsze działania gminy rozpoczęły proces ich prywatyzacji. Wyrazem konieczności dalszych zmian była uchwała Rady Miasta z 1991 roku, nakładająca na Zarząd Miasta obowiązek dalszych prac w tej dziedzinie. I tak z końcem tego samego roku większość przedsiębiorstw przekształcono w zakłady budżetowe, w dwóch natomiast rozpoczęły się procesy prywatyzacyjne, mianowicie w Miejskim Przedsiębiorstwie Dróg i Mostów oraz Biurze Techniki Komunalnej. Przedsiębiorstwa te zostały przekształcone w spółki Skarbu Gminy z ograniczoną odpowiedzialnością i działają do dzisiaj pod nazwami DROMOST Sp z o.o. oraz Biuro Techniki Komunalnej "Betek" Sp z o.o.

Fundusze założycielskie tych spółek tworzą kapitały

własne. Zakładowy kapitał w "Beteku" stanowi 2/3 kapitału własnego i dzieli się na 3172 udziały, z czego 2862 udziały posiada Gmina, a pozostałe zostały wykupione przez 29 pracowników. W spółce "Dromost" natomiast Gmina posiada 6062 udziały, a 19 pracowników łącznie 266 udziałów.

Decydując się na przekształcenie pozostałych przedsiębiorstw w zakłady komunalne Rada Miasta przyjęła, iż są to działania przejściowe, a upływ czasu - i następujące wraz z nim zmiany działania podmiotów gospodarczych - potwierdził to założenie. Dotychczasowe doświadczenia gmin, związane z działalnością zakładów budżetowych pozwalają stwierdzić konieczność dalszej restrukturyzacji, a stymulują ten proces między innymi następujące względy:

- ograniczona samodzielność gospodarcza ukierunkowana na realizację usług bez prawa kształtowania przychodów, kwot i kierunków inwestycji,
- wydłużenie czasu podejmowania decyzji,
- brak czynników motywujących do obniżenia kosztów, co w rezultacie prowadzi do zwiększania obciążeń ponoszonych przez mieszkańców - poprzez wzrost cen usług - lub przez gminę - w formie dotowania nierentownych działalności,
- często nadmierne obciążenie majątkiem.

Ponadto rozwój zakładu uzależniony jest od budżetowych środków inwestycyjnych.

Zmiana formy organizacyjno-prawnej pozwala w niektórych przypadkach na wejście kapitałowe inwestorów zewnętrznych, co z kolei pozwala na dalszy rozwój firmy, a działania zmierzające do utrzymania i poprawienia pozycji rynkowej oraz obniżenia kosztów funkcjonowania, nabierają odpowiedniego tempa i dynamiki.

Współczesne teorie i praktyka przewidują kilka pro-