PODRĘCZNIK Z PROGRAMEM STAŻU DLA NAUCZYCIELI PRZEDMIOTÓW ZAWODOWYCH I INSTRUKTORÓW PRAKTYCZNEJ NAUKI ZAWODU KSZTAŁCĄCYCH W KIERUNKU LOGISTYCZNYM

Jakub Szpon
Redakcja naukowa i współautorstwo

WSIE
Wyższa Szkoła Integracji Europejskiej

Szczecin 2012

© Copyright by Wyższa Szkoła Integracji Europejskiej w Szczecinie

Redakcja naukowa i współautor opracowania
dr inż. Jakub Szpon

Komitet Redakcyjny
dr Daniel Szostak, doc. dr inż. Edyta Niemiec, mgr inż. Magdalena Kosobucka

Recenzent
prof. nadzw. dr Edward Wiktor Radecki

Opracowanie edytorskie
Elżbieta Brzezińska

Projekt okładki
Robert Wolski

Program stażu opracowany przez Grupę przedstawicieli szkół kształcących w zawodach logistycznych (technik logistyk) i przedstawicieli przedsiębiorstw reprezentujących branżę logistyczną w składzie: Anna Zganiacz, Jolanta Stępczyńska, Joanna Wachnik, Jan Gumuła, Małgorzata Nadolska, Jerzy Gębski, Józef Walukiewicz, Laurance Mahmoud, Hubert Owsianko, Jan Dziemaszkiewicz

Moderator Grupy: dr inż. Jakub Szpon

Informacje zawarte w Rozdziale 1 i Podrozdziale 7.3 pochodzą z dokumentacji projektowej.

ISBN 978–83–63747–12–1

Publikacja współfinansowana przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego Priorytet III Wysoka jakość systemu oświaty, Działanie 3.4 Otwartość systemu edukacji w kontekście uczenia się przez całe życie, Poddziałanie 3.4.3 Upowszechnienie uczenia się przez całe życie – projekty konkursowe.

Projekt „NAUCZYCIEL W PRAKTYCE – pilotażowe staże dla nauczycieli i instruktorów kształcenia zawodowego w przedsiębiorstwach”
Nr umowy UDA-POKL.03.04.03–00–110/11

Wydawca
Wyższa Szkoła Integracji Europejskiej w Szczecinie
70-385 Szczecin, ul. Mickiewicza 47
www.wsie.pl

KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY

Spis treści

Wprowadzenie 5

1. Informacja o Projekcie 9
   1.1. Opis Projektu 9
   1.2. Zasady rekrutacji nauczycieli przedmiotów zawodowych i instruktorów praktycznej nauki zawodu w kierunkach ekonomicznym, turystycznym, logistycznym i informatycznym 12
   1.3. Zasady naboru przedsiębiorstw z branży ekonomicznej, turystycznej, logistycznej i informatycznej 14
   1.4. Dane teleadresowe 15

2. Tendencje rozwojowe logistyki 17

3. Charakterystyka przedsiębiorstw i szkół uczestniczących w Grupie opracowującej program stażu 25

4. Analiza SWOT podstaw programowych kształcenia w zawodzie technik logistyk 47

5. Profil kandydata do zawodu logistyk 51

6. Dydaktyka i metody nauczania – weryfikacja istniejących i kierunki zmian 55

7. Organizacja stażu dla nauczycieli przedmiotów zawodowych w przedsiębiorstwach logistycznych 61
   7.1. Szkolenia poprzedzające staż 61
   7.2. Program stażu 63
   7.3. Organizacja szkoleń i stażu 68

Bibliografia 75

Recenzja opracowania 77

Wprowadzenie

W ponadgimnazjalnym systemie edukacji dochodzi obecnie do wielu bardzo istotnych zmian. Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 roku o zmianie ustawy o systemie oświaty oraz niektórych innych ustaw, jak również Rozporządzenia w sprawie klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego (z dnia 23 grudnia 2011 roku) oraz w sprawie podstawy programowej kształcenia w zawodach (z dnia 7 lutego 2012 roku) wymuszają konieczność opracowania przez placówki oświatowe nowych programów nauczania, które – z założenia – powinny być zindywidualizowane, np. ze względu na profil szkoły czy lokalny rynek pracy. Nauczyciele przedmiotów zawodowych i instruktorzy praktycznej nauki zawodu powinni uaktualniać posiadaną wiedzę oraz rozwijać swoje umiejętności i kwalifikacje, aby jak najlepiej przygotować uczniów do pracy w wyuczonym zawodzie.

Ministerstwo Edukacji Narodowej, poprzez powołany Ośrodek Rozwoju Edukacji, wspiera działania, których efektem jest rozwój kompetencji nauczycieli i instruktorów kształcenia zawodowego m.in. przez opracowanie i pilotażowe wdrożenie nowych programów doskonalenia zawodowego nauczycieli przedmiotów zawodowych i instruktorów praktycznej nauki zawodu w przedsiębiorstwach. Do tego celu został wykorzystany Priorytet III Wysoka jakość systemu oświaty Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki, a dokładnie Działanie 3.4 Otwartość systemu edukacji w kontekście uczenia się przez całe życie, Poddziałanie 3.4.3 Upowszechnienie uczenia się przez całe życie, w ramach którego został ogłoszony konkurs.

Wyższa Szkoła Integracji Europejskiej w Szczecinie realizuje obecnie Projekt z Poddziałania 3.4.3, którego efektem jest m.in. *Podręcznik z programem stażu dla nauczycieli przedmiotów zawodowych i instruktorów praktycznej nauki zawodu kształcących w kierunku logistycznym*. Jest on swego rodzaju przewodnikiem

dla nauczycieli i instruktorów, którzy zdecydują się na rozwój zawodowy i odbędą 12-dniowy staż w przedsiębiorstwie, poprzedzony cyklem czterodniowych szkoleń z zakresu kompetencji miękkich oraz praktycznego przygotowania do odbycia stażu.

W *Podręczniku*… na początku przedstawiono podstawowe założenia Projektu oraz opisano cele, jakie postawiła sobie Wyższa Szkoła Integracji Europejskiej w Szczecinie, realizując działania opisane we „Wniosku o dofinansowanie projektu…". Ujęto również zasady rekrutacji nauczycieli przedmiotów zawodowych i instruktorów praktycznej nauki zawodu oraz przedsiębiorstw branży logistycznej z uwzględnieniem rezultatów, jakie powinny zostać osiągnięte przy realizacji celu głównego.

Kolejnym istotnym elementem *Podręcznika*… jest analiza branży ze wskazaniem aktualnych tendencji rozwojowych w zakresie logistyki. Szczególny nacisk położono na dwa województwa, w których Projekt jest realizowany, tj. zachodniopomorskie oraz kujawsko-pomorskie. W tej części zostały także zaprezentowane szkoły oraz przedsiębiorstwa, których przedstawiciele uczestniczyli w Grupie wspomagającej opracowanie programu stażu dla nauczycieli przedmiotów zawodowych i instruktorów praktycznej nauki zawodu.

Wynikiem prac Grupy były spostrzeżenia i uwagi dotyczące nowej podstawy programowej, na bazie których została opracowana dość szczegółowa, podzielona tematycznie analiza SWOT, określająca mocne i słabe strony nowych przepisów, z uwzględnieniem szans i zagrożeń przy ich praktycznym zastosowaniu w szkołach.

Interesującym rezultatem prac Grupy jest ocena potrzeb lokalnego rynku pracy z uwagi na zapotrzebowanie przedsiębiorstw i możliwości kształcenia młodzieży, przy wykorzystaniu potencjału danej szkoły.

Zasadniczą częścią *Podręcznika*… jest program stażu, który ma pomóc nauczycielowi przedmiotów zawodowych i instruktorowi praktycznej nauki zawodu w podniesieniu poziomu wiedzy kierunkowej oraz zaznajomić ich z aktualnie stosowanymi technologiami w przedsiębiorstwie. Opracowany program stażu jest na tyle ogólny, że niezależnie od profilu przedsiębiorstwa, jego produkcji czy stosowanych rozwiązań techniczno-technologicznych może być realizowany z oczekiwanym rezultatem. Jednocześnie zakłada przeprowadzenie wielu niezbędnych punktów programów, które pozwolą wykorzystać zdobyte przez nauczyciela przedmiotów zawodowych i instruktora praktycznej nauki zawodu umiejętności podczas procesu dydaktycznego w jego szkole.

Podręcznik… zakończony jest analizą perspektyw rozwoju logistyki w kontekście rozwijania się rynku i zapotrzebowania na wyspecjalizowaną kadrę zawodową.

Oddając niniejszy podręcznik, mamy nadzieję na przyczynienie się do zainteresowania nauczycieli przedmiotów zawodowych i instruktorów praktycznej nauki zawodu uaktualnianiem wiedzy oraz zaangażowania w rozwijanie swoich umiejętności i podnoszenie kwalifikacji.

Redaktorzy

1. Informacja o Projekcie

1.1. Opis Projektu

Projekt „Nauczyciel w praktyce – pilotażowe staże dla nauczycieli i instruktorów kształcenia zawodowego w przedsiębiorstwach" realizowany jest przez Wyższą Szkołę Integracji Europejskiej w Szczecinie, w ramach Priorytetu III Wysoka jakość systemu oświaty, Działanie 3.4 Otwartość sytemu edukacji w kontekście uczenia się przez całe życie, Poddziałanie 3.4.3 Upowszechnienie uczenia się przez całe życie, w okresie od 01.01.2012 r. do 31.03.2015 r.

Skierowany jest bezpośrednio do nauczycieli przedmiotów zawodowych oraz instruktorów praktycznej nauki zawodu z województw zachodniopomorskiego oraz kujawsko-pomorskiego ze szkół ponadgimnazjalnych o kierunkach: ekonomicznych, informatycznych, turystycznych i logistycznych (ogółem 320 osób, w tym 259 kobiet i 61 mężczyzn).

Głównym założeniem Projektu jest podniesienie kwalifikacji zawodowych oraz aktualizacja wiedzy praktycznej wśród wymienionych grup nauczycieli oraz instruktorów podczas 12-dniowych staży w przedsiębiorstwach na terenie województw zachodniopomorskiego oraz kujawsko-pomorskiego. Pośrednio adresatami Projektu będzie 160 przedsiębiorstw z obu województw, w których uczestnicy Projektu będą mogli odbyć staż.

Przed rozpoczęciem stażu, Projekt zakłada 4 edycje szkoleń przygotowujących nauczycieli oraz instruktorów do prawidłowego przebiegu stażu w przedsiębiorstwach. Zakres tematyczny szkoleń będzie obejmował zagadnienia związane z nowoczesnymi technologiami, oprogramowaniem i oprzyrządowaniem technicznym oraz dotyczące rozwiązań organizacyjnych w danej dziedzinie zawodowej. Szkolenia, które będą przeprowadzane przez wyspecjalizowanych

w danej dziedzinie trenerów, pozwolą na zaktualizowanie teoretycznej wiedzy uczestników, dzięki czemu planowane staże skupione zostaną na poszerzaniu wiedzy i umiejętności praktycznych. Podczas stażu każdemu uczestnikowi przydzielony zostanie ze strony przedsiębiorstwa opiekun odpowiedzialny za przeprowadzenie uczestnika przez wszystkie etapy zaplanowane w programie stażu.

Efektem realizacji Projektu „Nauczyciel w praktyce" będzie opracowanie programów staży dla wymienionych kierunków. Grupy opracowujące programy staży będą składać się z przedstawicieli szkół zawodowych oraz przedsiębiorstw o wymienionych profilach. Przygotowane programy zostaną wydane w postaci podręczników, w których, oprócz programów staży dla nauczycieli oraz instruktorów praktycznej nauki zawodu, znajdą się rekomendacje dotyczące wdrażania oraz upowszechniania wypracowanych rozwiązań.

Na koniec Projektu planowane jest opracowanie zbiorczego raportu z wprowadzania pilotażowych programów praktyk dla nauczycieli przedmiotów zawodowych oraz instruktorów praktycznej nauki zawodu wraz z wnioskami i rekomendacjami dotyczącymi dalszego ich stosowania. Zostanie on wydany jako podręcznik „Dobrych praktyk".

W ramach Projektu będą realizowane następujące działania:

A. Opracowanie programów staży dla nauczycieli przedmiotów zawodowych i instruktorów praktycznej nauki zawodu

Zostały powołane cztery dziesięcioosobowe Grupy robocze następujących branż: ekonomicznej, informatycznej, turystycznej i logistycznej, w których składzie było po 5 przedstawicieli szkół ponadgimnazjalnych i 5 przedstawicieli przedsiębiorstw. W wyniku prac Grup roboczych uruchomione zostały cztery programy staży dla nauczycieli przedmiotów zawodowych w firmach branżowych, których efektem jest wydanie 4 podręczników. W pierwszym omawiane są aspekty branży ekonomicznej, w drugim – informatycznej, w trzecim – turystycznej, a w czwartym – logistycznej. Programy te będą wdrażane bezpośrednio podczas przeprowadzanych staży nauczycieli i instruktorów kształcenia zawodowego w przedsiębiorstwach. Każdy uczestnik Projektu otrzyma egzemplarz podręcznika.

B. Organizacja szkoleń wprowadzających uczestników do odbycia stażu

Po zakwalifikowaniu do udziału w Projekcie, w każdej z edycji Projektu, uczestnicy zostaną podzieleni na cztery 16-osobowe grupy dla województwa zachodniopomorskiego i jedną 16-osobową grupę dla województwa kujawsko-pomorskiego. Szkolenia mają na celu przygotowanie uczestników Projektu do prawidłowego przebiegu stażu w przedsiębiorstwach z zakresu kompetencji miękkich, nowoczesnych technologii, oprzyrządowania technicznego oraz rozwiązań organizacyjnych w danej dziedzinie zawodowej. Trenerzy oraz przedstawiciele zakładów pracy danej branży zaktualizują uczestnikom Projektu wiedzę teoretyczną, dzięki czemu staże będą skupione przede wszystkim na poszerzeniu umiejętności praktycznych.

Każdy uczestnik Projektu weźmie udział w cyklu szkoleń, których celem będzie przygotowanie nauczycieli przedmiotów zawodowych i instruktorów praktycznej nauki zawodu do prawidłowego przebiegu stażu w przedsiębiorstwie.

Szkolenia w każdej z 4 edycji zarówno w województwie zachodniopomorskim, jak i kujawsko-pomorskim będą składały się z 2 zjazdów (piątek, sobota). Łącznie uczestnik w ciągu miesiąca weźmie udział w 24 godzinach szkoleń.

4 edycje szkoleń odbędą się w następujących terminach:

- listopad 2012 r.,
- lipiec 2013 r.,
- marzec 2014 r.,
- listopad 2014 r.

Szkolenia odbędą się w Szczecinie – dla uczestników z województwa zachodniopomorskiego oraz w Bydgoszczy – dla uczestników z województwa kujawsko-pomorskiego.

C. Organizacja staży dla nauczycieli przedmiotów zawodowych i instruktorów praktycznej nauki zawodu

Nauczyciele przedmiotów zawodowych i instruktorzy praktycznej nauki zawodu w każdej z 4 edycji odbędą, przez kolejne 3 miesiące w ciągu 12 dni roboczych (po 8 godzin), staże w przedsiębiorstwach zgodnych z profilem nauczania danej osoby. Wstępnie zaplanowano, iż dniem stażu będzie każdy piątek. Jednak jest możliwość dostosowania dnia stażu do dyspozycyjności

danego uczestnika i warunków przedsiębiorstwa. Każdemu uczestnikowi stażu zostanie przydzielony ze strony przedsiębiorstwa opiekun/opiekunka stażu. Okres na realizację staży to:

- I edycja: grudzień 2012 r.–luty 2013 r.
- II edycja: sierpień–październik 2013 r.
- III edycja: kwiecień–czerwiec 2014 r.
- IV edycja: grudzień 2014 r.–luty 2015 r.

Powołane zostaną również komisje ewaluacyjne, których celem będzie m.in. wymiana informacji o przebiegu stażu danego nauczyciela i instruktora, możliwościach dostosowania programów nauczania do potrzeb przedsiębiorstwa, brakach/błędach opracowanego programu stażu.

D. Opracowanie i publikacja podręcznika „Dobrych praktyk"

Po zakończeniu 4 edycji staży, zostanie opracowana, wydana i rozdystrybuowana publikacja prezentująca dobre praktyki z wdrożenia programów staży nauczycieli kształcenia zawodowego oraz instruktorów praktycznej nauki zawodu w branżach: ekonomicznej, turystycznej, logistycznej i informatycznej. Książka będzie miała na celu upowszechnianie i zachęcanie szkół zawodowych i przedsiębiorstw do aktywnej współpracy i realizacji programów staży, a także będzie zawierała rekomendacje i wskazówki dotyczące wdrażania programów staży.

1.2. Zasady rekrutacji nauczycieli przedmiotów zawodowych i instruktorów praktycznej nauki zawodu w kierunkach ekonomicznym, turystycznym, logistycznym i informatycznym

W Projekcie mogą wziąć udział osoby, które z własnej inicjatywy zgłosiły chęć uczestnictwa i spełniają następujące warunki:

a) mają ukończone 18 lat,
b) posiadają kwalifikacje nauczyciela przedmiotów zawodowych lub instruktora praktycznej nauki zawodu i prowadzą kształcenie w zawodzie: technik informatyk, ekonomista, logistyk, hotelarz, obsługi turystycznej,

c) są aktywne zawodowo w charakterze nauczyciela przedmiotów zawodowych bądź instruktora praktycznej nauki zawodu: technik informatyk, ekonomista, logistyk, hotelarz, obsługi turystycznej,
d) są zatrudnione w szkołach ponadgimnazjalnych oraz policealnych na terenie województw zachodniopomorskiego oraz kujawsko-pomorskiego,
e) posiadają: motywację i potrzebę podnoszenia kwalifikacji zawodowych, możliwości finansowe i terytorialne do podnoszenia kwalifikacji zawodowych oraz znajomość nowoczesnych technologii i technik,
f) nie są objęte świadczeniem emerytalnym lub rentowym,
g) nie są zarejestrowane w urzędzie pracy, jako osoby bezrobotne.

Zainteresowani odbyciem stażu w przedsiębiorstwie nauczyciele przedmiotów zawodowych i instruktorzy praktycznej nauki zawodu mogą wziąć udział w jednej z 4 edycji Projektu. Nabór ma charakter ciągły i otwarty, intensywna akcja rekrutacyjna odbywać się będzie w następujących terminach:

I edycja: Intensywna rekrutacja – sierpień–październik 2012 r.
Szkolenie wprowadzające w staż – listopad 2012 r.
Staż w przedsiębiorstwie – grudzień 2012 r.–luty 2013 r.

II edycja: Intensywna rekrutacja – kwiecień–czerwiec 2013 r.
Szkolenie wprowadzające w staż – lipiec 2013 r.
Staż w przedsiębiorstwie – sierpień–październik 2013 r.

III edycja: Intensywna rekrutacja – grudzień 2013 r.–luty 2014 r.
Szkolenie wprowadzające w staż – marzec 2014 r.
Staż w przedsiębiorstwie – kwiecień–czerwiec 2014 r.

IV edycja: Intensywna rekrutacja – sierpień–październik 2014 r.
Szkolenie wprowadzające w staż – listopad 2014 r.
Staż w przedsiębiorstwie – grudzień 2014 r.–luty 2015 r.

S z k o l e n i e – 24 godziny. Dwa zjazdy w miesiącu (piątek, sobota).
S t a ż e – 96 godzin (12 dni roboczych x 8 godzin).

Do udziału w Projekcie można się zgłaszać od lipca 2012 r., wypełniając Formularz zgłoszeniowy wraz z załącznikami dostępnymi na stronie internetowej: www.wsie-projekty.eu/nauczyciel lub bezpośrednio w Biurze Projektu.

Wypełnione i podpisane dokumenty należy wysłać drogą pocztową lub osobiście złożyć w Biurze Projektu.

1.3. Zasady naboru przedsiębiorstw z branży ekonomicznej, turystycznej, logistycznej i informatycznej

W Projekcie mogą wziąć udział przedsiębiorstwa, które z własnej inicjatywy zgłoszą chęć uczestnictwa i spełnią następujące warunki:

a) posiadają doświadczenie i prowadzą działalność gospodarczą w branży: ekonomicznej, logistycznej, informatycznej i turystycznej,
b) mają siedzibę na terenie województw zachodniopomorskiego lub kujawsko-pomorskiego,
c) wykazują otwartość, kreatywność, chęć do działania i zmian oraz są zainteresowane nawiązaniem współpracy ze szkołami i przyjęciem na staż nauczycieli przedmiotów zawodowych i instruktorów praktycznej nauki zawodu,
d) chcą zatrudnić absolwentów szkół kształcących w zawodach: technik informatyk, ekonomista, logistyk, obsługi turystycznej.

Przedsiębiorstwa, które chciałyby przyjąć uczestników Projektu na staż, mogą to zrobić podczas trwania czterech edycji niniejszego Projektu:

I edycja: 12-dniowy staż w przedsiębiorstwie: grudzień 2012 r.–luty 2013 r.

II edycja: 12-dniowy staż w przedsiębiorstwie: sierpień–październik 2013 r.

III edycja: 12-dniowy staż w przedsiębiorstwie: kwiecień–czerwiec 2014 r.

IV edycja: 12-dniowy staż w przedsiębiorstwie: grudzień 2014 r.–luty 2015 r.

Do udziału w Projekcie można się zgłaszać od lipca 2012 r., wypełniając Formularz zgłoszeniowy wraz z załącznikami dostępnymi na stronie internetowej: www.wsie-projekty.eu/nauczyciel lub bezpośrednio w Biurze Projektu.

Wypełnione i podpisane dokumenty należy wysłać drogą pocztową lub osobiście złożyć w Biurze Projektu.

Przed podjęciem decyzji o przyjęciu nauczyciela przedmiotów zawodowych/instruktora praktycznej nauki zawodu na staż jest możliwość osobistego spotkania kadry zarządzającej Projektem z przedsiębiorcą w Biurze Projektu lub w siedzibie przedsiębiorstwa. W tym celu prosimy o kontakt mailowy lub telefoniczny.

1.4. Dane teleadresowe

Kierownik Projektu	dr Daniel Szostak e-mail: dszo@wsie.pl
Asystent kierownika Projektu	mgr Karolina Sosnowska e-mail: ksos@wsie.pl

Biuro Projektu w Szczecinie
województwo zachodniopomorskie

Wyższa Szkoła Integracji Europejskiej
70-385 Szczecin
ul. A. Mickiewicza 47
pokój 311
tel.: 91-423-30-77
fax: 91-423-07-33
e-mail: nauczyciel@wsie.pl
strona www: www.wsie-projekty.eu/nauczyciel

Biuro Projektu w Bydgoszczy
województwo kujawsko-pomorskie

Zespół Szkół nr 1
85-219 Bydgoszcz
ul. Nakielska 11
pok. P1
e-mail: nauczycielbydgoszcz@wsie.pl
strona www: www.wsie-projekty.eu/nauczyciel

2. Tendencje rozwojowe logistyki

W XXI wieku systematycznie zwiększa się rola logistyki, jako skutecznego narzędzia w kształtowaniu szeroko rozumianych przepływów zasobów w gospodarce. Również logistyka, jako nauka, ulega ciągłym zmianom ewoluując w stronę rozwoju koncepcyjnego, mającego na celu bardziej efektywne zarządzanie procesami przemieszczania.

Wynika to w dużej mierze z definiowania logistyki, gdyż już w latach siedemdziesiątych XX w. była ona rozumiana jako „proces zarządzania sprawnym i efektywnym przepływem surowców, materiałów, wyrobów gotowych oraz odpowiedniej informacji z punktu pochodzenia do punktu konsumpcji w celu zaspokajania wymagań klienta”[1]. Obecnie dodatkowo logistyka musi obejmować „proces zarządzania całym łańcuchem dostaw”[2] i powinna dotyczyć nie tylko przedsiębiorstw, ale również w przestrzeni globalnych oddziaływań na strumienie przepływu zasobów.

Takie zmiany w obszarze działania logistyki były spowodowane wieloma przyczynami, a najbardziej[3]:

- wyczerpaniem się możliwości obniżki kosztów produkcji,
- wzrostem zróżnicowania wyrobów,
- rosnącymi kosztami transportu,
- globalizacją procesów gospodarczych,
- wzrostem kosztów obsługi zapasów,

---

1 J. Szpon (red. nauk.), *Nowoczesne rozwiązania w innowacyjnym biznesie – wybrane zagadnienia*, Szczecin 2010, s. 76, za: D.J. Bowersox, *Logistical Management, Systems Integration of Physical Distribution Management and Materials Management*, New York 1978, s. 4.

2 Zob. E. Gołembska, *Logistyka jako zarządzanie łańcuchem dostaw*, Poznań 1994, s. 7.

3 M. Ciesielski, *Logistyka w strategiach firm*, Warszawa 1999, s. 9.

- rozwojem technik komputerowych, który umożliwił stworzenie nowoczesnych technik optymalizacyjnych.

W ujęciu najbardziej ogólnym można przyjąć, że tendencje rozwojowe logistyki dotyczą dwóch przestrzeni:

- makroekonomicznej,
- mikroekonomicznej.

Globalizacja procesów gospodarczych oraz rosnące koszty transportu i obsługi zapasów wpływają na stały rozwój nauk związanych z optymalizacją przepływów zasobów, rozumianych jako podnoszenie ich efektywności, czyli m.in. logistyki.

W sferze gospodarki, w ciągu ostatnich lat występują procesy integracyjne, czego przykładem może być Unia Europejska. Zjawisko konsolidacji wywiera również wpływ na rozwój i funkcjonowanie logistyki, wyznaczając jej nowe zadania o charakterze ogólnoświatowym. Integracja oddziałuje również na podstawowe cele stawiane logistyce. Ujęcie makro wymusza realizację zadań w myśl nowych trendów, wykorzystując nowoczesne koncepcje logistyczne i ogólnie zasady przepływu zasobów pomiędzy dużymi organizacjami (np. korporacjami, holdingami).

Już teraz duże przedsiębiorstwa funkcjonują w układach powiązań globalnych. Korzystają z nieograniczonych przestrzennie potencjalnych dostawców, zlokalizowanych często na kilku kontynentach. Oczywiście rynek zbytu tych producentów ma również wymiar ogólnoświatowy. Dla przebiegu procesów logistycznych tworzy to szczególnie złożone warunki działania, wymaga wielu czynności koordynujących, precyzyjnego planowania zadań logistycznych oraz rozwiniętej sieci magazynowej i struktury transportowej[4]. Globalizacja systemów logistycznych umożliwia rozwój gospodarczy państw czynnie uczestniczących w wymianie zasobów i informacji w ujęciu ponadnarodowym.

Rozpatrując tendencje rozwojowe logistyki w ujęciu makro należy jasno wyróżnić czynniki, które globalizację stymulują (w aspekcie ogólnym). Są to[5]:

1. Czynniki rynkowe:
   - homogeniczność potrzeb nabywców w większości krajów,
   - powstawanie i rozwój ogólnoświatowych firm i klientów,
   - międzynarodowa skala kanałów dystrybucji,
   - międzynarodowe przenikanie elementów i metod marketingu.

[4] J. Szpon, *Analiza logistyczna w przedsiębiorstwie*, Szczecin 2006, s. 114.

[5] Zob. A.K. Koźmiński, W. Piotrowski, *Zarządzanie – teoria i praktyka*, Warszawa 1997.

2. Czynniki związane z kosztami:
   - korzyści skali i zakresu produkcji, handlu i usług,
   - korzyści pozyskiwania *know-how* i doświadczeń,
   - dostępność do lepszych i tańszych źródeł zaopatrzenia,
   - oszczędności z tzw. „scentralizowanej logistyki".
3. Czynniki rządowe:
   - liberalna polityka handlowa,
   - umiędzynarodowienie standardów technicznych, ekologicznych i bezpieczeństwa,
   - międzynarodowa integracja krajów.
4. Czynniki konkurencyjne:
   - zagrożenia na rynkach krajowych,
   - zdolność konkurowania na rynku globalnym jakością produktów i usług, ceną, dystrybucją i marketingiem.

Rozwój logistyki w układzie globalnym polega również na zmianach w planowaniu i wdrażaniu systemów zaopatrzenia, produkcji i dystrybucji, które powinny mieć ujęcie systemowe, głęboko komplementarne. W związku z tym, zarządzanie logistyką globalną sprowadza się do[6]:

- analizy otoczenia,
- planowania strategicznego,
- tworzenia struktury zarządzania,
- operacyjnego planu wdrożenia zarządzania,
- kontroli programu logistycznego.

W aspekcie zarządzania przedsiębiorstwem istotą globalizacji jest diametralna zmiana postrzegania zjawisk gospodarczych i towarzyszących im procesów przemian z narodowych, zamykających się w obrębie kraju, na ogólnoświatowe często kojarzonych ze związkiem kilku państw, np. UE czy NAFTA.

Firmy funkcjonujące globalnie kładą przede wszystkim nacisk na takie sfery działania, jak[7]:

- wysoką jakość oferowanych produktów bądź usług,
- dążenie do osiągania takich zysków, aby zapewniały one możliwości rozwoju,

---

[6] E. Gołembska, *Kompendium wiedzy o logistyce*, Warszawa 2001, s. 281.

[7] G. Gierszewska, B. Wawrzyniak, *Globalizacja wyzwania dla zarządzania strategicznego*, Warszawa 2001, s. 75.

- umiejętność współpracy z partnerami z otoczenia,
- brak obaw o pojawienie się aliansów strategicznych,
- różnicowanie procedur zarządzania w zależności od uwarunkowań lokalnych,
- otwartość na zmiany innowacyjne,
- kreowanie odpowiedzialności społecznej przedsiębiorstwa jako całości, a także kierownictwa i pracowników.

Funkcjonować jako firma globalna jest bardzo trudno i wymaga to wewnętrznych przekształceń i zmian w całym zarządzaniu logistycznym w przedsiębiorstwie, jak i w układach pomiędzy podmiotami współpracującymi, rozumianymi jako dostawcy i odbiorcy. Należy stworzyć „łańcuch dostaw", opierający się na najnowszych metodach i koncepcjach zarządzania. Dlatego należy przyjąć, że globalizacja wymusza w systemach zarządzania organizacjami ciągłe zmiany. Tradycyjnie pojmowane zasady funkcjonowania przedsiębiorstwa, takiego, które charakteryzuje się m.in. niezależnością działania, samowystarczalnością, pojedynczym centrum zarządzania, musi się zmienić w nowoczesne przedsiębiorstwo posiadające „elastyczną" formułę działania tzn., które powinno mieć[8]:

- niezależne jednostki organizacyjne,
- wiele centrów zarządzania,
- zdolność do zawiązywania aliansów gospodarczych,
- zdywersyfikowaną strukturę,
- kosmopolityczne poglądy,
- możliwość „elastyczności" w działaniu, zarówno pod względem ilości, jak i jakości, i rodzaju produkcji, bądź świadczonych usług.

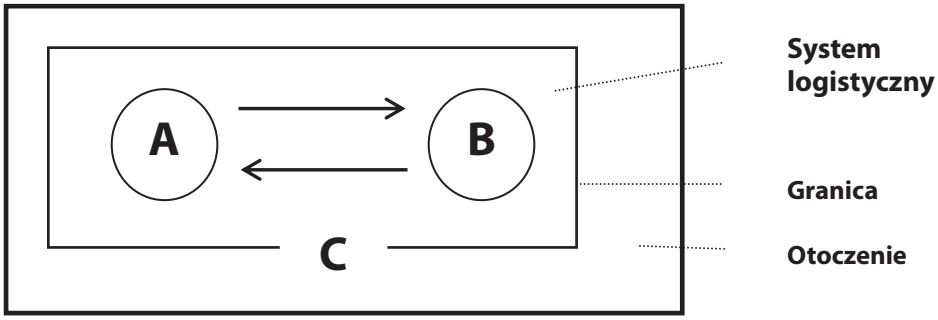
Przedsiębiorstwo „globalne" – to przedsiębiorstwo z filozofią działania opartą na strategii *Just in Time*. Jednakże należy przyjąć, że nie ma jednoznacznych metod i sposobów transformacji wewnętrznej firmy poprzez konkretne koncepcje. „Stosowane narzędzia powinny być indywidualne dla każdego przedsiębiorstwa i muszą być dostosowane do rodzaju działalności oraz ostatecznego celu i potencjalnej pozycji, jaką dany podmiot chce zająć na globalnym rynku. Należy jednak pamiętać, że przekształcenia muszą mieć wymiar całościowy i głęboko zintegrowany. Mogą się one odbywać na drodze rewolucyjnych zmian (np. *reengineering*), co niesie jednak za sobą zagrożenie w bieżącym funkcjonowaniu, lub

[8] Por. H. Bahrami, *The Empowering Flexible Organization*, OECD, 1996, s. 18.

przy zastosowaniu japońskiej filozofii postępowania *Kaizen,* opierającej się na «ciągłym doskonaleniu», czyli zmianach drogą niewielkich, lecz stałych, rytmicznych i dynamicznych usprawnień, co wpływa na poprawę zarządzania i przyczynia się do większej wydajności i sprawności działania. Cały proces *continuous improvement* (systematycznego doskonalenia się) ze względu na «bezpieczeństwo» przedsiębiorstwa jest bardziej optymalny w skutecznym dostosowaniu do warunków kreowanych przez globalizację"[9].

Nie bez znaczenia jest również wprowadzanie rozwiązań innowacyjnych. Jest to skuteczna metoda na osiągnięcie trwałej przewagi konkurencyjnej. Warto również stosować przemyślany *benchmarking*, jako sposób „równania w górę" do wiodących firm konkurencyjnych na rynku. Swoiste naśladownictwo może być motorem zmian i lepszego dostosowania się do potrzeb klientów.

W przestrzeniach mikro- i makroekonomicznej istotne jest zastosowanie podejścia systemowego w prostym ujęciu, rozumianego jako zbiór wzajemnie powiązanych ze sobą podzbiorów tworzących jedną całość. Istotę podejścia systemowego w logistyce tłumaczy P.B. Schary[10] twierdząc, że elementy A i B, będące we wzajemnych relacjach stanowią własność badanej całości, a ich cechy kształtują system, który wpływając na otoczenie, powoduje, że stan ten warunkuje oddziaływanie na określonym poziomie istotności. Barierą relacji między systemem logistycznym (elementami A i B), a otoczeniem zewnętrznym (element C) jest tzw. szef logistyczny, przez który może zachodzić określona interakcja.



Rys. 2.1. Model podejścia systemowego w logistyce

Źródło: P.B. Schary, *Logistics Decisions. Text* and Cases, Chicago 1984, s. 8.

[9] J. Szpon, *Analiza logistyczna w przedsiębiorstwie*, op. cit., s. 117.

[10] P.B. Schary, *Logistics Decisions. Text and Cases,* The Dryden Press, Chicago 1984, s. 8.

Na tym założeniu można zdefiniować logistykę w kompleksowym ujęciu systemowym, mówiąc o „przepływie materiałów od źródła, czyli zaopatrzenia, aż do końcowego punktu konsumpcji. Uwzględnia ona wzajemne powiązania i oddziaływania między wielkością zaangażowanych w ten ruch funkcji od źródła do użytkownika i w związku z tym obliguje menedżerów do myślenia kategoriami kompleksowego zarządzania systemem, nie zaś tylko określoną jego częścią”[11].

Zastosowanie podejścia systemowego w przedsiębiorstwie stwarza nowe możliwości i dzięki temu można osiągać korzyści w zakresie kształtowania problematyki rozwiązań logistycznych w czterech następujących aspektach[12]:

- terminologicznym, pozwala to na precyzyjniejszą definicję relacji i skategoryzowanie działań logistycznych, przez które można we właściwy sposób uchwycić istotę występujących problemów,
- opisowym, umożliwia zdefiniowanie i porównanie stosowanych w przedsiębiorstwie metod za pomocą jednolitej terminologii,
- wyjaśniającym, określa i interpretuje dotychczas słabo rozpoznane zależności pomiędzy funkcjonującymi rozwiązaniami z zakresu logistyki,
- konstrukcyjnym, pozwala na osiągnięcie korzyści prakseologicznych w kontekście podejmowanych decyzji i możliwych działań.

Obecną tendencją rozwojową, ściśle związaną z podejściem systemowym, jest powszechnie występująca sytuacja konsolidacji wszystkich działań w przedsiębiorstwie. Wdrażanie rozwiązań logistycznych stopniowo prowadzi do powstania specyficznych, zindywidualizowanych systemów logistycznego zarządzania. Mając to na uwadze, system logistyczny należy zdefiniować, jako „celowo zorientowane i zintegrowane przepływy zasobów materialnych przedsiębiorstwa oraz odpowiadających im informacji, umożliwiających optymalizację w zarządzaniu łańcuchami dostaw, m.in. poprzez automatyczną identyfikację towarów, symulację komputerową, controlling, elektroniczną wymianę danych oraz kompleksowy rachunek kosztów”[13]. Stworzenie takiego systemu w przedsiębiorstwie, poprzez procesy transformacji wewnętrznej oraz ścisłej integracji z kooperantami, powoduje niekiedy głębokie przemiany w całej strukturze organizacyjnej.

---

[11] M. Christopher, *Strategia zarządzania dystrybucją*, Warszawa 1998, s. 14.

[12] Por. H.Ch. Pfohl, *Logistiksysteme. Betriebswirtschaftliche Grundlagen*, New York, London 1988, s. 19–21.

[13] S. Abt, *Logistyka ponad granicami*, Poznań 2000, s. 10.

W samym przedsiębiorstwie, po implementowaniu zintegrowanego systemu zarządzania (w ujęciu przestrzennym), dochodzi do tzw. powiązań poziomych, które łączą poszczególne działy czy wyodrębnione jednostki organizacyjne w jedną całość. Od tego momentu są w stosunku do siebie komplementarne, z możliwościami wzajemnych uzupełnień i bieżącego wsparcia z pełną wymianą informacji. Również powinno dojść do integracji w układzie powiązań pionowych, spajających funkcjonalne sfery działania w aspekcie łańcucha logistycznego, czyli faz przepływów zasobów wewnętrznych. „System logistyczny dąży również do osadzenia procesów przedsiębiorstwa w ścisłej integracji dotyczącej parametru czasu. Podejmowanie decyzji z uwzględnieniem determinanty czasu umożliwia osiągnięcia płynności przepływów przy wysokiej rytmiczności, ciągłości i zakładanej dynamice. Dzięki temu przedsiębiorstwo optymalizuje przekazywanie między poszczególnymi strukturami materiałów oraz – co również istotne – informacji (jak również «wiedzy»). W konsekwencji dochodzi do harmonizacji procesów w przedsiębiorstwie z pełnym rozpoznaniem zaistniałych stanów z możliwościami szybkiej reakcji na powstające nieprawidłowości”[14].

W nowocześnie zarządzanym przedsiębiorstwie, stosowane rozwiązania logistyczne muszą sprowadzać się do działania w zdefiniowanym, indywidualnie stworzonym systemie, bez względu na to, według jakich kryteriów będzie on zorganizowany.

[14] J. Szpon, I. Dembińska-Cyran, A. Wiktorowska-Jasik, *Podstawy Logistyki*, Szczecin 2005, s. 25.

3. Charakterystyka przedsiębiorstw i szkół uczestniczących w Grupie opracowującej program stażu

Projekt zakłada powołanie Grupy roboczej, która ma być merytorycznym głosem doradczym przy powstawaniu *Podręcznika z programem stażu dla nauczycieli przedmiotów zawodowych i instruktorów praktycznej nauki zawodu kształcących w kierunku logistycznym*. W tym celu została nawiązana ścisła współpraca z przedsiębiorstwami oraz placówkami oświatowymi zawodowo kształcącymi młodzież ponadgimnazjalną. W wyniku przeprowadzonej procedury zostało wybranych 5 przedsiębiorstw oraz 5 szkół zawodowych.

Wybrane do Projektu przedsiębiorstwa można uznać za charakterystyczne, ale również i typowe dla całej branży, zajmują się bowiem różnymi działaniami związanymi z szeroko rozumianą logistyką, czyli zarówno produkcją, jak i transportem czy magazynowaniem. Są to przedsiębiorstwa, które na bieżąco współpracują nie tylko ze szkołami zawodowymi, ale również z wyższymi uczelniami w regionie. Z przedsiębiorstw zostali wytypowani pracownicy, którzy uczestnicząc w spotkaniach Grupy, konfrontowali realia zastosowania logistyki w praktyce z wiedzą teoretyczną przekazywaną w szkołach przez nauczycieli.

Do Grupy zostali również wybrani przedstawiciele szkół, które zgłosiły akces uczestnictwa w Projekcie. Były to szkoły kształcące m.in. w kierunkach technik logistyk oraz technik spedytor, aktywnie uczestniczące w różnego rodzaju inicjatywach proedukacyjnych. Przedstawiciele tych szkół – to nauczyciele przedmiotów ściśle związanych z logistyką, którzy czynnie biorą udział w tworzeniu procesu kształcenia w szkole, m.in. przez pracę nad nowymi programami nauczania. W Grupie przede wszystkim przedstawiali sytuację szkół i całego systemu szkolnictwa w kontekście edukacji uczniów i aktualnych potrzeb rynku pracy.

Tabela 3.1. Lista szkół biorących udział w przygotowaniu programu stażu

Lp.	Nr szkoły/Zespołu szkół	Imię i nazwisko przedstawiciela danej szkoły
1.	**Zespół Szkół nr 8** w Szczecinie	*Anna Zganiacz*
2.	**Zespół Szkół nr 2** w Stargardzie Szczecińskim	*Jolanta Stępczyńska*
3.	**Zespołu Szkół Technicznych i Morskich** w Szczecinie	*Joanna Wachnik*
4.	**Grupa Szkół Niepublicznych** w Stargardzie Szczecińskim	*Jan Gumuła*
5.	**Zespół Szkół nr 4** w Szczecinie	*Małgorzata Nadolska*

Tabela 3.2. Lista przedsiębiorstw biorących udział w przygotowaniu programu stażu

Lp.	Nazwa przedsiębiorstwa wraz z miejscowością siedziby firmy	Imię i nazwisko przedstawiciela danej szkoły
1.	**Enterprise Logistics sp. z o.o.** z Kobylanki	*Jerzy Gębski*
2.	**DHL Express (Poland) sp. z o.o.** ze Szczecina	*Józef Walukiewicz*
3.	**Alsamer sp. z o.o.,** Oddział Stargard Szczeciński	*Laurance Mahmoud*
4.	**Cargotec Poland sp. z o.o.** ze Stargardu Szczecińskiego	*Hubert Owsianko*
5.	**MAWI Marcin Wiśniewski** ze Szczecina	*Jan Dziemaszkiewicz*

Grupa robocza spotkała się w sumie 8 razy podczas 4 weekendów w miesiącach maj-czerwiec. Dzięki jej pracy możliwe było wprowadzenie wielu elementów praktycznych zarówno do samego *Podręcznika*…, jak i konkretnie do opracowanego programu staży nauczycieli w przedsiębiorstwach.

Grupa robocza poruszyła m.in. problemy związane z nową podstawą programową w aspekcie wiedzy i kompetencji społecznych uczniów oraz ich programu praktyk zawodowych, ze szczególnym nastawieniem na ścisłe współdziałanie z przedsiębiorstwami w procesie uzyskiwania praktycznych umiejętności. Kolejnym zagadnieniem była współpraca szkół z przedsiębiorstwami oraz nauczycieli z pracownikami tych przedsiębiorstw oraz potrzebami rynku pracy, a także kwestie związane z dostosowaniem kształcenia do kierunkowych potrzeb pracodawców, programem stażu dla nauczycieli z szeroko rozumianym ich dokształcaniem.

Praca Grupy bez wątpienia przyczyniła się do wzrostu wartości merytorycznej publikowanej pracy.

Zespół Szkół nr 8 im. Stanisława Staszica

al. 3 Maja 1a
70–214 Szczecin
tel.: 91-43-37-240
fax: 91-43-43-721
sekretariat@zs8.szczecin.pl

Zespół Szkół nr 8 im. Stanisława Staszica w Szczecinie powstał w 1951 roku. W ciągu swojej ponad 60-letniej historii kilkakrotnie zmieniał swoją nazwę i siedzibę. Początkowo było to Technikum Finansowe przy ulicy Kilińskiego, prowadzące Wydział Młodzieżowy, Wydział dla Pracujących i Zaoczny. W czasie swojego istnienia szkoła przyjmowała jeszcze nazwy: Technikum Ekonomiczne, Liceum Ekonomiczne im. Stanisława Staszica, Zespół Szkół Ekonomicznych nr 2. W 1974 roku szkoła została przeniesiona do budynku przy alei 3 Maja 1a, gdzie funkcjonuje do dzisiaj. W 2003 r. szkoła ponownie zmieniła swoją nazwę. Obecnie jest to: Zespół szkół nr 8 im. Stanisława Staszica w Szczecinie.

W 2005 r., w odpowiedzi na zapotrzebowanie rynku pracy, uruchomiono w Zespole Szkół nr 8 – Technikum Zawodowe nr 4 kształcące w zawodach: technik ekonomista, technik logistyk, technik obsługi turystycznej i technik hotelarstwa.

Szkoła stawia na dobrze wykwalifikowanych, ambitnych i kreatywnych nauczycieli, dla których najważniejszy w kształceniu jest uczeń. Z tego powodu dostosowujemy bazę dydaktyczną do potrzeb rynkowych, aby nasz uczeń osiągnął jak najwyższy poziom wiedzy, a jako absolwent nie miał problemów z odnalezieniem się na rynku pracy; 84 nauczycieli każdego dnia stara się w jak naj-

lepszy sposób przekazywać swoją wiedzę i rozwijać umiejętności 620 uczniów naszej szkoły.

Logistyka – to prężnie rozwijająca się dziedzina gospodarki, towarzyszy nam na każdym kroku. Na rynku brakowało dobrze wykwalifikowanych logistyków, toteż w 2005 roku otworzyliśmy oddziały kształcące techników logistyków. W 2012 roku na rynek pracy z naszej szkoły wyszła już czwarta grupa absolwentów, którzy podjęli pracę w wyuczonym zawodzie lub postanowili kontynuować naukę na uczelniach wyższych.

Uczniowie w naszej szkole zdobywają wiedzę z zakresu logistyki na zajęciach szkolnych, w czasie praktyki zawodowej w zaprzyjaźnionych zakładach (m.in. DHL, Pocztex, Selgros, Makro) oraz podczas wycieczek do firm logistycznych. W tym roku, wraz z nauczycielką Anną Zganiacz, odwiedzili m.in. DHL – oddział w Szczecinie, „Tradis" w Stargardzie Szczecińskim i STILL w Gądkach. W 2009 roku podpisaliśmy umowę o współpracy z Wyższą Szkołą Logistyki, a rok później przystąpiliśmy do projektu „Wirtualne Laboratoria – Sukces Innowacji". Jesteśmy jedną z 49 szkół w Polsce, która w sposób nowoczesny prowadzi zajęcia laboratoryjne z logistyki i spedycji oraz magazynowania z wykorzystaniem programu iScala.

Uczniowie naszej szkoły uczestniczą w różnych konkursach i olimpiadach, odnosząc sukcesy. Od 4 lat biorą udział w Ogólnopolskiej Olimpiadzie Logistycznej i wygrali już 4 indeksy do Wyższej Szkoły Logistyki, zostając laureatami Olimpiady i pokonując kilka tysięcy uczestników. W zeszłym roku grupa naszych uczniów zakwalifikowała się do finału Konkursu Wiedzy o Transporcie i Logistyce „Konteneryzacja w transporcie". Ponadto, uczniowie biorą udział w konkursach i olimpiadach „nielogistycznych", gdzie również odnoszą sukcesy, m.in.: I miejsce w Konkursie Know America 2012, III miejsce w Ogólnopolskim Konkursie Staszicowskim, 2 laureatów Wojewódzkiego Konkursu Wiedzy o Kulturze Krajów Anglojęzycznych, laureat Olimpiady Wiedzy o Finansach – Banki w Akcji, uczestnicy etapów okręgowych: XII Olimpiady Wiedzy o Regionie i Przedsiębiorczości, Olimpiady Przedsiębiorczości, Olimpiady Wiedzy Ekologicznej.

Kształcenie jest naszą pasją, a dobrze wykwalifikowany absolwent potwierdzeniem, że warto uczyć. Sukcesy naszych uczniów są naszymi sukcesami i utwierdzają nas w przekonaniu, że nasz wysiłek nie idzie na marne.

Zespół Szkół nr 2 w Stargardzie Szczecińskim
Technikum Zawodowe nr 2
Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 2
im. Mikołaja Kopernika

os. Zachód B15a
73-110 Stargard Szczeciński
tel./fax: 91-573-43 04; tel. kom.: 519-338-522
e-mail: poczta@zs2-stargard.edu.pl
www.zs2-stargard.edu.pl

Zespół Szkół nr 2 w Stargardzie Szczecińskim ma 60-letnią tradycję kształcenia zawodowego. Oferta edukacyjna szkoły dostosowywana jest do potrzeb i wymagań zmieniającego się rynku pracy, a absolwenci przygotowywani są w sposób, który daje największe możliwości zatrudnienia lub pozwala na kontynuację nauki na studiach. Uczniowie mają możliwość kształcenia się w zawodach: technik ekonomista, technik logistyk, technik hotelarstwa, technik informatyk, technik handlowiec oraz technik organizacji reklamy, a także w zawodzie sprzedawcy na poziomie zasadniczej szkoły zawodowej. Obecnie funkcjonują również klasy o profilu: technik żywienia i gospodarstwa domowego oraz kucharz małej gastronomii.

Bazę Zespołu Szkół nr 2 tworzą przede wszystkim:

- Multimedialne Centrum Informacji w bibliotece (ze stałym dostępem do Internetu, łączna przepustowość 27 Mb/s),
- 5 nowoczesnych pracowni komputerowych (wszystkie z dostępem do Internetu) oraz certyfikowane laboratorium ECDL,

- pracownia technologii gastronomicznej,
- szkolna telewizja wewnętrzna z radiowęzłem,
- sala sportowa z nowoczesnym zapleczem rekreacyjno-sportowym, siłownia, bilard, tenis stołowy, zespół boisk z oświetleniem – ORLIK 2012.

Szkoła jest w pełni przystosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych. W ramach zajęć dodatkowych można korzystać z basenu Gimnazjum nr 4. Młodzież bierze udział w wielu różnorodnych zajęciach pozalekcyjnych realizowanych w ramach: koła teatralnego, informatycznego (np. zajęcia z programowania robotów Mindstrom), koła strzeleckiego (zajęcia na szkolnej strzelnicy pod patronatem LOK), a także kół przedmiotowych, językowych, ekonomicznych i historycznych. Popularnością cieszą się również zajęcia rekreacyjno-sportowe (sekcja koszykówki, piłki ręcznej, siatkówki, piłki nożnej chłopców i dziewcząt). Zespół Szkół nr 2 aktywnie uczestniczy również w realizacji projektów unijnych, jak np.:

- AS KOMPETENCJI, którego celem jest umożliwienie uczniom wzrostu kompetencji matematyczno-fizycznych i poszerzenie wiedzy z przedsiębiorczości przez udział w zajęciach pozalekcyjnych i pozaszkolnych. Projekt ten jest finansowany z Europejskiego Funduszu Społecznego, a realizowany przez Uniwersytet Szczeciński w partnerstwie z firmą Combidata Poland sp. z o.o.
- ROMULUS, w ramach którego odbywają się zajęcia pozalekcyjne z wybranych przedmiotów takich, jak matematyka, języki obce.

Od 2011 roku szkoła bierze udział w innowacji pedagogicznej „Wirtualne laboratoria – sukces innowacji", której autorami jest zespół wykładowców z WSL w Poznaniu oraz zespół firmy L-Systems. Efekty innowacji to:

- przygotowanie uczniów do zastosowania nowoczesnych technologii informacyjno-komunikacyjnych (TIK) w pracy logistyka oraz korzystania z systemu ERP,
- nabycie umiejętności posługiwania się najnowszymi technologiami zarządzania magazynem i zapasami, które znajdą zastosowanie na egzaminie potwierdzającym kwalifikacje zawodowe w części praktycznej,
- przygotowanie praktyczne kadr do zawodu lub kontynuacji nauki na studiach,

- efektywniejsze zarządzanie czasem i informacją,
- umiejętność wykonywania pracy przez Internet.

Zajęcia testujące obejmują 45 godzin lekcyjnych z wykorzystaniem Wirtualnego Laboratorium Logistyczno-Spedycyjnego i Magazynowego w ramach przedmiotu laboratorium logistyczno-spedycyjne na kierunku technik logistyk oraz 90 godzin lekcyjnych z wykorzystaniem WLLSiM w ramach przedmiotu laboratorium magazynowe.

Uczniowie uzyskują tytuły laureatów i finalistów w olimpiadach i konkursach takich, jak: Ogólnopolska Olimpiada Logistyczna, Olimpiada Wiedzy Ekonomicznej, Olimpiada Wiedzy o Przedsiębiorczości, Olimpiada Wiedzy o Żywieniu, w ogólnopolskich konkursach wiedzy o Unii Europejskiej, Ogólnopolskim Konkursie Statystycznym, konkursach informatycznych. Młodzież zdobywa wysokie miejsca w zawodach sportowych, m.in. w koszykówce dziewcząt, w piłce nożnej dziewcząt i chłopców oraz w lekkoatletyce.

Szkoła posiada certyfikat CKE na przeprowadzenie egzaminów potwierdzających kwalifikacje zawodowe w zawodach: technik ekonomista, technik żywienia i gospodarstwa domowego oraz kucharz małej gastronomii.

Zespół Szkół nr 2 w Stargardzie Szczecińskim wykonując swoje zadania statutowe, współpracuje z następującymi stargardzkimi firmami:

- Przedsiębiorstwem Energetyki Cieplnej (PEC),
- Stargardzkim Przedsiębiorstwem Budownictwa Społecznego (STBS),
- ENEA S.A. Oddziałem Dystrybucji Szczecin Rejonem Energetycznym w Stargardzie,
- DELKO ESTA – Hurtownią Kosmetyków,
- Miejskim Przedsiębiorstwem Gospodarki Komunalnej (MPGK),
- Przedsiębiorstwem Komunikacji Samochodowej PKS Sp. z o.o.,
- STARCO – Zakładem Mleczarskim,
- Bankiem Pekao,
- METALIK – Przedsiębiorstwem Handlowym sp. z o.o.
- oraz z innymi jednostkami handlu hurtowego i detalicznego, a także punktami gastronomicznymi.

Grupa Szkół Niepublicznych

ul. Składowa 2a
73–110 Stargard Szczeciński
tel.: 91-834-11-22,
e-mail: gsn@gsn.com.pl
www.gsn.com.pl

Szkoła niepubliczna działa na terenie powiatu stargardzkiego nieprzerwanie od 1992 r.

W skład GSN wchodzą:

- Niepubliczne Liceum Ogólnokształcące.
- Niepubliczne Liceum Uzupełniające.
- Niepubliczne Technikum Uzupełniające (technik budownictwa).
- Niepubliczna Szkoła Policealna (logistyk, spedytor, geodeta).

GSN tworzą wszystkie wymienione szkoły. Łączy je nie tylko miejsce działania, ale przede wszystkim to, co najistotniejsze – ludzie, czyli osoby prowadzące, kierujące i uczące w tej szkole. To one sprawiają, że uczniowie GSN otrzymują stypendia Prezesa Rady Ministrów, zdobywają pierwsze miejsca w zawodach sportowych, olimpiadach przedmiotowych i, co najważniejsze, bez problemów zdają egzaminy (maturalne i zawodowe). Obecnie można już ściśle określić charakter szkoły. Możemy wyróżnić dwa zasadnicze kierunki działalności edukacyjnej. Pierwszy – kształcenie ogólne na poziomie szkoły dla młodzieży i dorosłych, drugi – kształcenie w szkołach policealnych w formie zaocznej w tak obecnie poszukiwanych na rynku zawodach, jak technik logistyk i technik spedytor. Od nowego roku szkolnego, wychodząc na przeciw zapotrzebowaniu rynku pracy, w szkole policealnej będzie można również kształcić się w zawodzie technik geodeta.

Zespół Szkół Technicznych i Morskich

ul. Willowa 2/4
71-650 Szczecin
tel.: 91-428-02-31, 428-17-72
e-mail: sekretariat@zstim.szczecin.pl

Zespół Szkół Technicznych i Morskich kontynuując 60-letnią tradycję Zespołu Szkół Budowy Okrętów, kształci obecnie na potrzeby całej gospodarki morskiej i branż pokrewnych, głównie dla floty, portów, a także stoczni remontowej, spółek okrętowych i innych zakładów mechanicznych. W skład zespołu wchodzą: Technikum Morskie i Technikum Mechaniczne. Szkoła prowadzi kształcenie na bazie innowacyjnych programów nauczania oraz współpracy ze szkołami z Europy Zachodniej. Mocnym atutem szkoły jest współpraca z Polską Żeglugą Morską, spółkami Portu Szczecin, firmami branży okrętowej i mechanicznej zapewniającymi pracę i praktyki zawodowe oraz z Akademią Morską w zakresie kształcenia zawodowego, dlatego nasi absolwenci od lat doskonale odnajdują się na krajowym i europejskim rynku pracy.

Jesteśmy szkołą nowoczesną, gdyż posiadamy bardzo dobrze wyposażone gabinety i pracownie m.in.:

- dwie pracownie informatyczne (z Internetem),

- nowocześnie wyposażoną salę konferencyjną,
- laboratorium językowe,
- pracownie: techniczną, nawigacyjną, chemiczną, fizyczną oraz inne specjalistyczne gabinety.

Ponadto: młodzież może korzystać z biblioteki wirtualnej, pełnowymiarowej hali sportowej, boisk i siłowni, w szkole mamy nowocześnie wyposażone warsztaty mechaniczne i logistyczne, w których uczniowie odbywają zajęcia praktyczne.

Praktyki realizowane są w zakładach mechanicznych, stoczni remontowej, porcie, Ośrodku Żeglarskim, na statkach morskich i „Darze Młodzieży", a także w firmach spedycyjnych i logistycznych.

Technik logistyk (sprofilowany w kierunku transportu morskiego) zdobywa wiedzę i umiejętności w zakresie organizacji, przygotowania i monitorowania procesu zaopatrzenia, magazynowania, transportu i dystrybucji towarów, a także sporządzania dokumentów logistycznych i prowadzenia rozliczeń z klientami krajowymi i zagranicznymi przy wykorzystaniu systemów informatycznych.

Po ukończeniu tego kierunku absolwent ma ułatwioną drogę do studiowania w Akademii Morskiej na kierunkach związanych z logistyką lub eksploatacją portów i floty, albo może podjąć pracę na lądzie w działach logistyki w wielu istniejących firmach spedycyjnych i logistycznych np.: Unitor Polska Ltd., Ekom sp. z o.o., Pro Log sp. z o.o., Schenker sp. z o.o., a także w firmach zagranicznych.

W szkole jest opieka pielęgniarska. Uczniowie spoza Szczecina mają miejsca w internatach oraz bursach i mogą liczyć na stypendia socjalne. Ponadto zakłady patronackie fundują stypendia dla najlepszych uczniów.

Swoje zainteresowania i umiejętności uczniowie mogą rozwijać w wielu kołach m.in.: żeglarskim oraz zespole szantowym i szkolnym klubie sportowym, literackim, turystycznym, informatycznym.

Szkoła zapewnia uczniom klas pierwszych odpowiednią aklimatyzację, organizując wycieczki integracyjne i zajęcia wyrównawcze. Uczniowie szkoły corocznie biorą udział w rejsach żeglarskich, mają możliwość poznania ciekawych zakątków Europy i przeżycia wielu morskich przygód. O wysokim poziomie szkoły świadczą sukcesy naszych uczniów w olimpiadach i konkursach, zwłaszcza technicznych, co zostało potwierdzone 5 miejscem w Szczecinie i 8 w województwie (w tym 1 miejsce w Szczecinie wśród szkół zawodowych) w Ogólnopolskim Rankingu Szkół Ponadgimnazjalnych 2010 „Perspektyw" i „Rzeczypo-

spolitej", a w 2011 roku 4 miejscem wśród szkół zawodowych Szczecina, a także dużą liczbą naszych uczniów kończących wyższe uczelnie. Wynika to głównie z tego, że zajęcia w naszej szkole prowadzone są również przez nauczycieli akademickich, a uczniowie korzystają w trakcie nauki ze specjalistycznych laboratoriów, symulatorów i pracowni Akademii Morskiej, co także ułatwia kontynuowanie naszym absolwentom nauki w tej uczelni.

Zespół Szkół nr 4 im. Armii Krajowej

ul. Kusocińskiego 3
70–237 Szczecin
tel.: 91-433-30-76
www.zs4.szczecin.pl

Zespół Szkół nr 4 w Szczecinie powstał na bazie Technikum Kolejowego w Szczecinie.

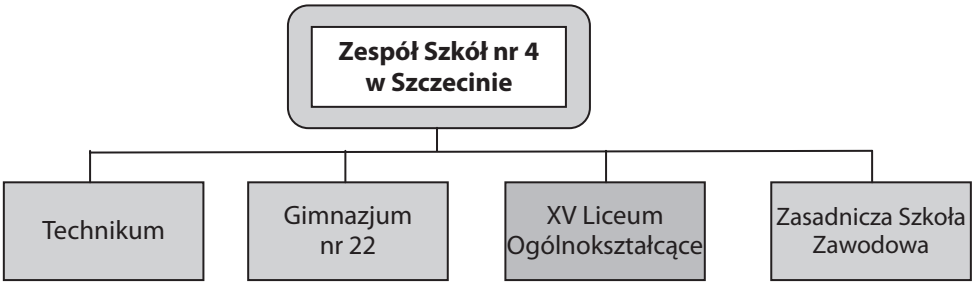
Historia, losy oraz rozwój Technikum Kolejowego są ściśle związane z regionem Pomorza Zachodniego, a zwłaszcza z działalnością przedsiębiorstwa PKP na tym terenie.

Na przestrzeni lat, w skład Zespołu Szkół Kolejowych weszły:

- 1 IX 1998 – Technikum Zawodowe dla Dorosłych (zaoczny system kształcenia),
- 1 IX 1999 – Gimnazjum nr 22,
- 1 IX 1999 – XV Liceum Ogólnokształcące,
- 1 IX 2000 – Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 4,
- 1 IX 2002 – IV Liceum Profilowane.

Obecnie szkoła składa się z Technikum, Liceum Ogólnokształcącego nr 15, Zasadniczej Szkoły Zawodowej nr 4 oraz Gimnazjum nr 22.

W Technikum uczniowie kształcą się na kierunkach: technik spedytor, technik elektryk, technik elektroenergetyk.



Rys. 3.1. Skład Zespołu Szkół nr 4 w Szczecinie

Źródło: opracowanie własne.

Do głównych zadań realizowanych w szkole należy działalność edukacyjna, mająca na celu przygotowanie uczniów do egzaminów zewnętrznych:

- egzamin gimnazjalny,
- egzamin maturalny,
- egzamin potwierdzający kwalifikacje zawodowe.

Dlatego, oprócz planowych zajęć lekcyjnych, prowadzone są dodatkowe zajęcia, których celem jest przypomnienie i utrwalenie posiadanej wiedzy.

Szkoła pełni również funkcję wychowawczą, która ma za zadanie kształtowanie w uczniach prawidłowych postaw społecznych. Placówka wspiera również uczniów z rodzin w trudnej sytuacji materialnej, poprzez stypendia, dofinansowania do zakupu podręczników, bezpłatne obiady.

Zespół Szkół nr 4 kształci uczniów na kierunkach zawodowych. Wykładowcy i uczniowie, w ramach swoich kompetencji, przystosowują pomieszczenia do prowadzenia zajęć zawodowych. Dokonują drobnych remontów, przeprowadzają bieżące naprawy i konserwacje. Porządkują i zagospodarowują teren wokół szkoły.

ul. B. Prusa 2 – Sheraton Plaza
00–493 Warszawa
tel.: 22-657-03-02
fax: 22-657-01-04
e-mail: biuro@alsamer.pl

Działalność spółki obejmuje:

- obrót surowcami i produktami rolnymi,
- obrót środkami do produkcji rolnej, w tym nawozami, środkami ochrony roślin, materiałem siewnym, paliwami,
- świadczenie usług skupu, przechowywania oraz suszenia zbóż innym podmiotom gospodarczym,
- eksport i import surowców i produktów rolnych.

Firma wykonuje również następujące usługi: składowanie, czyszczenie, suszenie oraz badanie laboratoryjne zbóż dla wszystkich podmiotów. Ponadto zajmuje się usługowym czyszczeniem, zaprawianiem oraz workowaniem materiału siewnego.

Prowadzi stałą współpracę z uczelniami i ośrodkami doradztwa rolniczego m.in. z Zachodniopomorskim Uniwersytetem Technologicznym w Szczecinie i Zachodniopomorskim Ośrodkiem Doradztwa Rolniczego w Barzkowicach.

Spółka jest dynamicznie rozwijającym się przedsiębiorstwem, czego dowodem jest przyznanie jej w latach 2006–2008 tytułu Gazeli Biznesu nadawanego dla najprężniej działających firm na terenie Polski.

Początki funkcjonowania firmy sięgają 1995 r., gdy obecny Prezes Spółki – Hassan Al Zubaidi uruchomił w Drawsku Pomorskim działalność związaną z obrotem materiałem siewnym, skupem i sprzedażą zbóż konsumpcyjnych i paszowych, zaopatrywaniem producentów rolnych w środki do produkcji rolnej, a także świadczeniem usług przechowalniczych. W kolejnych latach funkcjonowania przedsiębiorstwa rozszerzono zakres działalności o usługi sprzętowe dla rolnictwa, a także prowadzenie magazynu interwencyjnego, przechowującego zboża na rzecz Unii Europejskiej.

W 1997 r. nadano przedsiębiorstwu osobowość prawną (wcześniej działalność prowadzono w formie spółki cywilnej) i kontynuowano działalność pod nazwą „Centrala Nasienna Al-Samer" Spółka z o. o. W 2000 r. dokonano zmiany nazwy firmy na AL-SAMER Sp. z o.o.

Siedziba Spółki, początkowo zlokalizowana w Drawsku Pomorskim, w 2003 r. została przeniesiona do Piły, a w lutym 2004 r. do Warszawy.

DHL EXPRESS

ul. Kasztanowa 12
72-005 Przecław

Nazwa firmy pochodzi od pierwszych liter nazwisk założycieli: **D**alsey – **H**illbloom – **L**ynn. W 1969 r. zapoczątkowali oni lotniczy transport dokumentów z San Francisco do Honolulu, rozpoczynając odprawę celną towarów transportowanych drogą morską przed ich przybyciem do portu docelowego. Wdrożone rozwiązanie było początkiem międzynarodowych lotniczych przesyłek ekspresowych, błyskawicznej dostawy dokumentów i przesyłek.

Sieć DHL zaczęła się rozrastać i w krótkim czasie obsługiwała obszar od Hawajów po Daleki Wschód i Wyspy Pacyfiku, a w okresie późniejszym także Bliski Wschód, Afrykę i Europę. Na początku 2002 roku Deutsche Post World Net została głównym udziałowcem DHL. Pod koniec tego roku DHL był już w 100% własnością DPWN. W 2003 roku DPWN zintegrowała wszystkie swoje ekspresowe i logistyczne dywizje (DHL Express, DHL Fracht, DHL Global Forwarding, DHL Exel Suplly Chain) tworząc nową markę DHL.

Sieć DHL obejmując ponad 220 krajów, 500 lotnisk na całym świecie, oferuje dedykowane rozwiązania w zakresie przesyłek ekspresowych, frachtu lotniczego i morskiego, transportu przesyłek ponadgabarytowych, kontaktowych rozwiązań logistycznych oraz międzynarodowych usług pocztowych.

Od 1969 roku do dzisiaj nasze podejście do obsługi klienta nie zmieniło się. Sukces DHL zawsze opierał się na zapewnieniu najwyżej jakości usług. DHL stało się marką znaną z osobistego zaangażowania, proaktywnych rozwiązań i siły lokalnych oddziałów. W centrum tego sukcesu są pracownicy nastawieni na spełnienie potrzeb klientów.

W całej grupie DPWN zostały wprowadzone Wartości Korporacyjne:

Zapewniamy doskonałą jakość

Świadczymy usługi z dostawą bezpośrednio do klienta oraz kompleksowe rozwiązania. Stale analizujemy i doskonalimy struktury oraz procesy produkcyjne.

Pomagamy naszym klientom odnosić sukcesy

Dążymy do nawiązywania długotrwałych partnerskich relacji biznesowych, które przynoszą sukces obu stron.

Promujemy otwartość

Myślimy globalnie, działamy lokalnie.

Działamy według określonych priorytetów

a) sukces naszych klientów,
b) sukces naszej Grupy,
c) sukces każdej jednostki organizacyjnej.

Działamy w duchu przedsiębiorczości

Wymagamy i promujemy indywidualną odpowiedzialność. Jednym z naszych głównych zadań jest pozyskiwanie, rozwijanie i zatrzymywanie zmotywowanych i lojalnych pracowników.

Postępujemy etycznie

Każdy pracownik ma możliwość osobistego rozwoju, zgodnie z jego wynikami pracy – niezależnie od płci, religii czy kultury.

Akceptujemy zasadę odpowiedzialności społecznej

Angażujemy się w realizację celów przynoszących korzyści społecznościom lokalnym, w których pracujemy. Szanujemy tradycje, struktury i wartości krajów, w których działamy. Ochrona środowiska jest częścią naszej firmowej strategii.

Terminal w Szczecinie

W Zachodniopomorskiem i w Szczecinie firma jest obecna od 20 lat. Klientów obsługuje zespół ponad 140 pracowników i kurierów. Terminal usytuowany jest w Przecławiu, 10 km na płn.-zach. od centrum Szczecina, 3 km do węzła autostrady A6 i 6 km do węzła Klucz (droga S3). Jest jednym z najnowocześniejszych obiektów tego typu w kraju. Jednocześnie pełni funkcję terminalu do obsługi przesyłek krajowych i międzynarodowych oraz sortowni międzynarodowych przesyłek lotniczych (*gateway*), jednej z 6 działających w Polsce. Jako jedyna firma kurierska w Szczecinie, DHL Express ma własną agencję celną, zapewniającą profesjonalną obsługę celną. W obiekcie znajduje się też magazyn przesyłek celnych. Wartość inwestycji to ponad 5,7 mln EUR.

Terminal może obsługiwać do 18 tys. przesyłek na dobę, dzięki zastosowaniu wielu nowoczesnych rozwiązań technologicznych. Należy do nich m.in. liczący ponad 175 metrów automatyczny sorter z wydajnością 2200 paczek na godzinę i możliwością bezpośredniego sortu na 6 kierunków wysyłkowych. Terminal posiada 19 bram wyposażonych w rampy hydrauliczne do obsługi samochodów ciężarowych, 3 bramy do załadunku i rozładunku paczek transportowanych luzem oraz 44 bramy dla samochodów dostawczych do obsługi przesyłek kurierskich paczkowych. Powierzchnia hali magazynowej wynosi 2854 m^2, a biura 650 m^2.

W ramach globalnej strategii proekologicznej GoGreen zadbano o odpowiednie rozwiązania w tym zakresie. Należą do nich: wentylacja mechaniczna wyposażona w centralę wentylacyjną nawiewo-wywiewną z tzw. obrotowym wymiennikiem ciepła (zmniejszanie kosztów utrzymania ciepła), ogrzewanie gazowe, segregacja odpadów, instalacja „czujników obecności" do oświetlania pomieszczeń biurowych (oszczędność energii elektrycznej). Woda z parkingów i dróg manewrowych przed wprowadzeniem do kanalizacji jest podczyszczana w separatorze produktów ropopochodnych. Hala jest wyposażo-

na w ciąg naświetli w dachu, co w połączeniu z „inteligentnym" systemem zarządzania oświetleniem elektrycznym hali, dostosowującym się do natężenia światła zewnętrznego, oznacza optymalne wykorzystanie światła dziennego do pracy.

W terminalu Szczecin wykonywana jest obsługa transportów kurierskich realizujących zbiór i rozwóz przesyłek EX, DR, TDI. Rozgranicza się przy tym podział TK EX, których obsługa jest realizowana na bramach poziom 0,60 m oraz TK DR na bramach 0,90 m.

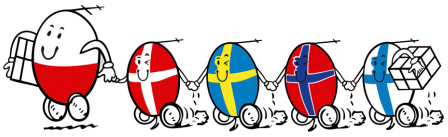
W obiekcie obsługiwane są także podjazdy liniowe, realizujące przewóz EX i DR pomiędzy terminalami a HUB. Rozgranicza się przy tym następujące typy pojazdów używanych w TL solo (kubatura 45 m^3), zestaw (90 m^3) i naczepa (81 m^3).

Wyposażenie techniczne obiektu stosowane w sorcie EX i DR

1) automatyczny sorter długości 175 m,
2) roll kontenery otwarte, max obciążenie 600 kg,
3) przenośniki rolkowe nożycowe,
4) stoły kulkowe,
5) wózki elektryczne widłowe,
6) ręczne wózki paletowe.

Współpraca w zakresie praktyk zawodowych i staży

DHL Express na całym świecie oferuje różne programy praktyk studenckich. Szczeciński oddział DHL współpracuje z ZUT Wydziałem Techniki Morskiej i Transportu, Akademią Morską w Szczecinie oraz Zespołem Szkół Zawodowych nr 8 (Technikum Zawodowe). Studenci i uczniowie szkoły średniej mogą zdobyć praktyczną wiedzę i doświadczenie w międzynarodowej firmie.



Enterprise Logistics Sp. z o.o.

Reptowo 72 A
73–108 Kobylanka
tel.: 91-579-03-00
fax: 91-579-03-01
e-mail: office@enterprise.com.pl
http://www.enterprise.com.pl

Enterprise Logistics Sp. z o.o. – polski operator transportu i spedycji drogowej funkcjonujący w ramach Grupy Enterprise, której podmioty działają na rynku TSL nieprzerwanie od 1990 r.

Główna siedziba przedsiębiorstwa mieści się w Reptowie koło Stargardu Szczecińskiego. Grupa Enterprise ma oddziały z własnymi agencjami celnymi w Świnoujściu, Gdańsku oraz w Drammen w Norwegii.

W ciągu ponad dwudziestu lat działalności na rynku usług TSL firma zdołała osiągnąć pozycję solidnego partnera w obsłudze ruchu towarowego w rejonie państw Basenu Morza Bałtyckiego. Od początku istnienia koncentruje się na świadczeniu usług w relacjach między Skandynawią a Polską oraz innymi krajami regionu, jak: Czechy, Słowacja, Węgry czy Rumunia.

Szczególny nacisk przedsiębiorstwo kładzie na współpracę z wybranymi operatorami logistycznymi o podobnym potencjale co Enterprise w państwach skandynawskich. Przez lata funkcjonowania na tym niełatwym rynku, udało się wypracować sprawnie działającą sieć małych i średnich operatorów TSL. Ten model współpracy, opartej na wzajemnym zaufaniu zaangażowanych partnerów, daje wymierne korzyści klientom Grupy Enterprise. Dzieje się tak dzięki lepszemu rozeznaniu lokalnego rynku każdego z krajów regionu, przy jednoczesnym zwiększeniu potencjału ilościowego środków transportu w dyspozycji oraz poszerzeniu własnej oferty o możliwości dystrybucyjne oferowane przez partnerów w Skandynawii.

Priorytetem działania Enterprise jest dbałość o najwyższą jakość świadczonych usług, przy zachowaniu restrykcyjnych wymagań związanych z ochroną środowiska naturalnego. Firma posiada zintegrowany system zarządzania jakością zgodny z normami ISO 9001, ISO 14001 oraz ISO 22000. Jako jedna z pierwszych w regionie wdrożyła program szkoleń kierowców z zakresu ekonomicznej jazdy (tzw. *eco driving*) i konsekwentnie dostosowuje swoją flotę do najnowszych norm ekologicznych.

Enterprise Logistics Sp. z o.o. stosuje w swojej działalności najnowsze zdobycze technologii, wspomagające proces realizacji usług transportowych, spedycyjnych i logistycznych. Posiada m.in. wdrożony dedykowany system kompleksowego wsparcia informatycznego dla transportu i spedycji typu ERP pn. Cargos oraz system telematyki Transics.

W Enterprise stawia się na ludzi. Zarząd firmy wychodzi z założenia, że tylko zgrany zespół wykwalifikowanych pracowników może sprostać coraz wyższym wymaganiom klientów. Bardzo ważne jest to, aby każdy pracownik czuł się w firmie dobrze. Stąd też dbałość o rozwój i fachową edukację pracowników, jak i wspieranie ich indywidualnych zainteresowań.

Konsekwentne budowanie solidnej marki, opartej na jakości, zaowocowało zdobyciem przez spółki Grupy Enterprise prestiżowych nagród i wyróżnień. Tytuł „Spedytora Roku", przyznawany przez Radę Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, trafiał do Enterprise kolejno w latach: 2005, 2006 i 2007. W roku 2008 Enterprise Sp. z o.o. otrzymała tytuł „Firma Roku 2008" w Konkursie Gospodarczym Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego. Enterprise Logistics Sp. z o.o. jest laureatką konkursów „Spedytor Roku" za działalność w latach 2010 oraz 2011.

4. Analiza SWOT podstaw programowych kształcenia w zawodzie technik logistyk

Podczas spotkań przedstawicieli szkół kształcących w zawodach logistycznych (technik logistyk) i przedstawicieli przedsiębiorstw reprezentujących branżę logistyczną trwały dyskusje związane z podstawą programową kształcenia w zawodzie logistyk. Omówiono mocne i słabe strony podstawy, a także jej możliwości i zagrożenia. Moderator podzielił Grupę na dwa zespoły (zespół przedstawicieli szkół zawodowych oraz zespół przedstawicieli przedsiębiorstw), których zadaniem było przeanalizowanie podstawy programowej. Każdy zespół wypracował wspólne stanowisko w postaci analizy SWOT, które prezentują tabele 4.1. i 4.2.

Tabela 4.1. Analiza SWOT przeprowadzona przez przedsiębiorców

OGÓLNE CELE I ZADANIA KSZTAŁCENIA ZAWODOWEGO	
MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
• Podstawa programowa jest rozbudowana, co powoduje wszechstronność zawodu technik logistyk. • Język obcy ukierunkowany na zawód technik logistyk. • Kształtowanie umiejętności pracy w zespole, otwartości na zmiany, adaptacji na rynku pracy. • Zagadnienia BHP.	• Zbyt ogólna treść programowa – nie do zrealizowania w wyznaczonej liczbie godzin. • Duży poziom niesprecyzowania celów kształcenia, co powoduje, iż nie można ich zmierzyć. • Efekty kształcenia zbyt rozbudowane w stosunku do celów kształcenia. • Treść programowa oparta głównie na zagadnieniach teoretycznych.

SZANSE	ZAGROŻENIA
• Dostosowanie kwalifikacji i umiejętności ucznia do wymagań rynku pracy. • Wzrost zatrudnienia wśród absolwentów szkół zawodowych. • Wzrost zainteresowania pracodawców przyjmowaniem uczniów na praktyki zawodowe.	• Niewystarczający poziom wiedzy teoretycznej i przede wszystkim – praktycznej wśród nauczycieli przedmiotów logistycznych do wymagań podstawy programowej. • Wszechstronna i rozbudowana treść programowa może spowodować, iż absolwenci nie zostaną odpowiednio wyspecjalizowani w zawodzie. • Wszechstronna i rozbudowana treść programowa może spowodować, iż uczniowie nie opanują go w całości.

Przedsiębiorcy wskazali na zbyt rozbudowaną i szczegółową podstawę programową, co może spowodować trudności w jej opanowaniu przez uczniów. Umieszczone zostały praktycznie wszystkie aspekty logistyki, co wzbudziło spore obawy czy jest to podstawa realna do zrealizowania. Potwierdzają to także zbyt ogólne, trudne do zmierzenia cele kształcenia. Dlatego, zdaniem przedsiębiorców, znaczna część treści programowej jest zbędna. Absolwenci na poziomie szkoły zawodowej nie powinni nabywać całościowej wiedzy związanej z dziedziną logistyki. Potrzebna im jest wiedza teoretyczna z wybranych zagadnień logistyki poparta praktyką. Natomiast pełną wiedzę absolwent ma możliwość osiągnąć podczas edukacji na uczelni wyższej. Dla pracodawców bardzo ważne jest wykreowanie w młodych ludziach cech takich, jak: otwartość na zmieniającą się rzeczywistość na rynku pracy, a także zdolność do adaptacji nowych wymagań czy warunków w miejscu pracy. Podkreślają znaczenie wiedzy praktycznej, która weryfikuje wyuczoną w szkole teorię.

Przedsiębiorcy zwrócili uwagę na brak konsultacji szkół zawodowych z pracodawcami przy opracowywaniu programów nauczania. Stąd – ich zdaniem – powstaje tak duży rozdźwięk pomiędzy wiedzą absolwenta szkoły zawodowej a potrzebami pracodawców w tej branży. Aby zmniejszyć różnice, konieczne jest zacieśnienie współpracy szkół zawodowych z przedsiębiorstwami, celem wymiany bieżącej wiedzy, informacji, doświadczeń związanych ze zmieniającymi się potrzebami przedsiębiorstw branży logistycznej.

Tabela 4.2. Analiza SWOT przeprowadzona przez nauczycieli kształcących w zawodach logistycznych

OGÓLNE CELE I ZADANIA KSZTAŁCENIA ZAWODOWEGO	
MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
• Rozbudowana podstawa programowa daje dużą elastyczność w opracowywaniu programów nauczania. • Podstawa programowa umożliwia kształtowanie wśród uczniów właściwych postaw etyki i kultury na rynku pracy. • Podstawa programowa wprowadza zagadnienia BHP.	• Brak realnych mierników zakładanych efektów kształcenia. • Brak możliwości całkowitego wdrożenia podstawy programowej przez szkoły ze względów finansowych. • Zbyt rozbudowana treść programowa – trudna do realizacji w wyznaczonej liczbie godzin. • Zbyt wszechstronna podstawa programowa powoduje trudności wśród nauczycieli w zdobyciu pełnej wiedzy z wszystkich poruszonych zagadnień. • Niewystarczający poziom wiedzy praktycznej wśród nauczycieli przedmiotów logistycznych.
SZANSE	ZAGROŻENIA
• Rosnące zainteresowanie uczniów szkolnictwem zawodowych, w tym logistyką. • Promowanie branży logistycznej przez województwo zachodniopomorskie, jako sektora stanowiącego szansę rozwoju województwa. • Rozwój współpracy szkół zawodowych z przedsiębiorstwami przy opracowywaniu programów nauczania. • Nabywanie wiedzy praktycznej wśród nauczycieli przedmiotów zawodowych podczas staży/praktyk w przedsiębiorstwach.	• Brak zainteresowania wśród przedsiębiorstw współpracą ze szkołami zawodowymi. • Niski poziom zainteresowania nauczycieli przedmiotów logistycznych poszerzaniem wiedzy praktycznej w przedsiębiorstwach (np. w postaci staży/praktyk zawodowych). • Brak środków finansowych na pełną realizację opracowanych programów nauczania. • Niedopasowane do potrzeb pracodawców programy nauczania.

Przedstawiciele szkół kształcących w zawodach logistycznych dyskutowali głównie o zbyt rozbudowanej podstawie programowej, co spowodować może trudności jej realizacji w ciągu wyznaczonej liczby godzin. Ograniczone środki finansowe szkół są również powodem braku wiary nauczycieli w całkowite wykonanie programu. Dochodzi także problem opanowania przez nauczycieli wiedzy teoretycznej tak szerokich treści programowych. Staże, praktyki nauczycieli w przedsiębiorstwach, w celu zdobycia wiedzy praktycznej, to dla nich nowość, jednak przyjęta bardzo pozytywnie. Przedstawiciele szkół dyskutowali o ich konieczności i przydatności w nauczaniu przedmiotów logistycznych.

Ciągłe zmiany oraz dynamicznie rozwijająca się branża logistyczna wymuszają na kadrze nauczycielskiej na bieżąco podnoszenie swoich kwalifikacji. Nauczyciele wskazują jednak na brak współpracy szkół zawodowych z przedsiębiorstwami w ramach staży, praktyk dla nauczycieli, co znacznie utrudnia im możliwość opanowania wiedzy praktycznej. Nie ma również kooperacji z firmami w ramach opracowywania programów nauczania, stąd wynika rozbieżność potrzeb pracodawców z rzeczywistymi kwalifikacjami absolwentów szkół zawodowych.

5. Profil kandydata do zawodu logistyk

Współcześnie praktycy biznesu nie wyobrażają sobie funkcjonowania firm w różnych branżach gospodarki, które nie posiadałyby w swych strukturach logistyka. Jego zadaniem jest sterowanie na rynkach krajowych i międzynarodowych procesami przepływu wszelkich zasobów w taki sposób, aby ich zużycie było jak najmniejsze, koszty najniższe, a efekty działalności jak najlepsze. Logistyka dzisiaj stanowi kluczowe ogniwo w uzyskaniu przewagi konkurencyjnej przedsiębiorstw. To ciągłe szukanie najbardziej efektywnych rozwiązań, uwzględniających cały łańcuch dostaw (grup firm będących dla siebie dostawcami i odbiorcami).

Logistyka to także zarządzanie setkami pracowników, podwykonawców i odbiorców produktów i usług. W polu widzenia logistyka powinien być klient, klient klienta oraz dostawca i dostawca dostawcy. Umiejętność zarządzania tak skomplikowaną materią to podstawa kompetencji logistyka. Do tego dodać należy biegłość posługiwania się narzędziami IT, umiejętność komunikowania się z innymi menedżerami (z innych organizacji), a to powoduje konieczność posługiwania się płynnie uniwersalnym w biznesie językiem (językiem międzynarodowym, językiem finansów, językiem prawniczym itp.)[1].

Technik logistyk zajmuje się planowaniem, organizowaniem, kierowaniem i kontrolowaniem przemieszczania towarów od producenta do konsumenta oraz wykorzystaniem informacji płynących z rynku w celu optymalizacji korzyści wynikających z wymiany towarowej dla wszystkich uczestników tej wymiany. Technik logistyk powinien dostarczyć towar zgodnie z zamówieniem klienta. Wskazane miejsce i czas, który został określony przez klienta – to priorytety

[1] C. Gradowicz, *System edukacji w kształtowaniu kreatywności pracowników dla potrzeb logistyki*, Łódź 2011, s. 184–185.

w jego pracy. Powinien optymalizować koszty, aby właściwie prowadzić współpracę z klientami.

Do podstawowych zadań logistyka należy wybór procedury zakupów oraz wybór dostawców i towarów wpływających. Analizuje on stan zakupów i nimi zarządza, obsługuje zamówienia i organizuje transport, wykorzystując w tym celu systemy informatyczne.

Aby realizować stawiane przed nim zadania, technik logistyk musi posiadać szeroką wiedzę z zakresu:

- planowania,
- finansów,
- marketingu,
- transportu i dystrybucji,
- analizy finansowej i ekonomicznej,
- prawa krajowego i międzynarodowego w zakresie objętym jego działaniem.

Poza wiedzą ekonomiczną i znajomością zasad zarządzania firmą, technik logistyk powinien posiadać umiejętności menedżerskie: szybko podejmować decyzje i logicznie przewidywać ich konsekwencje, posiadać zdolność koncentracji i umiejętność pracy pod presją. Potrzebna jest mu doskonała znajomość gospodarki, jego własnego rynku i specyfiki firmy oraz sektora transportowego. Nie bez znaczenia są także umiejętności planowania w różnym dystansie czasowym. Wobec konieczności ochrony środowiska, przed logistykami stają nowe zadania związane z koniecznością odzyskiwania, zabezpieczania i utylizacji odpadów, ze szczególnym uwzględnieniem odpadów niebezpiecznych.

Technicy logistycy zatrudniani są w przedsiębiorstwach logistycznych, handlowych, spedycyjnych itp. Najczęściej pracują jako koordynatorzy zaopatrzenia i zbytu, spedytorzy, przedstawiciele handlowi, magazynierzy. Mogą być zatrudniani także jako specjaliści do spraw sprzedaży i prognozowania popytu, planowania zakupów, handlu elektronicznego, obsługi klientów czy zarządzania centrum dystrybucyjnym oraz jako administratorzy taboru i organizatorzy transportu. Projektują, organizują i odpowiadają za efektywność działania systemów dystrybucji, transportu i komunikacji. Jako pracownicy średniego szczebla wykonują wiele zadań zarówno o charakterze operacyjnym, jak i kierowniczym.

Poza typowymi zadaniami związanymi z przemieszczaniem masy towarowej, powinni posiadać umiejętności i wiadomości pozwalające im zorganizować transport ludzi. Dlatego wśród zadań zawodowych, do jakich są przygotowani,

muszą być te, które pozwalają zaplanować i zorganizować bezpieczny, wygodny i szybki transport osób w ruchu krajowym i międzynarodowym.

Praca technika logistyka wiąże się z nieustannym kontaktem z innymi ludźmi, dlatego od osób wykonujących zawód wymaga się:

- wysokiej kultury osobistej,
- umiejętności jasnego formułowania przekazu,
- znajomości zasad komunikacji werbalnej i niewerbalnej,
- zasad negocjacji,
- dokładności w wykonywaniu powierzonych zadań.

Ponadto, ze względu na rozwijającą się współpracę międzynarodową wymagane jest, aby biegle posługiwał się co najmniej jednym językiem obcym w mowie i piśmie[2].

Rozwój sektora usług logistycznych, a także działania logistyczne w przedsiębiorstwach produkcyjnych, handlowych i usługowych, aby były prowadzone skutecznie i efektywnie potrzebują odpowiednio przygotowanych pracowników, którzy posiadają kompetencje, czyli wiedzę i umiejętności pozwalające to osiągnąć. By temu sprostać, system edukacji musi dostarczać na rynek pracy kadry, które będą kształcone w spójnym i odpowiednim do potrzeb regionu systemie nauczania.

Zdaniem przedsiębiorców i przedstawicieli szkół kształcących w zawodach logistycznych biorących udział w spotkaniach, sytuacja w tym zakresie nie jest najlepsza. Istnieje więc potrzeba przeprowadzenia zmian w procesie kształcenie zawodowego. Wypracowali oni zestaw kompetencji zawodowych absolwenta szkoły zawodowej o profilu logistycznym. Wynik ich prac prezentuje tabela 5.1.

Pokłosiem dyskusji Grupy jest prezentacja hipotetycznego CV idealnego technika logistyki. Potencjalnego pracownika powinna cechować:

- interdyscyplinarna wiedza z zakresu logistyki,
- wiedza z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy,
- wiedza z zakresu struktury i zakresu zarządzania logistycznego,
- rozumienie praktycznych aspektów procesów łańcucha dostaw,
- praktyczna wiedza z zakresu wdrażania i zarządzania projektami logistycznymi,
- udokumentowane doświadczenie z dostawcami,

[2] E. Gorczyca, *Program nauczania dla zawodu technik logistyk*, Warszawa 2012, s. 5–6.

- znajomość nowoczesnych narzędzi i metod planowania oraz sterowania produkcji,
- wiedza z zakresu sprzedaży i handlu,
- wiedza na temat organizowania i monitorowania procesów magazynowych i dystrybucji,
- wiedza z zakresu nowoczesnych systemów informatycznych wspomagających zarządzanie,
- znajomość języków obcych,
- wykształcenie minimum średnie logistyczne,
- gotowość do zamieszkania w innym miejscu (mobilność).

Tabela 5.1. Zestaw pożądanych kompetencji zawodowych dla technika logistyki

Lp.	Wiedza	Umiejętności	Postawy
1.	Bardzo dobra znajomość języka ojczystego i obcego.	Biegłe władanie językiem polskim oraz obcym.	Otwartość, kreatywność i dążenie do celu w realizacji zadań.
2.	Właściwy poziom wiedzy ogólnej oraz specjalistycznej w nawiązaniu do wykonywanego zawodu.	Wykorzystywanie wiedzy specjalistycznej w realizacji zamierzonych działań.	Zaangażowanie, profesjonalizm i odpowiedzialność w ramach wykonywanej pracy.
3.	Znajomość zasad obsługi klienta/dostawców, zasad negocjacji.	Jasne formułowanie przekazu, znajomości zasad komunikacji werbalnej i niewerbalnej.	Dążenie do profesjonalizmu zawodowego, pasja.
4.	Znajomość gospodarki, jego własnego rynku i specyfiki firmy oraz sektora transportowego.	Umiejętności menedżerskie: szybkie podejmowanie decyzji i logiczne przewidywanie ich konsekwencji, zdolność koncentracji i umiejętność pracy pod presją.	Konsekwencja w działaniu, aktywna edukacja i samodoskonalenie.

6. Dydaktyka i metody nauczania – weryfikacja istniejących i kierunki zmian

Metody nauczania – to ważny element pracy nauczyciela z uczniem. Są one wyznacznikiem efektywności nauczenia i jego atrakcyjności. Nadrzędnym celem każdego procesu nauczania, jak podaje Czesław Kupisiewicz, „jest optymalny rozwój umysłowy, emocjonalny i wolicjonalny ucznia, czyli wszelkie świadome, planowe i systematyczne oddziaływania dydaktyczno-wychowawcze zapewniające mu wykształcenie ogólne lub zawodowe”[1]. Każdy nauczyciel wie, czego chce nauczyć i w tym celu stosuje, świadomie lub intuicyjnie, różne środki mające zapewnić mu uzyskanie zamierzonego efektu.

Wraz z pojawieniem się terminu dydaktyka zaczęto poddawać proces nauczania analizie w celu określenia jego składowych i ich wzajemnych relacji. Z czasem zależności nauczyciel – proces dydaktyczny – uczeń – nauczyciel przeanalizowano i dość dokładnie opisano. Ogólnie można stwierdzić, że jest to układ dynamiczny i podlega ciągłym przeobrażeniom wraz z ze zmianami zachodzącymi w jego otoczeniu. Na proces dydaktyczny składają się:

- cele kształcenia,
- treści kształcenia,
- metody kształcenia,
- środki kształcenia,
- baza dydaktyczna.

Do najstarszych metod nauczania należy metoda oparta na słowie i obserwacji. Rozwinięciem obserwacji jest pomiar, a pomiaru – praktyczna działalność

[1] Cz. Kupisiewicz, *Podstawy dydaktyki ogólnej*, Warszawa 1980.

uczniów. Z czasem nauczanie zaczęto ściśle wiązać z uczeniem się uczniów. Klasyczną formę przekazu uzupełniono problemowym stawianiem zadań przed uczniami do samodzielnego rozwiązania. Metoda jest więc systematycznie stosowanym sposobem postępowania w celu osiągnięcia zamierzonego celu.

W literaturze przedmiotu mamy do czynienia z różnymi podziałami zarówno form, jak i metod pracy dydaktycznej.

F. Szlosek wymienia następujące metody nauczania:

- podające (opowiadanie, wykład, opis, pogadanka),
- eksponujące (pokaz z elementami przeżycia),
- programowe (na podstawie programu nauczania, przy wykorzystaniu książki, komputera itp.),
- praktyczne (metoda projektu, ćwiczenia laboratoryjne),
- problemowe (wykład problemowy, klasyczna metoda problemowa, w zakresie tych metod można umieścić także metody aktywizujące).

Poza powyższą klasyfikacją metod nauczania, można zaproponować jeszcze podział metod nauczania według Cz. Kupisiewicza lub W. Okonia.

Cz. Kupisiewicz wymienia następujące grupy metod nauczania:

- Oparte na słowie
  - opowiadanie,
  - wykład,
  - pogadanka,
  - dyskusja,
  - praca z książką.
- Oparte na obserwacji i pomiarze
  - pokaz,
  - pomiar rzeczy, zjawisk i procesów.
- Oparte na działalności praktycznej
  - metoda laboratoryjna,
  - metoda zajęć praktycznych.

W. Okoń natomiast prezentuje następującą klasyfikacje metod nauczania:

- Metody asymilacji wiedzy (Podające)
  - pogadanka,
  - dyskusja,
  - wykład (opis, opowiadanie),
  - praca z książką.

- Metody samodzielnego dochodzenia do wiedzy (Problemowe)
  - klasyczna metoda problemowa,
  - metoda przypadków,
  - metoda sytuacyjna,
  - burza mózgów,
  - mikronauczanie,
  - gry dydaktyczne.
- Metody praktyczne
  - ćwiczebne,
  - realizacji zadań.
- Metody waloryzacyjne (Eksponujące)
  - impresyjne,
  - ekspresyjne.

Wszystkie powyższe metody kształcenia dają szeroki wachlarz możliwości przy wyborze drogi dochodzenia do zamierzonych celów. Pedagodzy starają się czynić proces kształcenia najbardziej skutecznym, stąd zastosowanie konkretnej metody lub kilku poprzedzone jest analizowaniem ich potencjalnej skuteczności. Dobór metod jest przedmiotem ciągłych badań, a proces kształcenia podlega bezustannie zmianom i konieczna jest nieustanna korekta tego procesu, dostosowująca go do zmieniających się warunków. Nie należy jednak zapominać, że żadna z metod stosowana samodzielnie i wyłącznie nie zapewni właściwych rezultatów[2].

Bardzo ważne jest jednak, aby nauczyciele korzystali z metod nauczania o wyższym stopniu efektywności niż w przeszłości. Należą do nich tzw. metody aktywizujące. Potwierdza to Ministerstwo Edukacji Narodowej, zalecając nauczycielom stosowanie aktywizujących metod nauczania podczas realizacji programu nauczania w zawodzie technik logistyk[3].

Wykorzystywanie aktywizujących metod nauczania wymaga od nauczyciela pomysłowości, zwiększonego zaangażowania w proces nauczania, jak również dodatkowego przygotowania się do lekcji. Metody te zawierają elementy działania, przeżywania i odkrywania. Stosowanie ich w procesie kształcenia prowadzi do wzmacniania komunikacji w relacjach: nauczyciel – uczeń i uczeń – uczeń. Rozwijają umiejętności uczniów, którzy samodzielnie rozwiązują problemy oraz potrafią zastosować zdobytą wiedzę w praktyce. Stroną aktywną jest uczeń, na-

[2] Ibidem, s. 129.

[3] J. Gorgoń, A. Śledziona, H. Śledziona, *Program nauczania technik logistyk*, Warszawa 2008, s. 15.

tomiast nauczyciel organizuje cały proces dydaktyczny. Aby osiągnąć zamierzony cel, nauczyciel musi skonstruować zadania, stworzyć warunki do ich wykonania, wspierać i inspirować uczniów. Stawia ucznia w takiej sytuacji, aby odczuwał potrzebę podejmowania działań, jakich od niego oczekuje, kreuje nabywanie przez uczniów umiejętności współdziałania w grupie. Zadaniem nauczyciela jest uświadomienie uczniom celu ich działań oraz umotywowanie potrzeby jego osiągnięcia. Źródłem aktywności ucznia są jego potrzeby.

Przez aktywność własną uczeń zaspokaja potrzeby i realizuje cele. Aktywność odtwórcza uczniów przeplata się z ich aktywnością twórczą. Powinni nabywać wiedzę i umiejętności w sposób trwały, skuteczny i przyjemny. Należy zatem wprowadzać atrakcyjne środki dydaktyczne działające na wzrok, stwarzać uczniom możliwości rozmowy i dyskusji, umożliwiać im uczenie się poprzez działanie. W czasie wykonywania czynności uczniowie angażują umysł, wolę, emocje, zmysły, badają, doświadczają i działają. Taki model pracy umożliwia kształtowanie oprócz umiejętności przedmiotowych, również kompetencji kluczowych, które są bardzo istotne w wykonywaniu zawodu logistyka (planowanie, organizowanie i ocenianie własnego uczenia się, twórcze rozwiązywanie problemów, skuteczne komunikowanie się, współpraca w grupie, wykorzystanie informacji z różnych źródeł, efektywne posługiwanie się technologią informacyjną).

Podczas realizacji procesu dydaktycznego w zawodzie technik logistyk zaleca się stosowanie aktywizujących metod nauczania, takich jak:

- dyskusja dydaktyczna,
- metoda inscenizacji,
- metoda tekstu przewodniego,
- metoda sytuacyjna,
- metoda projektów,
- metoda ćwiczeń praktycznych.

Wskazane jest wykorzystywanie filmów dydaktycznych, organizowanie wycieczek do centrów logistycznych, przedsiębiorstw transportowo-spedycyjnych, centrów dystrybucji i różnego rodzaju magazynów. W procesie realizacji programu należy eksponować samokształcenie i korzystanie z różnych źródeł informacji: literatury zawodowej, podręczników, przepisów prawnych, instrukcji, poradników, Internetu[4]. Tabela 6.1. zawiera przykłady aktywizujących metod nauczania i ich charakterystykę.

[4] Ibidem, s. 15.

Tabela 6.1. Przykłady aktywizujących metod nauczania i ich charakterystyka

METODA	OPIS
Dyskusja dydaktyczna	Dyskusja to sztuka wyrażania swojego zdania, argumentacji i trening szacunku dla przekonań innych. Powinna uczyć dyscypliny formułowania myśli i dyscypliny czasowej. Temat dyskusji musi być dobrze sformułowany, w sposób wywołujący zaangażowanie emocjonalne i umożliwiający ścieranie się przynajmniej dwóch racji (tylko wtedy ma to sens). Bardziej ustrukturalizowanym wariantem dyskusji jest debata.
Metoda inscenizacji	Istota tej metody polega na inscenizacji pewnego zdarzenia, w której część uczniów przyjmuje na siebie role osób występujących w tym zdarzeniu, a pozostali są obserwatorami. Po inscenizacji rozpoczyna się dyskusja, w wyniku której powinno dojść do wspólnej, uzgodnionej oceny zainscenizowanego problemu.
Metoda tekstu przewodniego	Uczeń lub grupa uczniów otrzymuje zadanie praktyczne i ma dostęp do wszystkich danych oraz informacji potrzebnych do wykonania zadania. Zadanie wykonują uczniowie samodzielnie, mając jako pomoc tzw. „teksty przewodnie", tj. pytania prowadzące oraz przygotowane do wypełnienia formularze. Nauczyciel przygotowuje materiały i czuwa nad wyborem drogi rozwiązania.
Metoda sytuacyjna	Metoda polega na przeanalizowaniu przed zajęciami opisu sytuacji, a następnie dyskusji nad zawartym w opisie problemem i przyjęciu określonego rozwiązania lub podjęciu decyzji.
Metoda projektów	Metoda polega ona na wykonaniu przez uczniów projektu oznaczającego „duże" zadanie. Zadanie to jest realizowane przez uczniów samodzielnie, a koordynowane i przygotowane przez nauczyciela. Wykonanie projektu bardzo często wymaga wykorzystania wiedzy z różnych przedmiotów.
Metoda ćwiczeń praktycznych	Metoda oparta na działalności praktycznej uczniów; polega na wiązaniu teorii z praktyką, na stosowaniu wiedzy w rozwiązywaniu zadań praktycznych.

Źródło: opracowanie na podstawie: F. Szlosek, *Wstęp do dydaktyki przedmiotów zawodowych*, Warszawa 1995; W. Okoń, *Nowy słownik pedagogiczny*, Warszawa 1988.

Prowadzenie zajęć aktywizującymi metodami nauczania w zawodzie technik logistyk wymaga przygotowania materiałów dydaktycznych, jak: tekst przewodni, instrukcje do metody projektów, przewodniki do samokształcenia, instrukcje do wykonywania ćwiczeń, instrukcje stanowiskowe. W trakcie realizacji procesu dydaktycznego należy korzystać z urządzeń elektronicznych i informatycznych oraz oprogramowania wspomagającego realizację zadań logistycznych. Zastosowane w kształceniu oprogramowanie musi odpowiadać bieżącym potrzebom rynku pracy. Kształtowanie umiejętności praktycznych powinno odbywać się na odpowiednio wyposażonych stanowiskach, w warunkach rzeczywistych i symulowanych[5].

Podczas spotkań Grupy eksperckiej wskazano na problemy, które często ograniczają wykorzystywanie aktywizujących metod nauczania. Należą do nich m.in.:

- duża liczebność klas,
- niski poziom aktywności części uczniów, brak motywacji do zdobywania wiedzy,
- ograniczone środki finansowe uczniów i szkoły,
- brak motywacji nauczycieli, dążenie do szybkiej realizacji programu nauczania,
- ograniczenia finansowe i czasowe w zakresie doskonalenia zawodowego nauczycieli,
- niski poziom zainteresowania uczniów przedmiotami zawodowymi, ze względu na przypadkowość wyboru szkoły.

Nauczyciele stwierdzili, iż mimo czasem słabego przygotowania, młodzież chce się uczyć i poznawać nowe rzeczy. Uczeń potrzebuje wiadomości nie tylko po to, żeby uporać się ze stawianymi wymaganiami, ale także znajdowanie i opanowywanie wiadomości wskazanych przez nauczyciela jest jego obowiązkiem. Dlatego większość z nich pracuje aktywnie, gdy spełnione są odpowiednie warunki, a czasem, bo tego wymaga sytuacja.

Wiedza nauczyciela powinna decydować o mechanizmach opanowywania przez uczniów wiadomości i umiejętności. W tym przypadku rola nauczyciela jest bardzo duża, gdyż to on do znanych metod będzie wprowadzał nowe elementy, zmieniał i ulepszał dotychczasowe – już istniejące. Podział metod, ich liczba, repertuar jest nieskończony i przed każdym stoi możliwość opracowania czegoś nowego.

---

[5] Ibidem, s. 15.

7. Organizacja stażu dla nauczycieli przedmiotów zawodowych w przedsiębiorstwach logistycznych

7.1. Szkolenia poprzedzające staż

Przed odbyciem staży w przedsiębiorstwach nauczyciele przedmiotów zawodowych oraz instruktorzy praktycznej nauki zawodu odbędą 4-dniowe szkolenia, których celem jest przygotowanie ich do prawidłowego przebiegu stażu. W trakcie spotkań nauczyciele oraz przedsiębiorcy ustalili, iż szkolenia powinny aktualizować wiedzę praktyczną uczestników Projektu na podstawie opracowanego programu staży w przedsiębiorstwach. Powinni oni przeanalizować poszczególne etapy stażu i zostać wprowadzeni w aktualne, nowoczesne rozwiązania organizacyjne, techniczne, oprogramowania w różnych przedsiębiorstwach. Do tego celu mogłyby posłużyć wizyty studyjne w wybranych lub wszystkich firmach, które przyjmą nauczycieli na staż w danej edycji Projektu. W czasie wizyt uczestnicy zdobyliby ogólną wiedzę z zakresu funkcjonowania różnych przedsiębiorstw logistycznych w regionie. Podczas spotkań zaproponowano program szkolenia w poszczególnym dniach. Należy jednak zaznaczyć, iż jest to tylko propozycja zagadnień i ma charakter nieobligatoryjny.

Program szkolenia:

Dzień 1 szkolenia – Wprowadzenie do stażu (6 godz.)

- Omówienie celu i problematyki Projektu oraz założonych rezultatów.
- Przedstawienie regulaminu stażu oraz formalnych wymogów w stosunku do uczestników w trakcie odbywania stażu.
- Zapoznanie z bezpieczeństwem i higieną pracy w przedsiębiorstwie logistycznym.
- Charakterystyka branży logistycznej – aktualne trendy i tendencje rozwojowe.
- Prezentacja przedsiębiorstw, które zgłosiły swój udział w Projekcie w danej edycji.

Dzień 2 szkolenia – Warsztaty kompetencji miękkich (6 godz.)

- Właściwa komunikacja z pracodawcą w czasie stażu.
- Nauczycielska odpowiedzialność za funkcjonowanie zawodowe absolwentów na rynku pracy.
- Motywacja do podnoszenia kwalifikacji.
- Umiejętność pracy w zespole.
- Komunikacja interpersonalna między pracownikami.

Dzień 3 szkolenia – Program stażu dla nauczycieli w przedsiębiorstwie logistycznym (6 godz.)

- Omówienie programu stażu podczas wizyty studyjnej w przedsiębiorstwach logistycznych, które zgłosiły się do udziału w Projekcie.
- Poznanie specyfiki przedsiębiorstwa na tle całej branży.
- Zapoznanie się z uwarunkowaniami zewnętrznymi firmy.

Dzień 4 szkolenia – Program stażu dla nauczycieli w przedsiębiorstwie logistycznym (6 godz.)

- Omówienie programu stażu podczas wizyty studyjnej w przedsiębiorstwach logistycznych, które zgłosiły się do udziału w Projekcie.
- Analiza konkurencyjności przedsiębiorstwa.
- Analiza rynku zbytu, ocena dostawców i odbiorców.

7.2. Program stażu

W trakcie spotkań nauczyciele oraz przedsiębiorcy jednogłośnie stwierdzili, iż staże zawodowe są bardzo dobrym sposobem na zapoznanie się nauczycieli z realiami panującymi w rzeczywistych warunkach pracy w przedsiębiorstwach. Umożliwiają nauczycielom m.in.:

- poznanie potrzeb i zasad funkcjonowania rynku pracy w branży logistycznej,
- aktualizację wiedzy i kompetencji praktycznych,
- poszerzenie wiedzy związanej z najnowszymi rozwiązaniami technologicznymi, technicznymi, organizacyjnymi i oprogramowaniem.

Staże ułatwiają także nawiązanie współpracy z firmą logistyczną i umożliwiają zapoznanie się z potrzebami i oczekiwaniami przedsiębiorców w zakresie kwalifikacji absolwentów szkół zawodowych. Wiedza nauczycieli, zdobyta podczas staży, może zostać wykorzystana również do dostosowania programu nauczania zawodu technik logistyk – do potrzeb pracodawców.

Dzięki nawiązanej współpracy przedsiębiorcy mogą być współautorami z nauczycielami programu nauczania, co z pewnością przyczyni się do podniesienia jakości szkolnictwa zawodowego, a tym samym – do zwiększenia szans absolwentów szkół o profilu logistycznym na rynku pracy.

Uczestnicy spotkań uznali za konieczne opracowanie programu stażu nauczycieli w przedsiębiorstwie logistycznym, a także regulaminu uczestnictwa w nim. Dokumenty te pozwolą m.in. na uporządkowanie tematyczne przebiegu stażu, bezkonfliktowe zapoznanie się z metodami pracy w przedsiębiorstwie, a także określenie zakresu wiedzy, jaką może zdobyć stażysta. Zdaniem uczestników spotkań, każdy nauczyciel podczas stażu powinien być wspierany opieką merytoryczną przedstawiciela danej firmy, tzw. opiekuna stażu, który przeprowadzi stażystę przez całą ścieżkę programu stażu. Obecność takiej osoby umoż-

liwi nauczycielowi szybką adaptację w przedsiębiorstwie oraz efektywne poszerzenie wiedzy praktycznej podczas stażu.

Przyjęto założenie, iż czas trwania stażu to 12 dni roboczych, 8 godzin dziennie. Poniżej przedstawiony jest, zaproponowany przez uczestników spotkań, program stażu dla nauczycieli w przedsiębiorstwie logistycznym wraz z oczekiwaną wiedzą, jaką powinien nabyć uczestnik stażu.

Tabela 7.1. Program stażu dla nauczycieli w przedsiębiorstwie logistycznym

Lp.	Działy przedsiębiorstwa logistycznego, w których odbędzie się staż	Zakres tematyczny stażu	Liczba godzin przyporządkowana dla każdego działu	W wyniku stażu nauczyciel powinien:
1.	SEKRETARIAT	1. Ogólne zapoznanie się ze specyfikacją firmy, poznanie profilu i struktury organizacyjnej firmy. 2. Wstępne szkolenie BHP. 3. Analiza dokumentów normatywnych dot. organizacji procesów przedsiębiorstwa. 4. Zapoznanie ze stosownymi systemami informatycznymi (informacje ogólne). 5. Zapoznanie z procedurami szkolenia BHP; stanowiskowe szkolenia BHP odbędą się w komórkach organizacyjnych w kolejnych dniach stażu. 6. Zapoznanie ze stosownymi zasadami polityki personalnej w firmie.	2 1 2 1 1 2	• znać zasady funkcjonowania firmy, jej misję i specyfikę działania, priorytety i główne cele działania, • znać działy i personel firmy, wiedzieć kto i za co odpowiada, • znać sposoby dokumentacji, podstawowe dokumenty magazynowe, faktury i kto za nie odpowiada, • znać podstawowe zasady BHP.

Lp.	Działy przedsiębiorstwa logistycznego, w których odbędzie się staż	Zakres tematyczny stażu	Liczba godzin przyporządkowana dla każdego działu	W wyniku stażu nauczyciel powinien:
		7. Zastosowanie elementów statystyki opisowej w przedsiębiorstwie. 8. Społeczna misja logistyki.	1 1	
2.	ZAOPATRZENIE	1. Zapoznanie z procedurami pozyskiwania zleceń. 2. Zapoznanie z procedurą wyboru dostawcy komponentów (kryteria oceny, system wag). 3. Kontraktowanie dostaw (MoB – *make or buy*). 4. Zasady wprowadzania zasobów do magazynu.	4 4 2 2	• znać zasady pozyskiwania klientów, • potrafić dobrać odpowiedniego dostawcę do zrealizowania zlecenia, • posiadać umiejętności zawierania kontraktów, wiedzieć jak wygląda procedura pisania i podpisywania kontraktów, • wiedzieć, w jaki sposób towar wprowadzany jest do magazynu, znać zasady przyjęcia towaru, sposoby jego udokumentowania i rozliczenia, • poznać zasady BHP, • znać fachowe nazewnictwo.
3.	PRODUKCJA	1. Zapoznanie z systemami informatycznymi w procesie sterowania produkcją. 2. Zapoznanie się z bilem materiałowym (informacje o nim zawarte, systemy informatyczne wspomagające zarządzanie). 3. Gospodarowanie odpadami produkcyjnymi. 4. Zasady bieżącego monitorowania procesu produkcji.	2 2 2 2	• wiedzieć jaki jest przepływ informacji w procesie zwiększania zasobów, • musi znać całą procedurę pozyskiwania towaru, czyli od momentu znalezienia klienta do chwili znalezienie się w magazynie lub u docelowego odbiorcy, • znać zasady rozliczania stanów magazynowych i powiązania ich z realizacją umów i kontraktów,

Lp.	Działy przedsiębiorstwa logistycznego, w których odbędzie się staż	Zakres tematyczny stażu	Liczba godzin przyporządkowana dla każdego działu	W wyniku stażu nauczyciel powinien:
		5. Systemy zabezpieczenia ciągłości produkcji. 6. Prognozowanie zapotrzebowania materiałowego w produkcji. 7. Poznanie środków transportu wewnętrznego stosowanego w procesie produkcji.	3 3 3	• wiedzieć, jak oblicza się ubytki i jak się je rozlicza, • wiedzieć, kiedy trzeba zgłosić zapotrzebowanie na dany towar, • znać zasady transportowania towarów, • poznać zasady BHP, • znać fachowe nazewnictwo.
4.	MAGAZYN	1. Poznanie zasad organizacji pracy gospodarowania zapasami. 2. Organizacja pracy magazynu. 3. Urządzenia stosowane w magazynie. 4. Parametry przechowywania zapasów, z uwzględnieniem specyfiki towarów i wykorzystania powierzchni magazynowej. 5. Zasady oznakowania ładunków. 6. Zapoznanie z kosztami stałymi i zmiennymi magazynowania.	2 2 2 4 8 4	• znać zasady funkcjonowania magazynu, • wiedzieć, kto jest odpowiedzialny za zarządzanie całą gospodarką magazynową, • znać zasady obrotu dokumentami magazynowymi, kolejność ich tworzenia i sposoby ich rozliczenia, • umieć kontrolować stany magazynowe i umieć je wykorzystać w praktyce, • umieć wyciągać przydatne informację z raportów składanych przez kierownika magazynu, • powinien wiedzieć, jakie są koszty magazynowania i wiedzieć, jak je skutecznie zmniejszać, aby zwiększać zyski, • poznać zasady BHP, • znać fachowe nazewnictwo.

Lp.	Działy przedsiębiorstwa logistycznego, w których odbędzie się staż	Zakres tematyczny stażu	Liczba godzin przyporządkowana dla każdego działu	W wyniku stażu nauczyciel powinien:
5.	DYSTRYBUCJA	1. Przygotowanie wyrobu gotowego do dystrybucji. 2. Analiza odbiorców pod kątem efektywności współpracy. 3. Procedury oceny klienta w ujęciu wypłacalności (spłaty zobowiązań).	8	• znać zasady, jakie panują przy przyjęciu i wydaniu towaru, powinien wiedzieć, jakie cechy musi spełniać towar, aby mógł zostać przyjęty lub wydany, • poznać zasady BHP, • znać fachowe nazewnictwo.
6.	TRANSPORT	1. Zasady gospodarowania środkami transportu w firmie z uwzględnieniem gałęzi transportu. 2. Wybór gałęzi i środka transportu z uwzględnieniem rodzaju ładunku. 3. Monitorowanie pracy środków transportu z zastosowaniem zaawansowanych systemów informatycznych. 4. Warunki i procedury dopuszczenia środka transportu do pracy. 5. Zapoznanie się z systemem kalkulacji kosztów usługi transportowej. 6. Zapoznanie z dokumentacją procesu transportowego. 7. Efektywność wykorzystania środków transportu. 8. Weryfikacja i ocena jakości usługi transportowej (mierniki, procedury) – uszkodzenia ładunków, terminowość dostaw.	2 2 2 2 2 2 2 2	• jak wybrać odpowiedni transport pod względem technicznym i finansowym, • musi wiedzieć, gdzie i jakie dokumenty i jakie oznaczenia muszą posiadać kierowcy, • musi znać zasady transportu międzynarodowego, • wiedzieć, jakie warunki techniczne i estetyczne musi spełniać środek transportu, aby mógł zostać dopuszczony do pracy, • potrafić ustalać stawki transportowe, • znać zasady tworzenia zamówień transportowych, awizacji, • potrafić prowadzić rozliczenia kontraktów i transportów, • posiadać umiejętność opisywania faktur przewoźnika, • poznać zasady BHP, • znać fachowe nazewnictwo.

Lp.	Działy przedsiębiorstwa logistycznego, w których odbędzie się staż	Zakres tematyczny stażu	Liczba godzin przyporządkowana dla każdego działu	W wyniku stażu nauczyciel powinien:
7.	PRZEPŁYW INFORMACJI W JEDNOSTKACH GOSP.	1. Przepływ informacji między komórkami organizacyjnymi z zastosowaniem istniejącego w firmie oprogramowania i rozwiązania organizacyjne. 2. Analiza przepływu zasobów i informacji w łańcuchu dostaw. 3. Wykorzystanie ekologistyki w łańcuchu dostaw. 4. Realizacja uregulowań prawnych dot. mikrologistyki w przedsiębiorstwie.	3 2 2 3	• wiedzieć gdzie i jakie informacje należy przekazywać i za pomocą jakich narzędzi, • umieć zweryfikować czy jest prawidłowy przepływ informacji, • znać wszelkie prawa i przepisy w zakresie logistyki i transportu drogowego rzeczy.
SUMA:			**96 godzin**	

Źródło: opracowanie na podstawie dyskusji podczas spotkań z przedstawicielami szkół zawodowych i przedsiębiorstw logistycznych.

7.3. Organizacja szkoleń i stażu

Procedura rekrutacyjna

1. Proces rekrutacji uwzględniać będzie zasadę równych szans, w tym równości płci.
2. Rekrutacja będzie miała charakter ciągły i otwarty.
3. Rekrutacja prowadzona będzie w Biurze Projektu w Szczecinie dla Kandydatów z województwa zachodniopomorskiego oraz w Biurze Projektu w Bydgoszczy dla Kandydatów z województwa kujawsko-pomorskiego.
4. Intensywna rekrutacja prowadzona będzie 4 razy w województwie zachodniopomorskim (4 x 64 osoby) oraz 4 razy w województwie kujawsko-pomorskim (4 x 16 osób), w terminach:
   a) 01.08.2012–31.10.2012 r.,
   b) 01.04.2013–30.06.2013 r.,

c) 01.12.2013–28.02.2014r.,
d) 01.08.2014–31.10.2014 r.

5. Rekrutacja może zostać zawieszona wcześniej, jeżeli liczba zgłoszeń Kandydatów, spełniających wymogi formalne, przekroczy 130% możliwej do przyjęcia liczby uczestników Projektu (to jest 333 osoby). O tym fakcie Kandydaci będą informowani telefonicznie lub/i mailowo oraz na Stronie Internetowej Projektu.
6. Po zawieszeniu naboru formularze będą przyjmowane, ale Kandydaci spełniający wymogi formalne będą wpisywani na utworzoną listę rezerwową rekrutacji.
7. Rekrutacja obejmuje następujące etapy w każdej z edycji:
   a) I etap rekrutacji:
      - wypełnienie Formularza zgłoszeniowego pobranego w formie elektronicznej ze Strony Internetowej Projektu lub papierowej odebranej osobiście z Biura Projektu,
      - dostarczenie wypełnionego i podpisanego Formularza zgłoszeniowego listownie, mailem, faksem lub osobiście do Biura Projektu.
   b) II etap rekrutacji:
      - weryfikacja, czy Kandydat/Kandydatka spełnia warunki uczestnictwa w Projekcie opisane w niniejszym regulaminie,
      - utworzenie listy rankingowej,
      - rozmowa kwalifikacyjna z Kandydatami,
      - utworzenie listy rankingowej zakwalifikowanych do Projektu wraz z listą rezerwową,
   c) III etap rekrutacji:
      - ogłoszenie wyników rekrutacji,
      - powiadomienie Kandydatów na uczestników Projektu,
      - podpisanie Umowy i wszystkich niezbędnych załączników uczestnictwa w Projekcie z Beneficjentem Ostatecznym Projektu.
8. Formularz zgłoszeniowy należy wypełnić za pomocą edytora tekstu lub ręcznie drukowanymi literami, wydrukować, a także czytelnie podpisać (niebieskim długopisem), podając datę wypełnienia.
9. W skład Grupy przeprowadzającej rozmowę kwalifikacyjną wchodzą:
   a) w województwie zachodniopomorskim: kierownik Projektu i asystent kierownika Projektu,

b) w województwie kujawsko-pomorskim: kierownik Projektu i asystent kierownika Projektu.

10. Dokumenty wymagane w procesie rekrutacji:
    a) Formularz zgłoszeniowy.
    b) Dokumenty – potwierdzające tożsamość, wykształcenie i przygotowanie pedagogiczne, zatrudnienie – poświadczone za zgodność z oryginałem przez Kandydata.
11. W przypadku większej liczby Kandydatów spełniających wymogi formalne niż założono w Projekcie, przewiduje się dodatkowe kryteria rekrutacji (pierwszeństwa) w następującej kolejności:
    - dążenie do proporcjonalnej liczby kobiet i mężczyzn,
    - pierwszeństwo dla nauczycieli przedmiotów zawodowych i instruktorów praktycznej nauki zawodu o niewielkim doświadczeniu w pracy/stażu w przedsiębiorstwach,
    - pierwszeństwo dla nauczycieli przedmiotów zawodowych i instruktorów praktycznej nauki zawodu rozpoczynających pracę dydaktyczną oraz w wieku 45+,
    - nie więcej niż dwóch uczestników z jednej szkoły.
12. Każdemu zgłoszeniu nadany zostanie numer rekrutacyjny (numer/data/godzina). Za dzień wpłynięcia zgłoszenia uważa się dzień, w którym kompletny, wypełniony, podpisany i parafowany Formularz zgłoszeniowy wpłynie do Biura Projektu (dostarczony listownie, mailem, faksem lub osobiście).
13. Złożone dokumenty nie podlegają zwrotowi.
14. Każdy z Kandydatów, który złożył komplet wymaganych dokumentów, otrzyma mailową lub/i telefoniczną informację o pozytywnym przejściu oceny formalnej. W razie konieczności Kandydat zostanie poinformowany mailowo lub/i telefonicznie o potrzebie uzupełnienia dokumentów rekrutacyjnych.
15. Kandydaci, którzy nie spełnią wymogów formalnych, zostaną poinformowani o tym pocztą elektroniczną. Takie osoby będą miały możliwość odwołania się od tej decyzji w ciągu 7 dni od otrzymania wyżej wymienionej wiadomości.
16. Kandydaci, którzy spełnią wymogi formalne, lecz z powodu dużej liczby chętnych i zastosowania dodatkowych kryteriów pierwszeństwa, nie zostaną zakwalifikowani do udziału w Projekcie, dostaną mailową lub/i telefoniczną informację o zakwalifikowaniu się na listę rezerwową.

Szkolenia

1. Po zakwalifikowaniu do udziału w Projekcie, w każdej z edycji Projektu, uczestnicy zostaną podzieleni na cztery 16-osobowe grupy w województwie zachodniopomorskim i jedną 16-osobową grupę w województwie kujawsko-pomorskim.
2. Każdy uczestnik weźmie udział w cyklu szkoleń (1 miesiąc), których celem jest przygotowanie nauczycieli przedmiotów zawodowych i instruktorów praktycznej nauki zawodu do prawidłowego przebiegu stażu w przedsiębiorstwie.
3. Szkolenia w każdej edycji będą składały się z 2 zjazdów (piątek, sobota). Łącznie uczestnik odbędzie 24 godziny szkolenia (2 zjazdy – 4 dni x 6 godz. = 24 godz.).
4. Terminy szkoleń dla czterech edycji (oba województwa):
   a) 11.2012 r.,
   b) 07.2013 r.,
   c) 03.2014 r.,
   d) 11.2014 r.
5. Warunkiem pozytywnego zaliczenia cyklu szkoleń i wzięcia udziału w stażu jest obecność w co najmniej 80% zajęć szkoleniowych.

Staże

1. Po pozytywnym zaliczeniu cyklu szkoleń, uczestnicy zostaną podzieleni na grupy stażowe.
2. Staże będą realizowane w następnych 3 miesiącach, w ciągu 12 dni roboczych (po 8 godzin) w przedsiębiorstwach branży informatycznej, ekonomicznej, logistycznej i turystycznej. Odbycie stażu zaplanowane jest wstępnie na każdy piątek. Dni odbywania staży będą dostosowane do dyspozycyjności danego nauczyciela/instruktora i możliwości przedsiębiorstwa.
3. Każdemu uczestnikowi stażu zostanie przydzielony opiekun, wyznaczony i oddelegowany przez przedsiębiorcę, u którego będzie odbywać się staż.
4. Warunkiem pozytywnego zaliczenia stażu i uzyskania certyfikatu jest:
   a) frekwencja na poziomie 80%,
   b) pozytywna ocena opiekuna stażu.

5. Terminy staży dla czterech edycji (oba województwa):
   a) 12.2012 r.–02.2013 r.,
   b) 08.2013–10.2013 r.,
   c) 04.2014–06.2014 r.,
   d) 12.2014 r.–02.2015 r.
6. Uczestnik Projektu zobowiązany jest ubezpieczyć się od następstw nieszczęśliwych wypadków na czas trwania stażu. Koszty ubezpieczenia, związanego z odbywaniem stażu, ponosi uczestnik Projektu.

Zasady monitoringu uczestników

1. Uczestnicy zobowiązani są do każdorazowego potwierdzania swojej obecności na szkoleniach i na stażu przez złożenie podpisu na liście obecności.
2. Uczestnicy zobowiązani są do wypełniania ankiet monitorujących w momencie przystąpienia do Projektu oraz po zakończeniu uczestnictwa w danej formie wsparcia.
3. Informacje, o których mowa w pkt. 1–2, będą wykorzystywane do wywiązania się Projektodawcy z obowiązków sprawozdawczych z realizacji Projektu.

Zwrot kosztów dojazdu na szkolenie i staże

1. Zwrot kosztów dojazdu nauczycieli na szkolenie i staże wypłacany będzie na wniosek uczestnika Projektu.
2. Uczestnik ma obowiązek udokumentować okres ponoszenia kosztów dojazdu związanych z uczestnictwem w przewidzianych dla niego formach wsparcia.
3. Zwrot kosztów dojazdu obejmuje dojazd uczestnika z miejscowości innych niż miejsce realizacji form wsparcia.
4. Koszty podróży komunikacją publiczną zwracane są na podstawie:
   a) biletów komunikacji publicznej jednorazowych lub miesięcznych w obie strony (koszt biletu miesięcznego/30 dni x liczba dni szkolenia), rozliczanych odpowiednio na każdy udział w szkoleniu, do których zalicza się bilety kolejowe II klasy, bilety PKS,
   b) zaświadczenia od przewoźnika publicznego (np. PKS) o koszcie przejazdu na danej trasie w obie strony,

c) wymaganych dokumentów:
   - wniosku ubiegania się o zwrot kosztów dojazdu,
   - umowy,
   - biletów komunikacji publicznej.

5. Koszty podróży samochodem prywatnym zwracane są:
   a) na podstawie wymaganych dokumentów:
      - wniosku ubiegania się o zwrot kosztów dojazdu oraz wypełnionego uzasadnienia dotyczącego braku możliwości skorzystania z komunikacji publicznej,
      - umowy,
      - ewidencji przebiegu pojazdu,
      - kserokopii dowodu rejestracyjnego,
      - upoważnienia do korzystania z samochodu osobowego, w przypadku, gdy uczestnik szkolenia, stażu nie jest jego właścicielem.
   b) do wysokości odpowiadającej cenie biletu najtańszego środka komunikacji na danej trasie w obie strony.
6. Uczestnicy szkoleń i staży mogą ubiegać się o zwrot kosztów dojazdu tylko w dniach obecności na zajęciach, za dni absencji na zajęciach zwrot kosztów dojazdu nie przysługuje.

Rezygnacja z udziału w Projekcie

1. W przypadku rezygnacji uczestnika z udziału w Projekcie, na jego miejsce będą kierowani Kandydaci z listy rezerwowej.
2. Rezygnacja z udziału w Projekcie, bez ponoszenia kosztów związanych z uczestnictwem danej osoby, jest możliwa:
   a) w terminie nie krótszym niż 14 dni od rozpoczęcia pierwszych szkoleń,
   b) w całym okresie realizacji Projektu pod warunkiem, że rezygnacja jest spowodowana uwarunkowaniami zdrowotnymi, potwierdzonymi stosownym dokumentem.
3. W pozostałych przypadkach decyzję o konieczności ewentualnego zwrotu kosztów podejmuje Organizator Projektu.
4. Rezygnacja musi być złożona do Organizatora Projektu w formie pisemnej, z podaniem ważnych przyczyn uniemożliwiających kontynuowanie udziału w Projekcie.

5. W przypadku rezygnacji uczestnika w trakcie realizacji Projektu, lecz przed rozpoczęciem staży w przedsiębiorstwach, do udziału w Projekcie może zostać zakwalifikowany Kandydat z listy rezerwowej lub zostanie przeprowadzona dodatkowa rekrutacja.

Prawa i obowiązki uczestnika Projektu

1. Uczestnik zobowiązuje się do:
   a) przedłożenia Organizatorowi wszystkich wymaganych dokumentów rekrutacyjnych, o których mowa w niniejszym regulaminie,
   b) podpisania z Organizatorem umowy uczestnictwa w Projekcie,
   c) stosowania się do niniejszego regulaminu,
   d) dbania o godność uczestnika Projektu i dobre imię Organizatora Projektu,
   e) uczęszczania na zajęcia z zachowaniem minimum 80% frekwencji,
   f) powiadomienia Organizatora o planowanej nieobecności podczas szkoleń.
2. Uczestnik ma prawo do:
   a) uczestnictwa w szkoleniach oraz stażach,
   b) otrzymywania materiałów szkoleniowych,
   c) zwrotu kosztów dojazdu i kosztów noclegów,
   d) zaświadczenia o ukończeniu szkolenia,
   e) oceny realizacji Projektu.

Bibliografia

1. Abt S., *Logistyka ponad granicami*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2000.
2. Bahrami H., *The Empowering Flexible Organization*, OECD, 1996.
3. Christopher M., *Strategia zarządzania dystrybucją*, AW „Placet", Warszawa 1998.
4. Ciesielski M., *Logistyka w strategiach firm*, PWN, Warszawa 1999.
5. Gierszewska G., Wawrzyniak B., *Globalizacja wyzwania dla zarządzania strategicznego*, POLTEXT, Warszawa 2001.
6. Gołembska E., *Kompendium wiedzy o logistyce*, PWN, Warszawa 2001, s. 281.
7. Gołembska E., *Logistyka jako zarządzanie łańcuchem dostaw*, Wyd. AE w Poznaniu, Poznań 1994.
8. Gorczyca E., *Program nauczania dla zawodu technik logistyk*, Difin SA, Warszawa 2012.
9. Gorgoń J., Śledziona A., Śledziona H., *Program nauczania technik logistyk*, Warszawa 2008.
10. Gradowicz C., *System edukacji w kształtowaniu kreatywności pracowników dla potrzeb logistyki*, Uniwersytet Łódzki, Łódź 2011.
11. Koźmiński A.K., Piotrowski W., *Zarządzanie – teoria i praktyka*, PWN, Warszawa 1997.
12. Kupisiewicz Cz., *Podstawy dydaktyki ogólnej*, PWN, Warszawa 1980.
13. *Nowoczesne rozwiązania w innowacyjnym biznesie – wybrane zagadnienia*, pod red. J. Szpona, ECONOMICUS, Szczecin 2010, s. 76, za: D.J. Bowersox, *Logistical Management, Systems Integration of Physical Distribution Management and Materials Management*, McMillan Publishing Co. Inc. New York 1978.

14. Pfohl H.Ch., *Logistiksysteme. Betriebswirtschaftliche Grundlagen*, Springer-Verlag, Berlin, Heidelberg, New York, London 1988.
15. Schary P.B., *Logistics Decisions. Text and Cases*, The Dryden Press, Chicago 1984.
16. Szpon J., *Analiza logistyczna w przedsiębiorstwie*, Stowarzyszenie Naukowe Instytut Gospodarki i Rynku, Szczecin 2006.
17. Szpon J., Dembińska-Cyran I., Wiktorowska-Jasik A., *Podstawy logistyki*, Stowarzyszenie Naukowe Instytut Gospodarki i Rynku, Szczecin 2005.

Recenzja opracowania:

Podręcznik z programem stażu dla nauczycieli przedmiotów zawodowych i instruktorów praktycznej nauki zawodu kształcących w kierunku logistycznym

Opracowany w dużej części i zredagowany przez doświadczonego, specjalizującego się od lat w problematyce logistycznej nauczyciela akademickiego, doc. dr. inż. Jakuba Szpona podręcznik jest materiałem dydaktycznym przygotowanym celowo na potrzeby konkretnego zadania organizacyjno-dydaktycznego.

W pierwszej części pracy zawarto wiele podstawowych i ważnych organizacyjnie informacji o samym Projekcie, w ramach którego opracowane i realizowane są staże nauczycielskie. To element standardowy, ale konieczny. Interesujący poznawczo jest, przestawiony dalej przez doc. Szpona, tekst prezentujący tendencje rozwojowe logistyki. Znajdziemy tu informacje o zmianach i poszerzaniu zakresu pojęcia i definicji samej logistyki, krótkie omówienie kierunków rozwoju i modyfikacji obszarowych tej młodej jeszcze nauki o efektywnym zarządzaniu procesami przemieszczania, albo bardziej współcześnie, o całym łańcuchu dostaw w zakresie firmowym, lokalnym, a nawet globalnym. Omówione zostały czytelnie zależności zmian obszaru działania logistyki oraz ich mikro- i makroekonomicznie uwarunkowane tendencje rozwojowe. Podkreślono i jednoznacznie ukazano wpływ trendów globalistycznych na zmianę filozofii zarządzania przedsiębiorstwem, istotą której jest przechodzenie większości zjawisk gospodarczych i towarzyszących im procesów przemian z lokalnych czy narodowych, zamykających się w obrębie kraju, na ponadnarodowe, kontynentalne, a nawet ogólnoświatowe.

Interesująco zaprezentowany i wyjaśniony został model podejścia systemowego w tej nauce, uwzględniający aspekty opisowy, terminologiczny, wyjaśniający i konstrukcyjny. Autor uczynił to z dużym znawstwem na podstawie dobrej, krajowej i światowej, aktualnej literatury przedmiotu, sygnalizując współczesne trendy rozwoju teorii i praktyki działań logistycznych.

Po obszernej, opisowej prezentacji podmiotów uczestniczących aktywnie w działaniach projektowych, zaprezentowana została wnikliwa analiza SWOT najnowszych, obowiązujących podstaw programowych kształcenia przyszłych techników logistyki. Jako pozytywy oceniono na przykład nacisk na języki obce, na umiejętności i wszechstronność, która jednak rodzić może zagrożenie ogólnikowości. Negatywnie oceniono natomiast brak przejrzystości i jednoznaczności celów oraz nadmierne rozbudowanie warstwy treściowej programów. Ciekawe, że to nauczyciele zwrócili uwagę na niezadowalające dostosowanie tych programów do konkretnych potrzeb rynku pracodawców, zapewne ze względu na niewystarczającą elastyczność. Oceniający słusznie podkreślają zagrożenie realizacyjne wynikające zarówno z niedostatecznej aktualności kompetencji zawodowych nauczycieli oraz rosnących rozbieżności między kosztami kształcenia i finansowymi możliwościami szkół.

Piąta część opracowania poświęcona została na przestawienie profilu idealnego kandydata do zawodu logistyka. Obok dużej wiedzy zawodowej, podkreślono wagę kompetencji zarządczych, kulturę osobistą, komunikatywność, w tym w językach obcych, umiejętności interpersonalne, a także takie cechy charakterologiczne, jak dokładność i precyzyjność komunikacyjną oraz operacyjną. Trafnie podkreślono istotność wyższej, niż przeciętna w naszym kraju, mobilności w tym zawodzie. Propozycja wydaje się być ważną i w zasadzie trafną diagnozą aktualnych uwarunkowań sukcesu zawodowego absolwentów.

Zawarta dalej informacja o możliwych i zalecanych metodach kształcenia zawodowego przyszłych fachowców w zakresie logistyki zawiera dość schematyczne zestawienie możliwych rozwiązań praktycznych w tym obszarze. Autor opracowania cytuje tu również zgłaszane przez nauczycieli praktyków przyczyny niedostatecznego wykorzystywania rozwiązań metodycznych z grupy aktywizujących. Większość z nich jest zasadna, nie mogę jednak osobiście zgodzić się z jedną z nich. To właśnie bowiem nauczyciel, poprzez umiejętne i emocjonujące stosowanie takich metod, winien zniwelować zbyt niski poziom zainteresowania uczniów przedmiotami zawodowymi, także ten wynikający z ewentualnej przypadkowości wyboru szkoły, a nie może traktować tego faktu jako usprawiedliwienie braku własnej innowacyjności pedagogicznej. Zasadą dobrej dydaktyki jest przecież nadal wielość, poprawność zastosowania i różnorodność rozwiązań edukacyjnych.

W końcowej części podręcznika zawarte zostały przydatne praktycznie, adresowane do uczestników stażu, informacje o ich programie, przygotowaniach poprzedzających i samej organizacji.

Wydaje się, że dzięki przejrzystości i dobremu doborowi, organizacji tekstu i przestawieniu odpowiednich informacji, podręcznik okaże się przydatnym narzędziem przyszłych stażystów i ich opiekunów zawodowych.

Edward Wiktor Radecki

Szczecin, 04.10.2012

Wyższa Szkoła Integracji Europejskiej w Szczecinie istnieje od 1999 roku. Ambicją fundacji „Bildung & Handwerk" było stworzenie uczelni, która podejmie skuteczne kształcenie kadr dla potrzeb gospodarki i administracji, wszechstronnie przygotowanych do efektywnego funkcjonowania w realiach kraju i całej zjednoczonej Europy. Udało się.

Dobre warunki studiowania, nowoczesny program kształcenia, zgodny z wzorcami europejskimi, kompetencje interpersonalne, informatyczne i troska o praktyczną znajomość języków obcych absolwentów – to dzisiaj standard obowiązujący w naszej Uczelni. Wyższa Szkoła Integracji Europejskiej w Szczecinie jest uczelnią szybko i dynamicznie reagującą na zmiany gospodarcze w regionie i aktywną we wszystkich sferach działalności: edukacyjnej, naukowej, społecznej i międzynarodowej.

Współpraca z licznymi, ważnymi partnerami z różnych dziedzin życia i gospodarki stwarza warunki do ciągłej aktualizacji i realnego doskonalenia oferty z nowych obszarów kształcenia studentów, słuchaczy studiów podyplomowych, uczestników praktyk, staży zawodowych i wielu innych, nowatorskich form kształcenia i doskonalenia zawodowego.

Academy of European Integration in Szczecin was established in 1999. The ambition of its founder, the Foundation "Bildung & Handwerk", was the creation of a university, which shall take effective training of personnel for the needs of the economy and administration, specialists thoroughly prepared for the effective functioning in the realities of the country and across the United Europe. It worked.

Great conditions for studying, modern curriculum in accordance with European standards, interpersonal competence, information and care for the graduates' practical knowledge of foreign languages – is now the standard for our Academy. Academy of European Integration is a university quickly and dynamically responsive to economic changes in the region and active in all spheres of activities: educational, scientific, social and international.

Cooperation with various significant partners in countless fields of life and the economy, creates conditions for the continuous updating and real improvement of the offer from new areas of educating students, postgraduate students, participants of apprenticeships, and several other innovative forms of education and professional development.

Die Hochschule für Europäische Integration in Szczecin existiert seit 1999. Ihre Gründerin, die Stiftung „Bildung & Handwerk" hatte den Ehrgeiz, eine Hochschule zu bilden, die Fachkräfte für die Wirtschaft und Verwaltung, Spezialisten ausbildet, die auf die wirkungsvolle Arbeit in der Wirklichkeit im eigenem Land sowie in der vereinten Europa vorbereitet sind. Das ist gelungen.

Gute Studienbedingungen, ein modernes Studienprogramm nach europäischem Vorbild, interpersonelle Kompetenzen, IT-Kompetenzen und die Sorge um praktische Fremdsprachenkenntnisse der Absolventen sind heutzutage Standard in unserer Hochschule. Die Hochschule für Europäische Integration reagiert schnell und dynamisch auf Wandlungen in der regionalen Wirtschaft und ist in allen ihren Tätigkeitsbereichen aktiv: Bildung, Wissenschaft, Soziales und Internationales.

Die Zusammenarbeit mit zahlreichen und wichtigen Partnern aus verschiedenen Bereichen des Lebens und der Wirtschaft bietet Bedingungen zur ständigen Anpassung und realistischen Weiterentwicklung des Bildungsangebots für Studierenden, Hörer des Aufbaustudiums, Teilnehmer an Berufspraktika und vielen anderen bahnbrechenden Bildungs- und Berufsfortbildungsformen.