

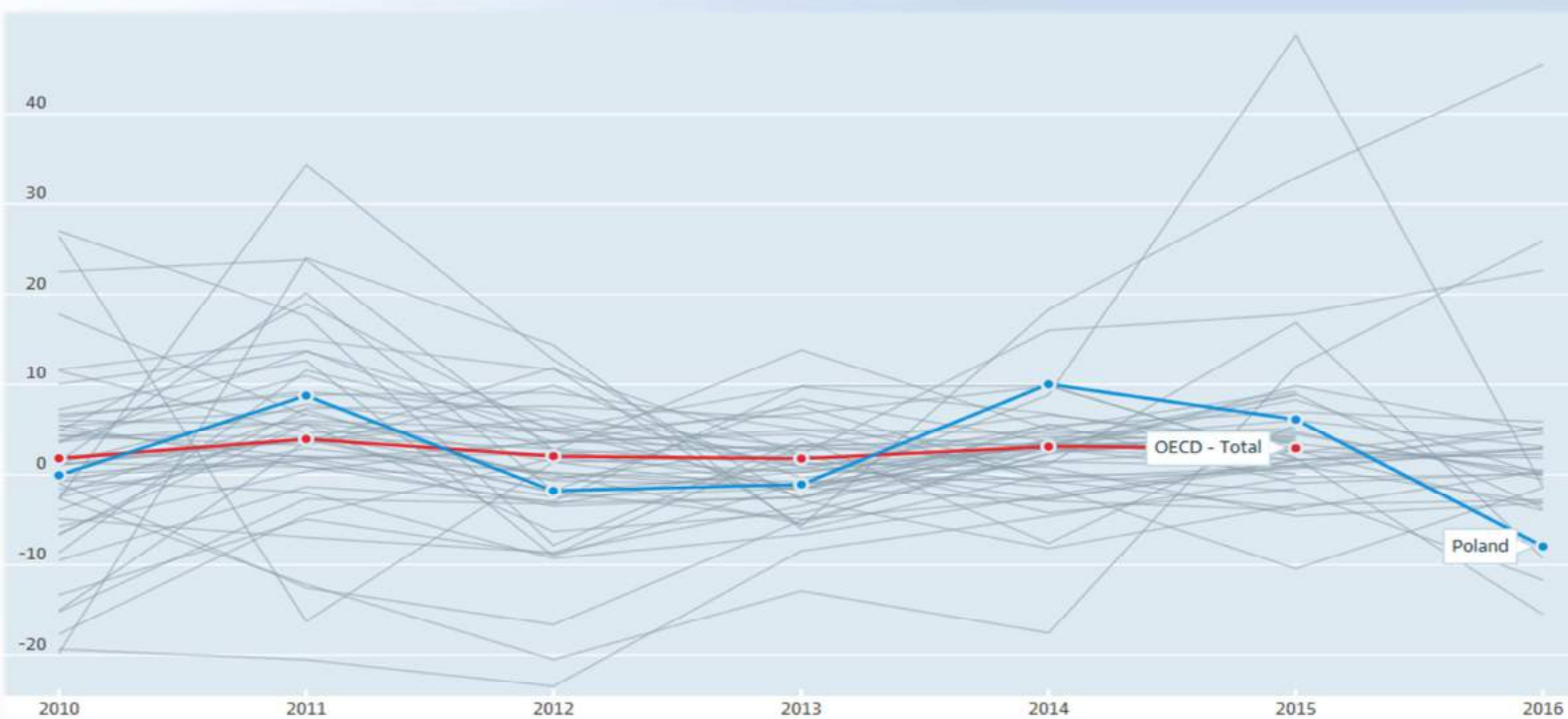


Stale Przedstawicielstwo  
Rzeczypospolitej Polskiej  
przy OECD

# OECD 360°

## OECD 360°

5(8)/2017



Investment (GFCF) Total, Annual growth rate (%), 2010 – 2016

Source: OECD Data; Aggregate National Accounts, SNA 2008 (or SNA 1993): Gross domestic product; OECD (2017), Investment (GFCF) (indicator). doi: 10.1787/b6793677-en

*Paryż, 31 maja 2017 r.*

# OECD: współpraca dla rozwoju



Photo: OECD/Michael Dean

*Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju, znana w skrócie jako OECD, powstała w 1961 roku w rezultacie przekształcenia organizacji zajmującej się nadzorem nad wykorzystaniem środków Planu Marshalla w organizację ułatwiającą współpracę gospodarczą państw respektujących zasady gospodarki rynkowej i pragnących rozwijać się w warunkach otwartości ku pożytkowi swoich obywateli – stąd hasło: „Lepsze polityki dla lepszych warunków życia”.*

*OECD pomaga państwom członkowskim analizując ich gospodarki, publikując raporty problemowe i opracowując wskaźniki diagnozujące stan i zmiany w wybranych obszarach życia społeczno-gospodarczego. W całym świecie słynne są OECD-owskie bazy danych, w których rzetelność nikt nie wątpi. Realizując swój mandat OECD dąży do tego, aby współzależności gospodarcze przynosiły korzyści wszystkim państwom, a konflikty były minimalizowane, dzięki wdrażaniu opracowywanych przez organizację standardów.*

*Państwa członkowskie traktują organizację nie tylko jako think tank, którego są współwłaścicielami, ale także jako platformę ścisłej współpracy. W prawie 30 Komitetach branżowych OECD zasiadają delegaci państw członkowskich, biorą oni udział w przeglądach polityk publicznych, analizują raporty we wczesnych stadiach ich powstawania, zadają pytania, domagają się wyjaśnień – w rezultacie wiele raportów to swoiste przeglądy przez równych sobie (peer reviews). Administracje, nie tylko centralne, ale i regionalne, państw członkowskich uczą się od siebie nie mając przed sobą (prawie) żadnych tajemnic.*

*Dla wielu krajów członkowskich OECD to cenne uzupełnienie własnych ośrodków studiów strategicznych, to stałe zasilanie w wiedzę na temat możliwych polityk i prawdopodobnych konsekwencji podejmowanych działań.*

*Polska została przyjęta do OECD w 1996 roku uzyskując, pośród turbulencji wczesnej fazy postkomunistycznej transformacji, symboliczne potwierdzenia bycia państwem, które stało się otwartą gospodarką rynkową – wiarygodnym partnerem dla innych wysoko i średnio-rozwiniętych państw. Przez ponad XX lat gospodarka Polski była analizowana przez OECD, a nasza administracja otrzymywała analityczne wsparcie w przygotowywanych reformach. Wsparcie to nigdy nie miało charakteru przymuszającego. OECD wskazuje rozwiązania, które wydają się dla kraju pożyteczne – wybór i wdrożenie są w rękach władz danego państwa.*

*Stałe Przedstawicielstwo RP służy jako pomost pomiędzy Polską a OECD. Monitoruje prace Organizacji, identyfikuje pola, które są dla naszego kraju ważne tak z perspektywy polityk wewnętrznych, jak i międzynarodowych, wspiera kontakty władz publicznych, uczelni i innych podmiotów krajowych z Organizacją.*

*OECD przynosi największe korzyści tym państwom, które starannie przygotowują swoje polityki i mają chętną do uczenia się administrację. Takim państwem staje się Polska!*

*Prof. Aleksander Surdej  
Ambasador, Stały Przedstawiciel Rzeczypospolitej Polskiej przy OECD*

## Spis treści

### Wywiady

**Z Ambasadorami o OECD** - „Szwecja i OECD”, Wywiad z Panią Anniką Markovic, Ambasadorem i Stałym Przedstawicielem Szwecji przy OECD

### Artykuły

**Eksperci OECD o wyzwaniach globalnych** - „Daleka droga”, Jose Viegas, Sekretarz Generalny Międzynarodowego Forum Transportu (ITF)

### Wydarzenia

**Transport** - Szczyt ministerialny Międzynarodowej Rady Transportowej 2017

**OECD wobec wyzwań społeczno-gospodarczych** - OECD Forum 2017

**Konferencja ministerialna OECD** - Posiedzenie Rady OECD na szczeblu ministerialnym

**Odpowiedzialny biznes** - V Światowe Forum Odpowiedzialnego Biznesu

### Publikacje OECD

**Polityka ekonomiczna** - Małe, średnie oraz silne!

**Polityka ekonomiczna** - O wysoką dynamikę środowiska biznesowego

**Polityka ekonomiczna** - Inwestycja w klimat inwestycją we wzrost gospodarczy?

**Polityka ekonomiczna** - Sektor finansowy sprzyja akumulacji majątku

**Polityka ekonomiczna** - Panorama przedsiębiorczości

**Polityka przemysłowa** - Czwarta Rewolucja Przemysłowa

**Ochrona środowiska** - Woda – narastający problem

**Ochrona środowiska** - Bioróżnorodność

**Edukacja** - Jak uczniowie radzą sobie z pieniędzem?

**Edukacja** - Jak rozwiązywać problemy i jak uczyć ich rozwiązywania?

**STI** - Cyfrowa transformacja i nie tylko

**Zarządzanie publiczne** - Przegląd stanu uczciwości w sektorze publicznym w Meksyku

**Gospodarcza przyszłość Afryki: przedsiębiorczość i uprzemysłowienie** - Raport o stanie i perspektywach gospodarki Afryki 2017

### Inne informacje

**Warto wiedzieć...** - OECD iLibrary; Zasoby informacyjne OECD; Przydatne adresy

## Z Ambasadorami o OECD



Photo: OECD/Herve Cortinat

### „Sweden and OECD”

**Interview with H. E. Ambassador Annika Markovic, Permanent Representative of Sweden to the OECD**

1. **What your country has gained thanks to themembership at its start and what is gaining now?**

Sweden is very engaged with the OECD both as a platform and an inspiration for policy development and as a critical friend through the peer reviews. We very often find the recommendations very useful and the Swedish Government is a frequent client of the OECD using its evidence-based knowledge commissioning reports on specific current policy challenges.

2. **What are Sweden’s priorities in its relationship with the OECD now?**

Sweden’s priorities are the core business of the OECD, evidence-based multidisciplinary recommendations and peer reviews to assist us in our national policy development. We are keen on the SDG Action Plan assisting OECD countries to implement the 2030 agenda on the national level. We are also strong supporters of the horizontal work including the new projects on the digital economy, inclusive growth and on migration/integration. These three issues are very timely and important for my country. We also want the OECD to work more on the relationship between social dialogue on the labor market and economic development. We also want the OECD to mainstream

### „Szwecja i OECD” (tłumaczenie)

**Wywiad z Panią Anniką Markovic, Ambasadorem i Stałym Przedstawicielem Szwecji przy OECD**

1. **Co Pani kraj zyskał na początku, a jakie korzyści czerpie obecnie z członkostwa w OECD?**

Szwecja jest bardzo zaangażowana w relacje z OECD, które tworzą zarówno platformę, jak i są inspiracją dla rozwoju polityk, a także dostarczają krytycznych recenzji dzięki przeglądom partnerskim. Uważamy, iż bardzo często rekomendacje OECD są niezwykle użyteczne, a rząd szwedzki jest częstym klientem OECD, korzystając z wiedzy opartej na dowodach poprzez zamawianie raportów dot. konkretnych bieżących wyzwań politycznych.

2. **Co stanowi obecnie priorytet w relacji Szwecja - OECD?**

Główne priorytety Szwecji są zbieżne z podstawową działalnością OECD, w tym z podejściem multidyscyplinarnym, projektowaniem zaleceń opartych na dowodach i wykorzystaniem przeglądów partnerskich, które pomagają nam w opracowywaniu planu działań w zakresie Celów Zrównoważonego Rozwoju (SDG) pomagającego krajom OECD w realizacji Agendy 2030 w wymiarze wewnętrznym. Jesteśmy również zwolennikami projektów horyzontalnych, w tym nowych projektów dotyczących gospodarki cyfrowej, wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu i integracji imigrantów. Te trzy kwestie są

gender and sex-disaggregated data in all its work to assist the member states in improving gender equality in our countries. The OECD work on the environment, climate and sustainable development in general is also a priority for Sweden.

**3. Which recent reports and works of the OECD are particularly relevant to Sweden's domestic public policies?**

We commission several reports every year from the OECD. Recent reports have been drafted on PISA/Sweden, on skills development in Sweden, on integration of migrants in Sweden, on regional development in Sweden and so on.

**4. What does your country expect from the OECD in the not-so distant future?**

We expect the OECD to be at the forefront/upstream in developing new policy recommendations and analyzing new trends to assist Governments in getting policies right. We expect the OECD to focus more on gender mainstreaming and other policy areas that really contribute to sustainable development.

**5. You took up your duties as the Ambassador and Permanent Representative of Portugal to the OECD in February 2014. What do you consider as a personal reason for satisfaction from your work for your country and for the OECD?**

I hope that I contribute to making the work of the OECD more known in Sweden and that the Government continues to use the OECD for policy development.

**6. In which fields would you consider the cooperation with Poland within the OECD?**

I believe Sweden and Poland could cooperate on basically all issues within the OECD. I strongly believe in multilateralism and the fact that we learn more and develop from listening to other countries' viewpoints and ideas. I think we could especially benefit from working together on environmental issues as well as on the OECD relationship with the Eurasia region.

dziś niezwykle aktualne i ważne dla mojego kraju. Chcemy również, aby OECD silniej badała relacje między dialogiem społecznym w kwestiach rynku pracy a rozwojem gospodarczym. Chcemy również, aby OECD uwzględniała dane dotyczące „gender” i równouprawnienia we wszystkich swoich działaniach, aby pomóc państwom członkowskim w poprawie zagadnienia równouprawnienia płci w naszych krajach. Priorytetami dla Szwecji są również prace OECD dotyczące środowiska, klimatu i ogólnie zrównoważonego rozwoju.

**3. Które spośród ostatnich raportów oraz prac OECD są szczególnie ważne w kształtowaniu polityk krajowych Szwecji?**

Każdego roku zlecamy OECD przygotowanie kilku raportów. Ostatnie raporty zostały opracowane w temacie wyników testów PISA w Szwecji, rozwoju umiejętności w Szwecji, integracji migrantów w Szwecji, oraz rozwoju regionalnego w Szwecji itd.

**4. Czego oczekuje Pani kraj ze strony OECD w nieodległej przyszłości?**

Oczekujemy, że OECD będzie liderem w rozwoju nowych kierunków w dziedzinie polityk i analizowaniu nowych trendów, tak aby pomóc rządowi w stworzeniu odpowiednich polityk krajowych. Oczekujemy, że OECD skoncentruje się bardziej na włączaniu problematyki „gender” i innych obszarów polityk, które rzeczywiście przyczyniają się do zrównoważonego rozwoju.

**5. Objęła Pani funkcję Ambasadora i Stałego Przedstawiciela Szwecji przy OECD w lutym 2014 roku. Co uważa Pani za osobisty powód do satysfakcji w pracy na rzecz Pani kraju i we współpracy z OECD?**

Mam nadzieję, że przyczyniam się do tego, iż prace OECD są lepiej rozpoznawalne w Szwecji i że rząd cały czas wykorzystuje badania OECD do rozwoju poszczególnych polityk.

**6. W jakich obszarach rozważa Pani współpracę z Polską na forum OECD?**

Sądzę, że Szwecja i Polska mogłyby współpracować w zasadniczo wszystkich kwestiach w ramach OECD. Jestem głęboko przekonana o zaletach multilateralizmu i o tym, że uczymy się więcej i rozwijamy dzięki wstłuchiowaniu się w poglądy i pomysły innych krajów. Myślę, że moglibyśmy odnieść szczególne korzyści ze współpracy w kwestiach środowiskowych, jak również w relacjach z OECD z państwami regionu Eurazji.



Photo: International Transport Forum

(tłumaczenie)

## „Daleka droga”

### Jose Viegas, Sekretarz Generalny Międzynarodowego Forum Transportu (ITF)

#### **Jak zdalnie sterowane samochody ciężarowe mogą doprowadzić do pełnej automatyzacji jazdy?**

Producenci samochodów oraz firmy technologiczne liczą na to, że w przyszłości komfortowym rozwiązaniem będą pojazdy zdalnie sterowane. Przewiduje się, że pojawią się na ulicach miast za pięć lat. Już teraz podejmowane są kroki w tym kierunku i tak: firma Uber wprowadziła w Pittsburgu zdalnie sterowane taksówki, najnowszy plan biznesowy Tesla stawia na tego rodzaju pojazdy, z kolei Ford przystosowuje swoje możliwości, aby rozpocząć ich produkcję od 2021 roku.

Pomimo powyższego, media nie poświęciły dużej uwagi zagadnieniu mówiącemu o możliwości pojawienia się na drogach w niedługim czasie w pełni zautomatyzowanych pojazdów. Kluczowe pytanie w tej kwestii brzmi następująco: czy jesteśmy gotowi, aby udostępnić drogi dziesiątkom ton stali, za które odpowiedzialności nie bierze człowiek?

W momencie, kiedy to nastąpi - elastyczność działania i redukcja kosztów zdalnych procesów oferowanych firmom transportowym oraz ich klientom nie będą wiązały się ze zbędnym ryzykiem, a jedynie korzyściami. Według przewidywań Międzynarodowego Forum Transportu użycie zdalnych pojazdów na trasach długodystansowych pozwoli na zmniejszenie kosztów eksploatacji o co najmniej 30% w porównaniu do tradycyjnych samochodów ciężarowych. Pożytek dla przewoźników jest oczywisty: opłacenie kierowców stanowi bowiem główną część kosztów operacyjnych. Co więcej, mamy do czynienia z ograniczeniami nie pozwalającymi na całkowite wykorzystanie możliwości pojazdów. Po każdej przebytej trasie kierowcy potrzebują czasu, aby odpocząć. W przypadku ciężarówek zdalnie sterowanych, będą one mogły być eksploatowane w pełni – bez przerwy. Zarówno w ciągu dnia, jak i nocą.

#### **Kiedy maszyny przejmą kontrolę**

Istnieje wiele problemów, z którymi należy się uporać zanim technologia zdalnego sterowania będzie zrozumiała na tyle, aby móc używać jej na publicznych drogach. Niektóre wśród nich dotyczą natury technicznej, a więc muszą być rozwiązane przez inżynierów i informatyków. Inne związane są z kwestią porządku publicznego. Rząd kraju, w którym ma zostać wprowadzone publiczne użycie technologii zdalnie sterowanych pojazdów ciężarowych – musi najpierw wykonać analizę i wydać na to zgodę. Związane jest to z wykazaniem, w jaki sposób i kiedy samochody zdalnie sterowane zmniejszą ryzyko wypadków (zarówno rzeczywiste, jak i postrzegane) w porównaniu do tradycyjnych pojazdów kierowanych przez ludzi oraz przede wszystkim czy nie zawiodą w sytuacjach, z którymi kierujący nimi człowiek poradziłby sobie świetnie.

Niemniej jednak należy mieć na uwadze, że żaden system kierowania nie będzie bezpieczny w 100%. Niezależnie czy odpowiedzialność spoczywa na człowieku, czy na komputerze. W niektórych przypadkach, tak jak na przykład na autostradzie, gdzie nie krzyżują się drogi, a prędkości są zbliżone – zautomatyzowana technologia może niebawem sprostać zadaniom transportu i zastąpić kierowców w 99,9, a nawet 99,99% czasu ich pracy. Pozostaje jednak pytanie czy istnieje miara sukcesu osiągniętego przez technologię zdalnie sterowanych pojazdów, która spełniłaby obawy związane z regulacjami dotyczącymi bezpieczeństwa (czy też użytkowników dróg)?

W Stanach Zjednoczonych Urząd ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego opublikował wskazówki dotyczące automatyzacji pojazdów. Zapewniają wczesne wskazanie sposobu oceny czy maszyny mogą przejąć kontrolę. USA wymaga w tym zakresie upewnienia się przez producentów samochodów o tym, jak ich produkty, a więc automatyczne pojazdy, zachowują się w danej sytuacji (na przykład utraty łączności komunikacyjnej) i jak dostosują się do reguł ruchu drogowego.

### **Kwestia odczuć**

Zaakceptowanie zdalnie sterowanych samochodów ciężarowych nie wiąże się jedynie z przyjęciem pewnych reguł czy prawdopodobieństwem awarii. Chodzi też o bardziej subiektywny wymiar. Ludzie często przeceniają swoje zdolności kierowania pojazdami, co jest potwierdzone statystykami – rocznie na światowych drogach w wyniku wypadków ginie około 1,25 miliona osób. Wydaje się prawdopodobne, że już w niedalekiej przyszłości w pełni zautomatyzowane pojazdy będą w stanie zmniejszyć tę porażającą liczbę. Obecnie jednak akceptacja społeczna może zależeć od tego, jak ludzie będą reagowali jeśli usłyszą na przykład, że 32-tonowa naczepa bez kierowcy brała udział w fatalnym wypadku. Bez względu na aktualną efektywność i prawdopodobieństwo awarii pojazdów zdalnie sterowanych, pomysł ich wprowadzenia na drogi może być zdominowany przez nastroje niepokoju wywołane rzadkimi, ale niezwykle intensywnie podawanymi do ogólnej wiadomości informacjami o wypadkach.

Warto więc zastanowić się nad sposobami zrobienia kroku w kierunku zdalnie sterowanych samochodów ciężarowych oraz korzyści, jakie mogą zapewnić, uspokajając zarazem społeczeństwo. Uzasadnione jest wzięcie pod rozwagę trzech opcji.

Pierwsza to tak zwany pluton, w którym większa ilość blisko rozmieszczonych samochodów ciężarowych tworzy konwój. W kokpicie czołowej ciężarówki jest kierowca, który prowadzi cały ciąg pojazdów. Kolejne są połączone z pierwszą poprzez bezprzewodowe łącza danych, które regulują zachowanie bezpiecznej odległości od poprzedzającego pojazdu. Możliwość funkcjonowania ciężarówki bez potrzeby obecności kierowców pozwoli na znaczne oszczędności. Mimo, że tej opcji zostało poświęcone wiele uwagi na przykład ze strony Unii Europejskiej, potrzeba koordynowania kierowców i pojazdów może być mniej korzystna niż w pełni zdalne sterowanie. Kontrola ciągu konfiguracji pojazdów stanowić będzie nowe wyzwania dla ich kierowców, podobnie jak dla innych, biorących udział w ruchu drogowym.

### **Przekazanie kontroli**

Drugą opcją przejściową jest częściowa kontrola przez człowieka. Ma polegać na obowiązkowej obecności kierowcy w każdym samochodzie ciężarowym, jednak ich rola ma być ograniczona do obsługi skomputeryzowanego systemu w razie, gdyby pojawiły się nieoczekiwane problemy w prowadzeniu pojazdu. Ta pasywna technologia jest dalece zaawansowana: producent samochodów ciężarowych Daimler przeprowadza na autostradach w amerykańskiej Newadzie testy automatycznych samochodów ciężarowych zaopatrzonych w system wspomagania kierowania.

Tego typu działania pozwolą nabyć doświadczenie niezbędne w przyszłej pracy nad systemem autonomicznej jazdy. Trzeba jednak zdawać sobie sprawę, że również takie podejście ma pewne ograniczenia. Co najważniejsze, przekazanie kontroli z człowieka na pojazd jest szczególnie ryzykowne. Sytuacja taka wymaga bowiem od kierowcy pełnego skupienia i nieustannej gotowości do działania. Niezależnie więc czy tego typu zadanie jest mniej męczące, osoba obsługująca nadal będzie potrzebowała czasu na odpoczynek. W większości przypadków zdalnie sterowanych pojazdów istnieje ryzyko, że kierowca nie będzie w stanie odpowiednio szybko zareagować i przejąć kontrolę. Dodatkowo obecność kierowcy w kokpicie samochodu ciężarowego oznacza brak znacznych redukcji kosztów operacyjnych, co powoduje spadek atrakcyjności tej opcji dla przewoźników.

Trzecią opcją jest zdalna jazda. Wyobraźmy sobie centrum kontrolne imitujące wnętrze ciężarówki, w którym znajdują się profesjonalni kierowcy mający dostęp do narzędzi i informacji, podobnie jak ma to miejsce w warunkach rzeczywistych. Występujące tam zdalne sterowniki mogłyby monitorować i kontrolować dużą liczbę samochodów ciężarowych, interweniować przejmując stery czy przyspieszać i hamować, kiedy występuje taka potrzeba. Stosunkowo niski poziom złożoności jazdy na autostradzie umożliwiłby obsługę całej floty samochodów ciężarowych, przy założeniu, że kierowców nimi sterujących jest zdecydowanie mniej niż pojazdów.

## **Prowadzenie ciężarówki jako praca biurowa**

To, co brzmi jak science-fiction, jest już testowane w realnym świecie, choć w innym kontekście. Najbardziej dosadnym przykładem są drony. Amerykańska marynarka wojenna przeprowadza obecnie zaawansowane testy zdalnie sterowanych myśliwców. W żegludze morskiej firma Rolls-Royce pracuje nad statkami towarowymi, które będą sterowane z lądu. W Australii, potężne ciężarówki pracujące w kopalniach rudy żelaza w zachodniej części kraju są kontrolowane z centrum sterowania oddalonego o 1200 km. W Holandii natomiast centra kontroli (zdalnego sterowania) wykorzystywane są do obsługi poruszających się małą prędkością minibusów, które pokonują 5-kilometrową trasę pomiędzy Uniwersytetem Wageningen, a miastem Ede. Jedną z estońskich firm testuje natomiast w Waszyngtonie, Londynie i Hamburgu małe samochody służące miejskim dostawom, które są sterowane z centrum kontrolnego mieszczącego się w Tallinie, a więc w odległości tysięcy kilometrów.

Jazda sterowana z centrów kontrolnych ma oczywiste zalety. Dla kierowców, transport ładunków staje się regularną pracą biurową - podobną do tej, którą wykonują kontrolerzy ruchu lotniczego. Ponadto mogą pod koniec dnia wracać do domu do swoich rodzin, w odróżnieniu od dotychczasowego spania w słabo wyposażonych kabinach ciężarówek, na parkingach bez żadnych udogodnień. W porównaniu do pełnej automatyzacji, zdalne sterowanie zapewnia ciągłość umiejętności. Najbardziej doświadczeni kierowcy przenoszą się bowiem do centrów kontrolnych, gdzie zapewniane im są bardziej stabilne i wygodne warunki pracy.

### **Konwój ciężarówek**

W sytuacji wystąpienia trudności podczas jazdy po drodze, zdalne sterowniki znajdujące się w centrum kontroli byłyby alarmowane przez systemy pokładowe z wnętrza ciężarówek. W takich sytuacjach komputery działają gorzej niż ludzie – mowa na przykład o trudnych warunkach atmosferycznych, które utrudniają pracę sensorów czy też inne niejednoznaczne sytuacje, będące trudne do rozstrzygnięcia dla komputera. Początkowo osoba pracująca w centrum sterowania musiałaby sporo interweniować, jednak z czasem, a zarazem rosnącym doświadczeniem, systemy mogłyby rozwinąć się do takiego poziomu, że człowiek miałby coraz mniej pracy.

Testy tego rodzaju centrów sterowania, należących do producentów pojazdów ciężarowych mogłyby rozpocząć się przy dużym udziale kierowców, choćby pojedynczo. Zbierane byłyby dane udostępniane sterownikom mówiące o częstotliwości i okolicznościach, w których kierowcy muszą przejąć kontrolę. Jeżeli zebrane dane wskazywałyby na niski poziom interwencji z centrum sterowania, operator mógłby otrzymać zgodę na zwiększenie poziomu kontroli ciężarówek przez sterowniki, w zależności od ryzyka awarii regulatora.

Wreszcie, zdalne sterowanie nie wymaga koordynacji samochodów ciężarowych tam, gdzie się znajdują. Mogą być obsługiwane z każdego miejsca zaopatrzonego w dobry zasięg komunikacyjny. Stanowi to rosnące wyzwanie dla operatorów, którzy będą musieli inwestować w nowoczesne urządzenia, systemy pokładowe i technologie komunikacyjne, aby móc obsługiwać zdalne interwencje w danym obszarze. Ponieważ indywidualne zdalne sterowanie nie jest dochodowe, inwestorzy musieliby mieć pewność, że organy regulacyjne pozwolą na wprowadzenie jego w życie w szerszym zakresie. W pierwszej kolejności niezbędne byłoby wykazanie, że jest to bezpieczne. Dla producentów pojazdów taka inwestycja nie stanowi dużego obciążenia w porównaniu do środków, jakimi dysponują. Biorąc pod uwagę redukcję kosztów i wzrost wydajności, jakie oferują, potencjalne zapotrzebowanie na zdalnie sterowane ciężarówki jest oczywiste.

### **Prawdopodobny scenariusz**

Model centrum sterowania zdalnymi samochodami ciężarowymi poruszającymi się po autostradach wydaje się być drogą do pełnej ich automatyzacji. Takie rozwiązanie może znaleźć bezpośrednie zastosowanie również w innych obszarach, które angażują profesjonalnych kierowców – mowa o taksówkach czy autobusach. Tego typu rozwiązanie będzie niezwykle atrakcyjne dla operatorów ze względu na znaczące oszczędności. Dostępność człowieka na zapleczu w przypadku awarii systemu zmniejszyłaby natomiast obawy związane z pełną odpowiedzialnością komputerów.

Gdybyśmy wiedzieli, że wysoce wykwalifikowany i doświadczony kierowca był zawsze w momencie powiadomienia gotowy do przejęcia kontroli nad pojazdem – czy nie byłibyśmy skłonni udostępnić mu drogi?

**„Driving from a distance”**

**Jose Viegas, Secretary General at International Transport Forum**

### **How remote-controlled trucks could pave the way towards fully automated driving**

Are we going to be comfortable letting go of the steering wheel? Many car makers and technology companies are betting on it. A flurry of recent announcements is predicting that driverless cars and taxis will be on our cities streets within five



years. Uber just began a pilot of self-driving taxis in Pittsburgh, Tesla's latest business plan clearly targets "fully self-driving" vehicles, and Ford is gearing up for mass market driverless car production by 2021.

Much less media attention has been devoted to a related issue: the possibility that driverless trucks will soon be roaming our roads. For this scenario the key question is a slightly different one: Are we ready to share the roads with dozens of tonnes of steel when there is no human in charge?

Once it becomes available, the operating flexibility and cost reductions from driverless operations offer trucking companies and their customers a strong carrot for its adoption. The International Transport Forum estimates that on long-distance routes driverless trucks could be operated with a cost advantage of 30% or more compared to conventional manned trucks. The advantages for hauliers are obvious: Drivers represent the biggest chunk of operational costs and at the same time a constraint on using trucks at full capacity – they do need breaks to rest, after all. Taking humans from the cabin means trucks could operate all day and night without having to stop, except for refuelling.

### **When machines take over**

There are many issues that need to be solved before driverless technology can be cleared for use on public roads. Some are technical and need to be resolved by engineers and computer scientists. Others are public policy issues: Governments need to make the call as to when the machines can take over. This involves deciding how and when driverless truck systems demonstrate lower (real and perceived) risks of crashes than the current situation with humans doing the driving - and especially that they do not fail in situations that humans would normally handle well.

No driving system can ever be 100 per cent safe, whether humans or computerised systems are in charge. But in well-defined situations – for instance on motorways, where there is no crossing traffic and speeds are similar – automation technology may soon safely handle driving tasks for 99.9% or even 99.99% of driving time. But can there be a clear-cut percentage or success rate for allowing operation without a driver in the cabin that would satisfy the safety concerns of regulators (or of road users, for that matter)?

In the United States, the National Highway Traffic Safety Administration recently published guidelines on automated vehicles. These provide an early indication about how it will judge when the machines are ready to take over. The US approach appears to be that driverless vehicle developers will be required to set out clearly how their vehicles respond to given situations (such as a loss of communications) and how they comply with each road rule.

### **A matter of feelings**

Yet accepting robot trucks is not solely about rule compliance and crash probabilities. It also has a highly subjective dimension. That humans systematically overestimate their own driving skills is a well-documented fact. The result of this, among other factors, is 1.25 million road deaths every year on the world's roads. Objectively, machines will probably be able to do better soon. Yet public acceptance may well depend more on how people would *feel* if they heard on the news that a 32-tonne semi-trailer with no human driver in the cabin had been involved in a fatal crash. Regardless of the actual crash performance of driverless trucks, the idea might well be scuttled if the public's perception is dominated by unease, fed by rare but highly publicised crashes.

It is thus worth thinking about ways to move towards driverless trucks and the benefits they provide while reassuring the community that machines haven't taken over. Three options warrant consideration.

The first is so-called platooning. In a truck platoon, several vehicles form a closely-spaced convoy in which only the lead truck has a human driver who navigates traffic. The following trucks are linked to the lead truck by wireless data links and automatically maintain a safe distance with the vehicle in front. If the trailing vehicles were allowed to operate without driver, quite significant cost savings would be possible. Although platooning has received a great deal of attention, e.g. from the European Union, the need to co-ordinate drivers and vehicles may make it less attractive than fully automated driving. Controlling "centipede" configurations of vehicles will also introduce new challenges for truck drivers as well as the other drivers on the same road.

### **Handing over control**

A second transition option is that of part-time human control: Drivers remain obligatory on all trucks, but their role is reduced to taking over from computerised systems when unexpectedly difficult driving situations arise. Such passive driving technology is well-advanced: Truck manufacturer Daimler is testing driver-assisted automated trucks on the highways of Nevada in the US.

This will help build experience with autonomous driving, yet the approach also has its limitations. Most importantly, the hand-over between machine and human is particularly risky. The driver still needs to pay full attention and be ready to act at all times – so while his task may be less strenuous, he will still need rest. With machines in charge most of the time, there is of course the risk the driver will not always be ready to take over quickly enough. Not least, the need to have drivers on board means there is no significant reduction of operating costs, making this option less attractive to hauliers.

A third option is remote driving. Imagine control rooms where professional drivers are set up in a cabin-like environment that closely mimics the information and tools available in a real truck. These drivers would remotely monitor and control a number of otherwise self-driving trucks and intervene, taking manual control of steering, indicating, accelerating and braking, when and where needed. The relatively low complexity of driving on a motorway would make it possible to operate a fleet of trucks with a much lower number of drivers than that of the trucks under their control.

### **Truck driving as an office job**

What sounds like science-fiction is already being tested in the real world, albeit in different contexts. Drones are just the most obvious example: the US Navy is currently in advanced tests of a remotely controlled fighter jet. In maritime shipping, Rolls Royce is working on freight ships controlled from land. In Australia, enormous trucks operating in the iron ore mines of Western Australia are being controlled by drivers in a centre 1 200 kilometres away. In the Netherlands, the remote control room approach is being used for the operation of low-speed driverless WEpod minibuses that operate on the five-kilometre route between the University of Wageningen and the city of Ede. And an Estonian firm is testing small robot vehicles for urban delivery in Washington, London and Hamburg that will be overseen from a control room in Tallinn, thousands of kilometres away.

Driving from a control room has obvious advantages. For the driver, trucking becomes a regular office job similar to that of an air traffic controller. Rather than having to sleep in the truck cabin somewhere in a parking area with no facilities, he can go home to the family at the end of the day. Compared to full automation, the remote driving approach also ensures some continuity of skills, as the best truck drivers redeploy to control centres that offer more stable and comfortable job conditions.

### **Herding trucks like sheep**

In the control room, remote drivers would be alerted by the on-board systems when difficult situations arise on road in which computers perform less well than humans – such as bad weather that hampers sensors, or ambiguous situations a computer cannot easily adjudicate. Initially, the threshold for human intervention would be set low, but with growing experience and self-learning systems it could be raised to a level where the control centre steps in less and less.

A control room (perhaps owned by a truck manufacturer) could begin trials with a high ratio of drivers to trucks, even one-to-one. It would collect data (and share it with the regulator) on how often and under what circumstances drivers have to take over (and how often this occurs simultaneously). If the data shows that interventions from the control centre are sufficiently rare, its operator could gain regulatory approval to gradually bring more trucks under the control of each remote fall-back driver, depending on the risk aversion of the regulator.

Finally, remote controlling does not require the co-ordination of trucks as in the platooning approach; it could be operated anywhere with suitable communications coverage. This raises the challenge for control room operators: They will need to invest in the facilities, on-board systems and communication technology necessary to support remote interventions in a given area. As one-to-one remote operation would not be profitable (but a likely first step), investors would need to be confident that regulators will allow higher truck/driver ratios once safe performance has been demonstrated. But for vehicle manufacturers, the investment as such is easily within their means. And given the cost reduction and performance increase they would offer, the potential demand for remote-controlled trucks is evident.

### **A feasible path**

The control centre model for driverless trucking on motorways seems to be a feasible path towards fully-automated trucks. It would also be directly applicable to other areas currently relying on professional drivers, such as taxis and buses. The significant cost savings would be attractive to operators, while the availability of drivers as a fall back in case of system failures could allay concerns about giving full responsibility to a robot.

If we knew that a highly skilled human driver was always ready at a moment's notice to take control of the vehicle, wouldn't we be more willing to share the road with it?

# Transport

## Szczyt ministerialny Międzynarodowej Rady Transportowej 2017

Ministrowie 57 krajów ITF będą omawiać najnowsze rozwiązania i wyzwania dot. przyszłości zarządzania sektorem transportu (*Governance of Transport*) w dniach 31 maja – 2 czerwca w Lipsku. W sesjach i panelach weźmie udział ponad 90 mówców: szefów organizacji międzynarodowych, instytucji i firm przemysłu transportowego, środowisk naukowych i mediów.



Źródło: <http://2017.itf-oecd.org/>

Szczyt ITF w Lipsku jest forum dialogu na temat inwestycji w dziedzinie infrastruktury transportowej, globalnej łączności za pomocą środków transportu, regulacji prawnych dotyczących innowacji w dziedzinie transportu oraz mobilności i polityki transportowej w obszarach miejskich.

W spotkaniu wezmą udział sekretarze generalni: OECD, Organizacji Współpracy Gospodarczej Państw Morza Czarnego (BSEC), Sekretarz Wykonawcza Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych ws zmian klimatu (UNFCCC), Międzrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF), Międzynarodowego Stowarzyszenia Transportu Publicznego (UITP), Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU), Federacji Europejskich Prywatnych Operatorów Portowych (FEPORT), organizacji Global Shippers' Forum (GSF) zrzeszającej stowarzyszenia firm transportowych, Międzynarodowego Programu Oceny Dróg (iRAP), zarządzającej sportem samochodowym Międzynarodowej Federacji Samochodowej (FIA).

Wśród przedstawicieli biznesu będą m.in. szefowie: NAVYA (samochody samosterujące), NAVENTIK GmbH (nawigacja satelitarna), Albertis Infraestructuras (operator płatnych autostrad i telekomunikacji), Siemens Mobility, Mercedes-Benz Vans, Ford Motor Company, Volvo Car Group oraz FlixBus (tanie podróże autobusem po Europie).

W czasie szczytu ITF będą omawiane następujące zagadnienia:

### 1. Infrastruktura transportowa a mobilność na miarę potrzeb przyszłości:

- Jak lepsze zarządzanie transportem może zwiększyć inwestycje w dziedzinie infrastruktury?
- Czy użytkownicy lub podatnicy powinni finansować inwestycje w dziedzinie infrastruktury?
- Jakie są najlepsze wzorce niepublicznego finansowania?

### 2. Komunikacja w dobie globalnej gospodarki i społeczeństw inkluzywnych:

- Zarządzanie transportem a priorytet dla ułatwień w dziedzinie mobilności: jaka wartość dodana?
- Rzeczywisty wpływ rozwoju technologicznego na wzrost połączeń regionalnych i globalnych, produkcji, dostępu do edukacji, pracy i świadczeń publicznych oraz pobudzanie współpracy regionalnej i globalnej

- Zarządzanie transportem a współdziałania sektorowe: Strategia rozwoju korytarzy transportowych: łączenie sektorów przemysłu (*cross-industry*) czy rodzajów środków transportu (*trans-modal*)?

**3. Przepisy dotyczące innowacji w dziedzinie transportu** (nowoczesne technologie i prototypy przemysłowe w sektorze transportu, przyjazne dla środowiska a zapewnianie dostępu do środków komunikacji i transportu)

- Jak skutecznie zapewnić ochronę konsumentów i stymulować innowacje w dobie globalnej cyfryzacji?
- Rola rządów w tworzeniu skutecznej legislacji: monitorować zmiany, zapewniać zasady uczciwej konkurencji, przeciwdziałać wykorzystywaniu pozycji na rynku (*abuse of market power*)
- Jak dostosować regulacje prawne do tzw. przełomowych innowacji (*disruptive innovation*), takich jak samochody samosterujące (*autonomous cars*) i „dane otwarte” (*open data*)?
- Innowacja w transporcie, nowe modele biznesowe w transporcie - rola władz krajowych

#### **4. Dostęp do miast i mobilność**

- Najlepsze przykłady zarządzania transportem miejskim (Londyn, Kopenhaga, Barcelona, Manchester, Saloniki, Budapeszt, Lublana), współpracy władz centralnych i lokalnych (Norwegia), kompleksowego planowania polityki transportu i komunikacji miejskiej (UE: *Sustainability Mobility Plans*)
- Zarządzanie transportem a nawigacja satelitarna
- Rola władz krajowych w tworzeniu skutecznych zasad i systemów finansowania mobilności w mieście oraz dostępu do wielkich aglomeracji (*governing the smart mobility and urban access*)

Międzynarodowe Forum Transportowe - ITF to afiliowana przy OECD organizacja pozarządowa. Działa od 18 maja 2006 r. Do ITF należy 57 państw: Albania, Argentyna, Armenia, Australia, Austria, Azerbejdżan, Białoruś, Belgia, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Chile, Chiny, Chorwacja, Czarnogóra, Czechy, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Gruzja, Hiszpania, Holandia, Islandia, Indie, Irlandia, Izrael, Japonia, Kanada, Korea, Lichtenstein, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Macedonia, Malta, Maroko, Meksyk, Mołdowa, Niemcy, Nowa Zelandia, Norwegia, Polska, Portugalia, Rosja, Rumunia, Serbia, Słowacja, Słowenia, Szwecja, Szwajcaria, Turcja, Ukraina, USA, Węgry, Wielka Brytania, Włochy.

Więcej informacji:

<http://2017.itf-oecd.org/>

[https://twitter.com/ITF\\_Forum](https://twitter.com/ITF_Forum)

/DS/AT/

# OECD wobec wyzwań społeczno-gospodarczych

## OECD Forum 2017

**Forum OECD jest organizowane każdego roku przez Organizację Współpracy Gospodarczej i Rozwoju w ramach tzw. OECD Week. W tym roku spotkanie Forum OECD 2017 odbędzie się w dniach 6-7 czerwca br.**

Forum OECD jest globalną platformą dialogu otwartą dla szerokiego kręgu uczestników, w tym przede wszystkim dla administracji rządowej, parlamentarzystów, organizacji społecznych, przedstawicieli świata nauki, biznesu, związków zawodowych oraz dla organizacji międzynarodowych.

Tematyka Forum zawsze wiąże się z najważniejszymi problemami społeczno-gospodarczymi. W tym roku hasło przewodnie Forum brzmi „**Pokonywanie podziałów**” (*Bridging divides*) zaś do głównych tematów należeć będą: **wzrost inkluzywny, digitalizacja oraz zaufanie.**

Uczestnicy Forum skupią się na sposobach budowy gospodarek i społeczeństw bardziej zintegrowanych i inkluzywnych. Tegoroczne Forum położy nacisk w szczególności na konieczność wdrożenia polityk ukierunkowanych na poprawę dobrostanu społeczeństw, poczynając od diagnozy i analizy rosnących nierówności aż po konstruowanie trafnych rozwiązań. Kluczową kwestią dzisiaj jest odzyskanie zaufania tych, którzy w dobie globalizacji, zwiększonej migracji oraz bezprecedensowej szybkości postępu technologicznego, czują się wykluczeni.

W programie Forum przewidziane są panele dyskusyjne oraz sesje tematyczne o interaktywnym i dynamicznym charakterze: *IdeaFactory* czy też *Discovery Lab*.

Forum poprzedza doroczną sesję ministerialną OECD, która odbędzie się w dniach 7-8 czerwca 2017 roku w Paryżu.



Źródło: <http://www.oecd.org>

Szczegółowe informacje dotyczące organizacji Forum OECD znajdują się na stronie OECD: <http://www.oecd.org/forum/home/>

A tak oto wyglądało Forum w 2016 roku: <https://www.youtube.com/watch?v=xzC1xlfAmbS>

/EM/

# Konferencja ministerialna OECD

## Posiedzenie Rady OECD na szczeblu ministerialnym

**W dniach 7-8 czerwca odbędzie się najważniejsze posiedzenie organu OECD – spotkanie Rady na szczeblu ministerialnym, poprzedzone Forum OECD, pod hasłem *Making Globalisation Work: Better Lives for All*.**

Sesję Rady poprzedzi Forum OECD, które uzupełnia dyskusję ministrów pod względem analitycznym i promocyjnym poprzez zaangażowanie osobistości ze świata polityki, biznesu, liderów największych organizacji międzynarodowych i pozarządowych oraz prominentnych przedstawicieli nauki i dziennikarzy z całego świata.

W dniu 7 czerwca 2017 roku odbędzie się także uroczystość podpisania Konwencji Instrumentu Wielostronnego BEPS (*Multilateral Instrument to Implement Tax Treaty Related Measures to Prevent Base Erosion and Profit Shifting*), poświęconego przeciwdziałaniu erozji bazy podatkowej i przerzucaniu zysków do jurysdykcji podatkowych pozwalających na niepłacenie podatków.

Tegoroczna dyskusja będzie skupiać się sposobach wzmocnienia inkluzywnego wzrostu gospodarczego oraz przełożenia go na poprawę jakości życia. Jednym z tematów będzie kwestia tworzenia polityk publicznych nastawionych na obywateli i ich potrzeby, przy równoczesnym wspieraniu otwartych i technologicznie zaawansowanych gospodarek. Uczestnicy spotkania będą poszukiwać sposobu ukierunkowania globalizacji i minimalizacji jej negatywnych efektów. W trakcie spotkania ministerialnego zaprezentowany zostanie także raport ekonomiczny *Economic Outlook* z prognozą OECD na 2017 r.



Źródło: <http://www.oecd.org>

Zapraszamy do zapoznania się z dodatkowymi informacjami na temat MCM 2017: <http://www.oecd.org/mcm/home/>

Wydarzenie na żywo można śledzić na kanałach OECD (<https://www.youtube.com/oecd> <https://www.facebook.com/theOECD> #OECDForum #OECDWeek)

Szczegółowe informacje na temat Konwencji BEPS dostępne są na stronie <http://www.oecd.org/ctp/beps/>

/IB/

## Odpowiedzialny biznes

Responsable Business Conduct

### V Światowe Forum Odpowiedzialnego Biznesu

**Sekretariat OECD zaprasza do udziału w piątej edycji Światowego Forum Odpowiedzialnego Biznesu, które odbędzie się w dniach 29-30 czerwca 2017 r. w Paryżu. Rejestracja uczestników trwa do 15 czerwca br.**

Odpowiedzialny Biznes (*Responsible Business Conduct – RBC*) to nie tylko puste hasła, ale rzeczywiste działania wprowadzające ocenę należytej staranności w łańcuchy dostaw, współpraca z udziałowcami, przestrzeganie praw pracowniczych czy odpowiedzialna polityka zatrudnienia. Rosnąca świadomość przedsiębiorców oraz kroki zmierzające do promocji *Wytycznych OECD dla przedsiębiorstw międzynarodowych* oraz innych instrumentów prawnych przyczyniają się do wzmocnienia prowadzenia biznesu w sposób odpowiedzialny i, niekiedy, zmiany sposobu jego finansowania.

Forum, organizowane już po raz piąty. Ma unikalną formułę pozwalającą na dyskusję pomiędzy przedstawicielami państw, przedsiębiorcami, zarówno wielonarodowymi, jak i lokalnie działającymi MŚP, przedstawicielami związkowymi oraz innymi podmiotami. Dyskusja wykracza jednak daleko poza lokalny aspekt prowadzenia działalności, ponieważ obejmuje także sposób, w jaki podmioty promujące odpowiedzialny biznes przyczyniają się do realizacji Celów Zrównoważonego Rozwoju sprecyzowanych przez Organizację Narodów Zjednoczonych.

Udział w Forum daje unikalną możliwość poszerzenia wiedzy i nawiązania współpracy międzynarodowej. Pokazuje także, że dla skutecznego RBC nie wystarczy koncentracja uwagi na własnych działaniach, ale też potrzebne są odpowiednie kroki na każdym etapie łańcucha dostaw.



## 5<sup>th</sup> Global Forum on Responsible Business Conduct

29-30 June 2017 | OECD, Paris, France

Źródło: <http://www.oecd.org>

Szczegółowy program wydarzenia znajduje się na stronie <http://mneguidelines.oecd.org/global-forum/GFRBC-2017-agenda.pdf> oraz <http://mneguidelines.oecd.org/global-forum/>

Zapraszamy do zapoznania się z informacją Ministerstwa Rozwoju w zakresie Odpowiedzialnego Prowadzenia Biznesu:

<https://www.mr.gov.pl/strony/zadania/wsparcie-przedsiębiorczosci/spoleczna-odpowiedzialnosc-przedsiębiorstw-csr/>

/IB/

# Polityka ekonomiczna ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

## Małe, średnie oraz silne!



**Sektor małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP) dominuje pejzaż gospodarczy państw członkowskich OECD (i nie tylko). Sektor ten jest niezwykle ważny, gdyż silnie wpływa na ogólną dynamikę gospodarczą (powstawanie nowych przedsiębiorstw, ich wzrost, produktywność i innowacyjność). Polityka wobec sektora MŚP wymaga uwzględnienia jego wewnętrznej różnorodności. Niezbędne są więc precyzyjne dane diagnozujące ten sektor w jego różnych przekrojach.**

Photo: © OECD 2017; Cover © iStock.com/scanrail

Centrum Przedsiębiorczości OECD (*Center for Entrepreneurship*) opublikowało opracowanie diagnozujące stan sektora MSP w wybranych państwach członkowskich i warunki otoczenia, w którym funkcjonuje ten sektor.

Raport w rozdziale pierwszym opisuje trendy dotyczące sektora MŚP w gospodarkach państw członkowskich, a w kolejnych diagnozuje warunki otoczenia biznesowego. Kolejno: instytucjonalne i regulacyjne ramy funkcjonowania MŚP, bariery dostępu do rynków w postaci stanu infrastruktury, systemów zamówień publicznych oraz polityk handlowych i inwestycyjnych, wyzwania dostępu MŚP do zasobów gospodarczych (dostęp do źródeł finansowania, kapitału ludzkiego i kwalifikacji, technologii i innowacji, a także do źródeł energii). W końcowym rozdziale raportu diagnozowana jest kultura przedsiębiorczości państw członkowskich OECD.

Siłą tego, jak i innych prac OECD, jest ujęcie porównawcze, które pozwala usytuować dane państwo na tle innych państw. Takie ćwiczenie analityczne powinno być jednak początkiem kontekstualizacji diagnozy w celu zrozumienia czy pozycja danego kraju w danym wymiarze jest satysfakcjonująca, gdyż odzwierciedla nie dające się ująć w takim komparatystycznym podejściu, specyficzne dla danego kraju czynniki, czy też wskazuje na poważny problem, który polityka publiczna powinna spróbować rozwiązać.

Więcej informacji:

<http://www.oecd-ilibrary.org/content/book/9789264275683-en>

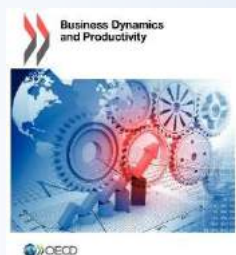
OECD (2017), *Small, Medium, Strong. Trends in SME Performance and Business Conditions*, OECD Publishing, Paris.  
DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264275683-en>

/AAS/



# Polityka ekonomiczna ΠΟΛΙΤΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ

## O wysoką dynamikę środowiska biznesowego



**Dynamiczne środowisko biznesowe ma olbrzymi wpływ nie tylko na tworzenie miejsc pracy, ale także na całkowitą produktywność gospodarki. Nowe opracowanie OECD powstało pod naukową redakcją dr Chiary Criscuolo z Dyrektoriatu OECD do spraw nauki, technologii i innowacji.**

Photo: © OECD 2017; © bluebay/Shutterstock.com

Opracowanie, którego rozdziały dotyczą gospodarek tak różnych jak Norwegia i Brazylia wykorzystuje dane mikro dotyczące szeregu charakterystyk firm, w tym dynamiki zatrudnienia i produktywności, które OECD gromadzi w nowatorskich bazach: DynEmp ( [www.oecd.org/sti/DynEmp.htm](http://www.oecd.org/sti/DynEmp.htm)) oraz MultiProd ( [www.oecd.org/sti/ind/MultiProd.htm](http://www.oecd.org/sti/ind/MultiProd.htm)).

Wszyscy autorzy zwracają uwagę na znaczenie wychodzenia poza analizę typowej firmy, gdy badana jest dynamika biznesu, i uwzględniania zróżnicowania firm według ich wielkości, wieku, formy własności w celu wyjaśnienia dynamiki sektora biznesowego w danym kraju.

Przykładowo firmy w Brazylii powstają jako małe przedsięwzięcia i zdecydowana większość spośród nich nie jest zdolna osiągnąć średniej skali działania, chociaż początkowo rosną bardzo szybko. W przypadku Brazylii widoczne jest zjawisko „brakującego środka” w formalnym sektorze przedsiębiorstw: rozkład firm według wielkości cechuje się cienką środkową fazą. Skala tego zjawiska jest w Brazylii większa niż w państwach azjatyckich.

Prowadzący politykę gospodarczą powinni wiedzieć jak firmy się rozwijają i dlaczego brak jest większej liczby firm o średniej wielkości. Ważne jest także, aby precyzyjnie wiedzieć czy rozwój jest rozwojem naturalnym, czy też następuje poprzez fuzje i przejęcia.

Brak porównywalnych danych stał się przyczyną braku analizy naszego kraju w tym ważnym opracowaniu. Dr Chiara Criscuolo liczy na to, że w następnych pracach znajdzie się pogłębiona analiza dynamiki biznesowej w Polsce.

Więcej informacji:

<http://www.oecd-ilibrary.org/content/book/9789264269231-en>

OECD (2017), *Business Dynamics and Productivity*, OECD Publishing, Paris.  
DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264269231-en>

/AAS/

# Polityka ekonomiczna ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

## Inwestycja w klimat inwestycją we wzrost gospodarczy?



**Celem raportu *Investing in Climate, Investing in Growth*, zamówionego przez niemiecką prezydencję na G20, jest dostarczenie rozwiązań dla państw, które z jednej strony pozwolą na osiągnięcie zrównoważonego gospodarczego wzrostu, a z drugiej przyczynią się do realizacji celów polityki klimatycznej. Ważne jest osiągnięcie celów zapisanych w Porozumieniu Paryskim przy zachowaniu dotychczasowej dynamiki wzrostu.**

Photo: © OECD 2017; Cover© Baseline Arts

Według raportu, konieczne jest holistyczne podejście do polityki klimatycznej. Dlatego zalecane jest odejście od postrzegania jej wyłącznie poprzez pryzmat produkcji i wykorzystania energii. OECD rekomenduje uznanie, że np. rolnictwo, czy wykorzystanie przestrzeni (w tym zalesienia) stanowią integralną część polityki klimatycznej, wokół której powinno ogniskować się programowanie fiskalne państw. W tym kontekście, niezbędne są fiskalne i strukturalne reformy, które z jednej strony umożliwią ograniczenie zmian klimatycznych, a z drugiej nie wpłyną negatywnie na wzrost gospodarczy. Eksperti OECD prognozują, że państwa G20, mogą przy implementacji odpowiednich pro-ekologicznych reform, liczyć na średni wzrost PKB o 2,8%. Jeżeli pod uwagę weźmie się pozytywny wpływ wynikający z uniknięcia zniszczenia klimatu, to wzrost ten wyniesie nawet 5%.

W raporcie pada sugestia, że państwa powinny wdrażać projekty horyzontalne, jak również działać wspólnie w celu obniżenia wysokich kosztów finansowania polityki klimatycznej. Tylko w celu opłacenia infrastruktury, która pozwoli na bardziej zielony rozwój, konieczne będzie zainwestowanie 6,3 biliona dolarów rocznie do 2030r. Jak jednak twierdzą autorzy raportu, ciężko o bardziej sprzyjający moment na ponoszenie tego typu wydatków: ze względu na bardzo niskie lub wręcz ujemne stopy procentowe w wielu krajach, pojawiła się przestrzeń fiskalna, którą państwa mogłyby wykorzystać do finansowania polityki klimatycznej. Na taki krok zdecydowały się Niemcy i chcą do tego zachęcać inne państwa, zapraszając zarazem międzynarodowe organizacje do współudziału w kształtowaniu międzynarodowych standardów w tej dziedzinie. Co więcej, RFN planuje także prowadzić bardziej restrykcyjną, od wcześniej planowanej, politykę klimatyczną, m.in. planując do 2050 r. ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o 80%.

Co warte odnotowania, fragmenty wskazanego raportu były omawiane podczas tegorocznych sesji komitetu WP1 i EPC. Spotkały się one z ambiwalentnym przyjęciem: kraje najbardziej zaangażowane w politykę klimatyczną (państwa nordyckie, Nowa Zelandia czy Holandia) były jego gorącymi orędownikami, ale wiele państw miało krytyczny stosunek do dokumentu. Podnoszono zastrzeżenia nadmiernego optymizmu założeń, zbyt częstego wykorzystania modeli win-win oraz efektów synergii bazujących na właściwie niemożliwym do spełnienia założeniu, że wszystkie państwa z podobną intensywnością zaangażują się w politykę klimatyczną. Wskazywano również, że raport nie porusza kwestii podwójnej dywidendy oraz w bardzo zawaolowany sposób informuje o kosztach wdrażania polityki klimatycznej, przede wszystkim w obszarze wzrostu cen energii. Szczególnie zdecydowane i krytyczne było wystąpienie przedstawiciela Stanów Zjednoczonych, który wskazywał na błędne założenia dokumentu, wnioski niezajdujące potwierdzenia w danych, nierealistyczne prognozy i scenariusze, jak i brak wskazania potencjalnego spadku produktywności i inwestycji, jaki będzie towarzyszył wyższym cenom „zielonej” energii.

Finalna wersja raportu została zaprezentowana przez Kanclerz Angelę Merkel i Sekretarza Generalnego OECD Angela Gurrię 23 maja 2017 roku. Zarówno RFN, jak i OECD przykładają dużą wagę do tego dokumentu, w związku z czym w niedalekiej przyszłości spodziewać się będzie można ożywionej debaty na jego temat.

Więcej informacji: <http://www.oecd.org/environment/cc/g20-climate/>

[http://www.oecd-ilibrary.org/economics/investing-in-climate-investing-in-growth\\_9789264273528-en](http://www.oecd-ilibrary.org/economics/investing-in-climate-investing-in-growth_9789264273528-en)

OECD (2017), *Investing in Climate, Investing in Growth*, OECD Publishing, Paris.  
DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264273528-en>

/łB/

# Polityka ekonomiczna ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

## Sektor finansowy sprzyja akumulacji majątku



Jak wskazuje OECD, w większości państw członkowskich tej organizacji, sektor finansowy rośnie nieprzerwanie od lat. 50 XX wieku. Tempo jego wzrostu ma bezprecedensowy charakter: zarówno jeżeli weźmie się pod uwagę jego wielkość w relacji do PKB, jak również zatrudnienie w tym sektorze. Co więcej, badania OECD wskazują, że finansjalizacja gospodarki wpływa na zwiększanie nierówności dochodowych, co w związku z bardzo silną korelacją pomiędzy dochodem a oszczędnościami, prowadzi zarazem do akumulacji majątku.

Pracownicy sektora finansowego plasują się w górnym decylnym dystrybucji wynagrodzeń i stanowią przy tym 20% najbogatszego 1% populacji, przez co jest on najbardziej reprezentowany w tej niewielkiej grupie. Tymczasem udział w całkowitej wielkości zatrudnionych wynosi w Europie jedyne 4%. Badania OECD potwierdzają także, że sektor płaci wyższe wynagrodzenia pracownikom, w szczególności tym na najwyższym poziomie, aniżeli inne sektory o zbliżonym profilu.

Co więcej, jego pracownicy mają najlepszy dostęp do pozyskiwania kredytów, co dodatkowo pogłębia nierówności, na skutek możliwości kumulowania bogactwa przy wykorzystaniu inwestycyjnych okazji. Jak pokazują badania, w strefie Euro zyski giełdowe są czterokrotnie bardziej nierówno dystrybuowane aniżeli dochody gospodarstw domowych. W konsekwencji, większe giełdy, które generują większe dywidendy oraz zyski kapitałowe wpływają na pogłębianie nierówności w dystrybucji dochodu, a w konsekwencji majątku.

Finansowe usługi związane z zarządzaniem aktywami generują wysokie stopy zwrotu, co dodatkowo pogłębia nierówności. Wyższe ceny aktywów finansowych wpływają na pogłębianie nierówności oraz prowadzą do koncentracji majątku na szczytowym decylnym. We wszystkich krajach OECD dystrybucja majątku jest dużo bardziej skoncentrowana aniżeli dochodów, w związku z czym jest dużo bardziej nierównomierna. W tym kontekście, posiadanie finansowych zasobów jest jednym z kluczowych czynników wpływających na nierówności majątkowe.

Biorąc pod uwagę kompozycję majątkową, aktywa nie-finansowe, w szczególności pierwsza nieruchomości, stanowi najważniejszy zasób zdecydowanej większości gospodarstw domowych (średnio 75%, w niektórych krajach wartość ta dochodzi do 90%). Niewielki odsetek gospodarstw domowych dysponuje zasobami finansowymi, a koncentracja środków finansowych jest statystycznie wyższa aniżeli nie-finansowych.

Średnia wartość aktywów finansowych najbardziej zamożnego 1% jest blisko cztery razy większa aniżeli najbogatszych 10%. Luka ta jest mniejsza, gdy porówna się aktywa nie-finansowe. Wiele państw, w których aktywa finansowe stanowią większą część majątku jest również bardziej nierówna. Dotyczy to przede wszystkim wysoko rozwiniętych państw o znacznych dysproporcjach majątkowych, takich jak Stany Zjednoczone, Kanada, Holandia czy Austria, gdzie wartość aktywów finansowych, które są w dyspozycji gospodarstw domowych jest powyżej średniej dla państw OECD. Pamiętać jednak trzeba, że w niektórych krajach, duża część finansowych zasobów gospodarstw ulokowana jest w kapitałowych funduszach emerytalnych.

Dane i badania OECD sugerują możliwy związek pomiędzy wzmoczoną finansjalizacją gospodarki oraz majątkowymi i dochodowymi nierównościami. Badania na ten temat dopiero się zaczynają, jednak biorąc pod uwagę coraz większe zainteresowanie zrównoważonym i inkluzywnym rozwojem, jak również co raz bardziej ambiwalentnym stosunkiem do globalizacji, można spodziewać się ich szybkiego rozwoju.

Więcej informacji:

<http://www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/5js04v5wjw9p-en.pdf?expires=1495791254&id=id&accname=guest&checksum=D8003F535390402D7793CC4E27DD720D>

Denk, O. (2015), "Financial sector pay and labour income inequality: Evidence from Europe", OECD Economics Department Working Papers, No. 1225, OECD Publishing, Paris.  
DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/5js04v5wjw9p-en>

# Polityka ekonomiczna

## ПОЛІТИКА ЕКОНОМІЧНА

### Panorama przedsiębiorczości



Francuskojęzyczna publikacja *Panorama de l'entrepreneuriat 2016* zawiera zbiór wskaźników niezbędnych do pomiaru przedsiębiorczości. Powstała ona w wyniku Programu OECD-Eurostat z zakresu Przedsiębiorczości. Wydanie 2016 zawiera dane z najnowszej ankiety internetowej w zakresie małych i średnich przedsiębiorstw wdrożonej przez Facebook we współpracy z Działem Statystyki OECD i Bankiem Światowym.

Photo: © OECD 2017; © Yuriy Bel'mesov/Shutterstock.com; Chapters: © Philippe Mairesse/Devizu

Światowy kryzys finansowy w sposób szczególny podkreślił potrzebę aktualnych informacji na temat sytuacji sektora małych przedsiębiorstw. Z tego też względu, Panorama przedsiębiorczości rozpoczyna się od prezentacji najnowszych trendów w przedsiębiorczości, przeglądem nowych danych na temat tworzenia i upadłości przedsiębiorstw oraz samozatrudnienia. Rozpoczęty w 2006 roku, program jest pierwszą próbą zebrania i opublikowania danych na temat międzynarodowej przedsiębiorczości z wykorzystaniem już istniejących oficjalnych danych rządowych. W tym wydaniu Panoramy po raz pierwszy odnajdujemy prognozy dot. tworzenia miejsc pracy w sektorze MŚP. Zawiera ono również specjalny rozdział dotyczący wydajności sektora MŚP i wskaźników pozwalających na monitorowanie różnic w zarządzaniu przedsiębiorstwami między kobietami i mężczyznami.

Nowe wnioski z sondażu pokazują bardziej korzystne perspektywy w zakresie tworzenia nowych miejsc pracy. W krajach G7, prawie połowa firm zatrudniających 50 lub więcej pracowników oraz między 10% a 20% przedsiębiorstw w kategorii samozatrudnienia, zamierzają zwiększyć liczbę zatrudnionych pracowników w ciągu najbliższych sześciu miesięcy.

Interesujące jest to, aby pamiętać, że tworzenie firm w strefie euro i Stanach Zjednoczonych po kryzysie wykazuje większą zależność strefy euro od MŚP, które są motorem wzrostu gospodarczego. Wzrost liczby MŚP w strefie euro był wyższy niż w Stanach Zjednoczonych we wszystkich sektorach, zwłaszcza w przemyśle, gdzie liczba amerykańskich MŚP w 2013 roku była niższa niż w roku 2008. Z drugiej zaś strony, wzrost liczby dużych przedsiębiorstw w strefie euro był niższy niż w Stanach Zjednoczonych we wszystkich sektorach.

We wszystkich krajach, większość mikro i małych przedsiębiorstw nie eksportuje. W rzeczywistości, tylko między 10% a 40% MŚP eksportują bezpośrednio. Ogólnie, odsetek firm zajmujących się handlem międzynarodowym znacznie różni się w zależności od poszczególnych krajów. Te proporcje są na ogół niższe w dużych krajach, ze względu na ich wielkość na rynku krajowym. Ale nawet wśród dużych krajów istnieją znaczne różnice: na przykład, udział firm eksportujących w Niemczech jest trzy razy większy niż we Francji.

Badanie zawiera również szereg dodatkowych pytań, tak aby dostarczyć precyzyjnej informacji na temat istotnych cech firmy, takich jak np. rodzaj kierownictwa, jej zaangażowanie w handlu międzynarodowym oraz wykorzystanie w działalności narzędzi cyfrowych. Do tej pory badanie zostało przeprowadzone w 22 krajach, ale zasięg zostanie rozszerzony w najbliższych latach.

Więcej informacji:

[http://www.oecd-ilibrary.org/industry-and-services/panorama-de-l-entrepreneuriat-2016\\_9789264266346-fr](http://www.oecd-ilibrary.org/industry-and-services/panorama-de-l-entrepreneuriat-2016_9789264266346-fr)

OCDE (2017), *Panorama de l'entrepreneuriat 2016*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264266346-fr>

/EM/

# Polityka przemysłowa

## Czwarta Rewolucja Przemysłowa



W dniu 10 maja 2017 r. OECD przedstawiła na uroczystej konferencji w Rzymie swoją najnowszą publikację *The Next Production Revolution. Implications for Governments and Business*. Nikt nie ma już wątpliwości, że czwarta fala rewolucji przemysłowej nadchodzi lub już się rozpoczęła. Według OECD będzie ona wynikiem – podobnie jak poprzednie – znaczącej zmiany technologicznej: nowych technologii (drukowanie 3-D, internet rzeczy, zaawansowana robotyka), nowych materiałów (bio- i nano-struktur) oraz nowych procesów produkcyjnych (sztuczna inteligencja, biologia syntetyczna czy *big data*).

Photo: © OECD 2017; Cover © Willyam Bradberry/Shutterstock.com

Raport OECD analizuje prawdopodobieństwa upowszechnienia w produkcji poszczególnych technologii – w okresie do 2030 r. – i ich wpływu na produktywność, umiejętności, zatrudnienie, dystrybucję dochodu, handel, dobrobyt czy środowisko.

OECD nie określa jednoznacznie tempa ani poziomu zmian technologicznych, niemniej podkreśla, że najbardziej skorzystają na czwartej rewolucji przemysłowej te kraje, które najwcześniej zrozumieją jej trendy i sformułują dalekosiężne strategie, stworzą dobrze funkcjonujące instytucje czy system szkolnictwa i zwiększą dostępność krytycznych technologii w poszczególnych sektorach.

Raport zwraca także uwagę na tak istotny element jak okres przejścia z dzisiejszego systemu wytwórczości i pracy do nowego, technologicznie bardziej zaawansowanego porządku. – *Duża część społeczeństw może być bardzo dotknięta zachodzącymi zmianami i rolą rządów jest zadbanie o dostosowanie obecnie pracujących do nowych warunków poprzez system zdobywania nowych umiejętności, rozwój regionalny czy mobilność na rynku pracy.*

OECD wskazuje, że rozwój technologii to nie tylko dostępność sprzętu, ale przede wszystkim miękkie umiejętności i nowe modele organizacji biznesu. *Life-long learning* i zbliżenie oczekiwań przemysłu i instytucji kształcących może bardzo pozytywnie wpływać na społeczny odbiór zmian – praca może nie być już wyborem na długie lata, możliwość zmiany branż i interdyscyplinarne umiejętności sprawiają, że zmiana pracy stanie się łatwa i powodowana poszukiwaniem satysfakcji a nie tylko źródła utrzymania.

Dane i technologie ich ochrony będą kluczowe dla produkcji w XXI w. Dlatego szybki rozwój najnowocześniejszej infrastruktury cyfrowej będzie kluczowy dla dyfuzji technologii, gromadzenia danych i zmiany organizacji wytwórczości.

Dodatkowo OECD zwraca uwagę na aspekt zaufania społecznego: *istnieje bliska zależność pomiędzy oporem społeczeństwa przed nowymi technologiami a jego zaufaniem do instytucji naukowych i regulacyjnych*. W dużej mierze powodzenie rewolucji przemysłowej wymaga wczesnego informowania, edukowania i włączania społeczeństwa na każdym szczeblu, co może być największym osiągnięciem czwartej rewolucji przemysłowej (po okresie długiego wykluczenia znaczącej części ludzkości z korzyści ze zmian). Człowiek ze swoimi umiejętnościami i chęciami jest najważniejszy dla powodzenia rewolucji przemysłowej – OECD przypomina o tym w nowym raporcie *The Next Production Revolution. Implications for Governments and Business*.

Więcej informacji:

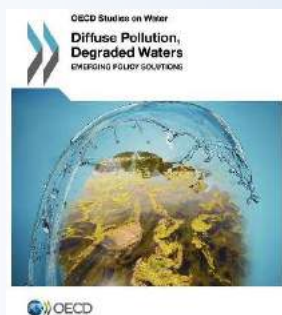
[http://www.oecd-ilibrary.org/science-and-technology/the-next-production-revolution\\_9789264271036-en](http://www.oecd-ilibrary.org/science-and-technology/the-next-production-revolution_9789264271036-en)

OECD (2017), *The Next Production Revolution: Implications for Governments and Business*, OECD Publishing, Paris.  
DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264271036-en>

/MK/

# Ochrona środowiska

## Woda – narastający problem



OECD zwraca uwagę, w swojej najnowszej publikacji dotyczącej jakości wody na świecie (*Diffuse Pollution, Degraded Waters*), na istotny problem postępującej eutrofizacji zamkniętych i półotwartych zbiorników oraz cieków wodnych. Podkreślając pozytywną rolę regulacji i polityk krajowych w obszarze jakości źródłowych zasobów wodnych w ostatnich dziesięcioleciach (miejsc poboru wody pitnej), OECD zwraca uwagę na główne wyzwanie w zakresie światowej gospodarki wodnej w zakresie jezior i rzek: eutrofizację.

Photo: © OECD 2017; Cover © Wolfilser / Shutterstock.com

Zasadniczo można uznać, że eutrofizacja jest procesem naturalnym (pierwotnie zamknięte polodowcowe zbiorniki wodne były oligotroficzne, z bardzo małą ilością biogenów), związanym z przenoszeniem substancji troficznych (odżywczych) ze zlewni jezior i rzek. Jednak proces ten urósł już na taką skalę – głównie z uwagi na przedostające się do wód nawozy sztuczne na bazie fosforu używane w rolnictwie czy zanieczyszczanie wód ściekami miejskimi - prowadzi do zjawiska hipertrofii, kiedy to jakiegokolwiek życie biologiczne jest możliwe w zbiorniku czy cieku wodnym tylko w kilku górnych centymetrach przy powierzchni, zupełnie zamierając poniżej. W Polsce spotykamy się głównie ze zjawiskiem zakwitania jezior i nagromadzeniem sinic, które są bezpośrednim efektem eutrofizacji.

Proces ten prowadzi do degradacji użytkowej zbiorników i cieków wodnych – uniemożliwia rekreacyjne i gospodarcze korzystanie z aktywności wodnych (pływanie, sporty wodne, rybołówstwo).

OECD podkreśla rolę rządów i polityk krajowych w zakresie wczesnego zapobiegania procesom eutrofizacji i zwraca uwagę, że koszty przywrócenia już zanieczyszczonym zbiornikom wodnym ich cech organicznych, sprzed procesu głębokiego wzbogacenia biologicznego, są olbrzymie. Z drugiej strony OECD jasno wskazuje, że całkowita eliminacja ryzyka zanieczyszczenia wody nie jest dziś ani technicznie możliwa, ani efektywna kosztowo. OECD zachęca rządy do przyjęcia realistycznych ambicji w tym zakresie i wskazuje na sześć zasad, które mogą znacząco pomóc w organizacji procesu zapobiegania zanieczyszczeniu wód (prewencja zanieczyszczeń, możliwie najgłębsze oczyszczanie wód ściekowych u źródła, zasada *zanieczyszczający płaci* i zasada *beneficjent płaci*, równość w zakresie praw do zanieczyszczenia, spójność polityk w poszczególnych sektorach).

*Diffuse Pollution, Degraded Waters* to nieczęsty przykład publikacji OECD w wąskim obszarze problemowym zawierającej jasne zalecenia. Wartością pozycji jest także jej relatywnie duży realizm (OECD nie mówi o możliwości wyeliminowania ryzyka zanieczyszczeń w całości a jedynie o istniejącym potencjale ich ograniczania). Publikacja traktuje problem eutrofizacji jako głównie zagrożenie dla jakości spędzania wolnego czasu nad wodą przez ludzi, wpisując się w promowaną [nareszcie!] przez OECD zasadą *well being*, jako ważniejszą niż wcześniej podkreślaną *growth at all costs*.

Więcej informacji:

<http://www.oecd.org/env/resources/diffuse-pollution-degraded-waters-9789264269064-en.htm>

[http://www.oecd-ilibrary.org/environment/diffuse-pollution-degraded-waters\\_9789264269064-en](http://www.oecd-ilibrary.org/environment/diffuse-pollution-degraded-waters_9789264269064-en)

OECD (2017), *Diffuse Pollution, Degraded Waters: Emerging Policy Solutions*, OECD Studies on Water, OECD Publishing, Paris.  
DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264269064-en>

/MK/

# Ochrona środowiska

## OCHRONA ŚRODOWISKA

### Bioróżnorodność



**Świat boryka się ze spadkiem bioróżnorodności oraz problemem zrównoważonego rozwoju. Aby odwrócić spadkowy trend bioróżnorodności niezbędne jest prowadzenie bardziej ambitnej polityki w tym zakresie. Jak się jednak okazuje postępy w jej dopracowaniu nie są tak skuteczne, jak wcześniej przewidywano. Spowodowane jest to obawami dotyczącymi skutków dla konkurencyjności, kwestii dystrybucji kosztów i korzyści, wpływu grup interesów oraz politycznej i społecznej akceptowalności reform. Pojawia się zatem potrzeba promowania oraz dokładnego tłumaczenia celowości niezbędnych regulacji.**

Photo: © OECD 2017; © Shutterstock\Taiga

Raport „*The Political Economy of Biodiversity Policy Reform*” zawiera zalecenia dotyczące polityki gospodarczej i reform związanych z bioróżnorodnością. Opiera się na wcześniejszej literaturze oraz analizie nowych dokumentów dotyczących czterech przypadków: francuskiego podatku od pestycydów, reformy dotacji rolnych w Szwajcarii, płatności UE dla Mauretanii i Gwinei-Bissau na finansowanie obszarów chronionych przez fundusze powiernicze i indywidualnego przekazywania kwot połowowych na Islandii.

W raporcie OECD „*Environmental Outlook to 2050*” opublikowane zostały dane mówiące o utrzymującym się globalnym trendzie spadku zróżnicowania biologicznego, który będzie miał niekorzystny wpływ na ekosystemy. Taka sytuacja może w bardzo szkodliwy sposób wpłynąć z kolei na wzrost gospodarczy, a przed wszystkim na zdrowie człowieka.

W oparciu o istniejącą literaturę oraz doświadczenia wynikające z analizowanych przypadków, w celu poprawy skuteczności polityki środowiskowej w zakresie bioróżnorodności, przedstawione zostały najważniejsze zagadnienia reformy.

Potencjalny wpływ na konkurencyjność może działać zarówno hamująco, jak i napędzająco. Zagrożenie wystąpienia kryzysu gospodarczego wynikającego z upadku sektora rybołówstwa na Islandii, spowodowało szybką i szeroką reformę krajowej polityki w tym zakresie. Przyniosło to bardzo dobre skutki.

W zaistniałej sytuacji pojawiały się też obawy dotyczące wpływu reformy na dystrybucję dochodów. Na Islandii panowało ogólne niezadowolenie z tego, w jaki sposób wstępne, bezpłatne przydziały kwot połowowych doprowadziły do podziałów. Od kiedy zostały wprowadzone dzierżawy zasobów, wszyscy zaczęli czerpać korzyści. W Szwajcarii natomiast opłaty przejściowe zminimalizowały niekorzystną sytuację rolników. Stanowiły one bowiem wsparcie, które było niezbędne po zniesieniu dopłat bezpośrednich do hodowli bydła.

Wprowadzając określone reformy należy pamiętać o określeniu kosztów z nimi związanych, ale i możliwych korzyści dla zainteresowanych stron. Należy zwrócić też uwagę na prawidłowe wykorzystanie środków stanowiących dofinansowanie, co miało miejsce w przypadku Szwajcarii. Często polityczne decyzje muszą być podejmowane szybko, aby nie utracić możliwości korzystania z dostępnych instrumentów finansowych.

Istotne jest zapewnienie trwałości wprowadzonych reform tak, aby nie załamały się po upływie czasu. O ile rządy mogą się zmieniać, o tyle priorytety powinny zostać zachowane. Kluczowym czynnikiem jest zaangażowanie, które korzystnie wpływa na przeprowadzane reformy.

Więcej informacji:

[http://www.oecd-ilibrary.org/environment/the-political-economy-of-effective-biodiversity-policy-reform\\_9789264269545-en](http://www.oecd-ilibrary.org/environment/the-political-economy-of-effective-biodiversity-policy-reform_9789264269545-en)

OECD (2017), *The Political Economy of Biodiversity Policy Reform*, OECD Publishing, Paris.  
DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264269545-en>

/PW/

# Edukacja Εδουκασια

## Jak uczniowie radzą sobie z pieniędzem?



**Podstawowe umiejętności radzenia sobie z pieniędzem stają się niezbędne od najmłodszych lat. Jakie szczegółowe umiejętności składają się na zdolność do zarządzania własnymi finansami? Jak tych umiejętności uczyć? Kto to powinien robić? Pytania te, oraz szereg innych, leżą u podstaw analizy zawartej w opracowaniu: *Ensuring financial education and consumer protection for all in the digital age*, które OECD ogłosiło 24 maja 2017 roku.**

Photo: © OECD 2017

Przygotowany w ramach współpracy G20/OECD-INFE Raport pokazuje, cytując Sekretarza Generalnego OECD Angela Gurrię, że „wraz z regulacją ostrożnościową, krytycznymi elementami dla zapewnienia wspomagających ram dla digitalnych finansów są ochrona konsumenta i edukacja finansowa (alfabetyzacja finansowa). Raport wskazuje, że w państwach G20 można zrobić więcej w obu zakresach, tak aby społeczeństwa i państwa lepiej radziły sobie z możliwościami i zagrożeniami, które stwarza digitalizacja finansów”.

W szczególności, „obywatele powinni być również wyposażeni w kompetencje, które pozwolą im na podejmowanie rozsądnych decyzji finansowych w przestrzeni cyfrowej. Proces ten powinien zacząć się wcześniej, a najlepiej jeszcze w szkole podstawowej. Inteligentne korzystanie z technologii może wesprzeć nabywanie takich kompetencji, gdyż ułatwia dostęp do internetowej informacji finansowej i programów kształcenia”.

Główne przesłanie raportu zaprezentowała żona Króla Holandii Willema-Alexandra, królowa Maxima, która od lat propaguje edukację finansową w szczególności wśród uczniów państw rozwijających się.

**Raport sfinansowała Grupa BBVA, której prezes Francisco Gonzales również uczestniczył w ogłoszeniu Raportu, a następnie w Konferencji *OECD International Network on Financial Education (INFE)*.**

Badanie, z którego metodologią i wynikami można zapoznać się na stronie <http://www.oecd.org/daf/fin/financial-education/G20-OECD-INFE-Report-Financial-Education-Consumer-Protection-Digital-Age.pdf> obejmuje także Polskę. Wiedza i umiejętności finansowe polskich uczniów sytuują ich w pobliżu średniej dla państw objętych badaniem.

OECD (2017), *G20/OECD INFE Report on ensuring financial education and consumer protection for all in the digital age*.

/AAS/



Edukacja  
Επιχειρήματα

## Jak rozwiązywać problemy i jak uczyć ich rozwiązywania?



**Centre for Educational Research and Innovation OECD opublikowało pracę zatytułowaną „The Nature of Problem Solving. Using Research to Inspire 21st Century Learning”. Zdolność do rozwiązywania problemów jest kluczową kompetencją, której znaczenie rośnie w świecie przynoszącym wiele zmian, niepewności i zaskoczeń.**

Photo: © OECD 2017; Fotolia/alphaspirit

Można jednak lepiej sobie z tymi wyzwaniami radzić, jeśli wykorzystamy wiedzę, którą przynosi nam uważna analiza rzeczywistości oraz podpowiedzi, których dostarczają systematyczne badania naukowe. Praca „**Natura rozwiązywania problemów...**” zawiera między innymi studia i analizy, które posłużyły rozwojowi wprowadzonej w badaniach PISA 2012 oceny zdolności do rozwiązywania problemów.

Praca rekonstruuje stań badań nad czynnikami określającymi zdolność do rozwiązywania problemów i pomaga nauczycielom w przygotowaniu uczniów i studentów do rozwiązywania problemów w cechującej się niepewnością i niejednoznacznością rzeczywistości.

W tej liczącej ponad 280 stron pracy szczególnie ważny jest rozdział napisany przez Magdę Osman z University of London zatytułowany „*Problem solving: Understanding complexity as uncertainty*”. Podejmuje ona problem identyfikacji źródeł błędów, które popełniają ludzie, gdy znajdują się w sytuacjach, które cechuje wysoka złożoność. Pokazuje ona między innymi zalety podejścia bayesowskiego w radzeniu sobie ze złożonością przez podejmującego decyzje.

Ważny jest również rozdział na temat *Rozwiązywanie problemów z punktu widzenia matematyki*, gdyż rozwiązywanie problemów od zawsze było domeną zarówno czystej, jak i stosowanej matematyki. Rozdział ten przedstawia sposoby przenoszenia teoretycznej analizy pojęciowej do nauczania matematyki oraz analizuje znaczenie meta-poznania w wyjaśnianiu zdolności do rozwiązywania problemów matematycznych i nauczania matematyki.

Ponadto, jeden z końcowych rozdziałów podejmuje kwestię rozwiązywania problemów we współpracy grupowej. Analizuje on charakterystykę zadań związanych ze zbiorowym rozwiązywaniem problemów, współzależność wśród rozwiązujących problemy w grupach i ich zdolność do odpowiedzi na bodźce. Rozdział pokazuje również sposoby mierzenia współpracy w rozwiązywaniu problemów i ilustruje je przykładami.

**Raport potwierdza fakt, że OECD nie tylko mierzy osiągnięcia i postępy szkolne, poprzez min. badania PISA, ale również próbuje przełożyć wyniki badań naukowych na wnioski dla instytucji edukacyjnych.**

Więcej informacji:

[http://www.oecd-ilibrary.org/education/the-nature-of-problem-solving\\_9789264273955-en](http://www.oecd-ilibrary.org/education/the-nature-of-problem-solving_9789264273955-en)

Csapó, B. and J. Funke (eds.) (2017), *The Nature of Problem Solving: Using Research to Inspire 21<sup>st</sup> Century Learning*, OECD Publishing, Paris.  
DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264273955-en>

STI  
211

## Cyfrowa transformacja i nie tylko



**Dział STI (Science, Technology and Innovation) opublikował najnowszą broszurę *Discover the OECD Directorate for Science, Technology and Innovation 2017* w której przedstawia listę problemów dotyczących wpływu nauki, technologii i innowacji na wzrost gospodarczy i dobrobyt społeczny.**

Photo: © OECD 2017

W broszurze *Discover the OECD Directorate for Science, Technology and Innovation 2017* poruszone są zagadnienia począwszy od dynamiki biznesowej i produktywności GVC (*Global Value Chains*) po rozwój gospodarki cyfrowej, od innowacji sprzyjających włączeniu społecznemu do nowych źródeł wzrostu (np. kapitał oparty na wiedzy KBC - *Knowledge-based capital*). W dokumencie opisane jest również strategiczne podejście do innowacji i zastosowanie bio i nanotechnologii, jak również konsekwencje wynikające z następnej rewolucji przemysłowej.

W publikacji wymieniony jest również przełomowy projekt OECD dotyczący cyfrowej transformacji - *Going Digital*. Jednym z kluczowych wyzwań stojących dziś przed krajami członkowskimi OECD i gospodarkami partnerskimi będzie wykorzystanie procesu cyfrowej transformacji i nowych technologii dla kształtowania gospodarek i społeczeństw w XXI wieku. Dyrekcja STI będzie odgrywać kluczową rolę w tym nowym, przekrojowym projekcie OECD, w celu zbadania, jaki cyfrowa transformacja ma wpływ na kształtowanie poszczególnych polityk. OECD podejmuje ten wielodyscyplinarny projekt, aby lepiej zrozumieć, jak wykorzystać zalety cyfrowej transformacji na rzecz wzrostu gospodarczego i dobrobytu w świecie.

Innowacje są kluczowym czynnikiem wpływającym na wydajność, wzrost i dobrobyt oraz odgrywają istotną rolę w rozwiązywaniu podstawowych wyzwań związanych z politykami publicznymi, takimi jak zdrowie, środowisko, bezpieczeństwo żywności, edukacja i efektywność sektora publicznego. Różnorodność zagadnień wymaga zatem strategicznego podejścia do innowacji, wspomaganego przez rzetelne dane.

W publikacji odnajdujemy również odniesienie np. do faktu, iż wiele rządów na całym świecie inwestuje w badania nad mózgiem i neurotechnologiami. Postęp technologiczny powinien doprowadzić do rozwoju wielu rodzajów innowacji neurotechnologicznych. Zbliżenie nauki o mózgu, inżynierii i informatyki doprowadziło do stworzenia sztucznego neuronu opartego na urządzeniach nanoskopowych.

Inwestycja w KBC jest także kluczem do wzrostu produktywności i poziomu życia. W wielu krajach OECD inwestycje w KBC wzrosły szybciej niż inwestycje w kapitał fizyczny (maszyny, urządzenia i budynki). Wzrost gospodarczy w zaawansowanych sieciach będzie w coraz większym stopniu zależeć od wzrostu wydajności wspartego wykorzystaniem wiedzy.

Więcej informacji:

<http://www.oecd.org/sti/science-technology-innovation.pdf>

/EM/

# Zarządzanie publiczne

## Przegląd stanu uczciwości w sektorze publicznym w Meksyku



Pod koniec marca 2017 r. Dyrektoriat OECD ds. Zarządzania Publicznego i Rozwoju Terytorialnego opublikował przegląd dot. uczciwości sektora publicznego w Meksyku *OECD Integrity Review of Mexico: Taking a Stronger Stance Against Corruption*. Dokument został opracowany w świetle nowo przyjętych rozwiązań systemowych, mających na celu poprawę stanu przestrzegania polityk uczciwości.

Photo: © OECD 2017; Cover © Jess Kraft/Shutterstock.com

Krajowy System Antykorupcyjny *National Anti-corruption System* (NACS), który wszedł w życie 18 lipca 2016 r. ma szansę przełamać impas w walce z korupcją w Meksyku. Pakiet ustaw tworzących ów system stanowi punkt zwrotny w kształtowaniu polityk uczciwości i zwalczaniu korupcji w sektorze publicznym. Cel, jaki stawia przed sobą meksykański ustawodawca, ma zostać osiągnięty m.in. poprzez przezwyciężenie fragmentaryzacji oraz wprowadzenie spójnych polityk krajowych w zakresie uczciwości, usprawnienie koordynacji działań organów administracji rządowej, wzmocnienie mechanizmów walki z korupcją i zachowaniami nieetycznymi w administracji publicznej, zwiększenie przejrzystości oraz aktywne uczestnictwo społeczeństwa obywatelskiego.

Przegląd przedstawia przedsięwzięte w tym zakresie przez rząd Meksyku inicjatywy takie jak m.in. utworzenie na szczeblu federalnym nowych struktur zarządzania ds. przeciwdziałania korupcji, zmiana kodeksów postępowania etycznego dla funkcjonariuszy publicznych, stałe ulepszanie funkcjonowania specjalnej internetowej platformy zawierającej informacje o zamówieniach publicznych *CompraNet*, aby zapewnić lepszy nadzór oraz większą wykrywalność naruszeń prawa.

Pomimo przełomowego charakteru wprowadzanych reform, największym wyzwaniem stojącym przed Meksykiem jest nadal pełna i skuteczna implementacja. Wśród zaleceń OECD kluczowe znaczenie mają przede wszystkim: wzmocnienie rozwiązań instytucjonalnych na rzecz spójności działań i efektywnej współpracy w walce z korupcją na szczeblu federalnym i stanowym, poprawa koordynacji wertykalnej oraz horyzontalnej, wypełnianie istniejących luk w uregulowaniach prawnych, zwiększanie świadomości, budowanie kultury uczciwości i promowanie postaw etycznych w sektorze publicznym oraz zapewnienie ochrony dla jednostek denuncjujących niewłaściwe praktyki i zachowania naruszające prawo. Nie bez znaczenia jest również egzekwowanie przestrzegania zasad uczciwości i wykluczanie z życia publicznego skorumpowanych funkcjonariuszy czy przedsiębiorstw, odstraszać w ten sposób potencjalnych naśladowców i zwiększając zarazem zaufanie społeczeństwa do rządu.

Więcej informacji:

[http://www.oecd-ilibrary.org/governance/oecd-integrity-review-of-mexico\\_9789264273207-en](http://www.oecd-ilibrary.org/governance/oecd-integrity-review-of-mexico_9789264273207-en)

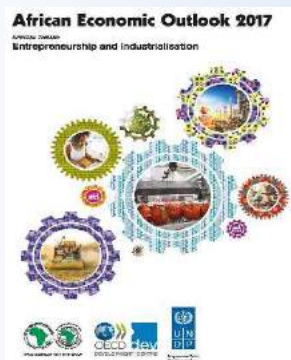
OECD (2017), *OECD Integrity Review of Mexico: Taking a Stronger Stance Against Corruption*, OECD Public Governance Reviews, OECD Publishing, Paris.

DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264273207-en>

/WW/

# Gospodarcza przyszłość Afryki: przedsiębiorczość i uprzemysłowienie

## Raport o stanie i perspektywach gospodarki Afryki 2017



**Kolejny raport o stanie i perspektywach gospodarki Afryki (African Economic Outlook 2017), sygnowany przez Afrykański Bank Rozwoju, Centrum Rozwoju OECD i UNDP, opublikowany 22 maja 2017 roku, odnotowuje wzrost gospodarczy w 2016 r. w wysokości 2,2% (w porównaniu do 3,2% w 2015 r.). Do osłabienia koniunktury przyczyniły się głównie niższe ceny surowców, utrzymujące się osłabienie gospodarki globalnej i warunki pogodowe, które negatywnie odbiły się na produktywności sektora rolniczego.**

Photo: © African Development Bank, Organisation for Economic Co-operation and Development, United Nations Development Programme (2017). Cover design by the African Development Bank based on images from Shutterstock.com

*„Gospodarki afrykańskie nie mogą stracić szansy na kolejną transformację gospodarczą. Tym razem to przedsiębiorcy indywidualni powinni być wiodącymi aktorami czwartej rewolucji przemysłowej”*

Mario Pezzini, Dyrektor Centrum Rozwoju OECD

Dotychczasowy, wieloletni wzrost przynosi dotąd zróżnicowane efekty. Nadal 54% populacji doświadcza ubóstwa w wielu wymiarach: dostępie do służby zdrowia, edukacji, warunków życia. Większy wzrost liczby miejsc pracy dających podstawy do godnej egzystencji będzie głównym wyzwaniem dla rządów państw afrykańskich, zwłaszcza, że między rokiem 2010 a 2050 przybędzie ok. 910 mln potencjalnych pracowników.

Mimo to, przewidywania na kolejne lata są jednak pozytywne: poprawa stanu gospodarki globalnej, wzrost cen surowców i kontynuacja wewnętrznych reform makroekonomicznych spowodują przyspieszenie wzrostu. Na dalszy rozwój kontynentu wpływ będą miały jednak przede wszystkim czynniki wewnętrzne o charakterze bardziej stabilnym i trwałym. Rosnąca dynamicznie konsumpcja i urbanizacja czynią rynek afrykański bardziej atrakcyjnym dla inwestorów. Łączna liczba rosnących zewnętrznych przepływów finansowych w 2017 r. przewidywana jest na 179,7 mld USD; wzrośnie również o 2,4%, do 66,2 mld USD, wielkość środków przekazywanych do krajów ojczystych przez migrantów zarobkowych (*remittances*), a bezpośrednie inwestycje zagraniczne utrzymają się na poziomie ok. 57 mld USD. Najważniejsza jednak jest dywersyfikacja inwestycji dotychczas skumulowanych głównie w przemyśle wydobywczym, które kierowane są obecnie do sektorów budownictwa, usług finansowych, wytwórczości, transportu, energetyki, informatyki i technologii komunikacyjnych. Kontynent potrzebuje jednak większej integracji regionalnej, która pozwoli na wykorzystanie potencjału dywersyfikacji handlu skupionego obecnie na wymianie ze światem zewnętrznym.

Główną potrzebą jest obecnie kontynuacja promocji industrializacji oraz wsparcie dla przedsiębiorczości indywidualnej. Większość strategii industrializacji przyjętych przez państwa afrykańskie podkreśla rolę wielkich przedsiębiorstw zwracając zbyt małą uwagę na przedsiębiorczość w sektorach mających większy potencjał wzrostu i tworzenia nowych miejsc pracy (start-upy oraz małe i średnie przedsiębiorstwa) oraz nie doceniając technologii cyfrowych i nowych modeli biznesowych, które zacierają dotychczasowe rozdziały między sektorami wytwórczym i usługowym. Afryka dysponuje potencjałem, który wspomogłby rozwój przedsiębiorczości. Według statystyk dostępnych w przypadku 18 krajów Afryki, 11% populacji w wielu produkcyjnym stworzyło własne firmy, jest to zdecydowanie więcej niż w krajach rozwijających się Ameryki łacińskiej (8%) i Azji (5%). Rządy krajów afrykańskich powinny zadbać o poprawę umiejętności pracowników, poszerzyć zakres parków przemysłowych i specjalnych stref ekonomicznych oraz zwiększyć dostęp do

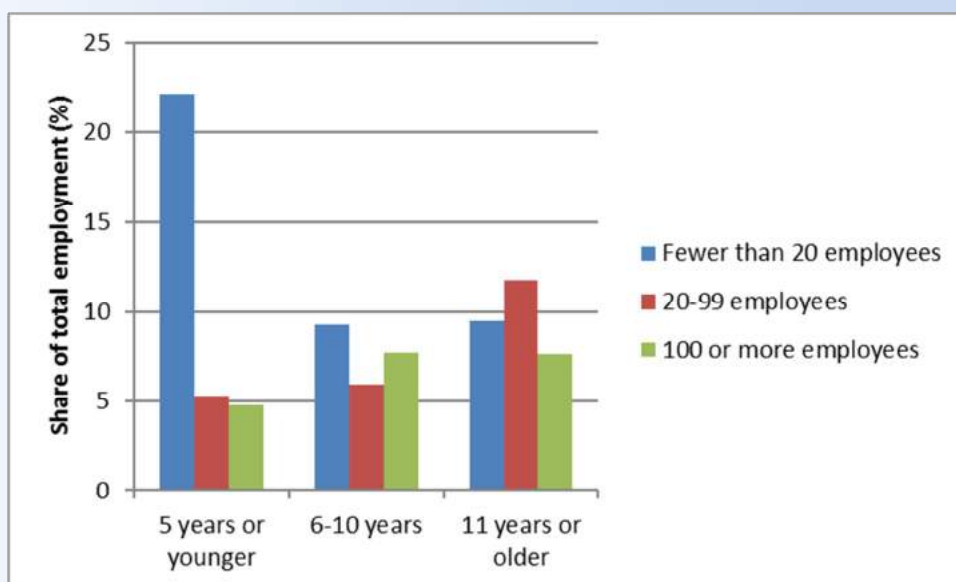
finansowania (dostępność do kredytów, więcej innowacyjnych instrumentów finansowych) dla małych i nowopowstałych firm.

Raport szczegółowo analizuje sytuację makroekonomiczną, zewnętrzne przepływy finansowe oraz przychody fiskalne, a także politykę handlową, integrację regionalną, rozwój kapitału ludzkiego oraz jakość rządzenia. Raport poświęca szczególnie wiele miejsca roli przedsiębiorców w uprzemysłowieniu Afryki. Raport zarysowuje również szczegółowe, praktyczne kroki, które mogą pomóc państwom afrykańskim we wdrożeniu skutecznych strategii uprzemysłowienia. Zalecenia te dotyczą działań służących poprawie kwalifikacji, klastrów oraz sposobów finansowania.

Każdy z 54 analizowanych krajów pokazany jest, część raportu zawierająca fiski krajów, przez pryzmat podstawowych statystyk gospodarczych. Aneks statystyczny zawiera dane porównawcze dotyczące wymiaru gospodarczego, społecznego i politycznego.

Część poświęcona przedsiębiorczości i uprzemysłowieniu analizuje przyczyny, dla których Afrykę czeka jeszcze industrializacja. Pokazuje nowe kierunki industrializacji w dobie czwartej rewolucji przemysłowej.

### W Afryce dominują przedsiębiorstwa małe (za małe!)



Źródło : OECD(2017)

Praca analizuje przedsiębiorczy krajobraz Afryki i identyfikuje te typy przedsiębiorczości, które mogą być pomocne w uprzemysłowieniu. Jej autorzy, w tym Wim Naude, z Maastricht School of Management, analizują także powody, dla których w Afryce dominują przedsiębiorstwa małe i bardzo małe, a w niewystarczającym stopniu obecne są przedsiębiorstwa zorientowane na wykorzystywanie szans rozwojowych.

Więcej informacji:

[www.africaneconomicoutlook.org](http://www.africaneconomicoutlook.org)

[http://www.oecd-ilibrary.org/development/african-economic-outlook-2017/executive-summary\\_aeo-2017-3-en](http://www.oecd-ilibrary.org/development/african-economic-outlook-2017/executive-summary_aeo-2017-3-en)

DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/aeo-2017-en>

/AAS/MŁ/

## Warto wiedzieć ... WARTO WIEDZIEĆ ...

### OECD iLibrary

**OECD iLibrary** jest globalną bazą wiedzy zawierającą dane, informacje oraz publikacje OECD. Według stanu na marzec 2017 roku umieszczono w niej 11 180 e-booków, 54 970 rozdziałów, 5 310 dokumentów roboczych. *OECD iLibrary* w szczególności skierowana jest do środowisk uniwersyteckich, ośrodków badawczych, parlamentów krajowych, organizacji pozarządowych oraz do bibliotek.

Strona dostępna jest w dwóch wersjach językowych: angielskiej i francuskiej, jednakże dla niektórych publikacji znajdują się także streszczenia w 25 wersjach językowych, w tym polskiej. Strona posiada również szereg wyszukiwarek tematycznych, liczne katalogi oraz bazę danych statystycznych z 17 zakresów tematycznych. Dokumenty dostępne są w różnych formatach.

Dostęp do *OECD iLibrary* znajduje się pod następującym adresem:

[www.oecd-ilibrary.org](http://www.oecd-ilibrary.org)

Szczegółowy przewodnik korzystania z *OECD iLibrary* znajduje się w wersji polskiej i angielskiej pod adresami:

[http://assets.oecdcode.org/ilibraryres/Gettngstarted\\_Polish\\_2012.pdf](http://assets.oecdcode.org/ilibraryres/Gettngstarted_Polish_2012.pdf)

[http://assets.oecdcode.org/ilibraryres/user\\_guide\\_oecd-ilibrary\\_en.pdf](http://assets.oecdcode.org/ilibraryres/user_guide_oecd-ilibrary_en.pdf)

Informacje o sposobie korzystania z *OECD iLibrary* znajdują się na **You Tube** pod następującym adresem:

<https://www.youtube.com/user/OECDiLibrary>

<https://www.youtube.com/watch?v=nN5tNWvfDB4>

Broszura ze szczegółowymi informacjami o *OECD iLibrary* znajduje się pod adresem:

[https://issuu.com/oecd.publishing/docs/oecd\\_ilibrary\\_brochure\\_2017?e=3055080/41406163](https://issuu.com/oecd.publishing/docs/oecd_ilibrary_brochure_2017?e=3055080/41406163)

Obecnie z *OECD iLibrary* korzysta ponad 2000 instytucji w przeszło 100 krajach. Ich lista dostępna jest pod adresem:

[http://www.oecd.org/about/publishing/oecdilibrarysubscribers-abonnesaoecdilibrary.htm?utm\\_source=Adestra&utm\\_medium=email&utm\\_content=list%20by%20country&utm\\_campaign=What%27s%20New%202014%20February&utm\\_term=demo](http://www.oecd.org/about/publishing/oecdilibrarysubscribers-abonnesaoecdilibrary.htm?utm_source=Adestra&utm_medium=email&utm_content=list%20by%20country&utm_campaign=What%27s%20New%202014%20February&utm_term=demo)

# OECD iLibrary

Źródło: <http://www.oecd-ilibrary.org/>; © OECD

## Warto wiedzieć ... Warto wiedzieć ...

### Zasoby informacyjne OECD

#### Statystyczna baza danych OECD

Na podanej stronie dostępny jest katalog baz danych OECD oraz dane statystyczne uszeregowane wg tematyki, które można wykorzystywać również do porównywania poszczególnych rezultatów:

<https://data.oecd.org/home/>

#### Katalog publikacji OECD w 2017 roku

W publikacjach OECD znajdują się analizy i dane porównawcze wykorzystywane do ustalenia przyszłych trendów i międzynarodowych standardów dotyczących m. in. zagadnień mających bezpośredni wpływ na życie ludzi. Zawarte w publikacjach informacje dotyczą następujących zakresów tematycznych: Ekonomia, Rolnictwo, Pomoc rozwojowa, Edukacja, Zatrudnienie, Energia, Finanse i Inwestycje, Zarządzanie publiczne, Przemysł i Usługi, Energia nuklearna, Nauka i Technologia, Kwestie społeczne, zdrowotne i migracyjne, Podatki, Handel, Transport, Rozwój regionalny. Wykaz publikacji w 2017 r. znajduje się na stronie:

[https://issuu.com/oecd.publishing/docs/cata\\_key\\_2017\\_maj\\_web?e=3055080/43182506](https://issuu.com/oecd.publishing/docs/cata_key_2017_maj_web?e=3055080/43182506)

#### Księgarnia internetowa OECD

Księgarnia internetowa OECD oferuje szeroki dostęp do informacji o publikacjach OECD, Międzynarodowej Agencji Energii (IEA), Centrum Rozwoju OECD, Międzynarodowego Forum Transportu (ITF), Centrum Badań Naukowych i Innowacji (CERI). Księgarnia umożliwia również dostęp do katalogu publikacji i periodyków oraz baz danych OECD pod następującym adresem:

[www.oecd.org/bookshop](http://www.oecd.org/bookshop)

#### E-newsletter OECD

Biuletyn OECD w wersji elektronicznej zatytułowany *What's New @ OECD* wydawany jest raz w miesiącu. Poprzednie wydania dostępne są pod adresem:

<http://www.oecd.org/about/publishing/whatsnew.htm>

Aby otrzymywać Biuletyn drogą elektroniczną konieczna jest rejestracja dostępna pod adresem:

[www.oecd.org/about/publishing/oecdirect.htm](http://www.oecd.org/about/publishing/oecdirect.htm)

#### OECD Observer

*OECD Observer* jest kwartalnikiem, który przedstawia w zwięzły i miarodajny sposób analizy kluczowych światowych problemów gospodarczych i społecznych. Na łamach *OECD Observer* znajdują się artykuły ekspertów OECD i innych gości podsumowujące najnowsze ustalenia w dziedzinie gospodarki światowej. Każde wydanie zawiera artykuły pogrupowane tematycznie, wykazy nowych publikacji i recenzje książek. W pakiecie *OECD Observer* znajduje się również roczne wydanie *OECD Yearbook*, zawierające informacje, w których położony jest nacisk na aktualne wyzwania oraz rozwiązania globalnych problemów gospodarczych, społecznych i środowiskowych. *OECD Observer* dostępny jest pod adresem:

<http://oecdobserver.org/>

## Warto wiedzieć ...

WARTO WIEDZIEĆ ...

### Przydatne adresy

#### Stałe Przedstawicielstwo RP przy Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju

- SP RP przy OECD - strona główna:

<http://www.paryzoecd.msz.gov.pl/>

- SP RP przy OECD - Twitter:

<https://twitter.com/PLPermRepOECD>

#### OECD

- OECD - strona główna :

[www.oecd.org](http://www.oecd.org)

- OECD - YouTube :

[www.youtube.com/oecd](http://www.youtube.com/oecd)

- OECD - Facebook:

<https://www.facebook.com/theOECD>

- OECD - Twitter:

<https://twitter.com/oecd>

- OECD - Flickr:

<https://www.flickr.com/photos/oecd>

- OECD - Careers:

<http://www.oecd.org/careers/>

#### Inne agencje

- Międzynarodowa Agencja Energetyczna (IEA) - strona główna:

<https://www.iea.org/>

- Międzynarodowa Agencja Energii Atomowej (IAEA) - strona główna:

<https://www.iaea.org/>

- Centrum Rozwoju (DEV) - strona główna:

<http://www.oecd.org/dev/>

- Międzynarodowe Forum Transportu (ITF) - strona główna:

<http://www.itf-oecd.org/>



# OECD 360°

## OECD 360°

### Stale Przedstawicielstwo RP

przy Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju



#### KONTAKT:

136, rue de Longchamp

75116 Paris

Tel. +33 (0)1 56 28 57 60

Fax. +33 (0)1 56 28 94 66

- Aby wejść na stronę internetową placówki: <http://www.paryzoecd.msz.gov.pl>
- Aby skontaktować się z placówką: [paryz.oecd.sekretariat@msz.gov.pl](mailto:paryz.oecd.sekretariat@msz.gov.pl)

*Jeżeli nie życzą sobie Państwo otrzymywać tego typu informacji, prosimy o e-maila zwrotnego pod wyżej wymieniony adres z informacją „proszę o usunięcie mojego adresu z listy adresatów”*