



POLSKI
ZWIĄZEK
MOTOROWY

STRATEGIA ROZWOJU SPORTÓW MOTOROWYCH NA LATA 2020 - 2027

WARSZAWA, 2019



Załącznik do uchwały ZG PZM
nr 117/2019 z 23 listopada 2019 r.

Strategia rozwoju
sportów motorowych

na lata 2020 – 2027
(jednolity tekst wg stanu na dzień 06.08.2020 r.)

Warszawa, 2019



Metryka dokumentu

Status dokumentu	Zatwierdzony
Wersja	1.1 (w przypadku aktualizacji dokumentu należy nadać numery kolejnym wersjom)
Data akceptacji dokumentu	30/09/2019
Data zmian dokumentu	21/07/2020
Zakres zmian dokumentu	<p>Wersja 0.1 - Utworzenie dokumentu.</p> <p>Wersja 0.2 – Uzupełniona wersja dokumentu przekazana do przeglądu przez PZM</p> <p>Wersja 0.3 – Weryfikacja tekstu przez PZM wraz wprowadzeniem szczegółowego planu działań</p> <p>Wersja 0.4 – Uwzględnienie uwag PZM</p> <p>Wersja 0.5 – Finalne korekty Przewodniczących Gł. Komisji</p> <p>Wersja 0.6 – Uwzględnienie finalnych korekt Przew. GK</p> <p>Wersja 1.0 – Wersja do zatwierdzenia przez Zarząd Główny PZM.</p> <p>Wersja 1.1 – Wersja z wprowadzonymi uwagami Ministerstwa Sportu</p> <p>(w przypadku aktualizacji dokumentu należy dodać wpis dla kolejnych wersji wskazujący zakres wprowadzonych zmian)</p>



Spis treści

1. Słownik pojęć i skrótów	6
2. Wstęp.....	7
3. Polski Związek Motorowy jako związek sportowy	8
4. Misja Polskiego Związku Motorowego	10
5. Sporty Polskiego Związku Motorowego	11
5.1. Sport samochodowy.....	11
Rajdy samochodowe	11
Wyścigi samochodowe	11
Rozwój sportu samochodowego w Polsce	12
Sport samochodowy w Polsce w 2018 roku	13
5.2. Sport motocyklowy	15
Rajdy motocyklowe	16
Wyścigi motocyklowe.....	16
Rozwój sportu motocyklowego w Polsce	16
Sport motocyklowy w Polsce w 2018 roku	17
5.3. Sport żużlowy	20
Rozwój sportu żużlowego w Polsce	21
Sport żużlowy w Polsce w 2018 roku.....	21
5.4. Sport kartingowy	23
Rozwój sportu kartingowego w Polsce	24
Sport kartingowy w Polsce w roku 2018	24
6. Wizje rozwoju sportów	26
6.1. Wizja rozwoju sportu samochodowego	26
6.2. Wizja rozwoju sportu motocyklowego	26
6.3. Wizja rozwoju sportu żużlowego.....	26
6.4. Wizja rozwoju sportu kartingowego.....	27
7. Główni interesariusze sportów motorowych	28



7.1. Kluby sportowe	28
7.2. Zawodnicy	28
7.3. Kibice	28
7.4. Sędziowie sportowi	29
7.5. Właściciele terenów	29
7.6. Szkoły	29
7.7. Media	30
7.8. Instytucje państwowe, politycy, samorządowcy	30
7.9. Służby	30
7.10. Sponsorzy	30
7.11. Producenci sprzętu i usługodawcy	31
8. Analiza interesariuszy	32
9. Ogólna diagnoza sytuacji w sportach motorowych	33
9.1. Diagnoza sportu samochodowego	33
9.2. Diagnoza sportu motocyklowego	33
9.3. Diagnoza sportu żużlowego	33
9.4. Diagnoza sportu kartingowego	34
10. Analiza SWOT dla rozwoju sportów motorowych	36
10.1. Analiza SWOT dla rozwoju sportu samochodowego	37
10.2. Analiza SWOT dla rozwoju sportu motocyklowego	42
10.3. Analiza SWOT dla rozwoju sportu żużlowego	47
10.4. Analiza SWOT dla rozwoju sportu kartingowego	49
11. Cele strategiczne działania PZM oraz kierunki rozwoju sportów motorowych	53
11.1. Kierunki rozwoju sportów z perspektywy PZM	53
11.2. Rozwój zawodników	54
11.3. Działania związane z rozwojem sportu niepełnosprawnych	54
11.4. Bezpieczeństwo	54
11.5. Działania proekologiczne	55
12. Plan działań wspierających cele wraz z harmonogramem	56
13. Sposoby finansowania działalności	74
14. Założenia polityki zarządzania ryzykiem	74
15. Mechanizmy monitorowania realizacji strategii	75
15.1. Kluczowe czynniki sukcesu i ich mierniki	75
15.2. Zasady monitorowania	76
15.3. Mechanizmy monitorowania	76
15.4. Przeglądy strategii i aktualizacje	76



15.5. Ewaluacja ex-post.....	76
15.6. Komunikacja realizacji Strategii.....	76
16. Realizacja zaleceń Kodeksu Dobrego Zarządzania dla Polskich Związków Sportowych w odniesieniu do Zarządzania Strategicznego.....	78



1. Słownik pojęć i skrótów

Pojęcie lub skrót	Definicja
Członek Związku	Jednostki organizacyjne, kluby sportowe, związki sportowe oraz inne osoby prawne działające w sporcie motorowym, które zostały przyjęte do Związku i zobowiązały się do przestrzegania jego statutu.
Działacz Związku	Osoba wchodząca w skład organów Polskiego Związku Motorowego
GKSS	Główna Komisja Sportu Samochodowego
GKSM	Główna Komisja Sportu Motocyklowego
GKSŻ	Główna Komisja Sportu Żużlowego
GKSK	Główna Komisja Sportu Kartingowego
FIA	Fédération Internationale de l'Automobile – międzynarodowa organizacja pozarządowa z siedzibą w Paryżu, zrzeszająca 239 narodowych federacji sportów samochodowych.
FIM	Fédération Internationale de Motocyclisme – międzynarodowa organizacja pozarządowa z siedzibą w Mies (Szwajcaria), zrzeszająca 111 narodowych federacji sportów motocyklowych.
FIM Europe	European Motorcycle Union - europejska organizacja pozarządowa z siedzibą w Mies (Szwajcaria), zrzeszająca 46 narodowych federacji sportów motocyklowych
MSiT	Ministerstwo Sportu i Turystyki
PZS	Polski Związek Sportowy
PZM	Polski Związek Motorowy
Strategia	Niniejszy dokument
Związek	Polski Związek Motorowy



2. Wstęp

Dokument „Strategia Polskiego Związku Motorowego na lata 2019 – 2027” (dalej: Strategia) powstał w celu systematycznego ujęcia długookresowych planów rozwoju Związku oraz poszczególnych zrzeszanych sportów. Obejmuje on określenie wysokopoziomowych kierunków działania, definiowanych przez wizję, misję i cele strategiczne dla rozwoju Związku i sportów motorowych w perspektywie 2 nadchodzących kadencji Zarządu Głównego PZM (8 lat). Planowanie celów i działań strategicznych przeprowadzone zostało na bazie wiedzy i doświadczeń działaczy PZM oraz analiz i bieżącej weryfikacji stopnia realizacji celów postawionych we wcześniejszej perspektywie strategicznej. Strategia ma również na celu zapewnienie wskazówek ułatwiających wybór bieżących, operacyjnych kierunków działania i sposobów ich realizacji w jak największym stopniu wspierających misję i wizję PZM. Równie ważnym czynnikiem branym pod uwagę przy opracowaniu niniejszego dokumentu było zrealizowanie zaleceń Ministra Sportu i Turystyki sformułowanych w Kodeksie Dobrego Zarządzania dla Polskich Związków Sportowych¹. Kodeks ten stanowi usystematyzowany zbiór wytycznych adresowanych do PZS, którego celem jest podniesienie jakości zarządzania w tych organizacjach. Niniejsza Strategia wpisuje się w te wytyczne.

¹ Kodeks Dobrego Zarządzania dla Polskich Związków Sportowych jest dostępny na stronie internetowej MSiT <https://www.msit.gov.pl/pl/batony/67,Kodeks-Dobrego-Zarządzania-Dla-Polskich-Zwiazkow-Sportowych.html>



3. Polski Związek Motorowy jako związek sportowy

Historia automobilizmu na ziemiach polskich sięga 1896 roku, kiedy to w Warszawie pojawiły się pierwsze pojazdy samochodowe. W 1909 założone zostało Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego, które w roku 1920 zmieniło nazwę na Automobilklub Polski. W tym samym okresie stowarzyszenie stało się członkiem Międzynarodowego Związku Automobilklubów Uznanych (A.I.A.C.R., później FIA). Polski Związek Motocyklowy powstał zaś w 1924 roku.

Polski Związek Motorowy (dalej: PZM, Związek) powstał 30 stycznia 1950 r. z połączenia Automobilklubu Polski i Polskiego Związku Motocyklowego.

Pierwsze lata funkcjonowania PZM przypadły na trudny okres powojenny, w którym Związek borykał się z brakiem pojazdów czy obiektów sportowych, bardzo złym stanem dróg i niedostatkiem paliwa. Priorytetem była odbudowa polskiego sportu motorowego, zorganizowanie działalności sportowej. W tym kontekście, do sukcesów zaliczyć należy już samo rozgrywanie rajdów czy wyścigów samochodowych.

W roku 1956 na czele Polskiego Związku Motorowego - decyzją Walnego Zjazdu, który miał miejsce 12-13 maja 1956 r. - stanął mgr inż. Roman Pijanowski. Prezes Pijanowski przyczynił się do rozwoju PZM tworząc filozofię jego działania, a do najważniejszych zadań zaliczył rozwój sportów motorowych, turystyki, krzewienie kultury motoryzacyjnej, podnoszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dzięki jego działaniom, PZM stał się również samowystarczalny ekonomicznie poprzez podjęte liczne inicjatywy gospodarcze finansujące realizację zadań statutowych. W tym czasie, na terenie całego kraju powstały m.in. liczne Ośrodki Szkolenia Motorowego.

W 1956 roku, w ramach struktur PZM, rozpoczęto tworzenie automobilklubów regionalnych. W latach 1955 i 1956 PZM ponownie nawiązał współpracę z FIA i FIM, co umożliwiło m.in. start uczestników z Warszawy w Rajdzie Monte Carlo w 1959 roku.

W 1989 roku, po zmianie ustroju politycznego i gospodarczego, zmieniona została struktura działalności gospodarczej PZM, powstały spółki prawa handlowego.

W 1991 roku Krajowy Zjazd PZM uchwalił w sposób demokratyczny pierwszy, samodzielnie przygotowany Statut Związku - obowiązuje on z niewielkimi zmianami do dziś².

PZM swoją działalność realizuje poprzez sfederowane w nim automobilkluby i kluby motorowe posiadające licencje klubowe uprawniające do współzawodnictwa sportowego w danej dyscyplinie. Polski Związek Motorowy pełni funkcję narodowej federacji, będąc członkiem Międzynarodowej Federacji Samochodowej (FIA), Międzynarodowej Federacji Motocyklowej (FIM), Międzynarodowej Federacji Campingu i Caravaningu (FICC), Międzynarodowej Federacja Pojazdów Zabytkowych (FIVA) oraz Motocyklowej Unii Europejskiej (FIM Europe).

PZM jest członkiem Polskiego Komitetu Olimpijskiego.

PZM zrzesza między innymi sporty samochodowy, motocyklowy, kartingowy i żuźlowy. PZM zrzesza na zasadach dobrowolności członków działających na rzecz motoryzacji i sportów motorowych.

Władzami Związku są: Walne Zgromadzenie Delegatów, Zarząd Główny, Główna Komisja Rewizyjna, Trybunał Związku.

² Aktualny Statut PZM jest dostępny na stronie internetowej Związku pod adresem:

<https://www.pzm.pl/o-nas/statut-polskiego-zwiazku-motorowego>



Organami Zarządu Głównego odpowiedzialnymi za sporty motorowe są: Główna Komisja Sportu Samochodowego, Główna Komisja Sportu Motocyklowego, Główna Komisja Sportu Kartingowego, Główna Komisja Sportu Żużlowego.

Celem działania Związku jest, między innymi:

- rozwój sportów motorowych,
- działalność oświatowa, krzewienie wśród społeczeństwa wiedzy motoryzacyjnej, szkolenie kierowców,
- działanie na rzecz podnoszenia bezpieczeństwa na drogach.

PZM działa zgodnie z Ustawą o sporcie z dnia 25 czerwca 2010 r. z póź. zm., ustawą Prawo o stowarzyszeniach z dnia 7 kwietnia 1989 r. z póź. zm. i innymi obowiązującymi przepisami.

PZM organizuje rocznie ponad 2000 imprez sportowych i turystycznych i jest znany z doskonałej organizacji, wysokiego poziomu, gościnności i dbałości o sport. Do najważniejszych imprez organizowanych przez PZM można zaliczyć:

- Mistrzostwa Świata w Rajdach Samochodowych,
- Mistrzostwa Europy w Rajdach Samochodowych,
- Mistrzostwa Europy w Rallycrossie,
- Mistrzostwa Europy w Samochodowych Wyścigach Górskich,
- Indywidualne Mistrzostwa Świata na żużlu – Speedway Grand Prix,
- Mistrzostwa Europy na żużlu – Speedway Euro Championship
- Mistrzostwa Świata w Enduro,
- Mistrzostwa Świata SuperEnduro,
- Mistrzostwa Europy Enduro,
- Mistrzostwa Europy w Motocrossie,
- Mistrzostwa Świata Freestyle Motocross,
- Mistrzostwa Świata w Sidecar crossie,
- Drużynowe Mistrzostwa Świata w Trialu,
- Mistrzostwa Europy w Trialu.



4. Misja Polskiego Związku Motorowego

Misję możemy rozumieć szeroko zdefiniowane kierunki rozwoju organizacji. Innymi słowy, jest to stan, do którego organizacja zmierza. Polski Związek Motorowy określił swoją misję w następujący sposób:

Polski Związek Motorowy jest związkiem sportowym, organizatorem aktywności sportowej w sportach motorowych w Polsce: samochodowym, motocyklowym, żużlowym i kartingowym. Podstawowymi celami Związku są: wykorzystanie wiedzy i umiejętności kadry, a także potencjału obiektów sportowych, w celu organizacji zawodów na światowym poziomie, organizacja współzawodnictwa krajowego, tworzenie dzieciom i młodzieży warunków do uczestnictwa w sportach motorowych, w szczególności w kartingu. Troską Związku jest poprawa bezpieczeństwa na drogach, a także tworzenie warunków dla rozwoju turystyki motorowej i caravaningu. Związek pełni też obowiązki społecznego rzecznika zmotoryzowanych.



5. Sporty Polskiego Związku Motorowego

Polski Związek Motorowy jest polskim związkiem sportowym w rozumieniu Ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie i prowadzi działalność w celu organizowania i prowadzenia współzawodnictwa w sportach motorowych, w tym w sporcie samochodowym, motocyklowym, żużlowym i kartingowym. PZM swoją działalność realizuje poprzez sfederowane w nim automobilkluby i kluby motorowe posiadające licencje klubowe uprawniające do współzawodnictwa sportowego w danej dyscyplinie.

5.1. Sport samochodowy

Sport samochodowy jest jedną z dyscyplin sportowych zarządzanych przez PZM. Samochody wykorzystywane do tego sportu są przystosowane technicznie do bezpiecznej jazdy wyczynowej. Współzawodnictwo może mieć charakter rajdów rozgrywanych w terenie: rajdów drogowych, terenowych lub wyścigów rozgrywanych na specjalnie zbudowanych torach lub okazjonalnych trasach ulicznych/drogowych, posiadających homologację: wyścigi górskie, wyścigi torowe, wyścigi równoległe, rallycross, drifting.

Rajdy samochodowe

Rajdy drogowe składają się z kilku- lub kilkudziesięciokilometrowych prób sportowych, czyli odcinków specjalnych, rozgrywanych na czas na fragmentach trudnych technicznie dróg publicznych, które są na czas zawodów zamykane dla ruchu i na ten czas nie obowiązują na nich powszechne przepisy drogowe. Odcinki specjalne są połączone ze sobą odcinkami dojazdowymi, na których odbywa się ruch publiczny, a dwuosobowe załogi uczestniczące w rajdzie są zobowiązane do pełnego przestrzegania przepisów. Na odcinkach dojazdowych obowiązują limity czasu, zapewniające pokonanie wyznaczonej trasy w tempie i sposobie jazdy w pełni dostosowanych do przepisów ruchu drogowego. Załogi startują w wyznaczonych odstępach – na drogach asfaltowych są to najczęściej odstępy minutowe, ale na drogach szutrowych i innych luźnych nawierzchniach mogą to być dłuższe odstępy. Rajdy terenowe są pod względem organizacyjnym podobne do rajdów drogowych, ale odbywają się bądź na drogach terenowych (nieutwardzonych), bądź na bezdrożach – w Polsce są to najczęściej nieużytki lub tereny poligonowe.

Wyścigi samochodowe

Wyścigi górskie są organizowane na wybranych trasach o krętym charakterze. Ich istotą jest takie położenie startu i mety, by różnica poziomów pomiędzy nimi zapewniała wymaganą stromiznę podjazdu. W wyścigach górskich samochody startują pojedynczo.

Wyścigi torowe organizowane są na specjalnie wybudowanych obiektach (torach), a zawodnicy startują grupami. Zwycięza ten kierowca, który jako pierwszy z danej klasy/grupy przetnie linię mety.



Wyścigi równoległe odbywają się na prostych odcinkach dróg, a samochody startują parami. Konkurencja polega na najszybszym przejechaniu wyznaczonego odcinka (najczęściej ćwierć mili, czyli nieco ponad 400 m).

Rallycross to wyścig przeprowadzany na zamkniętych torach z nawierzchnią w części asfaltową, a w części luźną (szutrową). Kierowcy startują w grupach po kilka samochodów.

Drifting, to zawody polegające na niemal nieustannym utrzymywaniu pojazdów (w ogromnej większości tylnonapędowych) w kontrolowanym poślizgu na wyznaczonej zamkniętej trasie/torze.

Największą polską gwiazdą wyścigów jest Robert Kubica, wywodzący się ze środowiska kartingowego, który należy do elitarnego grona kierowców F1.

Rozwój sportu samochodowego w Polsce

Priorytetem powołanego w 1950 roku PZM było zorganizowanie działalności sportowej w kraju zrujnowanym II wojną światową. Znaczącym osiągnięciem było reaktywowanie Ogólnopolskich Rajdów Samochodowych i wprowadzenie jednego z nich na arenę międzynarodową. Od 1960 roku Rajd Polski stanowił rundę Rajdowych Mistrzostw Europy (wtedy była to najważniejsza seria rajdowa na świecie). Do 1954 roku powojenne rajdowe mistrzostwa Polski były rozgrywane na poziomie prób zręcznościowych, wplecionych w długodystansowe etapy. Od 1955 roku do programu rund Mistrzostw Polski włączano m.in. próby szybkości górskiej, próby jazdy terenowej. Odradzający się po wojnie polski sport samochodowy szybko dołączył do międzynarodowej rywalizacji. Lata 1956-1957 zaowocowały licznymi sukcesami międzynarodowymi: polscy rajdowcy wystartowali i zakończyli z sukcesem zawody w Jugosławii (Rajd Adriatyku), NRD (Rajd Wartburga) i Grecji (Rajd Akropolis). Kadra PZM od 1959 roku zaczęła uczestniczyć w Rajdach Monte Carlo, najbardziej renomowanych na świecie imprezach automobilowych.

Rajd Polski jest drugą (po Rajdzie Monte Carlo) najstarszą na świecie imprezą w tej konkurencji. Wielokrotnie był rozgrywany jako runda Mistrzostw Europy i Mistrzostw Świata (po raz pierwszy w 1973 roku), gromadząc na starcie najlepsze załogi świata i rzesze kibiców. Osiągnięciem na miarę światową było ustanowienie w 1973 roku trzech rekordów prędkości (25 tys. km, 25 tys. mil, 50 tys. km). Dokonał tego jadący Polskim Fiatem 125p zespół kierowców rajdowych pod przewodnictwem Sobiesława Zasady.

Polscy zawodnicy odegrali ważną rolę w sporcie samochodowym. Trzykrotnym mistrzem w rajdach był Sobiesław Zasada (1966, 1967, 1971). W 1992 roku po wicemistrzostwo Europy sięgnęli Marian Bublewicz i Grzegorz Gac. W 1997 roku tytuł Mistrza Europy zdobyła załoga Krzysztof Hołowczyc i Maciej Wisławski. W roku 2002 wicemistrzami Europy zostali Janusz Kulig i Jarosław Baran a sukces ten powtórzyli w latach 2008, 2009 i 2012 Michał Sołowow i Maciej Baran. W roku 2013 tytuły Mistrzów Świata w kategorii WRC2 zdobyli Robert Kubica i Maciej Baran. Osiągnięciem wielkiej rangi były w latach 2015-2017 trzy tytuły Mistrzów Europy załogi Kajetan Kajetanowicz i Jarosław Baran. W wyścigach samochodowych pierwsze po wojnie Mistrzostwa Polski przeprowadzono w 1953 roku. Początkowo składały się one z zawodów rozgrywanych na okazjonalnych trasach ulicznych. W 1954 roku ostatnią rundą był wyścig górski na trasie Wisła Głębce-Przełęcz Kubalonka. Z czasem w programie Mistrzostw Polski pojawiły się wyścigi na lotniskach. Pierwszym obiektem zbudowanym z myślą o wyścigach samochodowych i motocyklowych, był tor „Kielce” w Miedzianej Górze, otwarty w 1976 roku. W 1978 roku powstał tor „Poznań”.



Wyścigi górskie rangę odrębnych Mistrzostw Polski zyskały w 1980 roku. Niski poziom tych mistrzostw w sezonie 1980 sprawił, że w następnych latach ich ranga obniżyła się do cyklu o puchar prezesa PZM i dopiero w 1985 roku nastąpiła reaktywacja mistrzostw w wyścigach górskich. Ta konkurencja sportu samochodowego reprezentuje wysoki poziom sportowy, a wyścig górski w Limanowej ma rangę mistrzostw Europy. Europejską renomę zyskał również Bieszczadzki Wyścig Górski rozgrywany w Górach Słonnych koło Sanoka.

Rajdowe Mistrzostwa Polski Samochodów Terenowych są rozgrywane od roku 1990. Obecnie najwyższą rangę posiada Rajd Baja Poland, który w 2012 roku został wpisany na listę rund Pucharu Świata FIA w rajdach terenowych. Największym polskim dokonaniem w tej konkurencji mogą poszczycić się Krzysztof Hołowczyc oraz Jakub Przygoński, zdobywcy Pucharu Świata FIA Cross Country odpowiednio w sezonach 2013 i 2018.

Mistrzostwa Polski Rallycross są rozgrywane od 1995 roku. Pierwszym obiektem zbudowanym w 1994 roku dla tej dyscypliny jest autodrom w Słomczynie. Rozgrywano tam rundy rallycrossowych mistrzostw Europy. Obecnie obok toru Słomczyn funkcjonuje również Autodrom w Toruniu.

Sport samochodowy w Polsce w 2018 roku³

W 2018 roku rozegrane zostały następujące zawody rangi międzynarodowej:

- COLUMNNA MEDICA BAJA POLAND 2018 - runda Pucharu Świata FIA w Rajdach Terenowych WCCC;
- PZM 75. RAJD POLSKI - runda Rajdowych Mistrzostw Europy FIA ERC
- 10. WYŚCIG GÓRSKI LIMANOWA PRZEŁĘCZ POD OSTRĄ - runda Mistrzostw Europy FIA w Wyścigach Górskich;
- 44. BIESZCZADZKI WYŚCIG GÓRSKI – runda Historycznych Mistrzostw Europy FIA w Wyścigach Górskich HEHC, runda Międzynarodowego Pucharu FIA w Wyścigach Górskich IHCC;
- 27. RAJD RZESZOWSKI - runda Rajdowego Trofeum Europy FIA ERT;
- RAJD POLSKI NOWYCH ENERGII runda FIA E-Rally Regularity Cup

Dodatkowo w randze Mistrzostw FIA strefy Europy Centralnej (CEZ-FIA) rozegrano 4 rajdy terenowe (COLUMNNA MEDICA BAJA DRAWSKO POMORSKIE 2018, 38. RAJD POLSKIE SAFARI, COLUMNNA MEDICA BAJA POLAND 2018, BAJA SZCZECINEK 2018), 1 rajd drogowy (27. RAJD RZESZOWSKI), 1 wyścig górski (44. BIESZCZADZKI WYŚCIG GÓRSKI), 2 rundy rallycross (TORUŃ, SŁOMCZYN), 1 runda wyścigów torowych (POZNAŃ), 1 runda wyścigów długodystansowych (POZNAŃ) oraz 2 rundy driftingu (KIELCE, SŁOMCZYN).

Sukcesy międzynarodowe polskich zawodników 2018

- JAKUB PRZYGOŃSKI – 1. Miejsce w Pucharze Świata FIA w Rajdach Terenowych oraz Wicemistrz Grupy T1 Mistrzostwa FIA Strefy Europy Centralnej w Rajdach Terenowych;

³ Wszystkie dane dotyczące osiągnięć sportowych w roku 2018 na podstawie "Sprawozdanie z działalności zarządu głównego polskiego związku motorowego w roku 2018" Warszawa 2019, dostępne na stronie internetowej PZM: <https://www.pzm.pl/o-nas/dokumenty-walnego-zgromadzenia>



- KAROL KRUPA – 2. miejsce w klasyfikacji generalnej w Grupie N w Samochodowych Wyścigach Górskich FIA 2018;
- ROBERT SŁUGOCKI – 1. Miejsce w klasyfikacji generalnej w Grupie S20 w Samochodowych Wyścigach Górskich FIA 2018;
- SZYMON ŁUKASZCZYK – 3. Miejsce w klasyfikacji generalnej Kategorii 3 w Samochodowych Wyścigach Górskich FIA 2018;
- MICHAŁ RATAJCZYK – 2. Miejsce w klasyfikacji generalnej Kategorii 3 w Samochodowych Wyścigach Górskich FIA 2018;
- BARTOSZ PAZIEWSKI – 2. Miejsce w Wyścigach Samochodowych w Audi R8 LMS Cup;
- MACIEJ MARCINKIEWICZ – 1. Miejsce w Grupie AM w Wyścigach Samochodowych w GT4 Central European Cup;
- ŁUKASZ KRĘSKI – 1. Miejsce w Grupie AM w Wyścigach Samochodowych w GT4 Central European Cup;
- ALBERT LEGUTKO – 2. Miejsce w Wyścigach Samochodowych w Renault Clio Cup Central Europe;
- JAN ANTOSZEWSKI – 1. Miejsce w Wyścigach Samochodowych Pucharze Suzuki Swift;
- JAKUB ŚMIECHOWSKI – 2. Miejsce w LMP3 Drivers w Wyścigach Samochodowych w European Le Mans Series
- INTER EUROPOL COMPETITION – 2. miejsce w Grupie N w Wyścigach Samochodowych w European Le Mans Series Trophy LMP3 Teams;
- ANDRZEJ LEWANDOWSKI – 1. Miejsce w AM Drivers Cup w Wyścigach Samochodowych w International GT Open;
- ORLEN TEAM – 1. Miejsce w klasyfikacji zespołowej w Pucharze Świata FIA w Rajdach Terenowych;

Wielu zawodników odniosło również sukcesy w Mistrzostwach FIA strefy Europy Centralnej (CEZ-FIA) i dzięki temu POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY zajął II Miejsce w Klasyfikacji Narodów CEZ-FIA (Nations Trophy).

SEZON 2018 W LICZBACH

W całym sezonie 2018 w sporcie samochodowym odbyło się 118 rund Mistrzostw Polski i Pucharu Polski. W Biurze Sportu i Turystyki ZG PZM przedłużono 896 licencji międzynarodowych zawodników i 438 licencji sędziów sportu samochodowego klasy I, natomiast w Zarządach Okręgowych PZM przedłużono 303 licencji krajowych zawodników i 1120 licencji sędziów sportu samochodowego klasy II. Licencję instruktora sportu samochodowego posiadało 77 osób, a licencję trenera sportu samochodowego posiadało 10 osób.

Powołana przez Zarząd Główny KADRA NARODOWA w sporcie samochodowym na 2018 r, liczyła 203 zawodników

W sezonie 2018 w poszczególnych konkurencjach sklasyfikowano:

RAJDOWE SAMOCHODOWE MISTRZOSTWA POLSKI

- 35 załóg;
- 6 zespołów sponsorskich;
- 17 klubów;

MOTUL HISTORYCZNE RAJDOWE SAMOCHODOWE MISTRZOSTWA POLSKI

- 19 kierowców;
- 22 pilotów;



- 12 klubów;
- RAJDOWE MISTRZOSTWA POLSKI SAMOCHODÓW TERENOWYCH
- 24 kierowców;
- 16 pilotów;
- 2 zespoły sponsorskie;
- RAJDOWY PUCHAR POLSKI SAMOCHODÓW TERENOWYCH
- 22 załogi;
- WYŚCIGOWE SAMOCHODOWE MISTRZOSTWA POLSKI
- 83 kierowców;
- 13 klubów;
- HOURLY RACE
- 32 zawodników;
- 5 zespołów sponsorskich;
- KIA PLATINUM CUP
- 19 kierowców;
- SUPER S CUP
- 11 kierowców;
- 318 IS CUP PL
- 25 kierowców;
- GÓRSKIE SAMOCHODOWE MISTRZOSTWA POLSKI
- 150 kierowców;
- 3 zespoły sponsorskie;
- OPONEO MISTRZOSTWA POLSKI RALLYCROSS
- 77 kierowców;
- 23 kluby;
- DRIFTINGOWE MISTRZOSTWA POLSKI
- 41 kierowców;
- 4 zespoły.

5.2. Sport motocyklowy

Sport motocyklowy to grupa konkurencji obejmująca wyścigi motocyklowe, rajdy motocyklowe, motocross, enduro, cross country, trial i pitbike. Wyścigi polegają na przejechaniu w jak najkrótszym czasie określonej liczby okrążeń trasy (szosy, ulice miast, specjalne tory) natomiast rajdy motocyklowe dzielą się na obserwowane (tzw. trial motocyklowy) – gdzie podstawowym kryterium punktacji jest styl jazdy w trudnym terenie oraz rajdy szosowo-terenowe (enduro) polegające na przebyciu trasy w wyznaczonym czasie i zaliczeniu specjalnych prób sportowych. Motocykle muszą być specjalnie przystosowane do wymogów poszczególnych konkurencji, a zawody są rozgrywane w klasach według pojemności skokowej silnika lub wieku zawodników.



Rajdy motocyklowe

Pierwotnie rajdy szosowo-terenowych rozwinęły się w trzy dyscypliny sportowe: enduro, trial oraz motocross. Od 1937 odbywał się Rajd Tatrzański (1947-1983 Międzynarodowy Rajd Tatrzański). W późniejszych okresach rozgrywano również rajdy Świętokrzyski, Beskidzki, Sudecki a zawodnicy wykształceni w tych zawodach odnosili sukcesy również w Międzynarodowej Sześciodniówce (udział od 1947 r.). Ta ostatnia impreza to niezwykle trudny sprawdzian dla zawodników i ich maszyn. Sześć dni jazdy w bardzo trudnym terenie, usuwanie defektów wyłączenie przez samych zawodników i konieczność zmieszczenia się w wyznaczonym limicie czasu sprawdzały wytrzymałość ludzi i sprzętu. W 1993 r. Polacy zdobyli drużynowe mistrzostwo świata w tej dyscyplinie wieńczące dotychczasowe wyniki euro. W ostatnich latach specjalnością polskich zawodników są rajdy długodystansowe typu Cross Country (jak np. rajd Dakar)

Wyścigi motocyklowe

W Polsce pierwszy wyścig motocyklowy był rozegrany 1903 na szosie Radzymin-Zegrze-Struga. W latach 1928 – 1938 odbywały się zawody Grand Prix. Wyścigi te wznowiono po wojnie w 1948 r. W okresie powojennym, mimo dużej popularności sportów motocyklowych i początkowych sukcesów, polscy zawodnicy nie osiągnęli znaczących wyników głównie z powodu braku odpowiedniego sprzętu. Wyjątkiem był Ryszard Mankiewicz, który został siedmiokrotnym wyścigowym mistrzem Polski w klasach 125 i 250 oraz zdobył pierwsze punkty podczas startów w Mistrzostwach Świata. Okres przemian gospodarczych i społecznych w Polsce to trudny czas dla sportu motocyklowego, która zakończył się dopiero po roku 1998, kiedy to wznowiono Wyścigowe Międzynarodowe Mistrzostwa Polski a polscy zawodnicy zaczęli znowu odnosić sukcesy.

Rozwój sportu motocyklowego w Polsce

W 1903 roku powstała pierwsza na ziemiach polskich sekcja motocyklowa, a w 1923 roku utworzono pierwsze stowarzyszenie motocyklowe pod nazwą Polski Klub Motocyklowy. Następnie w roku 1926 nastąpiło połączenie z Warszawskim Towarzystwem Cyklistów, wskutek czego powstał Polski Związek Motocyklowy. Mimo gospodarczego kryzysu lat trzydziestych liczba motocykli w Polsce stale rosła, co miało bezpośredni wpływ na liczbę zawodników i klubów motocyklowych. 1 stycznia 1939 do Polskiego Związku Motocyklowego należało już 65 klubów, zrzeszających 3250 motocyklistów, co stanowiło ponad ¼ wszystkich właścicieli motocykli w tym czasie.

W latach dwudziestych i trzydziestych bardzo dużą popularnością cieszyły się w Polsce wyścigi drogowe o Grand Prix Polski, rozgrywane od roku 1928 na trasach w Grudziądzu, Katowicach, Poznaniu i w Warszawie z udziałem zawodników w wielu krajów. Polski Klub Motocyklowy był również pionierem motocyklowych konkurencji terenowych, inicjując w końcu lat dwudziestych rajdy szosowo-terenowe, a kilka lat później wyścigi terenowe, które dały początek zawodom motocrossowym w Polsce.

Największy jednak wpływ na rozwój sportu motorowego w Polsce i na jego późniejsze osiągnięcia miały Rajdy Tatrzańskie organizowane w Zakopanem od roku 1937.



Rok po wojnie, w 1946 r. przeprowadzono w Warszawie zawody motocyklowe - rajdy szosowo-terenowe, wyścigi uliczne i na żużlu oraz imprezy turystyczne. Ze względu na większą dostępność motocykli niż samochodów, liczba ciekawych imprez motocyklowych już w rok po wojnie była tak duża, że w jeszcze w 1946 zorganizowano mistrzostwa Polski w wyścigach drogowych i w rajdach.

Lata 1956-1957 przyniosły nowe sukcesy w sporcie motocyklowym: złote medale motocyklistów w Sześciodniówce '56, wygrana Stanisława Kanasa w motocyklowym Grand Prix Budapesztu.

Polski sport motocyklowy zyskał również w kolejnych latach wielu wspaniałych zawodników. Jednym z nich był Edward Stachowski, który za swoje osiągnięcia otrzymał od PZM tytuł Mistrza Sportu. Sześciokrotnie w latach siedemdziesiątych zdobywał złote medale Mistrzostw Polski w klasie 125 ccm. Był dwukrotnie mistrzem Warszawy i zwycięzcą łódzkiego wyścigu o Złoty Kask. Jest to również okres wielkiej popularności sportów motocyklowych – imprezy gromadziły dziesiątki tysięcy widzów.

Sport motocyklowy w Polsce w 2018 roku

MOTOCROSS

Na rozpoczęcie sezonu kalendarza centralnego 2018 rozegrano rundę Pucharu Polski w Motocrossie w Sobieńcyczach, 7 rund MP w Lidzbarku Warmińskim, Obornikach, Gdańsku, Lipnie, Człuchowie, Więcborku i Wschowie oraz 5 rund w Quadcrossie w Chojnie, Sobieńcyczach, Obornikach, Wschowie i Nowogardzie. Przy wszystkich rundach MP w Quadcrossie były rozgrywane Puchar Polski lub Mistrzostwa Strefy (1x puchar i 4 x strefa zachodnia).

Poziom sportowy wzrasta. Szczególnie widać to w klasach juniorskich MX65, MX85 i MX125. Rywalizacja była bardzo zacięta, o czym świadczy m.in. fakt, że tylko w jednej klasie Mistrz Polski był znany przed ostatnią rundą. W pozostałych przypadkach walka o miejsca na podium trwała do końca. Warto zauważyć, że cały sezon startowało troje zawodników z Łotwy i Białorusi zdobywając tytuł mistrzowski w MX KOBIEC oraz srebrny i brązowy medal w MX125.

Organizatorzy w zdecydowanej większości sprostali wymogom organizacyjnym. Nie było większych uwag do przygotowania torów, za wyjątkiem rund w Gdańsku i Człuchowie. W pierwszym przypadku mieliśmy do czynienia z sytuacją losową awarii sprzętu nawadniającego przy bardzo wysokiej temperaturze, a w drugim fragment toru po przebudowie nie do końca został właściwie przygotowany. Podczas wszystkich rund MX MP były organizowane przez biuro prasowe 30 minutowe sesje autografów dla wytypowanych zawodników. Cieszyły się ogromnym zainteresowaniem kibiców, którzy oprócz otrzymywanych materiałów reklamowych zawodników wraz z ich autografami, mieli możliwość wylosowania nagród niespodzianek. Ponadto dzięki współpracy z SOS PZM, zgodnie z wytycznymi FIM, marshali na wszystkie rundy wyposażono w kaski i kamizelki, a organizatorzy wszystkich rund otrzymali wsparcie ze strony sponsora tytularnego, którym kolejny rok była firma Orlen.

GKSM zorganizowała spotkanie przedstawicieli i gestorów stref, podczas którego wspólnie stworzono kalendarz zawodów tak, aby terminy sąsiadujących stref nie kolidowały, a także uzgodniono warunki i zasady tworzenia klas i regulaminów.

Występy zagraniczne polskich zawodników



Tomasz Wysocki – wystartował w kilku rundach „królewskiej” klasy Mistrzostw Świata MXGP. Sezon zakończył przedwcześnie z powodu kontuzji. Najlepsze miejsce to 21 w GP Włoch w Trentino, będąc „o krok” od zdobycia punktu.

Mikołaj Stasiak i Piotr Kajrys awansowali do finału Mistrzostw Europy w Loket klasy EMX65 zajmując 24 i 35 miejsce. Wcześniej w strefie Północno - Wschodniej Mistrzostw Europy zajęli w klasyfikacji 5 i 8 miejsce. Kajrys jeszcze przez rok będzie startował w klasie MX65 z szansą na dobry wynik w Europie.

Roman Gwiazda – w klasie EMX QUAD został sklasyfikowany na 5 miejscu. Podczas rundy w Cieszynie stanął na podium, zajmując 2 miejsce.

W Drużynowych Mistrzostwach Europy w Gdańsku wystartowały 2 polskie zespoły męskie i jeden kobiet. Zespół męski B uplasował się na 8 pozycji, a zespół A w wyniku kontuzji jednego z zawodników został zdekompletowany i zajął 11 miejsce. Kobiety uplasowały się na pozycji 8.

Natomiast w Drużynowych Mistrzostwach Europy QUADCROSSIE w Slagelese w Danii wystąpił zespół w składzie: Roman Gwiazda, Kacper Mieszkowski, Damian Rajczyk. Nasza reprezentacja uplasowała się na pozycji 11 w stawce 20 zespołów. Indywidualnie w jednym z wyścigów Roman Gwiazda zajął rewelacyjne 3 miejsce.

CROSS COUNTRY

Konkurencja mająca na celu doskonalenie wytrzymałości zawodników i weryfikację odporności sprzętu na warunki terenowe w ostatnich latach nie rozwijała się już tak dynamicznie, jak w czasach, kiedy została wprowadzona do kalendarza. Sezon rozpoczynał się w Chełmnie już w kwietniu i zakończył wrześniowymi zawodami w Kaliszu Pomorskim.

Kolejny rok ta konkurencja początkowo mająca za zadanie przyciągnąć jeżdżących po lasach zawodników mocno się profesjonalizuje, a wielu zawodników czołówki z innych konkurencji podnosi poziom rywalizacji coraz wyżej. Na listach startowych w sezonie 2018 pojawiło się 239 nazwisk.

Obserwując CC na poziomie zawodów strefowych można liczyć, że wzrost zainteresowania zawodami lokalnym w kolejnym sezonie przełoży się na zawody centralne. Szczególnie aktywne są kluby z południa Polski oraz te biorące udział w Pucharze Pomorza Zachodniego.

WYŚCIGI MOTOCYKLOWE, SUPERMOTO

WMMP rozgrywano razem z Alpe Adria RR Championship - 4 razy wspólnie (Poznań, Pannoniaring Węgry, Redbullring Austria, Oschersleben Niemcy) oraz 2 razy wyłącznie WMMP (Poznań). Podczas imprezy w sierpniu przyjechała do nas grupa motocykli Grand Prix Classic 50.

Rozwijają się dynamicznie wyścigi "małych pojemności" połączone z Classic - mamy w tych klasach coraz więcej zawodników i co najważniejsze widać nadal tendencję wzrostową, co dobrze rokuję rozwojowi tych klas.

Pojawił się nowy, całkowicie polski zespół w Mistrzostwach Świata Endurance - Wójcik Racing, który na rundzie mistrzostw Świata w Oschersleben zajął historyczne drugie miejsce.

W czerwcu Automobilklub Wielkopolski zorganizował rundę Mistrzostw Europy SuperMoto. Spada natomiast frekwencja w SuperMoto w MP (trzeba podjąć kroki celem wzmocnienia dyscypliny).

Rajdy ENDURO i BAJA



W 2018 roku rozegranych zostało 5 rund MP i PP w Enduro, w tym ostatnia była zorganizowana przy ME Enduro w Kielcach. Frekwencja była zadowalająca i oscylowała na poziomie ok 100 zawodników w każdej rundzie.

Nowością było m.in. wprowadzenie klasy MP Junior 85, która ma pozwolić młodym zawodnikom na starty na motocyklach o nieco większej pojemności.

W tym roku kilku zawodników startowało regularnie w ME Enduro. Najlepszą formę nadal prezentował Sebastian Krywult, który wywalczył tytuł Mistrza Europy w klasie Senior. W klasyfikacji narodowej podczas ME w Kielcach nasza reprezentacja zajęła 5 miejsce.

Jeśli chodzi o rajdy Baja w roku 2018 ostatecznie uzgodniono stanowisko pomiędzy FIM i FIA o zakwalifikowaniu klas UTV jako sport samochodowy. Tym samym po kilku latach promowania i rozwijania przez GKSM tej klasy cała rywalizacja dobrze rokującej klasy przeszła pod nadzór GKSS.

Po dużych obawach okazało się, że nasi rodzimi motocykliści po dobrym przykładzie sukcesów młodzieży z Orlen Team (Maciej Giemza zajął 1 miejsce w Pucharze Świata Juniorów w rajdach Cross Country) zaczęli doceniać walory rajdów Baja gdzie można rywalizować na długich trasach. Pojawiło się kilka nowych nazwisk na listach startowych w klasie motocyklowych, a nadal najliczniejszą klasą jest Q4 dla quadów z napędem na cztery koła. Po kilku latach szukania dla tej grupy miejsca rywalizacji atrakcyjnego pod względem terenowym okazało się, że wyzwanie wymagające nawigowania według książki drogowej stanowiło argument w stosunku do zwykłego ścigania po trasach zamkniętych.

TRIAL

Sezon sportowy 2018 w dyscyplinie motocyklowej Trial okazał się bardziej urozmaicony niż rok poprzedzający, zarówno pod względem sportowym, jak i organizacyjnym. Sukcesywnie wprowadzane przez GKSM zmiany regulaminowe ponownie przyczyniły się do zwiększenia frekwencji podczas zawodów, w szczególności wśród zawodników licencjonowanych. W 2018 roku przeprowadzono łącznie XIV rund rozgrywanych w systemie dwudniowym (sobota-niedziela), w konkurencjach: Otwarte Indywidualne Mistrzostwa Polski, Puchar Polski oraz Classic Trial. Zawodnicy i uczestnicy rywalizowali na odcinkach jazdy obserwowanej przygotowanych na trasach: wielkopolskich Russocic, małopolskich Krzeszowic, śląskiego Bytomia, Nowego Targu, Ochotnicy oraz dolnośląskiej Szklarskiej Poręby. Dodatkową atrakcją dla zawodników i kibiców była organizacja, wspólnie z I i II Rundą Mistrzostw Polski, Mistrzostw Europy Trial Kobiet i Młodzików, które po raz kolejny przygotował i przeprowadził ZO PZM w Krakowie wraz z Krakowskim Klubem Cyklistów i Motocyklistów SMOK.

Indywidualnym Mistrzem Polski Trial w sezonie 2018 po raz pierwszy w swojej karierze został Michał Łukaszczyk reprezentujący barwy Auto-Moto Klubu Gliwice, który zaledwie o 80 punktów w klasyfikacji generalnej wyprzedził broniącego tytułu Gabriela Marcinowa również z AMK Gliwice.

Na najniższym stopniu podium stanął zawodnik TMSM Sparta Wrocław Jan Gąsienica-Daniel. Cała wymieniona trójka zawodników reprezentowała Polskę w rozgrywanych w czeskim Sokolovie Drużynowych Mistrzostwach Świata Trial zajmując w klasie International doskonałe IX miejsce w gronie 16 reprezentacji.

Sokolov to również miejsce, które kojarzyć się będzie z debiutem na arenie międzynarodowej Reprezentacji Polski Kobiet w Trialu, która w składzie Anna Wygachiewicz, Julia Boronowska i Julia Majtyka zajęły IX miejsce w gronie 10 startujących ekip.



Klubowym Mistrzem Polski w sezonie 2018 został AMK Gliwice, który pozostawił daleko z tyłu Krakowski Klub Cyklistów i Motocyklistów SMOK Kraków – klubowego Wicemistrza Polski, oraz AMK Gorce Nowy Targ – zdobywcę III miejsca.

SUPERENDURO

Sezon tej konkurencji zaczyna się zimą jeszcze w poprzedzającym roku, czyli zawody w dniu 8 grudnia 2017 roku są zaliczane do klasyfikacji sezonu 2018. Tradycyjnie na początek sezonu Łódzki Klub Motorowy zorganizował rundę Mistrzostw Świata w Krakowskiej Tauron Arenie. Wydarzeniem na skalę światową w sportach motorowych stał się spektakularny powrót do kariery Tadeusza Błazusiaka i jak przystało na mistrza wygrał zawody przy obecności kilkunastu tysięcy fanów tej konkurencji.

W ocenie osób funkcyjnych reprezentujących FIM zawody w Krakowie otrzymały najwyższą notę za organizację i dodatkowo, jak zawsze spektakl stworzyły tysiące fanów oklaskujących zawodników.

W zawodach krajowych sezon 2018 to nadal stagnacja ze względu na obawy zawodników o ryzyko, jakie niesie ze sobą rywalizacja na trudnych sztucznych przeszkodach. Obawa o własne zdrowie i sprzęt powodują, że nie wzrasta liczba nowych zawodników.

Pojawili się nowi organizatorzy i nowe miejsca na mapie tej konkurencji i udało się rozegrać cały pełny sezon superenduro.

MINI MOTOCYKLE PITBIKE

W związku z organizowaniem w różnych miejscach kraju zawodów na motocyklach PitBike, w tym także dla dzieci, dostrzegając konieczność wprowadzenia reguł do zawodów GKSM stworzyła zasady dla tych rozgrywek. Od razu uruchomiony został cykl Pucharu Polski na torach kartingowych w formule SuperMoto. Wiązało się to z koniecznością stworzenia nowej licencji.

Patrząc na zawody nawet rangi Pucharu Polski to podobnie, jak w kartingu zaczynają być widoczni zawodnicy przyciągające kolejnych młodszych adeptów sportu motocyklowego.

Najważniejsze jest to, że na tych samych zawodach w swoich klasach startują obok dzieci ich instruktorzy, znani zawodnicy sportu jak np. Marek Szkopek. Zawodnicy ci prowadząc szkolenia swoją okazją być przy swoich młodych zawodnikach nie tylko podczas zajęć szkoleniowych, ale także pomagać młodzieży korygować błędy podczas samych zawodów i jednocześnie dawać przykład swoim zachowaniem i sportową postawą.

Ten element wychowawczy GKSM uznaje za najważniejszy cel wprowadzenia pojazdów PITBIKE do sportu motocyklowego w sezonie 2018.

Na listach startowych PP już w pierwszym sezonie pojawiło się 81 nazwisk zawodników.

5.3. Sport żużlowy

Sport żużlowy, zwany również czarnym sportem narodził się w Australii. Za początek uznaje się zawody motocyklowe na torze do wyścigów kłusaków w australijskim West Maitland 15 grudnia 1923, jednak cykliczne zawody rozpoczęły się dopiero od roku 1929 - pod koniec lat dwudziestych w każdym kraju Europy odbyły się już zawody żużlowe, a właściwie dirt trackowe, bo tak pierwotnie nazywano ten sport. W roku 1936 zorganizowano pierwsze indywidualne mistrzostwa świata.



Sport żużlowy polega na wyścigu na torze owalnym, gdzie zawodnicy ścigają się przez cztery okrążenia na specjalnie przygotowanych motocyklach. Sport ten cieszy się popularnością głównie w Europie, w szczególności w Wielkiej Brytanii, Danii, Szwecji, Niemczech i oczywiście w Polsce.

Sport żużlowy w Polsce cieszy się znacznym zainteresowaniem kibiców, co przejawia się ich dużą frekwencją na stadionach podczas rozgrywek i należy do najbardziej popularnych dyscyplin w kraju obok m.in. piłki nożnej i piłki siatkowej. Jednak popularność ta jest ograniczona do miejscowości posiadających własne ośrodki, które rozmieszczone są głównie w Wielkopolsce, Ziemi Lubuskiej, Kujawach, w Małopolsce, na Śląsku i Podkarpaciu.

Rozwój sportu żużlowego w Polsce

Trudno określić datę, za którą można przyjąć początek żużlowego szaleństwa w Polsce. Przyjmuje się, że zorganizowane w sierpniu 1932 roku w Mysłowicach zawody indywidualne były pierwszymi mistrzostwami Polski, gdzie obowiązywał podział na klasy w zależności od pojemności silnika. Podział na klasy i motocykle drogowe przeważał w polskim sporcie żużlowym do końca lat 40. Liga żużlowa została zorganizowana w Polsce od 1948 roku, bez podziału na klasy, ale na specjalnie przystosowanych motocyklach do startów na nawierzchniach żużlowych.

Poza Warszawą i Łodzią, przed II wojną światową, żużel rozwijał się również prężnie na Pomorzu i Kujawach, gdzie głównym ośrodkiem speedwaya była Bydgoszcz, Grudziądz czy Toruń.

W czerwcu 1946 OZM Katowice zorganizował pierwsze ogólnopolskie wyścigi żużlowe. Zawody żużlowe odbywały się także w Bydgoszczy, Grudziądzu, Lesznie, Rybniku, Łodzi, Częstochowie i innych miejscowościach.

Obecnie polskie rozgrywki żużlowe uważane są za jedną z dwóch trzech najsilniejszych pod względem sportowym lig żużlowych świata (obok szwedzkiej) oraz najsilniejszą finansowo. Od 1990 roku w polskiej lidze regularnie startują obcokrajowcy, w tym ścisła światowa czołówka z Grand Prix.

Najbardziej utytułowanymi klubami żużlowymi w lidze polskiej są: Unia Leszno (31 medali, w tym 16 złotych), Stal Gorzów Wielkopolski (27 medale, w tym 9 złotych) Polonia Bydgoszcz (25 medali, w tym 7 złotych), ROW Rybnik (23 medale, w tym 12 złotych).

Sport żużlowy w Polsce w 2018 roku

Zawody o mistrzostwo Polski rozgrywane były w konkurencjach:

- Indywidualne Mistrzostwa Polski (IMP),
- Młodzieżowe Indywidualne Mistrzostwa Polski (MIMP),
- Drużynowe Mistrzostwa Polski (DMP - Ekstraliga),
- Drużynowe Mistrzostwa Polski Juniorów (DMPJ),
- Mistrzostwa Polski Par Klubowych (MPPK)
- Młodzieżowe Mistrzostwa Polski Par Klubowych (MMPPK),
- Indywidualne Mistrzostwa Polski w mini żużlu (80-125cc),
- Drużynowe Mistrzostwa Polski w mini żużlu (80-125cc),



Zawody o nagrody PZM rozgrywane były w konkurencjach:

- Drużynowe Mistrzostwa I ligi (DM I Ligi = 1. Liga Żużlowa),
- Drużynowe Mistrzostwa II ligi (DM II Ligi = 2. Liga Żużlowa),
- Złoty Kask,
- Srebrny Kask,
- Brązowy Kask,
- Puchar Polski Par Klubowych w mini żużlu (80-125cc),
- Puchar Nice 1. Ligi Żużlowej

Zawody o nagrody SE rozgrywane były w konkurencjach:

- Indywidualne Międzynarodowe Mistrzostwa Ekstraligi

Frekwencja kibiców podczas meczów żużlowych

W zakończonych rozgrywkach PGE Ekstraligi średnio na trybunach wszystkich stadionów klubów PGE Ekstraligi zasiadło 10 559 kibiców. Sezon 2018 Najlepsza Żużlowa Liga Świata zakończyła ze skumulowanym wynikiem 675 769 kibiców na 64 meczach. Najlepszą frekwencję osiągnięto w Częstochowie, gdzie na stadionie spotkania miejscowego forBET Włókniarza, która zdobył brązowy medal, oglądało 13 000 kibiców/mecz.

Frekwencja na trybunach w rozgrywkach ligowych w sezonie 2018.

Klasa rozgrywkowa	Łączna frekwencja	Liczba meczów	Średnia frekwencja
PGE Ekstraliga	675 769 widzów	64 + 2 baraże	10 559
I liga	338 768 widzów	64 (w tym 2 baraże)	5 293
II liga	162 300 widzów	48	3 381

Źródło: na podstawie materiałów sportowefakty.pl

Międzynarodowe sukcesy w sezonie 2018

Sezon 2018 należy zaliczyć do niezwykle udanych. Zarówno Kadra Seniorów, jak i Juniorów osiągały duże sukcesy.

W kategorii seniorów największymi sukcesami były:

- brązowy medal w Speedway of Nations we Wrocławiu zdobyty przez drużynę w składzie: Bartosz Zmarzlik, Maciej Janowski, Maksym Drabik
- złoty medal w Mistrzostwach Europy Par zdobyty przez drużynę w składzie: Grzegorz Zengota, Tobiasz Musielak, Jakub Jamróg
- srebrny medal w serii Grand Prix zdobyty przez Bartosza Zmarzlika. O włos od medalu był także Maciej Janowski (4 miejsce)
- srebrny medal w Mistrzostwach Europy zdobyty przez Jarosława Hampela.

W kategorii juniorów największymi sukcesami były:



- złoty medal w Drużynowych Mistrzostwach Świata Juniorów w Outtrup, w Danii, zdobyty przez drużynę w składzie: Daniel Kaczmarek, Bartosz Smektała, Maksym Drabik, Wiktor Lampart oraz Rafał Karczmarz
- srebrny medal w Drużynowych Mistrzostwach Europy Juniorów w Daugavpils, zdobyty przez drużynę w składzie w składzie: Dominik Kubera, Daniel Kaczmarek, Wiktor Lampart, Rafał Karczmarz, Igor Kopeć - Sobczyński
- złoty i srebrny medal w Indywidualnych Mistrzostwach Świata Juniorów zdobyty przez odpowiednio Bartosza Smektałę i Maksyma Drabika (zamiana miejsc w stosunku do 2017 roku)
- srebrny medal w Indywidualnym Pucharze Europy do lat 19 zdobyty przez Szymona Szlauderbacha
- złoty i srebrny medal w indywidualnych Mistrzostwach Europy Juniorów zdobyty przez odpowiednio: Dominika Kubereę i Wiktora Lamparta,
- srebrny medal w Młodzieżowych Mistrzostwach Świata klasy 250cc zdobyty przez Mateusza Bartkowiaka
- złoty medal w Młodzieżowym Pucharze Europy Par do lat 19 zdobyty przez drużynę w składzie: Viktor Trofymov, Jakub Miśkowiak, Szymon Szlauderbach

Zawody rangi Mistrzostwa Świata i Nagrody FIM organizowane w Polsce

- 12.05.2018 – Warszawa (Speedway GP)
- 25.08.2018 – Gorzów (Speedway GP)
- 6.10.2018 – Toruń (Speedway GP)
- 8-9.06.2018 – Wrocław (Speedway of Nations, Dwudniowy Finał)
- 16.06.2018 – Rawicz (Indywidualne Mistrzostwa Świata Juniorów - Runda Kwalifikacyjna 3)
- 4.07.2018 – Gdańsk (Młodzieżowe Mistrzostwa Świata 250cc – Półfinały 1 i 2)
- 6.07.2018 – Toruń (Młodzieżowe Mistrzostwa Świata 250cc – Finał)
- 22.07.2018 – Leszno (Indywidualne Mistrzostwa Świata Juniorów – Finał 2)
- 28-29.07.2018 – Rybnik (Młodzieżowe Złote Trofeum 85cc – Półfinały 1 i 2 Finał)
- Mistrzostwa Europy organizowane w Polsce
- 23.06.2018 – Gniezno (Indywidualne Mistrzostwa Europy, Finał 2)
- 30.06.2018 – Gniezno (Drużynowe Mistrzostwa Europy Juniorów, Półfinał 1)
- 15.09.2018 – Chorzów (Indywidualne Mistrzostwa Europy Finał 4)

5.4. Sport kartingowy

Karting jest powszechnie uznawany jako wstęp do ścigania się w innych sportach motorowych, takich jak Formuła 1, której tacy mistrzowie jak Sebastian Vettel, Nico Rosberg, Ayrton Senna, Lewis Hamilton i Michael Schumacher zaczęli swoje kariery w kartingu. Również wielu polskich kierowców wyczynowych swe pierwsze doświadczenia zdobywało właśnie na kartingowych trasach; należeli do nich m.in. Władysław Paszkowski, Józef Kielbana, Edward Kinderman, Jerzy Krotoski, Andrzej Hołowiej oraz Robert Kubica.

Kart (gokart) to mały pojazd silnikowy, czterokołowy. Napęd przenoszony jest za pomocą przekładni łańcuchowej lub skrzyni biegów z kołami zębatym na sztywną oś. W nowszych konstrukcjach



stosowane są elementy nadwozia w postaci osłony-spojlera przedniego, będącego jednocześnie zde-
rzakiem, osłony kolumny kierowniczej oraz osłon bocznych.

Niezaprzeczalną zaletą kartingu jest jego pomoc w wychowaniu politechnicznym i komunikacyjnym
młodzieży. Wszyscy zawodnicy kartingowi, którzy nauczyli się jazdy kontrolowanymi poślizgami, nie-
zależnie od tego jakie osiągnęli wyniki sportowe, byli doskonałymi kierowcami.

Rozwój sportu kartingowego w Polsce

Pierwsze zawody kartingowe odbyły się 1959 w USA. Już w roku 1961 rozegrano pierwsze mistrzo-
stwa świata, a w 1968 mistrzostwa Europy. W 1962 powołano w Paryżu Międzynarodową Komisję
Kartingową, działającą przy Międzynarodowej Federacji Samochodowej.

Karting zawitał do Polski bardzo szybko. Pierwsze karty pojawiły się już w 1960. Rywalizacja sportowa
na pojazdach, własnoręcznie budowanych, stosunkowo prostych i opartych na zespołach, które były
łatwo osiągalne pozwalała zaspokoić marzenia młodzieży o motoryzacji i współzawodnictwie.

Pierwsze zawody kartingowe w Polsce odbyły się 1960 w Częstochowie, a pierwsze mistrzostwa Pol-
ski rozegrano w 1967 roku.

Jednym z założeń, które początkowo obowiązywało w kartingu była budowa kartów we własnym
zakresie przez zawodników. W rezultacie, większość kartów, które w ciągu minionych lat jeździły w
Polsce była zbudowana przez uczniów szkół zawodowych w warsztatach szkolnych, pracowniach
młodzieżowych domów kultury, pałacach młodzieży. Zapewniało to dodatkową wartość uczestnikom
– zyskiwali wiedzę i doświadczenie politechniczne. Karty budowano w szkołach w Koszalinie, Wro-
cławiu, Szczecinie, Bydgoszczy, Biłgoraju, Lublinie, Warszawie, produkowano je w warsztatach klubo-
wych (np. KS Sarenka). Karty budowano w oparciu o liczne dokumentacje techniczne. Publikowano
rysunki kartów w czasopismach (Motor, Horyzonty Techniki), wydawali je konstruktorzy kartów (Je-
rzy Jankowski, Ryszard Popko, Tadeusz Rychter).

Powstawały obiekty kartingowe w wielu miastach od Czerwionki k/Rybnika na Śląsku począwszy,
przez reprezentacyjny kartodrom w Bydgoszczy do zbudowanego w rekordowym czasie toru w Ra-
domiu.

Sport kartingowy w Polsce w roku 2018

Zawody szczebla centralnego w roku 2018 rozegrano we wszystkich zaplanowanych konkurencjach z
włączeniem w 2018 roku kategorii CIK-FIA OK SENIOR AKADEMIA. Kontynuowano program „Współ-
zawodnictwo Sportowe Dzieci i Młodzieży”.

W 2018 roku rozegrano 6 serii ROTAX MAX Challenge, Max Micro, Max Mini, Max Junior, Max Senior,
DD2, DD2 Masters, program promocyjny – Pokazy Max Baby Challenge, Max Micro.

Rozegrano 6 serii ROK Cup Poland, Baby Rok, Mini Rok, Junior Rok, Senior Rok, Rok GP14, Rok GP 25,
Rok Shifter program promocyjny - E 50 trening, Rok baby, pokazy Rok 125.



Przeprowadzono 2 serie Kartingowych Mistrzostw Polski organizowanych przez GSKS w kategoriach: OK Junior Akademia, OK Senior Akademia, DD2, Rok Shifter. Przeprowadzono także 2 serie Kartingowych Mistrzostw Polski Młodzików / Współzawodnictwo sportowe Dzieci i Młodzieży, Rok Baby, Rok Mini, Max Micro, Max Mini.

W ramach programu promocyjnego Serii IAME Poland przeprowadzono jedne zawody.

Łącznie sklasyfikowano 282 (w tym 189 polskich) zawodników w rozgrywkach ROTAX i ROK, oraz 97 zawodników w Kartingowych Mistrzostwach Polski.

Realizowano program wizyjnego monitoringu wyścigów kartingowych CIK-FIA przy zawodach Współzawodnictwa Sportowego Dzieci i Młodzieży (WSDiM) na wszystkich zawodach kalendarza centralnego sportu kartingowego PZM.

Wyniki zawodników polskich w zawodach międzynarodowych.

- Mistrzostwa Świata – Karol Basz 7 miejsce
- ROK Cup International Final/Rok Expert – Daniel Zając 1 miejsce
- ROK Cup International Final/ Rok Senior – Maciej Szyszko 3 miejsce



6. Wizje rozwoju sportów

Wizje rozwoju poszczególnych sportów zrzeszonych w PZM zostały określone na dwóch poziomach – czysto sportowym oraz organizacyjnym. Poziom organizacyjny wspiera realizację celów sportowych dzięki popularyzacji danej dyscypliny i przyciąganiu do niej zawodników, kibiców, partnerów i sponsorów.

6.1. Wizja rozwoju sportu samochodowego

Długookresowa wizja rozwoju sportu samochodowego to utrzymanie wysokiego poziomu zawodów rangi mistrzostw Polski.

Dążenie do organizacji mistrzostw świata WRC oraz zapewnienie ciągłości Rajdu Polski, drugiej na świecie pod względem ciągłości trwania imprezy sportu samochodowego.

Działania mające na celu powstanie Narodowego Centrum Sportów Motorowych z torem wyścigowym homologowanym do zawodów samochodowym wszystkich rang.

6.2. Wizja rozwoju sportu motocyklowego

Długookresowa wizja rozwoju sportu motocyklowego zakłada poszukiwanie talentów i wychowywanie młodych zawodników sportów motorowych dzięki możliwości osiągnięcia efektu skali (łatwy dostęp do sportu dla młodzieży oraz stosunkowo prosta organizacja zawodów sportowych) i wyłowienia przyszłych mistrzów świata. Wychowanie talentów na miarę mistrzów będzie miało wpływ na pozyskanie dzieci i młodzieży do sportu.

Budowanie zespołów narodowych rywalizujący o najwyższe lokaty w drużynowych mistrzostwach świata i Europy w poszczególnych konkurencjach sportu motocyklowego.

Dążenie do organizacji imprez najwyższej rangi światowej, w szczególności w dyscyplinie enduro i motocross.

Wspieranie powstania Narodowego Centrum Sportów Motorowych.

6.3. Wizja rozwoju sportu żużlowego

Długookresowa wizja rozwoju sportu żużlowego zakłada utrzymanie wyników sportowych na dotychczasowym wysokim poziomie, dbanie o słabsze ośrodki i wsparcie ich rozwoju, dbanie o pozyskiwanie i szkolenie młodych zawodników, szkolenie młodzieży.



Dążenie do organizacji imprez najwyższej rangi – kontynuacja Grand Prix na Stadionie Narodowym. Celem jest zdobycie i utrzymanie tytułu indywidualnego mistrza świata (dotychczas uzyskany przez dwóch zawodników).

Dodatkowym celem długookresowym dla polskiego sportu żużlowego jest wspieranie rozwoju żużla w Europie między innymi poprzez przyjmowanie i szkolenie zawodników z innych państw, po przez zapraszanie ich do rozgrywek o Drużynowe Mistrzostwo Polski Juniorów.

Celami wspierającymi są rozbudowa bazy instruktorsko-sędziowskiej i pozyskanie osób chętnych do pełnia roli osób funkcyjnych podczas zawodów żużlowych.

Ponadto istotne jest zwiększenie aktywności w zakresie sportu żużlowego w social mediach oraz rozwój aplikacji mobilnej dla 1 i 2 ligi żużlowej.

6.4. Wizja rozwoju sportu kartingowego

Długookresowa wizja rozwoju sportu kartingowego to poszukiwanie talentów wśród młodzieży, dbanie o zapewnienie obiektów sportowych do treningów i rywalizacji. Jako czynnik wspierający realizację tego celu jest stworzenie kompleksowych programów rozwojowych dla ścigania się wyczynowego i popularnego. Popularyzacja sportu przez współpracę ze szkołami.

Dążenie do organizacji imprez najwyższej rangi europejskiej i światowej.

Wdrożenie rozwiązań opartych na paliwach alternatywnych (obecne zaporowe koszty powodują trudności w testowaniu nowych rozwiązań). Uruchomienie do 2021r kategorii Junior z napędem elektrycznym i włączenie jej do rozgrywek KMP.

Ścisła współpraca z Ministerstwem Sportu i Turystyki w celu osiągania jak najlepszych wyników sportowych.

Pozyskiwanie funduszy z różnych źródeł dla finansowania powyższych planów.

Wspieranie powstania Narodowego Centrum Sportów Motorowych.



7. Główni interesariusze sportów motorowych

7.1. Kluby sportowe

Najważniejszymi interesariuszami PZM oraz poszczególnych sportów motorowych są kluby sportowe – członkowie Związku. Dzięki pracy i zaangażowaniu klubów możliwe jest przygotowanie zawodników do rywalizacji, organizacja zawodów, angażowanie kibiców i popularyzacja sportów, a w końcu rozwój poszczególnych sportów.

Jako członkowie Związku Kluby mają bardzo duży wpływ na jego działalność, wybór władz, ustalenie kierunków rozwoju sportów motorowych oraz faktyczną pozycję poszczególnych konkurencji na sportowej mapie Polski.

Polski Związek Motorowy zrzesza 444 klubów (w sporcie oraz turystyce) z czego 123 posiadają licencję uprawniającą do współzawodnictwa w sporcie samochodowym, 177 w sporcie motocyklowym, 41 w sporcie kartingowym oraz 43 w sporcie żużlowym (stan na koniec 2018r).

Dodatkowo w ligach żużlowych uczestniczy następująca liczba klubów:

- Ekstraliga Żużlowa; 8 podmiotów
- I Liga żużlowa: 8 (w tym jeden klub z Łotwy)
- II liga żużlowa: 7 klubów.

7.2. Zawodnicy

Kluczowymi interesariuszami każdego sportu są zawodnicy. W przypadku sportów skupionych w PZM zawodnicy dzielą się na kilka grup wiekowych, np. dzieci od 8 roku życia mogą uczestniczyć w zajęciach sportu motocyklowego (motocross i cross country), natomiast w dyscyplinach samochodowych wiekiem minimalnym jest 14 lat (Rallycross i wyścigi torowe).

W sportach motorowych zawodnikami mogą być zarówno kobiety jak i mężczyźni, jednak dominacja tych drugich jest zauważalna.

Obecnie grupa zawodników sportów motorowych liczy 3237 osób – posiadaczy aktualnych na 2018 rok licencji sportowych PZM.

7.3. Kibice

W sportach motorowych, podobnie jak w innych sportach, kibice są obecni w różny sposób w rozgrywkach: na miejscu zawodów, przed telewizorami i odbiornikami radiowymi, obserwując relacje w



mediach internetowych, itp. W ostatnich latach bardzo zmienił się sposób obserwacji sportów motorowych – praktycznie wszystkie imprezy dostępne są do śledzenia na bieżąco w TV, na stronach internetowych oraz w social mediach i aplikacjach mobilnych. Ciągłe istnieje jednak grupa kibiców, która podróżuje na imprezy, aby na żywo dopingować swoich ulubionych zawodników.

Grupy kibiców uczestniczących w znaczących zawodach, w zależności od sportu osiągają liczebność od kilkudziesięciu osób do nawet kilkudziesięciu tysięcy.

Specyficzną sytuację obserwujemy w sporcie żużlowym, gdzie kibice obecni są praktycznie tylko w tych miastach, w których funkcjonują kluby żużlowe posiadające własne obiekty sportowe. Z kolei w tych miejscach sport ten jest zwykle najbardziej popularny, przebijając czasem piłkę nożną. Bez powodzenia pozostały próby przeniesienia sportu do nowych miejscowości. Żużel cieszy się również bardzo wysoką oglądalnością w telewizji (transmisje w TVP, NC+, Polsat) osiągając ponad 200 tys. widzów przy każdym meczu Ekstraligi jak również pierwszej ligi. Obserwuje się też co raz większą frekwencję na stadionach.

7.4. Sędziowie sportowi

Sędziowie sportowi są niezwykle ważną grupą interesariuszy. Są oni bardzo silnie związani zarówno z klubami jak i PZM. PZM organizuje szkolenia dla sędziów, których celem jest pozyskanie nowej kadry sędziowskiej, doszkolenie czynnych sędziów oraz przeprowadzenia szkolenia i egzaminu na licencję. Warunkiem uczestnictwa jest ukończenie 18 lat oraz przynależność do Automobilklubu lub Klubu zrzeszonego w Polskim Związku Motorowym. Trochę innymi prawami rządzi się sport żużlowy, gdzie, aby otrzymać licencje sędziego sportu żużlowego, należy przejść dwuetapową rekrutację zakończoną testami psychologicznymi i egzaminem teoretycznym. Następnie kandydat minimum rok stażuje, staż kończy się końcowym egzaminem podczas zawodów żużlowych.

7.5. Właściciele terenów

Właściciele terenów, na których rozgrywane są zawody sportowe są istotną grupą interesariuszy. Możliwość organizacji imprezy sportowej wymaga zgody właściciela, uzgodnienia warunków korzystania z terenu, podpisania odpowiednich umów. Do tej grupy zalicza się: Wojsko Polskie, Lasy Państwowe, samorządy, kluby sportowe oraz prywatni właściciele terenów.

7.6. Szkoły

Szkoły są ważne jako źródło kandydatów na zawodników, odgrywają również rolę w zakresie popularyzacji sportów motorowych.



Obecnie istotną rolę odgrywa Wyższa Szkoła Kultury Fizycznej i Turystyki im. Haliny Konopackiej w Pruszkowie prowadzi już drugi rok specjalistyczny Kurs trenera sportu żużlowego.

7.7. Media

Media i ich poszczególni przedstawiciele stanowią odrębną grupę interesariuszy istotną dla sportów motorowych. Znaczenie tej grupy jest bardzo duże, od prezentacji sportu w mediach zależy w dużym stopniu jego odbiór społeczny, media są też najważniejszym łącznikiem między danym sportem a kibicami dostarczając im informacji, transmitując zawody czy relacjonując wyniki.

7.8. Instytucje państwowe, politycy, samorządowcy

Do najważniejszych interesariuszy w tej grupie zaliczyć można:

- Ministerstwo Sportu i Turystyki
- Ministerstwo Infrastruktury
- Ministerstwo Finansów
- Samorządy

7.9. Służby

Policja, Straż Pożarna, Służba Zdrowia to najważniejsi przedstawiciele służb państwowych, z którymi PZM oraz klubu współpracują na co dzień przy organizacji imprez sportowych. Ich rola jest znacząca ze względu na stworzenie bezpiecznych warunków zarówno dla zawodników jak i kibiców.

7.10. Sponsorzy

Sponsorzy to firmy i osoby fizyczne finansowo wspierające rozwój sportów i poszczególnych zawodników. Grupa ta to przeważnie lokalne przedsiębiorstwa wspierające lokalne kluby ich przedstawicieli. Zawody rangi mistrzostw Polski wspierane są m.in. przez spółki skarbu państwa i sponsorów prywatnych. W przypadku sportu żużlowego sponsorzy mają umowy z PZM na sponsoring reprezentacji Polski, ligi żużlowe, a także odrębne umowy z klubami i zawodnikami.



7.11. Producenci sprzętu i usługodawcy

Niezwykle ważną grupę stanowią producenci pojazdów używanych w sporcie motorowym (samochody, motocykle, quady, pojazdy UTV, wózki kartingowe) jak również akcesoriów wpływający na podnoszenie bezpieczeństwa zawodników (producenci kasków, odzieży, ochraniaczy, wyposażenia bezpieczeństwa).

Wyjątkową grupą interesariuszy dla sportu żuźlowego są tzw. tunerzy, czyli wysoko wykwalifikowani mechanicy zajmujący się zwiększaniem sprawności silników motocykli żuźlowych. Obecnie na świecie jest kilku wysokiej klasy tunerów, którzy mają ogromny wpływ zarówno na koszt jak i jakość sprzętu żuźlowego.

Także towarzystwa ubezpieczeniowe (PZU, Compensa), które oferują ubezpieczenia zawodników, imprez sportowych, ale także oferują dodatkowe zniżki na ubezpieczenia pojazdów dla osób zrzeszonych w klubach należących do PZM.



8. Analiza interesariuszy

Poniżej zaprezentowana jest analiza interesariuszy dzieląca ich na grupy pod względem siły sprawczej oraz istotności dla rozwoju sportów pozwalająca na zastosowanie różnych strategii działania wobec poszczególnych grup w zależności od ich wpływu na sporty motorowe.

Siła sprawcza	Media Instytucje państwowe	Kluby sportowe Zawodnicy Właściciele terenów Sponsorzy Prawodawcy
	Szkoły	Kibice Sędziowie sportowi Producenci sprzętu i usługodawcy
	Istotność, waga	

1. Siła sprawcza duża i istotność mała – strategia zapewnienia dostępu do niezbędnych informacji, realizacji wymogów prawnych, przejrzystości i otwartości działania.
2. Siła sprawcza mała i istotność mała – monitorowanie w celu wczesnego wykrycia ewentualnych zagadnień do rozwiązania.
3. Siła sprawcza duża i istotność duża – najważniejsza grupa interesariuszy, wymaga bardzo bliskiej współpracy i zarządzania relacjami.
4. Siła sprawcza mała i istotność duża – strategia informowania o osiągnięciach, planach, zmianach przepisów i reguł.



9. Ogólna diagnoza sytuacji w sportach motorowych

9.1. Diagnoza sportu samochodowego

Sport samochodowy w PZM znajduje się obecnie w dobrej kondycji. W jego ramach odbywają się regularne zawody w następujących konkurencjach:

- rajdy (na drogach publicznych)
- wyścigi górskie (homologowana droga publiczna)
- rajdy terenowe (nieużytki, poligony)
- wyścigi torowe (tor z homologacją FIA w Poznaniu)
- rallycross (tory w Słomczynie i Toruniu)
- Drifting (nowa konkurencja od 2018 r.)

Podstawowe obiekty sportu samochodowego stanowią tory wyścigowe w Poznaniu, Słomczynie, Toruniu, które są własnością klubów - członków PZM. Są to tory z homologacją FIA.

Sport samochodowy jest sportem sezonowym – praktycznie nie jest uprawiany w Polsce w okresie zimowym.

9.2. Diagnoza sportu motocyklowego

Sport motocyklowy w PZM stoi przed znaczącymi wyzwaniami rozwojowymi (kwestia zawodników, bazy sportowej, popularności wśród kibiców).

W jego ramach odbywają się regularne zawody w następujących konkurencjach:

- motocross (homologowany tor zamknięty z przeszkodami)
- enduro / superenduro (trasa w ciężkim terenie)
- cross country (trasa terenowa)
- trial (odcinki w naturalnym, trudnym terenie)
- wyścigi motocyklowe (tory homologowane)
- supermoto (krótkie tory homologowane)
- baja (trasa terenowa)
- pitbike (krótkie tory homologowane)

Obiekty sportowe stanowi kilkadziesiąt torów homologowanych będących własnością klubów motocyklowych i samorządów.

Sport motocyklowy jest sportem sezonowym, treningi w okresie zimowym możliwe są w południowej Europie lub innych ciepłych krajach.

9.3. Diagnoza sportu żużlowego

Tak jak kilkadziesiąt lat temu liga angielska była celem i marzeniem najlepszych zawodników, tak teraz jest nią polska liga żużlowa. Jeżdżą w niej zawodnicy praktycznie wszystkich nacji uprawiających



sport żużlowy. Ponadto w rozgrywkach 1 ligi żużlowej uczestniczy zespół z Łotwy. W Polsce wydanych jest ok 200 licencji zawodniczych, jednak jest to liczba niewystarczająca dla dalszego szybkiego rozwoju sportu żużlowego.

W sposób ciągły prowadzone są poszukiwania kandydatów na zawodników w różnych kategoriach wiekowych:

- minizużel – w treningach uczestniczą dzieci od lat 8, w zawodach mogą uczestniczyć dzieci od 10 do 14 roku życia

- klasa 250 – w treningach uczestniczą dzieci od lat 11, w zawodach mogą uczestniczyć dzieci od 13 do 16 roku życia

- klasa 500 – w treningach uczestniczą dzieci od lat 14, w zawodach młodzieżowych mogą uczestniczyć dzieci od lat 15 a od 16 roku życia mogą uczestniczyć już we wszystkich zawodach.

Sport żużlowy wyróżnia się spośród innych sportów motorowych dobrą sytuacją finansową zarówno klubów jak i zawodników, którzy są w stanie zarabiać osiągając dobre wyniki sportowe.

W ramach Związku w roku 2018 funkcjonują 23 kluby ligowe (w tym jeden zagraniczny).

9.4. Diagnoza sportu kartingowego

W ramach sportu kartingowego można wyróżnić obecnie następujące formy:

- zawody w ramach Mistrzostw Polski, dwie rundy
- zawody Akademia CIK FIA w ramach rund KMP
- zawody pucharowe, monomarkowe ROK CUP Poland oraz ROTAX MAX Challenge złożone z 6 do 8 rund (weekendów wyścigowych)
- karting dla dzieci 5-7 lata (kat. „Pokazy” włączona do programu zawodów)
- karting popularny (niezawodowy).

Dostęp do sportu kartingowego jest stosunkowo łatwiejszy niż do innych sportów motorowych, choć jego wyczynowe uprawianie wiąże się ze znaczącymi kosztami (koszt udziału zawodnika w jednej imprezie sportowej sięga 10 tys. euro.). Najlepsi zawodnicy są profesjonalizowani, posiadają własne zespoły i wysokiej klasy sprzęt.

PZM podejmuje działania w celu obniżenia kosztów dla zawodników, działanie w celu upowszechnienia. Drugim istotnym obecnie kierunkiem działania jest podnoszenie kwalifikacji sędziów.

Istotnym elementem sportu kartingowego – ze względu na możliwość uczestniczenia w nim dzieci i młodzieży – jest edukacja, w szczególności tzw. politechnizacja młodzieży polegająca na dodatkowych wymogach wobec zawodników związanych z nauką techniki oraz nauką bezpiecznej jazdy pojazdami czterokołowymi. Ten ostatni element jest niezwykle istotny i korzystny z punktu widzenia całościowego bezpieczeństwa ruchu drogowego – zawodnicy wyrabiają w sobie prawidłowe odruchy na drodze, uczą się skutków swoich zachowań i manewrów oraz poznają wpływ swojego zachowania na drodze na innych uczestników ruchu.

Sport kartingowy traktowany jest również jako przedszkole i szkoła dla przyszłych zawodników zawodów typu Formuła 1.

Z tych powodów PZM aktywnie działa w celu pozyskania jak najliczniejszej grupy zawodników wśród dzieci i młodzieży. W tym obszarze bardzo ważnym celem jest budowa specjalnego programu szkoleniowo-edukacyjnego dla młodych zawodników, który umożliwiłby m.in. finansowanie ich



uczestnictwa w sporcie. Przykładami takich działań są Akademia Kartingowa Volkswagen oraz Akademia Kartingowa Orlenu. Inną pożądaną formą takiego wsparcia mogłaby być dotacja finansująca wyjazdy najlepszych zawodników na mistrzostwa Europy lub świata.

Obecnie w sporcie kartingowym w ramach PZM uczestniczy ok 200 zawodników, co jest niewielką liczbą w porównaniu do lat osiemdziesiątych, kiedy liczba ta sięgała kilku tysięcy. Zawodnicy w kategorii wiekowej 10-12 lat zaliczają się do czołówki europejskiej.

Obiekty kartingowe są homologowane, mają odpowiedni system monitoringu i ujednolicone zasady bezpieczeństwa (nie dotyczy to torów komercyjnych, rozrywkowych zarządzanych poza Związkiem). Obecnie tory znajdują się w Bydgoszczy, Radomiu, Toruniu, Poznaniu, Zielonej Górze i Słomczynie. Odbywa się na nich 15-16 imprez sportowych rocznie.

Sport kartingowy jest sportem sezonowym, co w dużej mierze utrudnia jego płynny i dynamiczny rozwój. Pożądane byłoby pozyskanie źródeł finansowania treningów dla najlepszych zawodników na południu Europy w celu zapewnienia im adekwatnego treningu przez cały rok.



10. Analiza SWOT dla rozwoju sportów motorowych

Analiza SWOT została przeprowadzona dla każdego ze sportów motorowych zrzeszonych w PZM oddzielnie, a następnie dla Związku jako organizacji zrzeszającej te sporty. W ramach analizy zastosowano następujący zakres zagadnień i pytań w odniesieniu do poszczególnych obszarów:

Mocne strony

- Z czego jesteście znani?
- Jaką mamy unikalną propozycję dla kibiców / Partnerów?
- Jakie mamy wyjątkowe zasoby?
- Co kibice / partnerzy najbardziej w nas cenią, lubią?
- Co takiego robimy, czego nie robią inni?
- Co robimy najlepiej?
- Jaka jest unikalna wiedza, talenty, zasoby jakie posiadamy?
- Jakie inne przewagi posiadamy?
- Za co inni nas chwalą?
- Jakie mamy największe osiągnięcia?
- W czym się wyróżniamy od innych?
- Inne mocne strony

Słabe strony

- Czego kibice / partnerzy nie lubią u nas?
- Z czym mamy problemy?
- Co nam nie wychodzi?
- W czym inni nas wyprzedzają?
- Jakich zasobów nam brakuje?
- Jakie są obszary wymagające natychmiastowej poprawy?
- Co możemy poprawić?
- Jakiej wiedzy, talentów, umiejętności nam potrzeba / brakuje?
- Jakie braki mamy?
- Co inni uważają, że nam nie wychodzi?
- Gdzie potrzebujemy szkolenia, więcej wiedzy?
- Na co narzekają kibice, jakie skargi?
- Inne słabe strony

Szanse

- Jakie szanse widzimy na rynku sportowym?
- Jak ten rynek się zmienia?
- Jakie szanse przegapiliśmy i czy możemy z nich jeszcze korzystać?
- Z jakiej idealnej szansy chcielibyśmy skorzystać?
- Jakie są niezaspokojone potrzeby na rynku?
- Jak sport się zmienia i czy stwarza to jakieś okazje / szanse?
- Kogo możemy wspierać i jak?
- Jakie inne szanse widzimy?

Zagrożenia

- Kto jest naszą główną konkurencją?



- Czy pojawiła się nowa konkurencja w ostatnim czasie? Dlaczego?
- Czy mamy problem / potencjalny problem z pozyskiwaniem finansowania
- Czy generalnie popularność sportów spada? Dlaczego?
- Z jakimi przeszkodami się mierzymy?
- Kto i jak może nam zaszkodzić?
- Czy zmiany prawa mogą nam zaszkodzić w przyszłości?
- Czy konkurujemy z innymi sportami o kibiców i sponsorów? Z jakimi? Jakie są trendy?
- Jakie inne zagrożenia występują dla rozwoju sportu?

10.1. Analiza SWOT dla rozwoju sportu samochodowego

Mocne strony	Słabe strony
<ol style="list-style-type: none">1. Bardzo dobra „marka” sportu: znani obecni i byli zawodnicy aktywni w mediach (marka Hołowczyc, Kajetanowicz, Kubica, Zasada), Rajd Polski – drugi najstarszy rajd na świecie, różnorodność i widowiskowość konkurencji (rajdy, wyścigi).2. Przyciągamy „amatorów ścigania” do sportu dając możliwość bezpiecznego współzawodnictwa w kontrolowanych warunkach, bez zagrożenia dla osób postronnych lub kibiców.3. Bardzo duża atrakcyjność sportu dla kibiców wynikająca z różnorodności konkurencji pozwalających na obcowanie z nowoczesną technologią, nowinki i nowe rozwiązania techniczne niedostępne gdzie indziej dla przeciętnego użytkownika dróg, bliski kontakt z zawodnikami, emocje z prędkości, adrenalina kierowcy (wzucie się w rolę zawodnika), bezpośrednia rywalizacja (wyścigi na torach).4. Komercyjna oferta dla firm w obszarze marketingu i sponsoringu poprzez zagospodarowanie segmentu	<ol style="list-style-type: none">1. Ograniczenia, które wprowadzamy ze względów bezpieczeństwa zmniejszają atrakcyjność sportów samochodowych dla kibiców.2. Bardzo wysokie koszty organizacji imprez sportowych.3. Brak dostępu do sprzętu / samochodów sportowych. Niezbędne bardzo znaczące zaangażowanie finansowe zawodników, co ogranicza dostępność sportu i liczbę zawodników.4. Konieczność spełniania wymogów ochrony środowiska (zaostrome przepisy), ograniczenia hałasu i zanieczyszczeń ogranicza lub uniemożliwia organizację imprez w niektórych atrakcyjnych miejscach.5. Koszty wejścia do sportu są bardzo wysokie, zawodnik musi zapewnić sobie sprzęt – samochód sportowy.6. Zawodnicy nie otrzymują żadnego wynagrodzenia za udział w zawodach, przeciwnie, muszą zapłacić opłaty, żeby wystartować.7. Zbyt małe nakłady na promocję sportu, pozyskiwanie partnerów i sponsorów motoryzacyjnych /



kibiców i fanów motoryzacji - istotne w szczególności dla firm motoryzacyjnych dzięki przełożeniu na odbiór wśród kierowców i właścicieli samochodów.

5. Komercyjna oferta dla firm w zakresie możliwości opracowywania, wdrażania i testowania nowych rozwiązań technicznych dla samochodów, które mogą być sprawdzane w ekstremalnych warunkach drogowych i eksploatacyjnych, a następnie przenoszone przez producentów do samochodów cywilnych / powszechnie dostępnych.
6. Bardzo dobra baza organizatorska i zarządcza w obszarze organizacji sportu samochodowego wynikająca z wieloletniego doświadczenia i know how w klubach, wśród działaczy, kadry szkoleniowej i sędziowskiej.
7. Tory klubowe dostępne dla zawodników (Słomczyn, Poznań)
8. Dobre, sprawdzone w praktyce, zapewniające bezpieczeństwo zawodników i kibiców regulacje i regulaminy zawodów.
9. Dobra organizacja zawodów i imprez sportowych wynikająca z wieloletniego doświadczenia, doskonałej znajomości uwarunkowań technicznych, geograficznych i ludzkich.
10. Dobre, wypracowane przez lata relacje z samorządami, policją, strażą pożarną i innym służbami.
11. Możliwość organizacji imprez w praktycznie dowolnym miejscu (drogi publiczne, tereny zamknięte) pozwala współpracować z każdym samorządem / miastem / gminą, co z kolei daje przewagę wynikającą z braku przywiązania do jednego

markowych.

8. Brakuje kadry etatowej do realizacji zadań marketingowych. Brak profesjonalistów / marketingowców na etatach.
9. Trudności z pozyskiwaniem źródeł finansowania. Brak sponsorów strategicznych.
10. Brak statusu sportu olimpijskiego.
11. Brak obiektów sportowych.
12. Ryzyko utraty obsługi rajdów / zawodów ze względu na brak ludzi zainteresowanych pracą społeczną lub za niewielkie pieniądze
13. Brak dobrej znajomości języków obcych wśród działaczy związku, klubów, niewystarczająca wykwalfikowania kadra do obsługi imprez międzynarodowych.
14. Zbyt wąska grupa wykwalifikowanej kadry sędziowskiej. Brak dopływu młodych ludzi / nowych kadr w tym obszarze.
15. Problemy komunikacyjne pomiędzy strukturami centralnymi i regionalnymi.
16. Zbyt mała liczba szkoleń dot. bezpieczeństwa, brak centralnego systemu szkoleń.
17. Brak programów rozwojowych / edukacyjnych / sportowych dla młodzieży finansowanych ze środków publicznych – ogranicza napływ młodych zawodników.
18. Bariera wiekowa wejścia do sportu ogranicza napływ nowych zawodników (dzieci z nastawieniem sportowym „przechwytywane” są przez inne sporty, których uprawianie nie jest obwarowane dodatkowymi przepisami).



<p>miejsca/ obiektu i pozwala na promocję różnych miejscowości czy regionów geograficznych.</p> <p>12. Szczegółowe regulaminy i regulacje będące efektem gromadzenia wieloletnich doświadczeń (know how dot. organizacji, bezpieczeństwa, obowiązującego prawa, wymagań technicznych, wymogów organizacji międzynarodowych).</p>	
<p>Szanse</p> <ol style="list-style-type: none">1. Zastosowanie alternatywnych paliw.2. Rynek samochodowy się rozwija i rośnie. Daje to szansę pozyskania marek / producentów do klas markowych.3. Stopniowy spadek cen sprzętu sportowego.4. Postępująca standaryzacja sprzętu sportowego, wyrównanie szans w klasach markowych.5. Możliwość rozwinięcia profesjonalnego lobbingu w ramach Związku.6. Możliwość pozyskania patronatu ważnych osób / instytucji np. Prezydent RP do organizacji zawodów międzynarodowych.7. Wykorzystanie gwiazd sportu do promocji sportu i zachęty dla młodzieży („ambasadorzy”).8. Pojawianie się nowych możliwości sportowych i konkurencji (np. drifting) o dużej widowiskowości.9. Powrót konkurencji torowych, gdzie publiczność widzi cały przebieg imprezy w jednym miejscu.	<p>Zagrożenia</p> <ol style="list-style-type: none">1. Ograniczenie w przyszłości dostępności paliw tradycyjnych.2. Zwiększające się negatywne nastawienie społeczne do zanieczyszczenia środowiska spalinami, olejami, paliwami itp.3. Okresowo, nieprawidłowe zachowania kibiców, dokonywane przez nich zniszczenia, pozostawione śmieci po większych imprezach sportowych powodują krytyczne uwagi i zły odbiór imprez wśród jednych z kluczowych partnerów - samorządów.4. Gry komputerowe. Zabierają czas/ zainteresowanie/ potencjalnych młodych zawodników / kandydatów oraz zmniejszają atrakcyjność wyścigów i rajdów dla graczy jako kibiców.5. „Dziki”, nielegalne imprezy rodzące zagrożenie dla bezpieczeństwa zawodników i kibiców.6. Brak programów finansowanych ze środków publicznych.7. Brak sponsorów, a co za tym idzie stabilnego finansowania rozwoju sportu samochodowego.8. Problem z pozyskaniem zawodników, młodych ludzi do sportu.9. Zmniejszająca się liczba kibiców zainteresowanych oglądaniem



	<p>sportów samochodowych na żywo</p> <ol style="list-style-type: none">10. Pogłębiające się problemy z porozumieniem z Lasami Państwowymi w kwestii wykorzystania terenów pod rajdy samochodowe (negatywna interpretacja przepisów).11. Trudności z wprowadzeniem definicji prawnej samochodu sportowego.12. Rosnący opór mieszkańców wpływający na trudność uzyskania pozwolenia na wykorzystanie drogi publicznej do celów sportowych.13. Niekorzystne zmiany prawa, przepisów, brak wsparcia struktur państwa.14. Wypadki w trakcie zawodów i ich skutki prawne, wizerunkowe itp.15. Możliwość zamknięcia toru Poznań - jedyne toru wyścigowego w Polsce
--	--

Wnioski z analizy

W ramach analizy SWOT określono kilka kierunków działania strategicznego w celu rozwoju sportu. Zostały one zaprezentowane poniżej wraz z rozpisaniem na konkretne działania.

1. Utrzymanie silnych stron.

1. Konieczna jest dalsza praca w celu utrzymania istniejących silnych stron, czyli tych elementów sportu, które dotychczas zapewniały jego rozpoznawalność, popularność zarówno wśród zawodników, jak i kibiców. Konieczna jest dalsza praca nad „marką” sportu, promowanie najlepszych zawodników – nowych twarzy sportu samochodowego.
2. Należy rozwijać dotychczasową działalność popularyzującą sport wśród młodych kierowców, przyciągać najbardziej chętnych do ścigania się samochodami do klubów sportowych, przez co zwiększa się bezpieczeństwo ich samych i innych użytkowników ruchu drogowego (ograniczenie „dzikiego” ścigania się na drogach publicznych).
3. Należy w dalszym ciągu utrzymywać dużą atrakcyjność sportu dla publiczności poprzez dbanie o jego widowiskowość, docieranie do nowych grup społecznych np. przez transmisje telewizyjne i internetowe, szerokie reklamowanie organizowanych imprez i zachęcanie kibiców do aktywnego uczestnictwa.
4. Dalsza organizacja imprez o charakterze europejskim i światowym.
5. Kontynuacja działań zwiększających bezpieczeństwo imprez sportowych.

2. Redukcja słabych stron, na które mamy wpływ, poprzez zaplanowane działania.



1. Zastosowanie rozwiązań technicznych pozwalających na lepszy odbiór imprezy sportowej przez kibiców bez jednoczesnego narażania ich na niebezpieczeństwo wynikające z blisko przejeżdżających z dużą prędkością pojazdów. Organizacja szkoleń z zakresu bezpieczeństwa.
2. Poszukiwanie nowych źródeł finansowania sportu i organizacji imprez sportowych. Opracowanie planu pozyskania sponsorów strategicznych, długoterminowo związanych ze sportem samochodowym.
3. Wypracowanie modelu współfinansowania sprzętu sportowego oraz szkolenia zawodników rozpoczynających karierę aby umożliwić szersze pozyskanie nowych talentów oraz zawodników startujących w zawodach międzynarodowych, zwiększając ich szanse na dobre wyniki.
4. Zastosowanie rozwiązań technicznych pozwalających jednocześnie na wypełnienie wymogów ochrony środowiska oraz utrzymanie atrakcyjności widowiska sportowego dla kibiców.
5. Opracowanie i wdrożenie rozwiązań marketingowo-organizacyjnych pozwalających na efektywniejszą promocję i popularyzację sportu samochodowego.
6. Organizacja szkoleń dla kandydatów do kadry sędziowskiej.
3. Zarządzanie ryzykami wynikających ze słabych stron i zagrożeń, na które nie mamy wpływu.
 1. Zarządzanie ryzykami w ramach realizacji „Polityki zarządzania ryzykiem w Polskim Związku Motorowym”.
 2. Lobbowanie w kręgach interesariuszy (szczególnie prawodawstwo) za rozwiązaniami zwiększającymi bezpieczeństwo, widowiskowość, dostępność sportu samochodowego.
 3. Opracowanie planu współpracy z Lasami Państwowymi i rozpoczęcie rozmów o obopólnie korzystnej współpracy.
4. Wykorzystanie szans jako odpowiedzi na słabe strony w celu ich zniwelowania.
 1. Opracowanie planu zastosowania paliw alternatywnych w samochodach sportowych
 2. Opracowanie oferty dla producentów z rynku samochodowego i pokrewnych w celu pozyskania ich do współpracy.
 3. Opracowanie planu zintegrowanych działań marketingowych i lobbujących w celu promocji sportu wśród najistotniejszych interesariuszy.
 4. Rozwój konkurencji (nowych i wcześniej popularnych) w celu zwiększenia widowiskowości sportu dla kibiców.
5. Wypracowanie nowych mocnych stron do zniwelowania zagrożeń. Budowa nowych kompetencji tam, gdzie są słabe strony i zagrożenia, żeby ograniczyć słabe strony i przeciwdziałać zagrożeniom.
 1. Opracowanie planu szkoleń dla klubów, działaczy, zawodników, sędziów dot. bezpieczeństwa i ekologii oraz jego skuteczną realizacją.
 2. Zwiększenie działań edukacyjnych dla kibiców w zakresie bezpieczeństwa, ekologii, kultury uczestnictwa w imprezach masowych itp. Wypracowanie marki odpowiedzialnego organizatora w oczach samorządowców i mieszkańców.
 3. Opracowanie planu wpisania się w trend e-sportu i wykorzystania go do promocji sportu samochodowego wśród przyszłych kibiców i zawodników.
 4. Działania na rzecz ochrony i rozbudowy istniejących torów, oraz inicjowanie działań na rzecz budowy nowych obiektów.



10.2. Analiza SWOT dla rozwoju sportu motocyklowego

Mocne strony	Słabe strony
<ol style="list-style-type: none">1. Gwiazda międzynarodowego formatu, ambasador sportu – Tadeusz Błażusiak.2. Możliwość wcześniejszego wciągnięcia kandydatów na zawodników niż w sportach samochodowych – pit-bike nawet od 8 roku życia.3. Pozyskiwanie i wychowanie przyszłych zawodników innych sportów motorowych (dostępne szybciej niż np. w samochodowych)4. Widowiskowość rywalizacji, atrakcyjne dla widza (współzawodnictwo łokieć w łokieć, skoki, zaskakujące zwroty akcji...)5. Działalność Akademii Orlen - wspólne promowanie sportu motocyklowego.6. Bardzo dobre osiągnięcia sportowe młodych zawodników - 11-latkowie zajmują czołowe miejsca w zawodach międzynarodowych, co pozwala budować doskonałą kadrę na przyszłość.7. Potencjał instruktorów (150 osób), którzy prowadzą dzieci w profesjonalny sposób.8. Możliwość trenowania za granicą również zimą.9. „Zagospodarowanie” chętnych do sportu – stworzenie klasy amator i konkurencji cross country.10. Przyciągamy „amatorów” wyścigów motocyklowych do sportu dając możliwość bezpiecznego ścigania i współzawodnictwa w kontrolowanych warunkach, bez zagrożenia dla	<ol style="list-style-type: none">1. Wysokie koszty wejścia do sportu – kosztowny sprzęt sportowy2. Trudność konkurowania z Imprezą RedBull i innymi pozasportowymi widowiskami.3. Niewystarczająca promocja sportu (pozyskiwanie partnerów motoryzacyjnych / markowych).4. Brakuje kadry etatowej do realizacji zadań. Brak profesjonalistów / marketingowców na etatach.5. Trudności z pozyskiwaniem źródeł finansowania.6. Nie jesteśmy sportem olimpijskim. Brak sponsorów strategicznych.7. Brak znajomości języków obcych wśród działaczy, brak wykwalifikowanej kadry do obsługi imprez międzynarodowych.8. Brak dostępu do sprzętu / motocykli sportowych. Duże zaangażowanie finansowe zawodników.9. Brak programów dla młodzieży finansowanych ze środków publicznych.10. Obecnie brak „legend” (poza Tadeuszem Błażusiakiem), rozpoznawalnych zawodników, którzy mogliby przyciągać nowe pokolenia do sportu.11. Konieczność spełniania wymogów ochrony środowiska (zaostrezone przepisy), ograniczenia hałasu i zanieczyszczeń ogranicza lub uniemożliwia organizację imprez w niektórych atrakcyjnych miejscach.12. Koszty wejścia do sportu są bardzo



osób postronnych lub kibiców.

11. Bardzo duża atrakcyjność sportu dla kibiców wynikająca z różnorodności konkurencji pozwalających bliski kontakt z zawodnikami, emocje z prędkości, adrenalina kierowcy (wczucie się w rolę zawodnika), bezpośrednia rywalizacja (wyścigi na torach).
12. Komercyjna oferta dla firm w obszarze marketingu i sponsoringu poprzez zagospodarowanie segmentu kibiców i fanów motocykli - istotne w szczególności dla firm motoryzacyjnych dzięki przełożeniu na odbiór wśród kierowców i właścicieli motocykli.
13. Komercyjna oferta dla firm w zakresie możliwości opracowywania, wdrażania i testowania nowych rozwiązań technicznych dla motocykli, które mogą być sprawdzane w ekstremalnych warunkach a następnie przenoszone przez producentów do motocykli cywilnych / powszechnie dostępnych.
14. Bardzo dobra baza organizatorska i zarządcza w obszarze organizacji sportu motocyklowego wynikająca z wieloletniego doświadczenia i know how w klubach, wśród działaczy, kadry szkoleniowej i sędziowskiej.
15. Dobre, sprawdzone w praktyce, zapewniające bezpieczeństwo zawodników i kibiców regulacje i regulaminy zawodów.
16. Dobra organizacja zawodów i imprez sportowych wynikająca z wieloletniego doświadczenia, doskonałej znajomości uwarunkowań technicznych, geograficznych i ludzkich.
17. Dobre, wypracowane przez lata relacje z samorządami, policją, strażą

wysokie, zawodnik musi zapewnić sobie sprzęt – motocykl sportowy.

13. Zbyt małe nakłady na promocję sportu, pozyskiwanie partnerów i sponsorów motoryzacyjnych / markowych.
14. Brakuje obiektów sportowych.
15. Zbyt mała liczba szkoleń dot. bezpieczeństwa, brak centralnego systemu szkoleń.
16. Brak programów rozwojowych / edukacyjnych / sportowych dla młodzieży finansowanych ze środków publicznych – ogranicza napływ młodych zawodników.
17. Doping



<p>pożarną i innym służbami.</p> <p>18. Możliwość organizacji imprez w praktycznie dowolnym miejscu (drogi publiczne, tereny zamknięte) pozwala współpracować z każdym samorządem / miastem / gminą, co z kolei daje przewagę wynikającą z braku przywiązania do jednego miejsca/ obiektu i pozwalana na promocję różnych miejscowości czy regionów geograficznych.</p> <p>19. Szczegółowe regulaminy i regulacje będące efektem gromadzenia wieloletnich doświadczeń (know how dot. organizacji, bezpieczeństwa, obowiązującego prawa, wymagań technicznych, wymogów organizacji międzynarodowych).</p>	
<p>Szanse</p> <ol style="list-style-type: none">1. Rośnie rynek motocykli (choć powoli), co pozwala na dalszy rozwój sportu wśród fanów i użytkowników motocykli.2. Bardzo duży udział motocykli używanych może zwiększać dostępność sportu dla zawodników.3. Profesjonalizacja sportu.4. Wzrost zainteresowania sportem – z czasem będzie przybywało zawodników.5. Możliwość rozwinięcia profesjonalnego lobbingu. Możliwość pozyskania patronatu ważnych osób / instytucji np. Prezydent RP dla imprez krajowych i międzynarodowych.6. Wykorzystanie gwiazd sportu do promocji sportu i zachęty dla młodzieży (ambasadorowie).	<p>Zagrożenia</p> <ol style="list-style-type: none">1. Gry komputerowe, które zabierają czas/zainteresowanie/ potencjalnych młodych zawodników/ kandydatów na zawodników.2. „Dziki” imprezy tworzące zagrożenie dla bezpieczeństwa zawodników i kibiców oraz rodzą złą opinię o imprezach motocyklowych.3. Przedłużające się problemy z finansowaniem.4. Brak programów publicznych.5. Brak sponsorów.6. Problem z pozyskaniem zawodników, młodych ludzi do sportu.7. Dużo mniej kibiców zainteresowanych oglądaniem na żywo.8. Pogłębiające się problemy z porozumieniem się z Lasami Państwowymi w kwestii wykorzystania terenów pod rajdy motocyklowe (negatywna interpretacja przepisów).9. Rosnący opór mieszkańców wpływający na trudność uzyskania



	<p>pozwolenia na wykorzystanie drogi publicznej.</p> <ol style="list-style-type: none">10. Niekorzystne zmiany prawa, przepisów, brak wsparcia struktur państwa.11. Wypadki w trakcie zawodów i ich skutki prawne, wizerunkowe itp12. Imprezy typu RedBull, inne (nie spełniają standardów sportowych) przyciągają kibiców i stanowią komercyjną konkurencję.13. Doping14. Możliwość utraty jedynego toru do wyścigów motocyklowych.
--	--

Wnioski z analizy

W ramach analizy SWOT określono kilka kierunków działania strategicznego w celu rozwoju sportu. Zostały one zaprezentowane poniżej wraz z rozpisaniem na konkretne działania.

1. Utrzymanie silnych stron.

1. Niezbędne jest dalsze rozwojowe działanie w celu pozyskiwania do klubów młodzieży jako kandydatów na zawodników. Możliwość wykorzystania przepisów pozwalających na rozpoczęcie nauki jazdy na motocyklu już od 8 roku życia.
2. Konieczna jest dalsza praca na rzecz utrzymania istniejących silnych stron, czyli tych elementów sportu, które dotychczas zapewniały jego rozpoznawalność, popularność zarówno wśród zawodników, jak i kibiców. Konieczna jest dalsza praca nad „marką” sportu, promowanie najlepszych zawodników – nowych twarzy sportu motocyklowego.
3. Należy rozwijać dotychczasową działalność popularyzującą sport wśród dzieci i młodzieży - kandydatów na zawodników. Przyciągać dorosłych najbardziej chętnych do ścigania się motocyklami do klubów sportowych, a tym samym zwiększać bezpieczeństwo zawodników i innych użytkowników ruchu drogowego (ograniczenie „dzikiego” ścigania się na drogach publicznych i bezdrożach).
4. Należy w dalszym ciągu utrzymywać dużą atrakcyjność sportu motocyklowego dla publiczności poprzez dbanie o jego widowiskowość, docieranie do nowych grup odbiorców, np. przez transmisje telewizyjne i internetowe, szerokie reklamowanie organizowanych imprez i zachęcanie kibiców do aktywnego uczestnictwa, w szczególności w przypadku imprez torowych.
5. Dalsza organizacja imprez o charakterze europejskim i światowym. Wykorzystanie wiedzy, know-how, doświadczenia dot. organizacji, bezpieczeństwa, wymogów międzynarodowych organizacji zawodów pozwoli na utrzymanie wysokiego poziomu tych imprez.
6. Kontynuacja działań zwiększających bezpieczeństwo imprez sportowych.
7. Kontynuacja działalności Akademii Orlen.



2. Redukcja słabych stron, na które mamy wpływ, poprzez zaplanowane działania.
 1. Organizacja szkoleń z zakresu bezpieczeństwa.
 2. Poszukiwanie nowych źródeł finansowania sportu i organizacji imprez sportowych. Opracowanie planu pozyskania sponsorów strategicznych, długoterminowo związanych ze sportem samochodowym.
 3. Wypracowanie modelu współfinansowania sprzętu sportowego oraz szkolenia zawodników rozpoczynających karierę w celu pozyskania nowych talentów oraz zawodników startujących w zawodach międzynarodowych oraz zwiększenia ich szans na dobre wyniki.
 4. Zastosowanie rozwiązań technicznych pozwalających jednocześnie na wypełnienie wymogów ochrony środowiska oraz utrzymanie atrakcyjności widowiska sportowego dla kibiców.
 5. Opracowanie i wdrożenie rozwiązań marketingowo-organizacyjnych pozwalających na efektywniejszą promocję i popularyzację sportu motocyklowego.
 6. Organizacja szkoleń dla kandydatów do kadry sędziowskiej.
3. Zarządzanie ryzykami wynikających ze słabych stron i zagrożeń, na które nie mamy wpływu.
 1. Zarządzanie ryzykami w ramach realizacji „Polityki zarządzania ryzykiem w Polskim Związku Motorowym”.
 2. Lobbowanie w kręgach interesariuszy (szczególnie prawodawstwo) za rozwiązaniami zwiększającymi bezpieczeństwo, widowiskowość, dostępność sportu motocyklowego.
 3. Szkolenia, profilaktyka i badania antydopingowe.
4. Wykorzystanie szans jako odpowiedzi na słabe strony w celu ich zniwelowania.
 1. Opracowanie planu zastosowania paliw alternatywnych w motocyklach sportowych.
 2. Opracowanie oferty dla producentów z rynku motocyklowego i pokrewnych w celu pozyskania ich do współpracy.
 3. Opracowanie planu zintegrowanych działań marketingowych i lobbujących w celu promocji sportu wśród najistotniejszych interesariuszy.
 4. Rozwój konkurencji (nowych i wcześniej popularnych) w celu zwiększenia widowiskowości sportu dla kibiców.
5. Wypracowanie nowych mocnych stron do zniwelowania zagrożeń. Budowa nowych kompetencji tam, gdzie są słabe strony i zagrożenia, żeby ograniczać słabe strony i przeciwdziałać zagrożeniom.
 1. Opracowanie planu szkoleń dla klubów, działaczy, zawodników, sędziów dot. bezpieczeństwa i ekologii oraz jego skuteczna realizacja.
 2. Zwiększenie działań edukacyjnych dla kibiców w zakresie bezpieczeństwa, ekologii, kultury uczestnictwa w imprezach masowych itp. Wypracowanie marki odpowiedzialnego organizatora w oczach samorządowców i mieszkańców.
 3. Opracowanie planu wpisania się w trend e-sportu i wykorzystania go do promocji sportu samochodowego wśród przyszłych kibiców i zawodników.
 4. Działania na rzecz ochrony i rozbudowy istniejących torów, oraz inicjowanie działań na rzecz budowy nowych obiektów.



10.3. Analiza SWOT dla rozwoju sportu żużlowego

Mocne strony	Słabe strony
<ol style="list-style-type: none">1. Polska jest potęgą światową w sporcie żużlowym.2. Mamy najbardziej rozbudowane i najmocniejsze ligi żużlowe na świecie.3. Bardzo duża liczba uzyskanych medali mistrzostw świata i Europy zarówno indywidualnie jak i drużynowo.4. Co raz lepsza infrastruktura stadionów – najnowocześniejsze na świecie stadiony w Toruniu, Gorzowie, Łodzi)5. Ogromne zainteresowanie kibiców w ośrodkach żużlowych – w tych miastach jest to najpopularniejszy sport (przebija nawet piłkę).6. Bardzo rozbudowane rozgrywki młodzieżowe.7. Dobry wizerunek bezpiecznych, rodzinnych stadionów.8. Widowskowość dyscypliny, łatwość obserwacji całej rywalizacji z trybun.9. Zapewnienie dobrej oglądalności telewizyjnej i czasu antenowego na reklamy.10. Duża ilość powierzchni reklamowych (stroje, maszyny, stadiony).11. Co raz większa medialność sportu żużlowego.12. Przyciąganie najlepszych zawodników z całego świata.13. Gwiazdy: Tomasz Gollob, Maciej Janowski, Bartosz Zmarzlik, Patryk Dudek.14. Dobra współpraca z miastami, samorządami.15. Profesjonalizacja badań	<ol style="list-style-type: none">1. Nadal zbyt mała liczba wysokokwalifikowanych trenerów.2. Trudności z pozyskaniem młodych zawodników – ograniczony zasięg terytorialny sportu.3. Duża popularność dyscypliny jest tylko tam, gdzie są kluby i stadiony żużlowe.4. Konflikty i podziały w środowisku – wpływające na wizerunek i postrzeganie sportów na zewnątrz.5. Tworzenie nowych ośrodków praktycznie niemożliwe ze względów budżetowych i małej popularności sportu żużlowego w pewnych rejonach kraju.6. Mała reprezentacja w prasie ogólnej ogólnopolskiej (GW, Rz).7. Dyscyplina nieolimpijska.8. Co raz wyższe ceny sprzętu sportowego i tuningu.9. Wypadki na torach i kontuzje mogą budować negatywne skojarzenia.10. Problem z położeniem stadionów w środku miast co powoduje problemy z protestami mieszkańców w zakresie hałasu.



<p>marketingowych w celu lepszego wykorzystania potencjału - duża wiedza o kibicach.</p> <ol style="list-style-type: none">16. Stworzona telewizja PZM żużel, media społecznościowe rozwinięte, stworzona aplikacja z meczów ligowych dla kibiców.17. Chętni do współpracy sponsorzy.18. Stałe umowy z telewizją.19. Organizacja Grand Prix – jedna z największych imprez w roku, zapętnia kibicami Stadion Narodowy w Warszawie.20. Poprawa profesjonalizmu sędziów sportu żużlowego.21. Wymiana wiedzy / informacji dot. marketingu dla klubów.	
<p>Szanse</p> <ol style="list-style-type: none">1. Wraz z sukcesami popularność dyscypliny rośnie, wzrasta zainteresowanie kibiców i sponsorów.2. Możliwość wsparcia federacji innych krajów w rozwoju sportu.3. Możliwość kreowania imprez międzynarodowych (np. mistrzostwa Europy)4. Duży wpływ na decyzje władz europejskiego i światowego sportu żużlowego dzięki silnej pozycji w sporcie.	<p>Zagrożenia</p> <ol style="list-style-type: none">1. Wzrastające wymogi dot. ekologii, hałasu mogą ograniczyć rozwój sportu lub wymusić zmianę sprzętu.2. Rotacja działaczy klubowych, brak wiedzy o roli PZM.3. Co raz mniejsza liczba nowych zawodników wynikająca ze zmiany stylu życia i zainteresowań młodzieży innymi rozrywkami.4. Gry komputerowe. Zabierają czas/zainteresowanie/ potencjalnych młodych zawodników / kandydatów.5. Bankructwa klubów.6. Doping.7. Negatywny wizerunek medialny wywołany wypowiedziami poszczególnych sportowców lub działaczy.

Wnioski z analizy

W ramach analizy SWOT określono kilka kierunków działania strategicznego w celu rozwoju sportu żużlowego. Zostały one zaprezentowane poniżej wraz z rozpisaniem na konkretne działania.

1. Utrzymanie silnych stron.



1. Konieczna jest dalsza praca w celu utrzymania istniejących silnych stron, czyli tych elementów sportu, które w dotychczas zapewniały jego rozpoznawalność, popularność zarówno wśród zawodników jak i kibiców. Konieczna jest dalsza praca nad utrzymaniem „marki” sportu, promowanie najlepszych zawodników – twarzy sportu żużlowego.
2. Należy rozwijać dotychczasową działalność popularyzującą sport wśród młodych zawodników, przyciągać najbardziej chętnych do ścigania się na żużlu do klubów sportowych.
3. Należy w dalszym ciągu utrzymywać dużą atrakcyjność sportu dla publiczności poprzez dbanie o jego widowiskowość, docieranie do nowych grup społecznych np. przez transmisje telewizyjne i internetowe, szerokie reklamowanie organizowanych imprez i zachęcanie kibiców do aktywnego uczestnictwa.
4. Dalsza organizacja imprez o charakterze europejskim i światowym.
5. Kontynuacja działań zwiększających bezpieczeństwo imprez sportowych.
2. Redukcja słabych stron, na które mamy wpływ, poprzez zaplanowane działania.
 1. Opracowanie i wdrożenie rozwiązań marketingowo-organizacyjnych pozwalających na efektywniejszą promocję i popularyzację sportu żużlowego w nowych obszarach geograficznych i grupach społecznych.
 2. Zwiększenie ilości seminariów dla sędziów sportu żużlowego w ciągu roku.
 3. Nasilenie akcji pozyskiwania nowych zawodników.
 4. Zarządzanie ryzykami w ramach realizacji „Polityki zarządzania ryzykiem w Polskim Związku Motorowym”.
3. Wykorzystanie szans jako odpowiedzi na słabe strony w celu ich zniwelowania.
 1. Opracowanie planu zastosowania paliw alternatywnych w motocyklach żużlowych
 2. Opracowanie planu zintegrowanych działań marketingowych i lobbingsowych w celu promocji sportu wśród najistotniejszych interesariuszy.
4. Wypracowanie nowych mocnych stron do zniwelowania zagrożeń. Budowa nowych kompetencji tam, gdzie są słabe strony i zagrożenia, żeby ograniczać słabe strony i przeciwdziałać zagrożeniom.
 1. Opracowanie planu szkoleń dla klubów, działaczy, zawodników, sędziów dot. bezpieczeństwa i ekologii oraz jego skuteczna realizacja.
 2. Zwiększenie działań edukacyjnych dla kibiców w zakresie bezpieczeństwa, ekologii, kultury uczestnictwa w imprezach masowych itp. Utrzymanie marki odpowiedzialnego organizatora w oczach samorządowców i mieszkańców.
 3. Opracowanie planu wpisania się w trend e-sportu i wykorzystania go do promocji sportu żużlowego wśród przyszłych kibiców i zawodników.
 4. Wzrastające wymogi dot. ekologii, hałasu mogą ograniczyć rozwój sportu lub wymusić zmianę sprzętu – konieczne jest opracowanie i wdrożenie planu rozwoju sportu z uwzględnieniem tych ograniczeń.

10.4. Analiza SWOT dla rozwoju sportu kartingowego



Mocne strony	Słabe strony
<ol style="list-style-type: none">1. Słynni zawodnicy: Robert Kubica, Karol Basz, Bartłomiej Piekutowski, Tymoteusz Kucharczyk, Maksymilian Obst, Piotr Protasiewicz.2. Karting jest szkołą jazdy pojazdem czterokołowym dla przyszłych kierowców i zawodników.3. Udział w treningach od 5 do 7 roku życia, od 7 roku życia Mistrzostwa Polski (różne kategorie wiekowe).4. Współzawodnictwo sportowe dzieci i młodzieży (MP).5. Wdrożony Program rozwoju – prowadzimy zawodnika od początku edukacji zawodniczej do klasy międzynarodowej.6. Promowanie najlepszych zawodników z wykorzystaniem środków ministerstwa i GSKS.7. Zdolność pozyskiwania środków pozabudżetowych.8. Prawidłowo ułożony system rozgrywek (dwie serie pucharowe – promotorzy serie prywatne Rotax Max i Puchar Rok, centralne mistrzostwa polski w kategoriach międzynarodowych CIK-FIA i Mistrzostw Polski w ramach współzawodnictwa sportowego dzieci i młodzieży).9. 3 tory homologowane przez CIK-FIA10. Profesjonalizacja sędziów sportowych – wyselekcjonowana grupa sędziów sportowych.11. Prowadzenie szkolenie sędziów (interaktywne).12. Monitorowanie wizyjne wyścigów – poprawa bezpieczeństwa i prawidłowości sędziowania13. Doskonalenie regulaminów rozgrywek.14. Wprowadzenie rekomendacji	<ol style="list-style-type: none">1. Za mała ilość torów kartingowych lokalnych dla dalszego rozwoju sportu2. Nierozgrywanie zawodów mistrzostw okręgów i mistrzostw strefy (tylko zawody centralne) – brak tych imprez lokalnych3. Brak finansowania programu rozwoju kartingu w Polsce. Znikome zaangażowanie Spółek Skarbu Państwa sektora paliwowego w projekty dedykowane dla motosportu dzieci i młodzieży. Okresowe problemy z finansowaniem.4. Brak aktywnej promocji kartingu w internecie i innych mediach.5. Brak efektywnego lobbingu „od kartingu do Formuły 1”.6. Zbyt mała ilość współpracujących torów komercyjnych przygotowujących potencjalnych nowych zawodników kartingowych.7. Gry komputerowe. Zabierają czas/zainteresowanie/ potencjalnych młodych zawodników / kandydatów oraz zmniejszają atrakcyjność wyścigów dla graczy jako kibiców.



<p>bezpieczeństwa dla torów halowych i komercyjnych (publikacja na stronie internetowej).</p> <p>15. Program Bezpieczeństwo przez karting – imprezy organizowane w Tarnowie (małopolskie).</p> <p>16. Akademia Orlenu wspierająca zawodników w zawodach pucharowych.</p> <p>17. Możliwość dalszego doskonalenia programu rozwoju zawodnika kartingowego (budowanie ścieżki rozwoju) na przykładzie najlepszych zawodników.</p>	
<p>Szanse</p> <ol style="list-style-type: none">1. Możliwości organizacyjno-prawne do jeszcze lepszej organizacji imprez sportowych.2. Wsparcie producentów sprzętu kartingowego dla promotorów serii markowych (firma Tony Kart, Rotax).3. Zwiększanie się udziału polskich zawodników w imprezach europejskich i światowych – promocja sportu.4. Sukcesy adeptów kartingu w innych sportach motorowych (np. Roberta Kubicy, Karol Basz, Bartłomiej Piekutowski, Tymoteusz Kucharczyk, Maksymilian Obst, Piotr Protasiewicz) mogą przyciągać nowych kandydatów na zawodników i promować sport.5. Sport kartingowy rozwija się na świecie, co może przyciągać nowych zawodników i wzbudzać zainteresowanie kibiców.6. Zaangażowanie mediów w pozytywną promocję sportu przy okazji sukcesów zawodników i byłych zawodników kartingowych.	<p>Zagrożenia</p> <ol style="list-style-type: none">1. Zwiększające się wymogi dotyczące ekologii i ograniczeń hałasu, smogu itp. (Już wprowadzono zakaz odpalania silników w parku zamkniętym.)2. Brak rozwoju lokalnych torów.3. Brak zainteresowania samorządów inwestycjami w tory kartingowe.4. Ograniczona działalność klubów w zakresie szkolenia zawodników (nie wszystkie kluby mają taką ofertę dla zawodników).5. Brak programu szkolnego (był taki program i przynosił bardzo dobry efekt – pozyskana duża liczba zawodników).6. Potencjalne zmiany przepisów dot. wycofania silników dwusuwowych.



Wnioski z analizy

W ramach analizy SWOT określono kilka kierunków działania strategicznego w celu rozwoju sportu kartingowego. Zostały one zaprezentowane poniżej wraz z rozpisaniem na konkretne działania.

1. Utrzymanie silnych stron.
 1. Konieczna jest dalsza praca w celu utrzymania istniejących silnych stron, czyli tych elementów sportu, które dotychczas zapewniały jego rozpoznawalność, popularność zarówno wśród zawodników, jak i kibiców. Konieczna jest dalsza praca nad „marką” sportu, promowanie najlepszych zawodników – nowych twarzy sportu kartingowego następców Roberta Kubicy, i Karola Basza
 2. Należy rozwijać dotychczasową działalność popularyzującą sport wśród dzieci i młodzieży, przyszłych kierowców, przyciągać najbardziej chętnych do ścigania się kartami do klubów sportowych, przez co zwiększa się bezpieczeństwo ich samych i innych użytkowników ruchu drogowego (nauka bezpiecznej jazdy pojazdem czterokołowym).
 3. Dążenie do organizacji imprez o charakterze europejskim i światowym.
 4. Kontynuacja działań zwiększających bezpieczeństwo imprez sportowych.
 5. Niezbędne jest wdrażanie programów rozwojowych dla dzieci i młodzieży w ramach współzawodnictwa sportowego i politechnizacji.
2. Redukcja słabych stron, na które mamy wpływ, poprzez zaplanowane działania.
 1. Poszukiwanie nowych źródeł finansowania sportu i organizacji imprez sportowych. Opracowanie planu pozyskania sponsorów strategicznych, długoterminowo związanych ze sportem kartingowym.
 2. Opracowanie planu odbudowy rozgrywek okręgowych i strefowych.
 3. Zastosowanie rozwiązań technicznych pozwalających jednocześnie na wypełnienie wymogów ochrony środowiska oraz utrzymanie atrakcyjności widowiska sportowego dla kibiców.
 4. Opracowanie i wdrożenie rozwiązań marketingowo-organizacyjnych pozwalających na efektywniejszą promocję i popularyzację sportu kartingowego.
 5. Dalsza organizacja szkoleń dla kandydatów i członków kadry sędziowskiej.
3. Zarządzanie ryzykami wynikających ze słabych stron i zagrożeń, na które nie mamy wpływu.
 1. Zarządzanie ryzykami w ramach realizacji „Polityki zarządzania ryzykiem w Polskim Związku Motorowym”.
 2. Lobbowanie w kręgach interesariuszy (szczególnie prawodawstwo) za rozwiązaniami zwiększającymi bezpieczeństwo, widowiskowość, dostępność sportu kartingowego.
4. Wykorzystanie szans jako odpowiedzi na słabe strony w celu ich zniwelowania.
 1. Opracowanie planu zastosowania paliw alternatywnych w kartach.
 2. Opracowanie planu zintegrowanych działań marketingowych i lobbujących w celu promocji sportu wśród najistotniejszych interesariuszy.
5. Wypracowanie nowych mocnych stron do zniwelowania zagrożeń. Budowa nowych kompetencji tam, gdzie są słabe strony i zagrożenia, żeby ograniczyć słabe strony i przeciwdziałać zagrożeniom.
 1. Opracowanie planu szkoleń dla klubów, działaczy, zawodników, sędziów dot. bezpieczeństwa i ekologii oraz jego skuteczna realizacja.



2. Zwiększenie działań edukacyjnych dla kibiców w zakresie bezpieczeństwa, ekologii, kultury uczestnictwa w imprezach masowych itp. Wypracowanie marki odpowiedzialnego organizatora w oczach samorządowców i mieszkańców.
3. Opracowanie planu wpisania się w trend e-sportu i wykorzystania go do promocji sportu samochodowego wśród przyszłych kibiców i zawodników.
4. Działania na rzecz ochrony i rozbudowy istniejących torów, oraz inicjowanie działań na rzecz budowy nowych obiektów.

11. Cele strategiczne działania PZM oraz kierunki rozwoju sportów motorowych

Cel organizacji to zbiór zamierzeń, kierujący do osiągnięcia danego stanu. Sformułowane cele są konkretnymi zadaniami do zrealizowania, które są możliwe do wykonania w określonym przedziale czasowym. Różnica pomiędzy celami a wizją, a dalej misją jest taka, że cele są bardziej szczegółowe i są niejako „drogą” do realizacji misji, którą możemy rozumieć jako stan docelowy.

11.1. Kierunki rozwoju sportów z perspektywy PZM

Z perspektywy Polskiego Związku Motorowego w Polsce najistotniejszymi strategicznymi kierunkami rozwoju tych sportów są:

1. Sport samochodowy - zawody samochodów elektrycznych (Formuła E), adaptacja rallycross i innych w celu umożliwienia startu samochodów elektrycznych w perspektywie roku 2021. PZM powołał grupę do spraw rozwoju nowych technologii w celu realizacji powyższych kierunków strategicznych. Prace skupiają się obecnie na przygotowaniu założeń do regulacji, bezpieczeństwa, wymogów technicznych, wytycznych dla sędziów czy obsługi imprez.
2. Sport samochodowy - rozwój Driftingu.
3. Sport motocyklowy - praca w celu obniżenia dolnego progu wiekowego dla dzieci rozpoczynających przygodę z motocyklami
4. Sport żużlowy - zapewnienie stałego dopływu nowych zawodników w kategorii juniorskiej
5. Rozwój zawodników, wychowanie przez sport.
6. Rozwój e-sportu (digital sport), wprowadzenie rozgrywek e-sportu.
7. Rozbudowa bazy sportowej.
8. Dodatkowo, mocniejsze zaznaczenie obecności na arenie międzynarodowej (Rajd Polski jako runda mistrzostw świata, utrzymanie Grand Prix na żużlu), długofalowe działania promujące polski sport na świecie, konsekwentny lobbying i pozyskiwanie wsparcia sponsorskiego, dalszy rozwój współpracy z samorządami.



11.2. Rozwój zawodników

W sporcie samochodowym nie ma możliwości przyjmowania bardzo młodych zawodników czy kandydatów na zawodników i ich szkolenia. Dlatego też sport samochodowy pozyskuje zawodników już przygotowanych w kartingu lub dorosłych kandydatów na zawodników, którzy są w stanie sami sobie zapewnić sprzęt i szkolenie. Organizacja treningów rajdowych jest rzadkością, w praktyce nie przygotowuje się treningów porównywalnych z realnymi rajdami ze względu na konieczność zamknięcia drogi publicznej i poniesienia wysokich kosztów organizacji takiego przedsięwzięcia. Ani PZM, ani kluby nie mają wystarczających środków finansowych by organizować sprzęt i warunki do treningu zawodnikom.

Również w sporcie żużlowym możliwości pozyskiwania zawodników są ograniczone ze względu na wysokie koszty sprzętu oraz dosyć wysoki wiek uprawniający do sportów w zawodach. Sport motocyklowy daje możliwości uprawiania sportu w dużo niższym wieku na pojazdach dostosowanych do warunków fizycznych młodych adeptów przy dużo niższych kosztach sprzętu.

11.3. Działania związane z rozwojem sportu niepełnosprawnych

Koordinacją działalności związanej z uczestnictwem w sportach motorowych osób niepełnosprawnych, w tym klubowych sekcji zmotoryzowanych inwalidów oraz organizacji imprez, zajmuje się w Głównej Komisji Sportów Popularnych i Turystyki PZM - Zespół ds. Zmotoryzowanych Niepełnosprawnych skupiający doświadczonych działaczy.

Praca działaczy PZM na rzecz niepełnosprawnych dała pozytywne efekty wynikające z udziału w opracowaniach Komisji ds. Nowelizacji Prawa o Ruchu Drogowym w postaci np. wyznaczania miejsc do parkowania pojazdów przewożących osoby niepełnosprawne i uzyskania "ulg" w przestrzeganiu niektórych znaków drogowych.

Kierowcy-inwalidzi, uczestniczący w imprezach motorowych dla niepełnosprawnych, klasyfikowani byli w ramach Ogólnopolskiego Konkursu Zmotoryzowanych Inwalidów. Ostatnio imprezy dla niepełnosprawnych rozgrywane są o Puchar PZM Zmotoryzowanych Niepełnosprawnych.

11.4. Bezpieczeństwo

Tematyką bezpieczeństwa zajmują się poszczególne Główne Komisje, które wyznaczają standardy zabezpieczenia imprez, takich jak wyznaczone strefy dla kibiców na rajdach (bezpieczeństwo kibiców), dbanie o jakość widowiska przy zachowaniu standardów bezpieczeństwa zawodników i ich zespołów. Działający w strukturach PZM Zespół Torów i Tras zajmuje się weryfikacją i homologacją pod względem bezpieczeństwa torów wyścigowych, motocrossowych oraz tras wyścigów górskich na których rozgrywane są zawody. Zespół Medyczny PZM określił w Kodeksie medycznym minimalne wymagania zabezpieczenia medycznego podczas imprez rozgrywanych pod egidą PZM. Główna Komisja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego odpowiada za rozwój działalności szkoleniowej z zakresu



ratownictwa drogowego. Nadrzędnym celem tej działalności jest niesienie pomocy przedmedycznej poszkodowanym w wypadkach drogowych i nie tylko im.

11.5. Działania proekologiczne

W ramach PZM działa Zespół Ochrony Środowiska, który jest odpowiedzialny za kierunki działania ekologicznego, budowanie świadomości, szczegółowe wytyczne dla klubów i zawodników.

Przejawem działalności Zespołu jest między innymi wprowadzenie Regulaminu Ochrony Środowiska w tym m.in. wymogów zwiększających proekologiczne zachowania zawodników i zespołów, np. wymóg stosowania mat chłonnych pod motocykle, odpowiednie mycie pojazdów, zakaz uruchamiania silników kartów w niektórych strefach zamkniętych.

Pełny Regulamin Ochrony Środowiska w Sportach Motorowych opracowany przez Zespół Ochrony Środowiska jest dostępny pod adresem: <https://www.pzm.pl/o-nas/ochrona-srodowiska/regulamin>

12. Plan działań wspierających cele wraz z harmonogramem

Sport	Plan strategiczny	Działanie wspierające	Termin
Samochodowy	1. Konieczna jest dalsza praca w celu utrzymania istniejących silnych stron, czyli tych elementów sportu, które w dotychczas zapewniały jego rozpoznawalność, popularność zarówno wśród zawodników jak i kibiców. Konieczna jest dalsza praca nad „marką” sportu, promowanie najlepszych zawodników – nowych twarzy sportu samochodowego	1.1. Utrzymanie „marki” Rajdu Polski – najstarszego rajdu po Rajdzie Monte Carlo na Świecie 1.2. Wsparcie organizacji Rajdu Polski poprzez zaangażowanie sędziów/członków największych klubów organizujących zawody sportu samochodowego w Polsce 1.3. Podjęcie prób promocji młodych zawodników sportu samochodowego poprzez angażowanie ich w dodatkowe działania pozasportowe (akcje społeczne, kampanie promujące bezpieczeństwo, itp.)	2020-2027 2020-2027 2020-2027
Samochodowy	2. Należy rozwijać dotychczasową działalność popularyzującą sport wśród młodych kierowców, przyciągać najbardziej chętnych do ścigania się samochodami do klubów sportowych, przez co zwiększa się bezpieczeństwo ich samych i innych użytkowników ruchu drogowego (ograniczanie „dzikiego” ścigania się na drogach publicznych).	2.1. Organizacja imprez popularnych dla amatorów poprzez kluby zrzeszone w PZM. 2.2. Ciągła praca nad rozwojem/regulaminami różnych form sportu samochodowego kierowanego do amatorów (osób nieposiadających licencji) np. slalom	2020-2027 2020-2023
Samochodowy	3. Należy w dalszym ciągu utrzymywać dużą atrakcyjność sportu dla publiczności poprzez dbanie o jego widowiskowość, docieranie do nowych grup społecznych np. przez transmisje telewizyjne i internetowe, szerokie reklamowanie organizowanych imprez i zachęcanie kibiców do aktywnego uczestnictwa.	3.1. Wprowadzenie obowiązkowych internetowych transmisji live z zawodów sportu samochodowego odbywających się w randze Mistrzostw Polski 3.2. Podjęcie prób zainteresowania mediów ogólnopolskich, w szczególności telewizyjnych zawodami sportu samochodowego	2023 2020-2023

Samochodowy	4. Dalsza organizacja imprez o charakterze europejskim i światowym.	4.1. Wprowadzenie Rajdu Polski do kalendarza WRC (Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Świata) 4.2. Organizacja przynajmniej jednych zawodów każdej konkurencji sportu samochodowego w randze międzynarodowej	2023-2027 2021-2027
Samochodowy	5. Zastosowanie rozwiązań technicznych pozwalających na lepszy odbiór imprezy sportowej przez kibiców bez jednoczesnego narażania ich na niebezpieczeństwo wynikające z blisko przejeżdżających z dużą prędkością pojazdów. Organizacja szkoleń z zakresu bezpieczeństwa	5.1. Powołanie Zespołu ds. Bezpieczeństwa, w którego skład będą wchodzić eksperci związani z bezpieczeństwem w sporcie samochodowym 5.2. Szkolenia dla osób pracujących jako sędziowie zabezpieczenia, przeprowadzane centralnie (kierownicy, sektorowi) i lokalnie (szkolenia w Zarządach Okręgowych PZM dla zainteresowanych tą tematyką członków klubów) 5.3. Ciągła modernizacja infrastruktury istniejących obiektów stałych i okazjonalnych pod kątem poprawy bezpieczeństwa zawodników/kibiców 5.4. Opracowanie zasad umożliwiających bezpieczną rywalizację z użyciem samochodów elektrycznych	2021 2021-2027 2020-2027 2020-2023
Samochodowy	6. Poszukiwanie nowych źródeł finansowania sportu i organizacji imprez sportowych. Opracowanie planu pozyskania sponsorów strategicznych, długoterminowo związanych ze sportem samochodowym.	6.1. Poszukiwanie promotorów i sponsorów tytularnych dla Mistrzostw organizowanych w ramach poszczególnych konkurencji sportu samochodowego 6.2. Przygotowanie ofert marketingowych podsumowujących w liczbach ubiegły sezon celem przekazania ich do organizatorów poszczególnych zawodów z kalendarza sportu samochodowego	2020-2021 2020-2027
Samochodowy	7. Wypracowanie modelu wspierania i szkolenia zawodników rozpoczynających karierę, aby umożliwić szersze pozyskanie nowych talentów oraz zawodników startujących w zawodach międzynarodowych, zwiększając ich szanse na dobre wyniki	7.1. Opracowanie programu wspierania startów młodych zawodników reprezentujących poszczególne konkurencje sportu samochodowego na arenach międzynarodowych	2020-2021 2020-2021

		7.2. Wypracowanie modelu wyboru przedstawicieli młodego pokolenia rywalizujących w sporcie samochodowym celem zakwalifikowania ich do w/w programu	
Samochodowy	8. Zastosowanie rozwiązań technicznych pozwalających jednocześnie na wypełnienie wymogów ochrony środowiska oraz utrzymanie atrakcyjności widowiska sportowego dla kibiców.	8.1. Sukcesywne wprowadzanie do sportu samochodowego rywalizacji pojazdów elektrycznych poprzez dostosowanie odpowiednich zapisów regulaminowych w ramach poszczególnych konkurencji sportu samochodowego	2021-2027
Samochodowy	9. Opracowanie i wdrożenie rozwiązań marketingowo-organizacyjnych pozwalających na efektywniejszą promocję i popularyzację sportu samochodowego.	9.1. Zaangażowanie zewnętrznej grupy specjalizującej się w działaniach marketingowych, która opracuje plan promocji oraz popularyzacji sportu samochodowego	2020-2023
Samochodowy	10. Organizacja szkoleń dla kandydatów do kadry sędziowskiej.	10.1. Przygotowanie programu szkolenia wraz z materiałami szkoleniowymi, który zostanie przekazany do struktur okręgowych PZM, celem zastosowania w trakcie szkolenia nowych sędziów sportu samochodowego 10.2. Przeprowadzenie obowiązkowego centralnego szkolenia w cyklu trzyletnim dla sędziów sportu samochodowego pełniących funkcje oficjalne na zawodach kalendarza centralnego sportu samochodowego	2020-2021 2020-2021
Samochodowy	11. Lobbowanie w kręgach interesariuszy (szczególnie prawodawstwo) za rozwiązaniami zwiększającymi bezpieczeństwo, widowiskowość, dostępność sportu samochodowego.	11.1. Stworzenie w ramach Zarządu Głównego PZM jednostki, której celem będzie zainteresowanie sportem motorowym, w tym samochodowym, osób mających realny wpływ na prawodawstwo, co niewątpliwie przełoży się na zmianę regulacji prawnych dotyczących sportu motorowego	2021-2027

Samochodowy	12. Opracowanie planu współpracy z Lasami Państwowymi i rozpoczęcie rozmów o obopólnie korzystnej współpracy.	12.1. Podjęcie prób wprowadzenia rozwiązań umożliwiających zmianę prawa dotyczącą możliwości rywalizacji w sporcie samochodowym na terenach zarządzanych przez Lasy Państwowe 12.2. Wypracowanie zasad regulaminowych, akceptowanych przez obie strony (PZM oraz Lasy Państwowe) pozwalających na rywalizację sportową na terenach leśnych	2021-2027 2021-2027
Samochodowy	13. Opracowanie planu zastosowania paliw alternatywnych w samochodach sportowych	13.1. Wprowadzenie zmian regulaminowych obowiązujących w sporcie samochodowym, dzięki którym będzie możliwe użycie paliw alternatywnych	2021-2023
Samochodowy	14. Opracowanie oferty dla producentów z rynku samochodowego i pokrewnych w celu pozyskania ich do współpracy	14.1. Opracowanie zasad homologacji i certyfikacji krajowych realizowanych poprzez zespół Delegatów Technicznych PZM realizujących swoje zadania w ramach PZM	2020-2021
Samochodowy	15. Rozwój konkurencji (nowych i wcześniej popularnych) w celu zwiększenia widowiskowości sportu dla kibiców.	15.1. Dalszy rozwój Driftingu w ramach PZM poprzez unormowanie zasad, które w nim obowiązują (bezpieczeństwo, szkolenia sędziowskie, uzyskiwanie licencji zawodniczych) 15.2. Podjęcie prób wprowadzenia nowych konkurencji sportu samochodowego w ramach PZM (slalom, autocross)	2020-2023 2021-2027
Samochodowy	16. Opracowanie planu szkoleń dla klubów, działaczy, zawodników, sędziów dot. bezpieczeństwa i ekologii oraz jego skuteczna realizacja.	16.1. Przygotowanie programu szkoleń wraz z materiałami szkoleniowymi przez Zespół ds. Ochrony Środowiska PZM oraz nowo powołany Zespół ds. Bezpieczeństwa sportu samochodowego	2021-2023
Samochodowy	17. Zwiększenie działań edukacyjnych dla kibiców w zakresie bezpieczeństwa, ekologii, kultury uczestnictwa w imprezach masowych itp.	17.1. Przygotowanie i wdrożenie planu działań edukacyjnych dla kibiców w zakresie bezpieczeństwa, ekologii, kultury uczestnictwa w imprezach masowych itp.	2021-2023 2021-2023

	Wypracowanie marki odpowiedzialnego organizatora w oczach samorządowców i mieszkańców.	17.2. Stworzenie marki „Odpowiedzialnego Organizatora” poprzez przydzielanie na podstawie raportów obserwatora PZM specjalnych certyfikatów uwiarygadniających jakość organizowanych zawodów w oczach samorządowców i mieszkańców	
Samochodowy	18. Opracowanie planu wpisania się w trend e-sportu i wykorzystania go do promocji sportu samochodowego wśród przyszłych kibiców i zawodników.	18.1. Szerokie zaangażowanie się PZM w szybko rozwijający się e-Sport oraz wykorzystanie tego potencjału w promocji tradycyjnych form sportu samochodowego 19.2. Zaproszenie do współpracy istniejących na rynku podmiotów oraz zawodników rywalizujących w świecie wirtualnym przy tworzeniu Mistrzostw Polski e-Sportu pod egidą PZM	2020-2027 2020-2023
Samochodowy	19. Zawody samochodów elektrycznych (Formuła E), adaptacja rally cross i innych w celu umożliwienia startu samochodów elektrycznych w perspektywie roku 2021.	19.1. Dalsze wspieranie działań powołanej w ramach PZM Grupy ds. Rozwoju Nowych Technologii w celu realizacji powyższych kierunków strategicznych. 19.2. Położenie nacisku na przygotowanie założeń regulaminowych dotyczących: bezpieczeństwa, wymogów technicznych, wytycznych dla sędziów czy obsługi imprez opierających się o nowe technologie m.in. rywalizację samochodów elektrycznych	2020-2027 2020-2021
Motocyklowy	1. Niezbędne jest dalsze rozwojowe działanie w celu pozyskiwania do klubów młodzieży jako kandydatów na zawodników. Możliwość modyfikacji przepisów pozwalających na rozpoczęcie startów na motocyklu w zawodach dzieci poniżej 8 roku życia.	1.1 Organizacja naboru dzieci do klubów w celu wyselekcjonowania talentów poprzez promowanie nowej kategorii pojazdów – pitbike, pokazy podczas zawodów i konkursów bezpieczeństwa i innych imprez popularnych 1.2 Współpraca z krajowym konsultantem ds. medycyny sportowej i pokazywanie przykładów z innych krajów tego jak wcześnie zaczynają tam dzieci jazdę na mini motocyklach. Tworzenie statystyk urazowości w celu pokazania minimalnej skali tego zjawiska w klasach Pitbike	2020-2027 2020-2021

Motocyklowy	2. Konieczna jest dalsza praca w celu utrzymania istniejących silnych stron, czyli tych elementów sportu, które w dotychczas zapewniały jego rozpoznawalność, popularność zarówno wśród zawodników jak i kibiców. Konieczna jest dalsza praca nad „marką” sportu, promowanie najlepszych zawodników – nowych twarzy sportu motocyklowego.	2.1 Aspekt politechnizacji następnego pokolenia dzieci, które już od najmłodszych lat mają do czynienia z komputerami i elektroniką i coraz trudniej jest je oderwać od nich, a tym bardziej wciągnąć do aktywności na świeżym powietrzu. 2.2 Zawodnicy klasy mistrzowskiej (Tadek Błażusiak, Marek Szkopek, Tomek Wysocki) biorący udział w promocji sportu i zachęcaniu do spróbowania (targi motocyklowe na początku każdego sezonu)	2020-2027 2020-2022
Motocyklowy	3. Należy rozwijać dotychczasową działalność popularyzującą sport wśród dzieci i młodzieży - kandydatów na zawodników. Przyciągać dorosłych najbardziej chętnych do ścigania się motocyklami do klubów sportowych, przez co zwiększa się bezpieczeństwo ich samych i innych użytkowników ruchu drogowego (ograniczanie „dzikiego” ścigania się na drogach publicznych i bezdrożach).	3.1 Promowanie na poziomie samorządów aktywności klubów w zakresie klas „amator” , poprzez zawody terenowe, co skutkuje ograniczeniem problematyki nielegalnej jazdy po lasach, 3.2 stwarzanie możliwości najaktywniejszym okazji do rywalizacji na torach i trasach, a nie na drogach publicznych – sport wpływa na bezpieczeństwo nie tylko tym, że zawodnicy podnoszą swoje umiejętności.	2020-2023 2020-2023
Motocyklowy	4. Należy w dalszym ciągu utrzymywać dużą atrakcyjność sportu motocyklowego dla publiczności poprzez dbanie o jego widowiskowość, docieranie do nowych grup społecznych np. przez transmisje telewizyjne i internetowe, szerokie reklamowanie organizowanych imprez i zachęcanie kibiców do aktywnego uczestnictwa, w szczególności w przypadku imprez torowych.	4.1 Aktywne promowanie poprzez relacje online w internecie zawodów, gdzie startują dzieci i gdzie można zobaczyć i zapytać o to co zrobić, żeby zacząć przygodę ze sportem motocyklowym podczas jazd pokazowych (Pitbike) 4.2 Promowanie sportu jako realizacji wspólnego hobby rodziców z dziećmi 4.3 Poszukiwanie promotora wyścigów motocyklowych i superenduro	2020-2027 2020-2027 2020-2021

Motocyklowy	5. Dalsza organizacja imprez o charakterze europejskim i światowym. Wykorzystanie wiedzy, know-how, doświadczenia dot. organizacji, bezpieczeństwa, wymogów międzynarodowych organizacji zawodów pozwoli na utrzymanie wysokiego poziomu tych imprez.	5.1 Współpraca z ościennymi federacjami motocyklowymi w zakresie podnoszenia poziomu bezpieczeństwa na zawodach, w budowie lepszych torów, szkolenia sędziów. 5.2 Udział w szkoleniach FIM prowadzonych przez inne bardziej doświadczone federacje w poszczególnych konkurencjach 5.3 Promocja ME Enduro w 2020 roku w Kielcach	2020-2027 2020-2027 2020 – 2020
Motocyklowy	6. Kontynuacja działań zwiększających bezpieczeństwo imprez sportowych	6.1 Wyposażenie funkcyjnych w łączność radiową, 6.2 Szkolenia sędziów klasy II przed sezonem z udziałem naszych sędziów posiadających licencje FIM, co podniesie poziom organizacji imprez lokalnych	2020-2022 2020-2027
Motocyklowy	7. Kontynuacja działalności Akademii Orlen.	7.1 Promowanie wszelkich rodzajów szkoleń w szczególności dzieci prowadzonych wyłącznie przez instruktorów uprawnionych do szkolenia, 7.2 Klasyfikacja dodatkowa klubów juniorskich wzorem żużla które mają aktywnych zawodników w klasach Junior 7.3 Powrót Akademii Orlen w tym celu promocja Kadry Narodowej na eventach Orlen (konferencje prasowe, Verva Street Racing) 7.4 Rozszerzenie akademii o klasy Pitbike 7.5 Organizacja pod patronatem Akademii Orlen corocznego sympozjum dla instruktorów sportu w celu podniesienia poziomu całego systemu szkoleń	2020-2027 2020 2020 2020 2020-2027
Motocyklowy	8. Organizacja szkoleń z zakresu bezpieczeństwa	8.1 Podnoszenie poziomu sędziowania (szczególnie sędziów flagowych) budowa stałego zespołu profesjonalistów delegowanych na zawody rangi MP, 8.2 Współpraca przy budowie nowoczesnych torów z udziałem fachowców pracujących przy MX GP	2020-2021 2020-2022

Motocyklowy	9. Poszukiwanie nowych źródeł finansowania sportu i organizacji imprez sportowych. Opracowanie planu pozyskania sponsorów strategicznych, długoterminowo związanych ze sportem motocyklowym.	9.1 Pokazanie sportu w firmach produkujących gry komputerowe i organizacja wspólnych zawodów tych na żywo i tych w komputerach (możliwość konfrontacji zawodów w terenie z tymi wirtualnymi) 9.2 Organizacja konkursów na promotorów poszczególnych konkurencji sportu motocyklowego	2020 2020-2027
Motocyklowy	10. Zastosowanie rozwiązań technicznych pozwalających jednocześnie na wypełnienie wymogów ochrony środowiska oraz utrzymanie atrakcyjności widowiska sportowego dla kibiców	10.1 Stałe obniżanie poziomu głośności motocykli, promowanie Eco sportu (nowa formuła rywalizacji na rowerach elektrycznych wspomagających wysiłek fizyczny – współpraca z promotorem) 10.2 Doprowadzenie do wyciszenia wydechów mini motocykli Pitbike może pozwolić na wykorzystanie placów i parkingów w weekendy w środku miast do promocji sportu dla dzieci, organizacja mini wyścigów wraz z pokazowymi jazdami zachęcającymi do spróbowania i złapania bakcyła sportu motocyklowego	2020-2027 2020-2021
Motocyklowy	12. Opracowanie i wdrożenie rozwiązań marketingowo-organizacyjnych pozwalających na efektywniejszą promocję i popularyzację sportu motocyklowego.	12.1 Stworzenie zasad organizacji konkursów na promotorów poszczególnych konkurencji w celu zachęcenia ich do pozyskiwania sponsorów	2020
Motocyklowy	13. Organizacja szkoleń dla kandydatów do kadry sędziowskiej.	13.1 Poszukiwanie kandydatów do obsady sędziowskiej w technikach poprzez zapraszanie uczniów na zawody w celu praktykowania pod okiem doświadczonych sędziów (daje to możliwość zobaczenia rywalizacji z bliska) 13.2 Promowanie sportu w technikach i zachęcanie młodych ludzi do pracy na rzecz sportu przy sędziowaniu	2020-2027 2020-2027
Motocyklowy	14. Lobbowanie w kręgach interesariuszy (szczególnie prawodawstwo) za rozwiązaniami	14.1 Pokazywanie samorządom jak imprezy PZM różnią się pod względem poszanowania regulaminów i organizacji od pozostałych co powinno doprowadzić do zakazu	2020-2027

	zwiększającymi bezpieczeństwo, widowiskowość, dostępność sportu motocyklowego.	organizacji imprez, jeżeli nie mają regulaminów zatwierdzonych przez PZM i nie ma na nich osób z licencjami sędziowskimi 14.1 Zmiany w ustawie o sporcie w zapisach co oznacza sport nielegalny	2020-2023
Motocyklowy	15. Szkolenia, profilaktyka i badania antydopingowe.	15.1 Konsultacja i modyfikacja regulaminów w zakresie minimalnych wymagań wyposażenia bezpieczeństwa zawodnika dla poszczególnych konkurencji 15.2 Szkolenia techniczne w zakresie umiejętności weryfikacji wyposażenia zawodnika 15.3 Nawiązanie współpracy z POLADA	2019-2020 2020-2027 2020
Motocyklowy	16. Opracowanie planu zastosowania paliw alternatywnych w motocyklach sportowych	16.1 Wprowadzanie do regulaminów klas motocykli z napędem elektrycznym w szczególności na zawodach, w których trasa prowadzi w terenach wrażliwych środowiskowo	2020-2023
Motocyklowy	17. Opracowanie oferty dla producentów z rynku motocyklowego i pokrewnych w celu pozyskania ich do współpracy	17.1 Współpraca z importerami motocykli w zakresie zachęty ich do wspierania zespołów markowych i promowania przez dealerów sportu motocyklowego w tworzeniu klas markowych	2020-2027
Motocyklowy	18 Opracowanie planu zintegrowanych działań marketingowych i lobbingsowych w celu promocji sportu wśród najistotniejszych interesariuszy.	18.1 Oferty dla firm z finansowym zapleczem promowania ich poprzez sport, konkursy na promotora	2020-2027
Motocyklowy	19. Rozwój konkurencji (nowych i wcześniej popularnych) w celu zwiększenia widowiskowości sportu dla kibiców.	19.1 Promocja superenduro podczas zawodów halowych MŚ i utworzenie klasy kobiet w celu aktywizacji zawodniczek przez wspólny start z najlepszymi na świecie w tej samej imprezie (XII 2019)	2020-2020
Motocyklowy	20. Opracowanie planu szkoleń dla klubów, działaczy, zawodników, sędziów dot. bezpieczeństwa i ekologii oraz jego skuteczna realizacja.	20.1 Stałe podnoszenie wiedzy i tworzenie warsztatów dla sędziów niższej klasy przy okazji zawodów MP i PP	2020-2027 2020

		20.2 Rozdzielenie corocznych szkoleń na poszczególne konkurencje w celu większej specjalizacji poprzez włączenie zajęć praktycznych dla danej konkurencji	
Motocyklowy	21. Zwiększenie działań edukacyjnych dla kibiców w zakresie bezpieczeństwa, ekologii, kultury uczestnictwa w imprezach masowych itp. Wypracowanie marki odpowiedzialnego organizatora w oczach samorządowców i mieszkańców.	21.1 Udział zawodników i klubów w imprezach lokalnych i promowanie tego, że PZM od wielu lat dba o środowisko naturalne i stara się narzucać realne standardy w celu ograniczenia skutków sportu motorowego dla przyrody i dla osób postronnych, w tym także mieszkańców sąsiadujących z torami. 21.2 Promowanie dobrych przykładów organizacyjnych, gdzie po zawodach sportu motocyklowego nie pozostawiamy śladu po sobie.	2020-2023 2020-2027
Motocyklowy	22. Opracowanie planu wpisania się w trend e-sportu i wykorzystania go do promocji sportu motocyklowego wśród przyszłych kibiców i zawodników.	22.1 Nawiązanie współpracy z firmami specjalizującymi się w e-sporcie i organizacja mistrzostw.	2020-2021
Żuźlowy	1. Konieczna jest dalsza praca w celu utrzymania istniejących silnych stron, czyli tych elementów sportu, które w dotychczas zapewniały jego rozpoznawalność, popularność zarówno wśród zawodników jak i kibiców. Konieczna jest dalsza praca nad utrzymaniem „marki” sportu, promowanie najlepszych zawodników – twarzy sportu żuźlowego.	1. Budowanie wartości rynkowej Reprezentacji Narodowej, I ligi żuźlowej, Indywidualnych Mistrzostw Polski, Złotego Kasku. Jeszcze większe wykorzystanie potencjału sportu żuźlowego – jednej z najbardziej popularnych dyscyplin sportowych w Polsce oraz Najlepszej Ligi Żuźlowej na Świecie tzn. Ekstraliga 2. Zapewnienie najlepszych warunków przygotowań dla reprezentacji Polski podobnie jak w ubiegłych latach. 3. Postawienie jako jednego z głównych celów zdobycie kolejnych medali w turniejach finałowych MS i ME, 4. Utrzymanie ogromnej popularności wśród kibiców turnieju Speedway Grand Prix rozgrywanego corocznie na Stadionie Narodowym w Warszawie	2020-2027 2020 2020 2020

Żuźlowy	2. Należy rozwijać dotychczasową działalność popularyzującą sport wśród młodych osób, przyciągać najbardziej chętnych do ścigania się na żuźlu do klubów sportowych.	1. Stworzenie systemu szkolenia na pit-bike na torach żuźlowych 2. Zintegrowanie współpracy z instruktorami prowadzącymi zajęcia z młodzieżą, 3. Organizowanie grup wiekowych od 8 lat do jazdy na motocyklach z silnikami o poj. 85 ccm i grup wiekowych powyżej 11 lat do jazdy na motocyklach z silnikami o poj. 250 cc. 4. Stworzenie wraz z Zespołem Medycznym PZM wspólnego projektu mający na celu dopuszczenie do szkolenia dzieci od lat 5 w szkoleniu na pit-bike na torach żuźlowych.	2020 2021 2020 2020
Żuźlowy	3. Należy w dalszym ciągu utrzymywać dużą atrakcyjność sportu dla publiczności poprzez dbanie o jego widowiskowość, docieranie do nowych grup społecznych np. przez transmisje telewizyjne i internetowe, szerokie reklamowanie organizowanych imprez i zachęcanie kibiców do aktywnego uczestnictwa w aktywnościach organizowanych w social mediach.	1. Większe wykorzystanie zawodników startujących w Reprezentacji oraz ich wizerunku, 2. Zwiększenie wykorzystania zawodników Reprezentacji w akcjach skierowanych bezpośrednio do i dla kibiców, 3. Większa interakcja z kibicami w zakresie rozgrywek wszystkich lig żuźlowych.	2020 2020 2020
Żuźlowy	4. Dalsza organizacja imprez o charakterze europejskim i światowym.	1. organizacja podobnej ilości międzynarodowych imprez w sporcie żuźlowym 2. próba ponownej organizacji imprez w wyścigach torowych na lodzie	2021
Żuźlowy	5. Kontynuacja działań zwiększających bezpieczeństwo imprez sportowych.	1. Weryfikacja torów żuźlowych przed i po sezonie i kontrola wykonywania zaleceń w trakcie sezonu, 2. Prowadzenie monitoringu stanu infrastruktury sportowej w trakcie sezonu oraz wdrażanie poprawy bezpieczeństwa na torach żuźlowych.	2020 2020 2020

		3. Wprowadzenie karty bezpieczeństwa każdego toru.	
Żuźlowy	6. Opracowanie i wdrożenie rozwiązań marketingowo-organizacyjnych pozwalających na efektywniejszą promocję i popularyzację sportu żuźlowego w nowych obszarach geograficznych i grupach społecznych	Rozpowszechnienie wśród kibiców aplikacji mobilnej dla EŻ ,1 i 2 ligi żuźlowej	2020
Żuźlowy	7.Częstsza organizacja seminariów dla sędziów sportu żuźlowego w ciągu roku.	1. Nadrzędnym celem jest udoskonalenie obecnego projektu sędziowskiego w zakresie ujednoczenia interpretacji decyzji w co do zdarzeń na torze 2. Szkolenia dla komisarzy technicznych i komisarzy toru (3 x w roku).	2020 2020-2027
Żuźlowy	8. Nasilenie akcji pozyskiwania nowych zawodników.	1. Współpraca rzecznika prasowego GKSŻ z mediami mająca na celu przekazywanie informacji dotyczących pit-bike, miniżuźła, klasy 250 cc 2. Współpraca klubów z lokalnymi mediami skierowana do osób młodych, zachęcająca do uprawiania sportu żuźlowego.	2020 2020
Żuźlowy	9. Opracowanie planu zastosowania silników dwuzaworowych i stworzenie nowej klasy rozgrywkowej z wykorzystaniem tych silników	lobbing mający na celu stworzenie cyklu Pucharu Europy w tej klasie.	2020
Żuźlowy	10. Opracowanie planu zintegrowanych działań marketingowych i lobbingowych w celu promocji sportu wśród najistotniejszych interesariuszy.	Usprawnienie komunikacji z Klubami EŻ, I i II ligi i oraz osobami odpowiedzialnymi za sport w miastach gdzie obecny jest sport żuźlowy. Wypracowanie wspólnej dla wszystkich strategii działania oraz wizji funkcjonowania każdej z klas rozgrywkowych.	2020

Żuźlowy	11. Opracowanie planu szkoleń dla klubów, działaczy, zawodników, sędziów dot. bezpieczeństwa i ekologii oraz jego skuteczna realizacja.	Zwiększenie zakresy współpracy z Komisją Ochrony Środowiska PZM i wspólne przeprowadzanie akcji promujących ekologiczne zachowania.	2020
Żuźlowy	12. Zwiększenie działań edukacyjnych dla kibiców w zakresie bezpieczeństwa, ekologii, kultury uczestnictwa w imprezach masowych itp. Utrzymanie marki odpowiedzialnego organizatora w oczach samorządowców i mieszkańców.	Zwiększenie zakresy współpracy z Komisją Ochrony Środowiska PZM i wspólne przeprowadzanie akcji promujących ekologiczne zachowania.	2020
Żuźlowy	13. Opracowanie planu wpisania się w trend e-sportu i wykorzystania go do promocji sportu żuźlowego wśród przyszłych kibiców i zawodników.	Nawiązanie współpracy z firmami, które obecnie tworzą gry komputerowe dotyczące sportu żuźlowego.	2020
Żuźlowy	14. Wzrastające wymogi dot. ekologii, hałasu mogą ograniczyć rozwój sportu lub wymusić zmianę sprzętu – konieczne jest opracowanie i wdrożenie planu rozwoju sportu z uwzględnieniem tych ograniczeń.	Powołanie grupy roboczej, która będzie miała za zadanie rozpoznanie problematyki i przygotowanie wniosków i wizji pozwalającej na istnienie sportu żuźlowego w przyszłych obostrzeniach w zakresie ekologii.	2020
Kartingowy	1. Konieczna jest dalsza praca w celu utrzymania istniejących silnych stron, czyli tych elementów sportu, które w dotychczas zapewniały jego rozpoznawalność, popularność zarówno wśród zawodników jak i kibiców. Konieczna jest dalsza praca nad „marką” sportu, promowanie najlepszych zawodników – nowych twarzy sportu kartingowego następców Roberta Kubicy, Karola Basza, Bartłomieja Piekutowskiego, Tymoteusza Kucharczyka, Maksymilian Obsta, Piotra Protasiewicza.	1. Popularyzacja rozgrywek pucharowych i mono markowych ROK i ROTAX w celu obniżenia kosztów funkcjonowania zawodników i zespołów w sporcie kartingowym. 2. Dalsze działania regulacyjne o charakterze sportowym i technicznym jako zachęta do uprawiania sportu kartingowego. 3. Włączenie kolejnych kategorii opartych o silniki przygotowane przez promotorów serii, gwarantujące równe szanse i stały, niski koszt eksploatacji. Działania te przyniosły dotychczas pożądany skutek poprzez zwiększenie liczby zainteresowanych uprawianiem sportu kartingowego w najmłodszych kategoriach.	2020-2023 2020-2023 2020-2021 2020-2027 2020-2027

		<p>4. Dążenie do wykorzystania wizerunku najlepszych w sportach motorowych. Uzgodnienie z partnerem Orlen Akademia warunków współpracy z Robertem Kubicą.</p> <p>5. Wspieranie czołowych i utytułowanych zawodników w ramach programu powołań do Kadry Narodowej w sporcie kartingowym w zamian za ich aktywne zaangażowanie w popularyzację sportu dziecięcego i młodzieżowego.</p>	
Kartingowy	<p>2. Należy rozwijać dotychczasową działalność popularyzującą sport wśród dzieci i młodzieży, przyszłych kierowców, przyciągać najbardziej chętnych do ścigania się kartami do klubów sportowych, przez co zwiększa się bezpieczeństwo ich samych i innych użytkowników ruchu drogowego (nauka bezpiecznej jazdy pojazdem czterokołowym).</p>	<p>1. Kontynuacja programów popularyzujących sport kartingowy takich jak Family Kart CUP oraz „Girls on Track”.</p> <p>2. Kontynuacja organizacji zawodów w ramach Współzawodnictwa Sportowego Dzieci i Młodzieży.</p> <p>3. Zacieśnienie współpracy z komercyjnymi ośrodkami kartingowymi w celu pomocy przy organizacji eventów z zachowaniem zasad bezpieczeństwa oraz stosowania praktyk zawartych w wytycznych przygotowanych przez PZM. Ośrodki te generują znaczącą grupę potencjalnych kierowców w sporcie kartingowym.</p>	<p>2020-2023</p> <p>2020-2027</p> <p>2020-2027</p>
Kartingowy	<p>3. Dalsza organizacja imprez o charakterze europejskim i światowym.</p>	<p>1. Przeprowadzenie spotkań z przedstawicielami CIK FIA dot. organizacji ME w 2020 lub 2021 na torze „Słomczyn”. Przyjęto harmonogram przygotowań z uwzględnieniem zmian w infrastrukturze obiektu.</p>	<p>2020 - 2021</p>
Kartingowy	<p>4. Kontynuacja działań zwiększających bezpieczeństwo imprez sportowych.</p>	<p>1. Zespół regulaminowy GKSK PZM finalizuje prace nad regulacjami poprawiającymi bezpieczeństwo imprez sportowych.</p>	<p>2020</p>
Kartingowy	<p>5. Niezbędne jest wdrażanie programów rozwojowych dla dzieci i młodzieży w ramach współzawodnictwa sportowego i politechnizacji.</p>	<p>1. Kontynuacja programu Współzawodnictwa Sportowego Dzieci i Młodzieży.</p> <p>2. Włączenie kolejnych kategorii Juniorskich</p>	<p>2020</p> <p>2020-2023</p>

Kartingowy	6. Poszukiwanie nowych źródeł finansowania sportu i organizacji imprez sportowych. Opracowanie planu pozyskania sponsorów strategicznych, długoterminowo związanych ze sportem kartingowym.	1. Kontynuacja współpracy z PKN Orlen w ramach „Orlen Akademia”. 2. Rozszerzenie projektu „Orlen Akademia” o kategorie międzynarodowe OK i OK Junior”	2020-2021
Kartingowy	7. Opracowanie planu odbudowy rozgrywek okręgowych i strefowych.	1. Powiązanie procesu licencyjnego dla adeptów w sporcie kartingowym z organizacją zawodów okręgowych/strefowych.	2020
Kartingowy	8. Zastosowanie rozwiązań technicznych pozwalających jednocześnie na wypełnienie wymogów ochrony środowiska oraz utrzymanie atrakcyjności widowiska sportowego dla kibiców.	1. Dalsze prace regulacyjne zmierzające do monitorowania norm hałasu oraz zachowań zawodników i mechaników w paddocku zawodów (zabezpieczenie stanowisk pracy mechaników, utylizacja paliw i pochodnych). 2. Wprowadzenie całkowitego zakazu testowania i pracy silników kartów poza wyznaczonym w regulaminie czasem i miejscem.	2020 2020
Kartingowy	9. Opracowanie i wdrożenie rozwiązań marketingowo-organizacyjnych pozwalających na efektywniejszą promocję i popularyzację sportu kartingowego.	1. Współpraca z kanałem tematycznym Motowizja w celu uruchomienia stałego programu poświęconego sportowi kartingowemu. 2. Uzgodnienie warunków współpracy z TVP w ramach misji telewizji publicznej w sportach dziecięcych i młodzieżowych. 3. Przygotowanie systemu transmisji online w oparciu o dotychczasowe doświadczenia przy współpracy z profesjonalnym serwisem/portalem internetowym. 4. Nawiązanie współpracy z wydawnictwami o tematyce motosportowej w celu ekspozycji najważniejszych wydarzeń w sporcie kartingowym. 5. Kontynuacja zlotów Family Kart CUP przy współpracy z promotorami serii kartingowych oraz propagowanie	2020

		<p>sportu poprzez umożliwienie udziału potencjalnych zawodników w mini testach na torze.</p> <p>6. Kontynuacja programu „Girls on Track” oraz udział w eventach motorowych (np. Verva, KMP, targi...)</p>	
Kartingowy	10. Dalsza organizacja szkoleń dla kandydatów i członków kadry sędziowskiej.	<p>1. Rozwój projektu sędziowskiego oraz stałego zespołu sędziów sportowych i technicznych.</p> <p>2. Przygotowanie grupy sędziów do procesu licencyjnego CIK FIA w celu obsługi zawodów najwyższej rangi europejskiej i światowej. Pierwsze testy sędziów na światowych finałach ROK i ROTAX.</p> <p>3. Delegowanie sędziów do pracy przy organizacji ME i Świata z kalendarza CIK FIA</p>	2020-2022
Kartingowy	11. Lobbowanie w kręgach interesariuszy (szczególnie prawodawstwo) za rozwiązaniami zwiększającymi bezpieczeństwo, widowiskowość, dostępność sportu samochodowego	1. Nawiązanie współpracy z sejmową Komisją Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki oraz zespołami roboczymi w celu lobbowania na rzecz sportu dzieci i młodzieży.	2020
Kartingowy	12. Opracowanie planu zastosowania paliw alternatywnych w kartach	<p>1. Przygotowanie i wdrożenie kategorii Junior z napędem elektrycznym.</p> <p>2. Dotychczas przeprowadzono rozmowy i uzgodnienia dot. ewentualnych testów podwozi z napędem elektrycznym w 2020r.</p>	2020-2021
Kartingowy	13. Opracowanie planu zintegrowanych działań marketingowych i lobbujących w celu promocji sportu wśród najistotniejszych interesariuszy.	<p>1. Powołanie zespołu odpowiedzialnego za nawiązanie współpracy z potencjalnymi partnerami zainteresowanymi współpracą z wykorzystaniem wizerunku sportu kartingowego, współzawodnictwa sportowego dzieci i młodzieży, techniki motoryzacyjnej oraz innych.</p> <p>2. Identyfikacja potencjalnych partnerów biznesowych w celu uruchomienia nowych serii i kategorii z uwzględnieniem nowych technologii napędu.</p>	2020 -2022

Kartingowy	14. Opracowanie planu szkoleń dla klubów, działaczy, zawodników, sędziów dot. bezpieczeństwa i ekologii oraz jego skuteczna realizacja	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kontynuacja corocznego szkolenia sędziów i działaczy w sporcie kartingowym uwzględniająca zagadnienia dot. bezpieczeństwa w sporcie oraz przy organizacji imprez sportowych. 2. Wykorzystanie materiałów z wykorzystywanego przez sędziów systemu monitoringu w celach dydaktycznych. 3. Udział sędziów w corocznych szkoleniach podczas najważniejszych imprez kartingowych (ME, MŚ oraz finały światowe pucharów ROK i ROTAX). 4. Wdrożenie założeń organizacyjnych przygotowanych przez PZM w sporcie popularnym i komercyjnym (Indoor Karting). 	2020
Kartingowy	15. Zwiększenie działań edukacyjnych dla kibiców w zakresie bezpieczeństwa, ekologii, kultury uczestnictwa w imprezach masowych itp. Wypracowanie marki odpowiedzialnego organizatora w oczach samorządowców i mieszkańców.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przygotowanie przy współpracy z Działem Marketingu PZM materiałów pomocniczych. Wykorzystanie ich podczas organizowanych zawodów i imprez sportowych. 2. Udostępnianie przygotowanych materiałów z organizowanych przez GKSK PZM zawodów oraz eventów poprzez wszystkie dostępne kanały dystrybucji (Direct mail, Youtube, portale internetowe i społecznościowe). 	2020
Kartingowy	16. Opracowanie planu wpisania się w trend e-sportu i wykorzystania go do promocji sportu samochodowego wśród przyszłych kibiców i zawodników	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przyjęcie zadania dla GKSK dot. możliwości nawiązania współpracy z aktywnymi twórcami i producentami rozwiązań w dziedzinie e sportu. 2. Nawiązanie współpracy z dysponentami symulatorów w celu włączenia ich do procesu szkolenia młodych adeptów w sporcie kartingowym. 	2020
Wszystkie / PZM	1. mocniejsze zaznaczenie obecności na arenie międzynarodowej (Rajd Polski jako runda mistrzostw świata, utrzymanie Grand Prix w żużlu), długofalowe działania promujące polski sport na	<ol style="list-style-type: none"> 1. organizacja imprez na wysokim poziomie 2. lobbing w FIA i FIM mający na celu pozyskanie organizacji imprez wyższej rangi 	2020-2027

	świecie, konsekwentny lobbying i pozyskanie wsparcia polityków na szczeblu krajowym i regionalnym, dalszy rozwój współpracy z samorządami.	3. lobbying w celu poszukiwania partnerów i sponsorów dla organizacji imprez wysokiej rangi 4. Wspieranie startów zagranicznych najlepszych zawodników	
Wszystkie / PZM	2. Rozwój e-sportu (digital sport), wprowadzenie rozgrywek e-sportu.	1. Nawiązanie współpracy z firmą zajmującą się organizowaniem eventów e-sportowych 2. ustalenie ram oraz zasad rozgrywek 3. organizacja imprez w randze Pucharu oraz Mistrzostw Polski	2020- 2023
Wszystkie / PZM	3. Rozwój zawodników, wychowanie przez sport.	1. dążenie do obniżenia minimalnego wieku uprawiania poszczególnych sportów 2. organizacja zawodów treningów dla najmłodszych 3. tworzenie ram regulaminowych współzawodnictwa dla dzieci i młodzieży	2020-2027
Wszystkie / PZM	4. Zwiększenie nacisku na kształcenie w obszarze doskonalenia jazdy, bezpieczeństwa ruchu drogowego.	1. organizacja imprez typu karting slalom w miejscach, gdzie nie ma dostępu do homologowanych czy halowych torów kartingowych 2. organizacja imprez BRD podnoszących umiejętności i świadomość młodych kierowców (Najbezpieczniejszy Młody Kierowca) 3. przeprowadzanie kampanii społecznych w tematyce BRD (3500 żyć FIA)	2020-2027
Wszystkie / PZM	5. Rozbudowa bazy sportowej.	1. współpraca oraz lobbying z przedstawicielami samorządów oraz właścicielami obiektów 2. Wspieranie idei budowy Narodowego Centrum Sportów Motorowych 2. podnoszenie wymogów dla poszczególnych typów obiektów sportowych	2020-2027



13. Sposoby finansowania działalności

Dopuszcza się finansowanie zadań wynikających z wdrażania Strategii ze środków własnych PZM, środków klubów (w obszarach ich odpowiedzialności), dotacji celowych i środków przekazanych przez sponsorów na realizację zadań PZM.

Kwoty na realizację zadań wynikających z wdrażania Strategii będą ujmowane w preliminarzu budżetowym w trakcie planowania finansowego na każdy rok realizacji Strategii zgodnie z bieżącymi możliwościami finansowymi Związku.

Trudno jednoznacznie określić kwotę która pochłonie realizację wskazanych w strategii działań. Estymuje się kwotę na realizację działań opisanych w strategii na sumę minimum 16 milionów złotych rocznie.

14. Założenia polityki zarządzania ryzykiem

Założenia polityki zarządzania ryzykiem opisane zostały w oddzielnym dokumencie „Polityka zarządzania ryzykiem w Polskim Związku Motorowym”.

Zarządzanie ryzykiem jest procesem ciągłym i powtarzalnym, prowadzonym zgodnie z przyjętą w Polskim Związku Motorowym Polityką zarządzania ryzykiem. Obejmuje ona niezbędne elementy tego procesu, tj. identyfikację ryzyka, jego pomiar oraz monitorowanie i kontrolę. Polityką zarządzania ryzykiem obejmuje się działalność statutową Polskiego Związku Motorowego i ma na celu usprawnienie efektywności zarządzania jednostką poprzez utworzenie właściwego ładu organizacyjnego. Polityka zarządzania ryzykiem Polskiego Związku Motorowego korzysta z wytycznych w zakresie planowania i zarządzania ryzykiem opublikowanych w Komunikacie Nr 6 Ministra Finansów z dnia 6 grudnia 2012 roku z uwzględnieniem niezbędnych zmian wynikających z faktu, że Polski Związek Motorowy nie jest podmiotem sektora finansów publicznych.

W celu realizacji przyjętej Polityki Zarządzania Ryzykiem PZM prowadzi Rejestr Ryzyk.

Dokument „Polityka zarządzania ryzykiem w Polskim Związku Motorowym” jest dostępny na stronie internetowej PZM pod linkiem <http://www.pzm.pl/polityka.zarzadzania.ryzykiem>.



15. Mechanizmy monitorowania realizacji strategii

W celu monitorowania prawidłowej realizacji strategii rozwoju sportów motorowych opracowane zostały mierniki i zasady weryfikacji ich realizacji.

15.1. Kluczowe czynniki sukcesu i ich mierniki

Podstawowym celem wdrażania strategii jest rozwój poszczególnych sportów motorowych. Kluczowe czynniki sukcesu są zdefiniowane w tym kontekście jako mierzalne cele do osiągnięcia w obszarach bezpośrednio związanych z rozwojem sportu.

Lp	Kluczowy czynnik sukcesu	Miernik	Wartość bazowa miernika
1	Wzrost liczby międzynarodowych imprez sportowych	Miernik: liczba imprez sportowych w danym roku Cel: Wzrost o 3% w cyklu dwuletnim. Pomiar co rok.	27
2	Wzrost liczby zawodników	Miernik: liczba zawodników Cel: Wzrost o 3% w cyklu dwuletnim. Pomiar co rok.	2.200
3	Wzrost liczby kibiców uczestniczących bezpośrednio w imprezach sportowych	Miernik: liczba kibiców uczestniczących bezpośrednio w imprezach sportowych Cel: Wzrost o 3% w cyklu dwuletnim. Pomiar co rok.	1.302.800
4	Wzrost liczby kibiców uczestniczących zdalnie w imprezach sportowych (radio, TV, internet)	Miernik: liczba kibiców uczestniczących zdalnie w imprezach sportowych Cel: Wzrost o 5% w cyklu dwuletnim. Pomiar co dwa lata.	17.049.500
5	Wzrost udziału finansowania zewnętrznego pozyskiwanego przez PZM	Miernik: udział kwot uzyskanych z finansowania zewnętrznego do całkowitego budżetu rocznego PZM Cel: Wzrost o 2% rok do roku Pomiar co rok.	75%



15.2. Zasady monitorowania

Stan realizacji strategii oraz pomiar mierników realizacji kluczowych czynników sukcesu będzie realizowany corocznie przez Zarząd Główny.

15.3. Mechanizmy monitorowania

Zarząd Główny monitoruje realizację strategii i wartości mierników kluczowych czynników sukcesu na podstawie raportów przygotowanych przez:

- Skarbnika Zarządu Głównego PZM
- Główną Komisję Sportu Samochodowego
- Główną Komisję Sportu Motocyklowego
- Główną Komisję Sportu Kartingowego
- Główną Komisję Sportu Żużlowego
- Główną Komisję Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
- Zespół Ochrony Środowiska
- inne zespoły i struktury wskazane przez Zarząd Główny.

15.4. Przeglądy strategii i aktualizacje

Zarząd Główny dokonuje przeglądów Strategii w cyklu dwuletnim i w przypadku zdiagnozowania takiej potrzeby (w szczególności znacząca zmiana w otoczeniu prawnym lub technicznym) zleca jej aktualizację.

15.5. Ewaluacja ex-post

Po zakończeniu okresu wdrażania strategii Zarząd Główny formułuje wnioski postimplementacyjne będące wkładem do opracowania dokumentacji planów rozwoju strategicznego na kolejne okresy.

15.6. Komunikacja realizacji Strategii



Niniejsza Strategia rozwoju sportów motorowych będzie udostępniona na stronie internetowej PZM. Informacje o realizacji poszczególnych zadań oraz wyniki przeglądów i modyfikacji, wraz z realizacją kluczowych czynników sukcesu i mierników Strategii Zarząd Główny będzie publikował nie rzadziej niż raz na rok na stronie internetowej Związku.



16. Realizacja zaleceń Kodeksu Dobrego Zarządzania dla Polskich Związków Sportowych w odniesieniu do Zarządzania Strategicznego

2. ZARZĄDZANIE STRATEGICZNE		
Nr	Treść wytycznej	Sposób realizacji w PZM
Wytyczne bezwzględnie wiążące		
2B1	Określenie misji PZS	uchwalona uchwałą programową WZD w 2015 rok umieszczona na stronie internetowej
2B2	Określenie wizji rozwoju danego sportu	Zrealizowana w niniejszym dokumencie
2B3	Dokonanie diagnozy sytuacji w danym sporcie	Zrealizowana w niniejszym dokumencie
2B4	Określenie celów działania PZS (celów strategii rozwoju sportu)	Zrealizowana w niniejszym dokumencie
2B5	Wskazanie działań służących realizacji celów	Zrealizowana w niniejszym dokumencie
2B6	Określenie ram czasowych realizacji działań (harmonogram wdrażania strategii)	Zrealizowana w niniejszym dokumencie
2B7	Opracowanie mechanizmu monitorowania realizacji strategii opartego na systemie mierników	Zrealizowana w niniejszym dokumencie



2B8	Określenie ram finansowych realizowanych działań (strategii)	Zrealizowana w niniejszym dokumencie
2B9	PZS sporządza analizę SWOT dla przygotowywanej przez siebie strategii rozwoju danego sportu	Zrealizowana w niniejszym dokumencie
2B10	PZS monitoruje w cyklu rocznym realizację celów i działań określonych w strategii	Realizowane corocznie na posiedzeniu Zarządu Głównego w styczniu za rok poprzedni
2B11	PZS dokonuje ewaluacji ex post zrealizowanej strategii rozwoju sportu	Realizowane zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym dokumencie
2B12	PZS opracowuje i wdraża politykę w zakresie zarządzania ryzykiem	Zrealizowane w dokumencie „Polityka zarządzania ryzykiem w Polskim Związku Motorowym”
Wytyczne wiążące warunkowo		
2W1	PZS dokonuje aktualizacji (modyfikacji jednego z elementów) strategii w następstwie okresowej weryfikacji jej aktualności	Realizowane zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym dokumencie
Zalecenia i dobre praktyki		
2Z1	PZS może wykonać ewaluację ex ante strategii rozwoju danego sportu	Realizowane zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym dokumencie
2Z2	Zarząd PZS dokonuje corocznej oceny skuteczności polityki w zakresie zarządzania ryzykiem, aby upewnić się, że jest ona wystarczająco sprawna	Realizowane zgodnie z zasadami określonymi w dokumencie „Polityka zarządzania ryzykiem w Polskim Związku Motorowym”
2Z3	PZS realizuje złożone działania w oparciu o zarządzanie projektowe	Strategia realizowana przez zespoły projektowe w oparciu o wybraną metodykę zarządzania projektami.



WWW.PZM.PL

