



KSIĘGA JUBILEUSZOWA

dedykowana

**Profesorowi Bogusławowi Liberadzkiemu
oraz Katedrze Transportu SGH
z okazji 50-lecia jej istnienia**



KSIĘGA JUBILEUSZOWA

dedykowana

**Profesorowi Bogusławowi Liberadzkiemu
oraz Katedrze Transportu SGH
z okazji 50-lecia jej istnienia**

Redakcja naukowa **Elżbieta Marciszewska Wojciech Paprocki**



SGH

OFICyna WYDAWNICZA SGH
SZKOŁA GŁÓWNA HANLOWA W WARSZAWIE
WARSZAWA 2018

ZAMIAST WSTĘPU

Jubileusz prof. Bogusława Liberadzkiego zbiega się z 50-leciem Katedry Transportu, którą kieruje on od 18 lat. Katedra Transportu funkcjonuje w ramach Kolegium Zarządzania i Finansów Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, które w 2018 r. obchodzi 25-lecie działalności. Oba jubileusze skłaniają do szerszej refleksji i retrospektywnego spojrzenia na rozwój szeroko pojętej ekonomiki transportu i wkład prof. Bogusława Liberadzkiego w ten proces.

Transport jako system ma wielkie znaczenie dla rozwoju gospodarki, a zmieniające się uwarunkowania jego funkcjonowania stanowią coraz to nowe wyzwania dla badaczy, regulatorów i praktyków, skłaniają do ciągłego poszukiwania nowych koncepcji i budowania teorii wspierających rozwój systemu transportowego traktowanego jako „krwiobieg gospodarki”.

Profesor Bogusław Liberadzki związany jest z SGPiS/SGH od 1966 r. jako kolejno: student, asystent, adiunkt, docent i profesor zwyczajny. Od początku działalności naukowo-badawczej i dydaktycznej koncentrował swoje zainteresowania na funkcjonowaniu transportu, jego gałęziowym zróżnicowaniu, polityce transportowej, procesach integracji i przekształceń o charakterze systemowym. Włączył się też w tworzenie krajowego systemu transportowego, wykorzystując rezultaty prowadzonych badań i dociekań naukowych w praktyce gospodarczej. Pełnił wiele zaszczytnych funkcji: od wiceministra i ministra transportu, deputowanego do Parlamentu Europejskiego V, VI, VII i VIII kadencji, do wiceprzewodniczącego Parlamentu Europejskiego VIII kadencji. Aktywnie

działa w Parlamencie Europejskim od 14 lat. Szczególnie zaangażowany jest w prace Komisji Transportu i Turystyki oraz Komisji Budżetu. Był też przez wiele lat w Komitecie Transportu PAN. Przez dwie kadencje (III i IV) w latach 1997–2004 był też posłem na Sejm RP.

Trudno jest wymienić i omówić wszystkie aktywności oraz zaszczytne funkcje, które pełnił i nadal pełni Jubilat, prof. Bogusław Liberadzki.

W środowisku naukowym ekonomistów transportu jest autorytetem, który przez publikacje, uczestnictwo w licznych konferencjach naukowych i branżowych wskazuje kierunki rozwoju nauk o transporcie i potrzebę pragmatycznego działania w tej sferze gospodarczej.

Droga rozwoju naukowego i aktywności prof. Liberadzkiego jako polityka i kreatora transportu splata się ze zmianami i wyzwaniem, jakie zachodzą w systemie transportowym naszego kraju i Unii Europejskiej.

Profesor Bogusław Liberadzki ma rzadką umiejętność jednoczenia różnych środowisk naukowych i praktyków wokół żywotnych problemów rozwoju i funkcjonowania transportu, doceniając potencjał intelektualny każdego, kto podejmuje rzeczową, często trudną dyskusję.

Najbliższa XIV Konferencja Euro-Trans 2018 będzie okazją do podsumowania osiągnięć naukowych, badawczych i działań w sferze praktyki. Tytuł konferencji „Mobilność i Europejska Przestrzeń Transportu” to swego rodzaju motto, zawsze towarzyszące aktywności naukowej i badawczej Jubilata i jego Katedry Transportu.

Niniejszą publikację dedykujemy Jubilatowi, prof. Bogusławowi Liberadzkiemu. Jest to forma uhonorowania jego osiągnięć jako naukowca, badacza, nauczyciela, a także polityka zaangażowanego w ideę funkcjonowania i rozwoju europejskiego systemu transportowego. Jest to nasze podziękowanie dla Jubilata za wieloletnią współpracę, inspirację, wyznaczanie nowych kierunków, ale także za stworzenie niezwyklej atmosfery pracy w Zespole Katedry i współpracy z innymi ośrodkami akademickimi.

Niezwykła umiejętność Jubilata nawiązywania i budowania trwałych relacji z szerokim gronem akademickim i środowiskiem praktyków gospodarki znajduje potwierdzenie w zamieszczonych w tej publikacji adresach, esejach

czy artykułach naukowych przygotowanych przez wieloletnich współpracowników pana profesora, jego przyjaciół, z którymi działał zarówno na niwie naukowej, jak i w praktyce gospodarczej.

Z zamieszczonych w Księdze tekstach jawi się sylwetka Jubilata jako zaangażowanego badacza, którego cechuje nie tylko „pragmatyzm naukowego poznawania transportu”, ale też „pragmatyzm w polityce i praktyce transportowej”¹. Świadczy o tym m.in. przegląd Konferencji Euro-Trans, których był inicjatorem i mentorem w ramach wieloletniej współpracy z Wydziałem Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego.

W drugiej części opracowania zamieściliśmy krótką fotorelację, ilustrującą nie tylko różne aktywności prof. Bogusława Liberadzkiego, ale też relacje międzyludzkie, kontakty, otwartość na ludzi, umiejętność ich integrowania, rozwijanie stosunków partnerskich i życzliwość, jaką darzy wszystkich spotkanych na swojej drodze życiowej.

W trzeciej części pracownicy naukowcy z różnych ośrodków akademickich i instytutów badawczych, a także ci, którzy spotkali Jubilata na swojej „drodze transportowej” i naukowej, zaprezentowali artykuły, w których przedstawiają nurty badawcze z zakresu ekonomiki transportu, ich ewolucję od tradycyjnej ekonomiki transportu do *Mobility & Logistics Management*. W tekstach tych poruszono też istotne problemy funkcjonowania i rozwoju transportu, infrastruktury transportu przyszłości, roli logistyki w europejskiej przestrzeni transportowej, funkcjonowania polskiego transportu drogowego w przewozach ładunków, a także transportu drogowego w Polsce. W tej części znalazł się również tekst prezentujący historię budowy autostrady A1, w którym nawiązano do roli i zasług Jubilata w realizacji programu budowy autostrad w Polsce. Wszystkie te artykuły dotyczą obszaru badań nad transportem, bliskiego osobistym, merytorycznym zainteresowaniom prof. Bogusława Liberadzkiego i pracowników Katedry Transportu, którą od 2001 r. Jubilat kieruje.

W imieniu wszystkich autorów, ale także i uczestników XIV Konferencji Euro-Trans 2018 składamy szacownemu Jubilatowi serdeczne podziękowania

¹ J. Burnewicz, *Pragmatyczny rozwój transportu*, s. XX.

za wiele lat przyjaznej i owocnej współpracy, za to, że możemy się zaliczać do grona jego współpracowników, podwładnych i przyjaciół.

Prosimy o przyjęcie serdecznych życzeń dalszych sukcesów w aktywności naukowej i społecznej. Życzymy zdrowia i wszelkiej pomyślności w realizacji zainteresowań i pasji w życiu osobistym, a także radości i ciepła w relacjach rodzinnych.

W imieniu całej społeczności transportowców, w nadziei na dalsze lata współpracy i przyjaźni z Jubilatem.

*Elżbieta Marciszewska, Wojciech Paprocki
wraz z całą Katedrą Transportu*

LISTY GRATULACYJNE
I WSPOMNIENIA



Warszawa, 7 kwietnia 2018 r.

Pan

Prof. dr hab. Bogusław Liberadzki

Szanowny Panie Profesorze!

Jest dla mnie zaszczytem, że w tak uroczystym dniu urodzin mogę wdzięcznym słowem zwrócić się do Pana i serdecznym wspomnieniem starać się objąć to wszystko, czego dokonał Pan w przeszłości i czemu nadal Pan służy. Jubileusze, a zwłaszcza rocznice urodzin sprzyjają temu w najwyższym stopniu.

Dziś okazją do spojrzenia wstecz jest wymieniona przeze mnie powyżej rocznica, ale przecież niedawno minęła również 50. rocznica rozpoczęcia przez Pana studiów w naszej Uczelni, wówczas Szkole Głównej Planowania i Statystyki, tak więc urodzinowa okazja do wspomnień z przeszłości prowadzi do śmiałej konkluzji – całe Pańskie dorosłe życie to nieustający związek z naszą Uczelnią. Już w czasie studiów – a przypomnijmy, że te lata niosły środowisku akademickiemu poważne wyzwania – zapragnął Pan zdobywać nowe umiejętności, niezależnie od podstawowej nauki, odbywając m.in. staż zagraniczny, co pozwalało wówczas znacznie poszerzać horyzonty i skłaniało do poważnych refleksji. Asystentura w macierzystej Uczelni, rozpoczęta tuż po ukończeniu studiów, bo już w roku 1971 sprawiła, iż powołanie do pracy w charakterze nauczyciela akademickiego zaowocowało szeregiem poważnych zadań, z którymi postanowił się Pan zmierzyć, a wynikającym z tego wyzwaniem co najmniej sprostać.

Gdy dziś patrzymy na Pański imponujący dorobek naukowy, śmiało możemy stwierdzić, że dogłębna znajomość ekonomiki transportu, przeprowadzone przez Pana badania naukowe dotyczące logistyki transportu, infrastruktury transportowej tak w Polsce, jak i poza jej granicami, przyniosły doskonale owoce w postaci precyzyjnie opracowanych projektów badawczych, publikacji książek, podręczników, monografii, artykułów i referatów, zaś praktyczne wykorzystanie tej wiedzy bez wątplenia także znaczny pożytek samej nauce jak i gospodarce. Śmiało i z pełną odpowiedzialnością możemy powiedzieć, że stan obecnej wiedzy ekonomicznej w tym obszarze byłby bez Pańskiego udziału znacznie uboższy.

Uczelniany dorobek Pana Profesora nie ogranicza się jednakże li tylko do działalności naukowo-badawczej, gdyż zadaniem szkoły wyższej jest dzielenie się wiedzą, umiejętnościami i doświadczeniem z tymi, którzy co roku do Uczelni przychodzą z postanowieniem zdobycia wykształcenia i zawodowych kwalifikacji w trakcie studiów. Podjął Pan te działania, więc dziś wielu absolwentów wdzięczną pamięcią otacza możliwość korzystania z oferowanego przez Pana wsparcia. Szczególnej troski i umiejętności – a one towarzyszyły Panu w edukacyjnych poczynaniach – wymaga jednak kształcenie doktorantów, opieka naukowa i wreszcie ich wypromowanie. Wielu z nich swe kariery zawodowe zawdzięcza Panu, wielu dzięki temu zdobywa uznanie i szacunek w biznesie, w administracji publicznej, a także – co nie pozostaje bez znaczenia – w ich samodzielnej już aktywności akademickiej. Studenci, absolwenci, słuchacze studiów podyplomowych czy doktoranci nieustannie wspominają z dumą, iż są Pana wychowankami, że nigdy nie szczędził im Pan cennych rad, życzliwych podpowiedzi, czy inspiracji do samodzielnie podejmowanych przez nich wyzwań w nauce lub dydaktyce. Wnikliwa, zawsze rzeczowa i życzliwa ocena ich pracy mobilizowała, zachęcała do poszukiwań, do aktywności i do wysiłku. Wiele osób, dziś uznanych naukowców, przynajmniej, że motywację do angażowania się w pracę naukową i edukacyjną czerpali i nadal czerpią z licznych rozmów z Panem, seminariów, konferencji i lektury napisanych przez Pana podręczników, artykułów, referatów czy książek. Wiele zawdzięczają Panu menedżerowie uznanych i wiodących przedsiębiorstw, firm, korporacji, gdyż byli bezpośrednimi beneficjentami Pana zaangażowania edukacyjnego, a także mieli możliwość korzystania z ekspertyz, opracowań i publikacji.

Drugą dziedziną doświadczeń i aktywności, obok zasadniczej pracy naukowo-badawczej i dydaktycznej w macierzystej Uczelni, jest Pańska bogata działalność publiczna. Można powiedzieć, że jej zakresem z powodzeniem można by obdzielić wiele osób. Podkreślić pragnę ogrom dokonań w administracji państwowej, gdzie wieloletnie kierowanie resortem transportu i gospodarki morskiej w randze ministra konstytucyjnego po okresie transformacji ustrojowej postawiło przed Panem zadania na niespotykaną uprzednio skalę. Planowanie budowy autostrad, reorganizacja i modernizacja infrastruktury transportowej czy choćby transportu kolejowego, przygotowania do przyszłego korzystania i racjonalnego wykorzystania funduszy europejskich, to efekty Pańskich inicjatyw, profesjonalnej organizacji działań, skupienia wokół siebie i nowych idei przedsiębiorczych osób, fachowców dysponujących doświadczeniem i praktyką. O tych Pańskich dokonaniach można mówić z dumą i satysfakcją.

Wybór i członkostwo w Parlamencie Europejskim, dokładnie od dnia naszej akcesji, czyli od 1 maja 2004 roku do dnia dzisiejszego jest dowodem na autorytet, którym cieszy się Pan tak w gronie wyborców, jak i samych parlamentarzystów, którzy powierzają Panu członkostwo w swych gremiach, nie tylko w dziedzinie ściśle związanej z Pańskimi osiągnięciami naukowymi, ale także obszarze kontroli budżetowej czy Kolegium Kwestorów Parlamentu Europejskiego.

Wreszcie wybór na stanowisko Wiceprzewodniczącego tego gremium jest potwierdzeniem wysokiego uznania, nieprzeciętnych kwalifikacji, szerokich horyzontów, umiejętności debaty, argumentowania czy tworzenia regulacji prawnych w przestrzeni przepelnionej ścierającymi się powszechnie racjami. Nie będzie przesadą, jeśli podkreślę, że to istotny wkład w tworzenie przez nasze państwo ścisłych i potrzebnych nam związków z państwami naszego kontynentu, wnoszenia do tych relacji doświadczeń nabytych w naszych polskich, trudnych warunkach, budowania partnerstwa, a wreszcie korzystania z możliwości wynikających z przystąpienia i aktywnego członkostwa w Unii Europejskiej.

Szanowny Panie Profesorze,

Wiele osób, zasłużonych dla polskiej nauki czy dla działalności parlamentarnej – także w wymiarze europejskim – bądź w administracji publicznej wysokiego szczebla, mogłoby z dumą zadowolili się choćby częścią podobnych dokonań. Za te, które po części wymieniam i te, które znalazły materialny wymiar, zatem za te, które stanowią Pańskie zasługi, chcę dziś w imieniu całej społeczności akademickiej Szkoły Głównej Handlowej najserdeczniej Panu podziękować. Gratulując osiągnięć, sukcesów życząc Panu należytą i całkowicie uzasadnioną satysfakcji, zdrowia, radości i pogody ducha.

Z wyrazami szacunku



dr hab. Marek Rocki, prof. SGH

*List okolicznościowy adresowany do Pana Profesora Bogusława Liberadzkiego
z okazji Jubileuszu Zawodowego*

Szanowny Panie Profesorze,

W imieniu pracowników Kolegium Zarządzania i Finansów przekazuję Panu słowa uznania za osiągnięcia naukowe, dydaktyczne i organizacyjne w niemal 50-letnim okresie Pana pracy w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie.

Będąc kierownikiem Katedry Transportu, wytrwałą pracą i osobistym zaangażowaniem sprawił Pan, że stała się ona ważnym ośrodkiem badawczym w zakresie nauk ekonomicznych – zwłaszcza nauki o transporcie.

W Pana dorobku znajdują się – napisane samodzielnie, we współautorstwie lub redagowane – dzieła naukowe, które przyczyniły się do doskonalszego rozpoznania transportu jako podstawowej sfery gospodarki narodowej: „Zarys dziejów transportu lądowego w Polsce XIX i XX wieku”, „Kształtowanie podaży usług przewozowych transportu kolejowego ładunków”, „Transport w Polsce 1918-1978. Zarys historii”, „Ekonomika transportu kolejowego”, „Transport – popyt, podaż, równowaga”, „Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski”, „Liberalizacja i deregulacja transportu w Unii Europejskiej oczekiwania i doświadczenia” oraz „Innowacje w transporcie. korzyści dla użytkownika”.

Należy docenić również Pana zaangażowanie w służbie publicznej jako Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, Posła na Sejm RP III i IV kadencji oraz Deputowanego do Parlamentu Europejskiego V, VI, VII i VIII kadencji.

Wierzę, że jeszcze przez długie lata będzie Pan aktywnie i twórczo pracować dla pożytku społecznego, a osobista pomyślność będzie Panu stale towarzyszyć.

Dziekan Kolegium

Ryszard Bartkowiak

Warszawa, 20 marca 2018 roku

Jego Dostojność Pan Profesor zw. dr hab. Bogusław Liberadzki

Wielce Szanowny i Kochany Jubilacie!

Nikt nie chce i nie potrafi uwierzyć, że niedługo mija Tobie siedemdziesiąt lat życia. Żyłeś Bogusiu w tempie niesamowitym. Twoje serce musiało bić częściej niż sześćdziesiąt minut na godzinę. Kochałeś, kochasz i nadal będziesz kochać życie, które napisało przepiękny scenariusz. Jesteś dla mnie wzorem godnym do naśladowania, Zawsze podążałeś swoją drogą i wystawiałeś dla innych niepowtarzalne, przepiękne recepty na życie. Jesteś Mistrzem, Mentorem, który uczył jak należy prawidłowo wykonywać zawód zaufania publicznego, jakim jest profesja profesora akademickiego.

Gratuluje Tobie wspaniałej i bardzo bogatej merytorycznie twórczości naukowej. Byłeś i jesteś zakochany w nauce, w której jesteś niepodważalnym autorytetem w skali krajowej i międzynarodowej. Dorobek naukowy jest tak duży i bogaty, że trudno byłoby go przecenić. Można humorystycznie powiedzieć, że gdyby eksplorowana przez Ciebie nauka była smukłą, gorącą i wysoką ciemnowłosą kobietą-mużą, byłaby to druga -obok Grażyny - wielka miłość.

Cenię Twoje ciepło, sprawiedliwość, uczciwość, kompetencje i brak lęku w walce o akceptację formułowanych poglądów merytorycznych, mimo że czasami trzeba było zdecydowanie przeciwstawić się adwersarzom.

Panie Profesorze, Wielce Czcigodny Jubilacie!

Twoje serce jest darem dla społeczności akademickiej, za co Ci jesteśmy wdzięczni i czujemy się szczególnie wyróżnieni. Masz niewyczerpalne źródło empatii, której zasoby nie są dobrem ogólnie dostępnym w dzisiejszym, skomplikowanym i turbulentnym świecie. Wręcz przeciwnie, empatia jest dobrem rzadkim.

Z okazji Jubileuszu siedemdziesięciolecia życzę dalszych wspaniałych i spełnionych chwil. Proszę żebyś, oprócz pracy zawodowej, znalazł czas na własne życie i dla siebie, kierując się zasadą, że sednem człowieka nie jest praca, natomiast sednem pracy jest człowiek. Proszę wsłuchiwać się w niepowtarzalne wiosenne piękno śpiewu ptaków i zdobywając nową energię dalej wierzyć, że życie jest wspaniałe, radosne i kochane.

*Z wyrazami wielkiego szacunku i sympatii,
dyrektor Instytutu Finansów SGH,
lojalny i oddany Kolega*

prof zw. dr hab. Janusz Ostaszewski



Dziekan Wydziału Ekonomicznego
dr hab. Monika Bąk, profesor nadzwyczajny



Wydział Ekonomiczny
www.ekonom.ug.edu.pl

24 września 2018 r.

*Pan Prof. dr hab. Wojciech Paprocki
Przewodniczący Komitetu Jubileuszowego
Eurotrans 2018*

Szanowny Panie Profesorze,

Z okazji uroczystości Jubileuszu 50-lecia Katedry Transportu Szkoły Głównej Handlowej mam zaszczyt pogratulować owocnej pracy naukowej i eksperckiej zwieńczonej wspaniałymi rezultatami dzięki codziennemu trudowi oraz wyteżonej pracy kadry naukowo-dydaktycznej. Ufam, że relacje Katedry Transportu SGH i Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego, a w szczególności Katedr Transportu i Logistyki, będą w przyszłości równie twórcze, jak to miało miejsce przez wiele ostatnich lat w zakresie realizacji wspólnych przedsięwzięć i projektów, wymiany idei i wyników badań na konferencjach naukowych, współpracy w kształceniu młodej kadry naukowej i studentów, a również pielęgnowania wielu osobistych przyjaźni łączących pracowników naszych katedr.

Szczególne wyrazy uznania z okazji Jubileuszu 70. urodzin kieruję do Pana Profesora Bogusława Liberadzkiego dla Pańskiej zawodowej pasji i osiągnięć naukowych i wdrożeniowych oraz wkład twórczy w rozwój i upowszechnianie problematyki ekonomiki transportu oraz rozwój sektora transportu, a szczególnie kreowanie polskiej polityki transportowej. Wyrażam wdzięczność za wieloletnią współpracę, która była dla wielu pracowników Wydziału Ekonomicznego UG, a również dla mnie osobiście, źródłem wielkiej satysfakcji i zadowolenia. Życzę Panu Profesorowi wytrwałości w realizacji planów oraz zdrowia i pomyślności w życiu osobistym.

Gronu Profesorów i wszystkim Pracownikom Katedry Transportu życzę sprostania wyzwaniom naukowym i dydaktycznym, przyjaznej i twórczej atmosfery sprzyjającej satysfakcjonującej pracy, która owocować będzie wytyczaniem nowych ścieżek ekonomiki transportu i rozwojowi sektora transportu w Polsce i poza jej granicami.

*Łączę wyrazy szacunku,
dr hab. Monika Bąk
prof. nadzwyczajny*

*Dziekan Wydziału Ekonomicznego
Uniwersytetu Gdańskiego*

WYDZIAŁ ZARZĄDZANIA I EKONOMIKI USŁUG
UNIwersytet SZCZECIŃSKI

Szczecin, 24 września 2018 r.

Szanowny Pan

Prof. dr hab. Bogusław Liberadzki
Kierownik Katedry Transportu
Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

W imieniu społeczności akademickiej Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, z okazji Jubileuszu 70-lecia urodzin oraz 50-lecia Katedry Transportu, którą Pan Profesor kieruje, składam Panu Profesorowi życzenia wszelkiej pomyślności w życiu osobistym i zawodowym.

Nie sposób przecenić Pana zasług i osiągnięć, jako Ministra, Europosła, Wiceprzewodniczącego Parlamentu Europejskiego oraz Człowieka Nauki.

Wyrażam również głęboką przekonanie, że wychowane przez Pana Profesora pokolenia pracowników naukowych i studentów przyczyniły się i będą przyczyniać do rozwoju polskiej nauki, szczególnie w obszarach związanych z transportem i polityką transportową. Wydział nasz szczególnie wysoko ceni kilkudziesięcioletnią współpracę z Panem Profesorem i z Katedrą Transportu. Jej efektem są liczne kontakty naukowe, wspólna redakcja zeszytów naukowych, ale również uczestnictwo Pana Profesora w naszych postępowaniach awansowych oraz zaangażowanie się we wspólną organizację Międzynarodowej Konferencji Naukowej EURO-TRANS.

Mam nadzieję, że dzisiejsze Jubileusze są skromnym przystankiem w dalszej owocnej pracy Pana Profesora na rzecz Nauki Polskiej oraz rozwoju polskiego transportu.

prof. dr hab. Juliusz Engelhardt, prof. zw.



Dziekan Wydziału

ul. Cukrowa 8, 71-004 Szczecin
t.: 91 444 3115, fax: 91 444 3116
e-mail: wzieu@wzieu.pl
www.wzieu.pl

UNIWERSYTET SZCZECIŃSKI
WYDZIAŁ ZARZĄDZANIA
I EKONOMIKI USŁUG



SERVICE INTER-LAB
CENTRUM TRANSFERU WIEDZY
I INNOWACJI DLA SEKTORA USŁUG



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013



INSTYTUT TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

MOTOR TRANSPORT INSTITUTE

www.its.waw.pl

Warszawa, 24 września 2018 r.

Szanowny Pan
Prof. dr hab. Bogusław Liberadzki
Kierownik Katedry Transportu
Szkoła Główna Handlowa

Szanowny Panie Profesorze,

w imieniu ogółu zarówno obecnych, jak i emerytowanych pracowników Instytutu Transportu Samochodowego oraz własnym, pozwalam sobie, z okazji Jubileuszu Pańskich 70 urodzin złożyć Panu Profesorowi najserdeczniejsze życzenia wszelkiej pomyślności w życiu osobistym i zawodowym, przede wszystkim wielu lat życia w zdrowiu i kolejnych sukcesów na niwie naukowej oraz w działalności publicznej.

Dorobek naukowy Pana Profesora oraz osiągnięcia w działalności: poselskiej, ministerialnej oraz europoselskiej wywarły istotny wpływ na kształt i pozycję polskiego transportu i są trudne do przecenienia.

Jesteśmy zaszczycony, że wśród tak licznych obowiązków Pana Profesora zawsze mogliśmy liczyć na Jego współpracę i wsparcie. Wieloletnie członkostwo Pana Profesora w Radzie Naukowej ITS, w tym w szczególności przewodniczenie temu gremium w latach 2012-2016, przyczyniło się w sposób zasadniczy do budowy prestiżu i pozycji naukowej Instytutu. Mamy nadzieję na kontynuację blisko pięćdziesięcioletniej współpracy Pana Profesora oraz kierowanej przez Pana Katedry Transportu Szkoły Głównej Handlowej z Instytutem.

Jesteśmy przekonani, że obchodząca właśnie 50-lecie działalności Katedra, utworzona przez Pańskiego mentora naukowego prof. Mariana Madeyskiego, pod kierownictwem Pana Profesora odgrywać będzie nadal rolę czołowego w kraju ośrodka akademickiego w obszarze transportu.

Z okazji zanego Jubileuszu Katedry pozwalam sobie złożyć na ręce Pana Profesora życzenia wszelkiej pomyślności również dla wszystkich jej Pracowników.

Z wyrazami szacunku


Prof. dr hab. inż. Marcin Ślęzak
Dyrektor
Instytutu Transportu Samochodowego

Prof. dr hab. Elżbieta ZAŁOGA
Katedra Systemów i Polityki Transportowej
Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług
Uniwersytet Szczeciński

PROFESOR BOGUSŁAW LIBERADZKI – UCZONY I NAUCZYCIEL

*Największą rekompensatą za wszystkie trudy
i ryzyka wiążące się z pracą naukową
są poznawcze przyjemności, jakie jej towarzyszą
i są jej owocem.*

Michał Heller

Jubileusz prof. Bogusława Liberadzkiego jest okazją do wyrażenia podziękowania za jego obecność w moim życiu zawodowym. Ta obecność trwa nieprzerwanie od ponad 30 lat. Jestem zaszczycona, że mogłam się znaleźć w gronie współpracowników Pana Profesora. Nasza współpraca naukowa obejmuje kilka obszarów, każdy z nich przynosi wiele radości i satysfakcji, ale przede wszystkim podziwu dla Jubilata za jego wiedzę, zdolności, elegancję oraz szacunek dla człowieka.

Do wspomnień wybrałam jeden obszar naszej współpracy – ten najbardziej wymagający, czasochłonny, ale też wyjątkowo twórczy. Jest nim międzynarodowa

konferencja Translog/Euro-Trans, organizowana od 2001 r. przez Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, a wspólnie z Katedrą Transportu Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie od 2002 r. Podwaliny dla naszej wzorcowej współpracy stworzył prof. Marian Madeyski, współtwórca szczecińskiej oraz warszawskiej szkoły ekonomiki transportu.

Dotychczas odbyło się trzynaście edycji naszej konferencji, organizowanej w Szczecinie i w Warszawie, będących jednocześnie historią osiemnastoletniego okresu wspólnego tworzenia programów, doboru znawców przedmiotu wśród pracowników nauki, polityków, przedstawicieli biznesu oraz zabiegania o patronaty i wsparcie finansowe. To także doświadczenie ścierania się poglądów naukowych, krystalizowania racji oraz weryfikacji ocen przez praktykę gospodarczą. To był dla nas czas wyjątkowo twórczy, co potwierdzają liczne publikacje oraz integracja polskich i zagranicznych ekonomistów transportu.

Profesor Bogusław Liberadzki jest twarzą tej konferencji, gwarantem otwartości oraz wysokiego poziomu dyskusji naukowej. Życiorys zawodowy prof. Liberadzkiego nie ma wzorca wśród ekonomistów transportu w Polsce. Jako uczyony reprezentuje główną uczelnię ekonomiczną, jako polityk osiągnął szczyty, od kierowania resortem transportu (1989–1993 – podsekretarz stanu, 1993–1997 – minister transportu) do piastowania godności parlamentarzysty (1997–2004 – poseł na Sejm RP, od 2004 r. poseł do Parlamentu Europejskiego). Z pewnością inni odniosą się do dokonań Pana Profesora jako polityka, ja przybliżę poglądy prof. Liberadzkiego wyrażane w kolejnych edycjach naszej wspólnej konferencji, by w ten sposób ukazać jego szczególny i ważny udział w rozwoju ekonomiki transportu i polityki transportowej.

Pierwsza edycja Translog w 2001 r. poświęcona była systemowi transportowemu Polski w procesie przygotowania do integracji z Unią Europejską. Pan prof. Liberadzki przedstawił wtedy referat na temat dostosowywania polskiego transportu do wymogów UE. W gronie posłów na Sejm RP III kadencji (1997–2001) znał te zagadnienia najlepiej. To właśnie w tej kadencji do Sejmu trafiły przedłożenia rządowe projektów ustaw: o transporcie drogowym, o inspekcji transportu drogowego, o budowie i eksploatacji płatnych autostrad, prawo lotnicze, prawo przewozowe, prawo o ruchu drogowym, kodeks

morski, o czasie pracy kierowców, o portach i przystaniach morskich. Opracowano też nowelizację ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP. Polska przygotowywała się do spełnienia wymogów regulacyjnych określonych w tzw. *acquis communautaire* Wspólnot Europejskich. Zdaniem Profesora, nie była to jedyna przesłanka inicjatyw ustawodawczych. Drugą była „próba poprawy sytuacji gospodarczej sektorów lub przedsiębiorstw”. I właśnie ten aspekt, a dokładnie warunki funkcjonowania polskich przewoźników i operatorów na międzynarodowym rynku usług transportowych były przedmiotem obrad Translog 2002. Tym razem prof. Liberadzki poprowadził dyskusję panelową na temat modelu rynku usług transportowych w Europie. We wprowadzeniu do dyskusji zauważył, że „warunki funkcjonowania polskich przewoźników i operatorów na międzynarodowym rynku usług transportowych podlegają zmianom, zmianom historycznie ważnym i nieuniknionym”. Podkreślił, że ich podstawa wynikała z następujących przesłanek: implementacji prawa unijnego do polskiego prawodawstwa transportowego, otwarcia polskiego rynku przy ograniczonym dostępie do rynku unijnego, sytuacji makroekonomicznej kraju, niewystarczającego egzekwowania przestrzegania prawa na obszarze Polski, także przez obcych przewoźników i operatorów. Zachęcał dyskutantów do wskazywania trudnych punktów dotyczących integracji rynków transportowych w ramach ofensywnie prowadzonej strategii akcesyjnej.

Problematyka funkcjonowania rynku wspólnotowego okazała się na tyle ważna, że kolejną konferencję Translog (2003) poświęciliśmy współczesnym przemianom na europejskim rynku usług transportowych. Forum dyskusyjne było szersze, bowiem konferencja była jednocześnie II Europejskim Kongresem Transportowym (I Kongres odbył się w 2002 r. w Berlinie). Tym razem prof. Liberadzki poprowadził panel na temat megatrendów na rynku usług transportowych. Dyskusja utrwaliła przekonanie, że przemiany na europejskim rynku usług transportowych będą zachodziły w szybkim tempie. Więcej odpowiedzialności będzie wymagało tworzenie ponadnarodowych koncepcji funkcjonowania transportu oraz przestrzeganie ponadnarodowych uzgodnień w zakresie rozwoju infrastruktury transportu. Podejście globalne będzie wymagane w przynajmniej dwóch obszarach: lotnictwa i żeglugi morskiej. Transport

kolejowy oraz drogowy powinny być rozpatrywane w coraz większym zakresie w układzie euroazjatyckim. Koncepcje, które powstają i powstawać będą w UE, będą musiały być zharmonizowane w czasie i zintegrowane instrumentalnie z obszarami pozostającymi poza Unią. Region bałtycki ma szansę stać się obszarem o dużym tempie rozwoju, co wymaga systemowego podejścia do istniejących układów powiązań transportowych. Megatrend zrównoważonego rozwoju będzie oddziaływał na zmiany w strukturze gałęziowej rynku usług transportowych, jednak przesłanki do rozwoju gałęzi transportu powinny mieć podstawy makroekonomiczne. W tym kontekście profesor zauważył, że „polskie przedsiębiorstwa transportowe pragną zdobyć należne sobie miejsce na rynku europejskim i stać się cenionym oraz wiarygodnym partnerem”.

Transport jako czynnik integracji regionów stał się przedmiotem obrad Translog 2004. Profesor Liberadzki, występując na konferencji w zaszczytnej roli posła do Parlamentu Europejskiego, podkreślił ten szczególny moment w polskiej historii, jakim było przystąpienie 1 maja 2004 r. naszego kraju do Unii Europejskiej. Zauważył, że stając się członkiem UE, Polska przyjęła na siebie rolę współodpowiedzialnego za kształtowanie zintegrowanego europejskiego systemu transportowego. Taki system to „zbiór sieci, kanałów i przepływów między wszystkimi krajami, łatwych w dostępie i jednolicie zarządzanych, który ma spójny system ekonomiczno-finansowy oraz wspólne płaszczyzny: techniczną i socjalną, a więc zapewnioną interoperacyjność”. Ponadto zintegrowany system transportowy to taki, który jest „dostosowany do poziomu popytu na usługi transportowe gospodarki i społeczeństwa pod względem ilościowym, strukturalnym i parametrów jakościowych oraz w którym każda gałąź transportu odgrywa określoną rolę, zapewniając wypełnianie zasad zrównoważonego rozwoju”. Jest to wizja ideału, do którego się dąży. Sieci transeuropejskie są jednym z warunków tworzenia kontynentalnej przestrzeni społeczno-gospodarczej, na której mają się odbywać procesy integracji gospodarczej i społeczno-politycznej. Regiony w krajach Unii Europejskiej charakteryzują się różną dynamiką i różnym scenariuszem rozwoju. Jednym z podstawowych celów Unii Europejskiej jest wyrównanie dysproporcji regionalnych w rozwoju gospodarczym i społecznym. Nie można bowiem

rozpatrywać integracji na poziomie krajów bez odpowiedniego modelowania procesów integracji na poziomie regionów.

W kolejnej edycji Translog (2005) pozostaliśmy przy problematyce integracji, ale w skali mikro, poświęcając debaty zintegrowanym łańcuchom transportowym, aby podkreślić ich znaczenie dla współczesnej gospodarki oraz wskazać działania konieczne dla ich tworzenia, promocji i rozwoju. Temat okazał się obszerny i wielowątkowy, gdyż zintegrowany łańcuch transportowy to nie tylko koncepcja logistyczna, ale efekt działań ze sfery polityki transportowej oraz biznesu, tworzących warunki do kompleksowej obsługi osób i ładunków w spójnych technicznie, organizacyjnie, ekonomicznie i informacyjnie procesach transportowych.

Polityka transportowa UE wyrażona w białej księdze z grudnia 2001 r. wywoływała wiele dyskusji w środowiskach naukowych i praktyki gospodarczej. Wobec tego, za ważny dla kolejnej edycji konferencji Translog (2006) uznaliśmy temat liberalizacji i deregulacji transportu w Unii Europejskiej. Konferencja odbyła się w Warszawie. Prestiż wydarzenia podniosła obecność wysokiej rangi polityków, w tym



Fot. Archiwum Translog 2005



Fot. Archiwum Translog 2006

Jacques’a Barrota – komisarza ds. transportu UE oraz Jerzego Polaczka, ministra transportu RP. Profesor Liberadzki poprowadził panel pt. „Oczekiwania i doświadczenia Europy w liberalizacji i deregulacji gałęzi transportu”. We wprowadzeniu do dyskusji zwrócił uwagę na kilka aspektów liberalizacji: obowiązek świadczenia usługi publicznej, rozwój rynku usług transportu kombinowanego oraz liberalizację rynków gałęziowych. Szeroka wymiana poglądów w panelu skłoniła profesora do zauważenia, że UE idzie w kierunku deregulacji rynku, jednak regulacja jest zasadna dla ujednoczenia zasad funkcjonowania wspólnego rynku. Regulację profesor rozumie jako „ustanawianie instytucji i reguł wspierających osiągnięcie celów polityki transportowej, których nie da się osiągnąć poprzez rynek”. Regulacji nie należy przeciwstawiać konkurencji. Regulacja ma niejako „uszlachetnić” konkurencję.

Translog 2007 poświęciliśmy dyskusji o szansach rozwoju transportu w świetle unijnej perspektywy finansowej na lata 2007–2013. Profesor Liberadzki poprowadził pierwszy panel, koncentrując dyskusję wokół następujących tez:

1. Środki przeznaczane na infrastrukturę są nakładami, których efekty przejawiają się w skali mikroekonomicznej w formie wzrostu produktywności środków transportu oraz efektywności i zyskowności firm transportowych.
2. Efekty makroekonomiczne inwestycji infrastrukturalnych polegają na podnoszeniu efektywności całej gospodarki, wzroście konkurencyjności oraz podnoszeniu jakości życia obywateli.



Fot. Archiwum Translog 2007

3. Rozwój infrastruktury transportowej podnosi spójność kontynentalną państwa i regionów, niezbędną dla wykorzystania potencjalnych zalet członkostwa w UE oraz rozwoju wspólnoty gospodarczej z otoczeniem zewnętrznym.

4. Budowa i modernizacja infrastruktury transportowej Polski przynosi korzyści Europie, Unii i krajowi. Reguły korzystania z funduszy UE w latach 2007–2013 pozwalają beneficjentowi solidarnie finansować rozwój



Fot. Archiwum Translog 2007

infrastruktury transportowej RP. Dyskusja potwierdziła słuszność tych założeń.

Stopniowo w naszych spotkaniach konferencyjnych przechodziliśmy z obszarów polityki transportowej do biznesu w transporcie. Kolejna konferencja pod nową nazwą Euro-Trans (2008) odbyła się w Warszawie pod tytułem: „Transport, ekonomika i biznes”. Swoją obecnością zaszczylicili ją minister transportu RP Cezary Grabarczyk oraz Diego Canga Fano – szef gabinetu komisarza UE Jacques’a Barrota. W przygotowanym na to spotkanie artykule profesor Liberadzki wskazał na realną możliwość znaczącej poprawy stanu infrastruktury drogowej i kolejowej oraz polepszenia warunków pracy przewoźników, wzrostu efektywności transportu i rentowności przedsiębiorstw. Modernizacja transportu odbywa się w dwóch podstawowych obszarach: taboru oraz infrastruktury, co umożliwi korzystanie z nowoczesnych technologii i spajanie systemu transportowego kraju z systemem kontynentalnym. Rozwój taboru, szczególnie w transporcie samochodowym, odbywa się za sprawą i na koszt przedsiębiorców. Liberalizacja rynku kolejowego powinna także przynieść unowocześnienie taboru z inicjatywy nowych przewoźników kolejowych, jednak największym problemem finansowym, inwestycyjnym oraz technicznym pozostaje budowa i modernizacja infrastruktury liniowej transportu.

IX edycję Euro-Trans (2009) poświęciliśmy innowacjom w transporcie. I tym razem debatę zaszczylił swoją obecnością minister transportu RP Cezary

Grabarczyk. Otwierając dyskusję, prof. Bogusław Liberadzki podkreślił prospołeczny charakter innowacyjności oraz względność tego pojęcia w kontekście różnic w zagospodarowaniu infrastrukturalnym państw członkowskich UE.



Fot. Archiwum Euro-Trans 2009

„Na Zachodzie innowacyjne są dziś autostrady morskie, w Polsce nadal drogi ekspresowe”. Przypomniał zasadę racjonalności i wskazał ją jako podstawę europejskiego myślenia: „chodzi o to, żeby za te same zaangażowane środki uzyskać większy efekt lub uzyskać ten sam efekt, ale

przy coraz mniejszym zaangażowaniu środków, czyli należy być sprawniejszym, wydajniejszym”. Nawiązał do strategii lizbońskiej, która podkreśla znaczenie innowacyjności.

W centrum uwagi profesora i tym razem znalazła się infrastruktura transportu. Wskazał na historyczną szansę, jaką dla Polski stanowi 67 mld euro z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności (perspektywa finansowa 2007–2014), w tym 32 mld euro na infrastrukturę transportową o znaczeniu ogólnokrajowym, ale jednocześnie przestrzegał przed skutkami niewykorzystania tej szansy. „Nasz dylemat polega na tym, że od 2007 r. stan wykorzystania tych środków jest praktycznie zerowy. Oby nie stało się tak, że skończy się okres największej fali pieniędzy europejskich, a my dalej będziemy bez infrastruktury transportowej”.

Aspekty ekonomiczne zdominowały kolejną edycję Euro-Trans (2011) w Warszawie, połączoną z IX Europejskim Kongresem Transportowym. Przedmiotem dyskusji stał się konkurencyjny i zrównoważony transport. Tłem dla rozważań były skutki kryzysu finansowego „2007+” w unijnym transporcie. Wiele poznawczych wątków wniosła dyskusja panelowa, którą prof. Liberadzki

jako moderator podsumował następująco:

- twardym celem UE powinno być wsparcie na rzecz pokonania kryzysu finansowego, gdyż kryzys w UE może nawet w skrajnym przypadku doprowadzić do unicestwienia wspólnoty,
- UE musi w swoich działaniach wsłuchiwać się w opinie usługodawców i użytkowników transportu,
- ochrona środowiska jest niewątpliwie ograniczeniem dla rozwoju transportu, ale w ramach głównego celu, jakim jest pokonanie kryzysu, nie powinniśmy hamować mobilności w transporcie,
- rozwój systemów transportowych powinien mieć charakter sieciowy i multimodalny,
- trzeba w jak najszerszym zakresie promować koncepcję „3 × In” (Innowacje, Inwestycje, Infrastruktura).

Kolejna Konferencja, Euro-Trans 2012, skoncentrowała uwagę na nowej białej księdze transportu Komisji Europejskiej UE z marca 2011 r. Profesor Liberadzki poprowadził dyskusję panelową na temat naukowej i politycznej



Fot. Archiwum Euro-Trans 2009



Fot. Archiwum Euro-Trans 2009

wizji europejskiej przestrzeni transportu, która powinna uwzględniać następujące problemy:

1. Z geograficznego punktu widzenia mamy do spójnego zagospodarowania transportowego obszar około 5 mln km kw. pokryty przez sieci połączeń drogowych, kolejowych, lotniczych, żeglugowych.
2. Spójny wewnętrznie unijny obszar transportowy powinien być zrównoważony pod względem struktury gałęziowej transportu oraz wymogów środowiskowych, by wspierać skutecznie ideę jednolitego rynku UE.
3. Unijny obszar transportowy musi mieć dobre połączenia z otoczeniem, czyli lądowe, powietrzne i morskie przejścia granicy unijnej, otwierające pełen dostęp kontynentalny i globalny.
4. Transeuropejskie Sieci Bazowe i Europejska Sieć Mobilności stanowią o materialnej i fizycznej zdolności do spełniania celów koncepcji europejskiej przestrzeni transportowej.
5. Europejska przestrzeń transportowa ma wiele ograniczeń i wąskich gardeł, których usunięcie wymaga nakładów finansowych.
6. Budżetowe środki nie wystarczą na osiągnięcie wymienionych celów, potrzebne są nowe źródła finansowania, takie jak podatki od transakcji finansowych, euroobligacje projektowe i rozwój partnerstw publiczno-prywatnych.
7. Sprawny system zarządzania procesami transportowymi i logistycznymi (inteligentne systemy, Galileo, Marco Polo) oraz ułatwienia mogą znacząco

podwyższyć efektywność transportu.

W kontekście wypowiedzi panelistów prof. Liberadzki podkreślił, że należy odejść od dogmatu prymatu działalności usługowej, który funkcjonuje jeszcze w świadomości wielu Europejczyków, na rzecz



Fot. Archiwum Euro-Trans 2012

produkcji materialnej. Dalsze trzymanie się starej doktryny może skończyć się dla Europy źle, gdyż może ona utracić zdolność produkcyjną.

W maju 2014 r., w dziesiątą rocznicę przystąpienia Polski do UE, pochylił się ponownie, w ramach obrad

konferencji Euro-Trans, nad infrastrukturą transportu, podkreślając jej znaczenie dla rozwoju regionów. Otwierając konferencję, prof. Liberadzki stwierdził, że zbliżające się wybory do Parlamentu Europejskiego oraz nowa perspektywa finansowa UE 2014–2020 sprawiają, że to właśnie obecnie należy wnieść wkład merytoryczny i naukowy do toczącej się debaty o zakresie i priorytetach inwestycji infrastrukturalnych (sieci transeuropejskie, czy krajowe i regionalne?), kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju. Podkreślił aktualność kanonu ekonomiki transportu, że infrastruktura warunkuje rozwój gospodarczy i społeczny oraz że transport powinien służyć dwóm podstawowym celom: systematycznemu powiększeniu konkurencyjności gospodarki unijnej oraz podnoszeniu poziomu dobrobytu i satysfakcji obywateli. Wymaga to skoordynowanego podejścia (przestrzennego i czasowego) do systemów transportowych rozpatrywanych na różnych poziomach: europejskim, krajowym, regionalnym. Zna-

jąc skutki światowego



Fot. Archiwum Euro-Trans 2012



Fot. Archiwum Euro-Trans 2014



Fot. Archiwum Euro-Trans 2014

obniża konkurencyjność Europy i stawia ją w charakterze klienta Chin czy USA. Ponadto traci się potencjał dla tworzenia rzeczywiście innowacyjnej gospodarki.

Kolejna edycja konferencji Euro-Trans (2016) pt. „Transport. Wzrost i rozwój” odbyła się w roku jubileuszu 110-lecia Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie oraz 70-lecia szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu, co stało się okazją do wyróżnień czołowych ekonomistów transportu z tych środowisk. Odnosząc się wprost do tytułu konferencji, prof. Liberadzki stwierdził, że „Europa, w tym zwłaszcza Polska w Unii Europejskiej, dramatycznie potrzebuje wzrostu oraz rozwoju. Zbyt niski wzrost gospodarczy jest przyczyną negatywnych zjawisk, także społecznych i politycznych obserwowanych w krótkim okresie czasu, a niedostatki rozwoju powodują utratę zdolności konkurencyjnej i pozycji w kontynentalnej i globalnej skali”. Wśród priorytetów badań nad transportem wyróżnił:

- oszczędny transport chroniący środowisko,
- lepszą mobilność, mniejsze zatłoczenie, zwiększone bezpieczeństwo i ochronę,
- globalne przewodnictwo europejskiego przemysłu transportowego,
- prowadzenie badań socjoekonomicznych, behawioralnych oraz podejmowanie działań wyprzedzających na potrzeby kształtowania polityki społeczno-gospodarczej.

Profesor Bogusław Liberadzki podkreśla wagę badań i kształcenia w zakresie ekonomiki transportu oraz promuje dorobek polskich środowisk

kryzysu gospodarczego dla Europy, potwierdził wcześniej wyrażony pogląd, że należy odejść w Europie od zasady pierwszeństwa dla usług. W UE musi dokonać się reindustrializacja, bo jak pokazał kryzys, rugowanie działalności przemysłowej poza granice Unii

naukowych oraz nauko-
wo-badawczych w kraju
i za granicą. Wysoko ceni
potencjał intelektualny
uczestników konferen-
cji. Szanuje odmienne
poglądy i stwarza okazję
do ich wyrażania.



Fot. Archiwum Euro-Trans 2016

Uczyony i nauczyciel!

Jako współorganizator międzynarodowej konferencji Translog/Euro-Trans, wraz z Katedrą Systemów i Polityki Transportowej Uniwersytetu Szczecińskiego dziękuję Panu Profesorowi za te kilkanaście lat wspaniałej współpracy, z pełnym przekonaniem, że to właśnie on, poprzez osobiste zaangażowanie i udział, zapewnił naszej konferencji prestiż.

Z radością oczekuję konferencji Euro-Trans 2018 pt. „Mobilność i europejska przestrzeń transportowa”, która odbędzie się we wrześniu w Warszawie, by uczcić Jubileusz Pana Profesora oraz 50-lecie Katedry Transportu SGH, którą Jubilat kieruje od 2001 r.



Fot. Archiwum Euro-Trans 2016

Ad multos annos, Profesorze!

PROFESORA LIBERADZKIEGO ZNAM NIE TYLKO Z WIDZENIA

Wyraziłem gotowość napisania tego tekstu, opisującego najważniejsze fakty z kilkudziesięcioletniej współpracy i przyjaźni z prof. dr. hab. Bogusławem Liberadzkim, bowiem sądzę, że przedstawia on obraz trwałości relacji międzyludzkich, jeśli takowe oparte są na bezgranicznym zaufaniu i sympatii.

1. Moje związki ze Szkołą Główną Handlową w Warszawie

Chociaż nie uczestniczyłem w zajęciach w Szkole Głównej Planowania i Statystyki (tak poprzednio nazywała się SGH), to styczność z tą uczelnią zaczęła się, gdy studiowałem na wydziale matematyki Uniwersytetu Warszawskiego. Otóż, w 1958 r. wprowadzono do programu nowy przedmiot: „Teoria podejmowania decyzji”. Prekursorem upowszechnienia nowej dyscypliny wiedzy w Polsce był prof. Wiesław Sadowski, wieloletni rektor SGPiS, który gościnnie prowadził wykłady na moim wydziale. I to właśnie prof. W. Sadowski został promotorem mojej pracy magisterskiej nt. „Teoretyczne i aplikacyjne aspekty testu χ^2 Pearsona”.

Po ukończeniu studiów przez dwa lata pracowałem w Głównym Urzędzie Miar (zajmowałem się zastosowaniami teorii błędów w metrologii). W 1961 r.

na stałe związałem się z transportem, ze szczególnym uwzględnieniem kolei. Przez pierwsze 21 lat zajmowałem się zastosowaniami informatyki w transporcie. Towarzyszyła temu szeroka współpraca z różnymi ośrodkami obliczeniowymi oraz z resortowymi instytucjami naukowo-badawczymi, co pozwoliło mi poznać wiele znakomitych osób związanych z SGPiS. Dzięki wymianie doświadczeń z Instytutem Transportu Samochodowego miałem nierzadkie kontakty z takimi znakomitościami jak: prof. Elżbieta Lissowska, prof. Marian Madeyski i prof. Tadeusz Dorosiewicz. Prowadziliśmy też wspólne prace z dziedziny informatyki z ośrodkiem obliczeniowym uczelni. Poznałem wówczas kierującego tą komórką dr. Jerzego Wróblewskiego, a ponieważ ośrodek funkcjonował w ramach katedry rachunkowości, to miałem zaszczyt nawiązać znajomość z uroczym kierownikiem tej katedry, prof. Tadeuszem Peche. Notabene prof. T. Peche był promotorem, a dr J. Wróblewski jednym z recenzentów pracy doktorskiej, którą obroniłem w 1975 r.

Ważnym etapem moich powiązań z SGPiS było wykładanie matematyki (właściwie wprowadzenia do zastosowań matematyki w ekonomii) w latach 1972–1982. Był to dla mnie niezapomniany okres życia. Mimo że miałem odpowiednie przygotowanie do nauczania (ukończyłem liceum pedagogiczne), to dzięki prowadzonym wykładom zdobyłem cenne doświadczenie w dydaktyce i dokładniej poznałem związki ekonomii i matematyki. Ponadto w tym czasie zaprzyjaźniłem się z późniejszym prorektorem uczelni, prof. Michałem Kolupą i przemiłą panią mgr Teresą Bazańską.

W latach 1983–1989 pełniłem funkcję podsekretarza stanu w Ministerstwie Komunikacji (od 1987 r. w Ministerstwie Transportu, Żeglugi i Łączności), a w latach 1989–1990 sprawowałem urząd ministra transportu i gospodarki morskiej. W tym okresie moje kontakty z uczelnią praktycznie ograniczały się do wydziału transportu, ale za to były one częste i niezwykle pomocne w rozwiązywaniu wielu problemów dotyczących właśnie transportu. Na początku stałe kontakty utrzymywałem z prof. Romualdem Bauerem (od 1978 r. mieszkaliśmy po sąsiedzku i dosyć często spotykaliśmy się na niwie prywatnej) oraz prof. Haliną Mokrzyżczak. W późniejszych latach krąg znajomych z naszej alma mater, których do dziś mile wspominam i szanuję, poszerzył się o:

prof. Włodzimierza Januszkiewicza, prof. Janusza Ostaszewskiego (nawiasem mówiąc, Janusz zawsze działa na mnie wyjątkowo uspokajająco), prof. Leszka Mindura (do książki pod jego redakcją *Nowoczesne technologie transportowe* napisałem dwa rozdziały), prof. Wojciecha Paprockiego (wysoko sobie cenię dyskusje z nim, nie tylko o transporcie), prof. Elżbietę Marciszewską, prof. Janę Pieriegud i Bogusława Liberadzkiego (bardziej szczegółowo w dalszej części artykułu).

2. Początki znajomości

Z prof. Liberadzkim ze względów czasowych (jestem od niego o 12 lat starszy) i przestrzennych (miejsca naszego urodzenia są oddalone od siebie o ok. 150 km) nie spotkaliśmy się ani w piaskownicy, ani w latach wczesnej młodości. Zaczynem, a później lepszem, najpierw naszej znajomości, a następnie przyjaźni była i jest Szkoła Główna Handlowa. Otóż, w 1971 r. Boguś – po ukończeniu studiów – został asystentem na swojej uczelni u prof. Mariana Madeyskiego. Profesor uznał, że aby poważnie zajmować się problematyką transportową, konieczne jest – oprócz wiedzy zaczerpniętej z książek i wykładów – poznanie realiów funkcjonowania przedsiębiorstw tej branży. W związku z tym zwrócił się do kilku jednostek PKP o przyjęcie młodego adepta na naukowca na kilkutygodniowy staż. Wśród tych jednostek znalazł się Centralny Ośrodek Informatyki PKP, w którym zajmowałem stanowisko kierownika zakładu projektowania systemów. Mój ówczesny szef, dyrektor Jerzy Wyrzykowski, wyznaczył mnie na opiekuna stażysty. Przez sześć tygodni miałem możliwość prowadzenia codziennych rozmów z mgr. Bogusławem Liberadzkim.

Zadziergnięta podczas stażu znajomość nie zakończyła się jak zwykle, ale była kontynuowana i umacniana. Najpierw spotykaliśmy się we dwóch na kawie, później zaczęły się wzajemne wizyty w naszych domach. Kiedy podjąłem w 1972 r. wykłady z matematyki, przestrzeń naszych spotkań poszerzyła się o klub „Jajko” w SGPiS. W ten sposób kształtowało się obustronne zaufanie,

obszar zainteresowań i sympatia. Na pewno pomocna w tym była zgodność poglądów politycznych, którym pozostaliśmy wierni do dziś. W tym samym roku (1975) i na tej samej uczelni (macierzystej Bogusława), choć na różnych wydziałach, obroniliśmy prace doktorskie. On wybrał (i słusznie) karierę naukową, nie wykluczając uzupełniania jej udziałem w polityce, a ja świadomie nie uczyniłem tego (uznałem, że w moim przypadku na karierę naukową jest już za późno i bardziej mi odpowiada praca zawodowa i administracyjna).

3. Początki współpracy

W 1983 r. zostałem powołany na podsekretarza stanu w Ministerstwie Komunikacji. Do zakresu mojej odpowiedzialności należały sprawy ekonomiczne i społeczne, współpraca zagraniczna oraz nadzór nad Ośrodkiem Badawczym Ekonomiki Transportu (OBET). Tym ostatnim kierował doc. dr Wojciech Morawski, mój dobry znajomy z wcześniejszego okresu współpracy, którego wiedzę i kulturę wysoko ceniłem. Nie zawsze zgadzałem się z nim co do sposobu zarządzania ośrodkiem, o czym kilkakrotnie mówiłem podczas naszych spotkań. Wojtek zawsze odpowiadał: „Jeśli znajdziesz lepszego ode mnie, bez żalu zrezygnuję ze stanowiska”, a ja kończyłem rozmowę na ten temat powszechnie używanym zwrotem: „Nie kracz, nie kracz, bo wykraczesz”.

W 1985 r. OBET obchodził jubileusz 20-lecia powstania. Z tej okazji, na wniosek dyrektora (uzgodniony z organizacją partyjną i związkową), wyróżniającym się pracownikom przyznano odznaczenia państwowe i resortowe. Pracownicy zamówili mszę, obwieszczając o tym w „Życiu Warszawy”, co w niektórych kręgach spotkało się z dezaprobatą. Kierownictwo zorganizowało uroczystą akademię, podczas której m.in. wręczano odznaczenia. Tuż przed rozpoczęciem akademii Wojtek poprosił o pilne spotkanie, na które przyszedł z sekretarzem oddziałowej organizacji partyjnej, Józefem Chadajewskim. Obaj byli bardzo zdenerwowani. Poinformowali mnie, że miała miejsce prowokacja – w nocy przed gabinetem sekretarza ustawiono kapliczkę. Uznali, że najprawdopodobniej organizatorami prowokacji byli Henryk Goryszewski i Tadeusz

Szempliński (nie przypuszczałem, że cztery lata później stanę ministrem transportu w gabinecie jego wujka – Tadeusza Mazowieckiego), którzy mieli być wyróżnieni medalami za zasługi dla transportu. Zgodnie zawnioskowali, aby nie wręczać im tych medali. Stwierdziłem: „wy byliście wnioskodawcami, jesteście organizatorami uroczystości i do was należy decyzja. Jeśli medale nie będą wręczone, to raczej nie zwracajcie ich do ministerstwa, ale pozostawcie w sejfie ośrodka”. Tak się stało.

Wiosną 1986 r. podczas kolejnego spotkania zaproponowałem Bogusławowi objęcie stanowiska dyrektora OBET-u. Wyraził zgodę, informując jednocześnie, że uzyskał stypendium Fulbrighta na Uniwersytecie Illinois i wyjazd do USA przewidywany jest na jesień. Pomyślałem sobie, iż jest to pewna niedogodność, ale per saldo może okazać się korzystna nie tylko dla dr. hab. Liberadzkiego, lecz i dla ośrodka. Najpierw odbyłem rozmowę z dyr. Morawskim, która okazała się łatwiejsza, niż przypuszczałem. Wojtek, choć nieco zaskoczony, bez żalu pogodził się ze zmianą dyrektora. Gorzej było z załogą, która bez entuzjazmu przyjęła nowego szefa. Bogusław nie zraził się tym i od pierwszych dni czynił wiele, aby nawiązać dobre relacje z poszczególnymi zakładami i pracownikami. Ostatecznym przełamaniem lodów był wniosek do mnie o wręczenie medali znajdujących się w sejfie. Odznaczenia wręczyłem, co zostało przyjęte przez zainteresowanych oraz pracowników OBET-u z pełną aprobatą.

Zbliżał się termin wyjazdu do Stanów Zjednoczonych. Właściwe władze przestrzegały mnie przed wyrażeniem zgody, przewidując możliwość pozostania młodego naukowca za oceanem. Nie wierzyłem w to. W uzgodnieniu z ministrem Januszem Kamińskim, na czas pobytu Bogusława w Illinois, na p.o. dyrektora OBET-u powołałem dr. Albina Kolarskiego, wicedyrektora departamentu ekonomicznego naszego ministerstwa. Wbrew nadziejom niektórych „życzliwych” dr Liberadzki powrócił z USA w przewidzianym terminie i zgodnie z porozumieniem sprzed wyjazdu kontynuował pracę na stanowisku dyrektora aż do momentu osiągnięcia awansu otwierającego karierę polityczną.

4. Pogłębienie współpracy

We wrześniu (dokładnie 12) 1989 r. sejm powołał rząd Tadeusza Mazowieckiego, w którego składzie znalazłem się jako minister transportu, żeglugi i łączności – z decyzją o wyłączeniu z resortu trzeciego działu. Awans ten nie był dla mnie ani doraźnym, ani odległym celem. Stało się tak w wyniku istniejącej sytuacji politycznej, a także mojej lojalności wobec rekomendujących oraz premiera („Premierowi się nie odmawia”, jak powiedziała Ewa Wachowicz, Miss Polonia 1992, stając się rzeczniką rządu Waldemara Pawlaka w latach 1993–1995). Jeśli już tak się stało, to musiałem stawić czoła ogromowi zadań, jakie stanęły przede mną. Miałem świadomość, że warunkiem sprostania im jest właściwy dobór kierownictwa resortu. Trzeba było pogodzić konieczność istotnych zmian dotychczasowego składu i dobrać nowych ludzi, do których się ma bezgraniczne zaufanie. Jestem przekonany, że udało mi się to osiągnąć. Jednym z nowych wiceministrów został Bogusław Liberadzki, któremu powierzyłem nadzorowanie zagadnień ekonomicznych i współpracy międzynarodowej. W obu „działkach” spisywał się znakomicie, choć czasy nie były łatwe. Przede wszystkim należało – w ramach planu Balcerowicza – gruntownie zrestrukturyzować transport samochodowy. Dokonano demonopolizacji i decentralizacji PKS. Zapoczątkowano przemiany własnościowe i organizacyjne na kolei. Wiele zabiegów wymagało zapewnienia choćby minimalnego poziomu płynności finansowej. W tych i wielu innych nowy podsekretarz stanu odegrał rolę nie do przecenienia. W maju 1990 r. Bogusław towarzyszył mi w podróży do Waszyngtonu w celu podpisania z Bankiem Światowym umowy na kredyt w wysokości ponad 170 mln dol. dla PKP.

Mówiąc pół żartem, pół serio, mój przyjaciel spisał się lepiej niż ja. Na skutek „wojny na górze” (między obozem Mazowieckiego i Wałęsy) w lipcu 1990 r. odszedłem z rządu, a on przetrwał na swoim stanowisku nie tylko rząd Tadeusza Mazowieckiego, ale i rząd Krzysztofa Bieleckiego, Jana Olszewskiego, a także Hanny Suchockiej, po czym w 1993 r. objął funkcję ministra transportu i gospodarki morskiej, którą pełnił przez cztery lata.

Pierwszy okres jego pracy na stanowisku ministra zaowocował przygotowaniem i przeprowadzeniem pełnego procesu legislacyjnego związanego z przyjęciem przez sejm 25 września 1995 r. Ustawy o przedsiębiorstwie państwowym Polskie Koleje Państwowe. W tamtym czasie był to nowoczesny i perspektywiczny akt prawny. Przewidywał trzy niezwykle istotne dla przyszłości kolei rozwiązania:

- a) utworzenie z PKP struktury holdingowej. Nie było wówczas w Polsce prawa holdingowego, dlatego odpowiednie funkcje zostały opisane w ustawie. Notabene dotychczas taką strukturę mają koleje niemieckie i nie jest ona kwestionowana przez Komisję Europejską, a Deutsche Bahn AG funkcjonują sprawnie,
- b) ustawowe zagwarantowanie zwrotu utraconych wpływów przewoźnika w wyniku świadczenia usług użyteczności publicznej w ruchu pasażerskim. Ze stosowaniem tej zasady były jednak trudności. Dyrektor Generalny PKP pozwał w związku z tym skarż państwa (na co pozwalała ustawa) przed sąd. Aby uniknąć takiej sytuacji, następny rząd przeprowadził zmiany w ustawie, usuwając z niej stosowne zapisy,
- c) utworzenie organu nadzorczego w postaci Rady PKP. Ponieważ prawo nie przewiduje możliwości powołania rady nadzorczej dla przedsiębiorstwa państwowego, to jako *lex specialis* prawa i obowiązki Rady PKP, wzorowane na regulacjach Kodeksu handlowego dotyczących rad nadzorczych, zapisano w ustawie.

Na mocy wspomnianej ustawy minister Liberadzki zaproponował mi, a po wyrażeniu zgody powołał mnie na przewodniczącego nowo utworzonego organu PKP na okres dwóch lat (1996–1997), jak przewidywały przepisy. Z kilku powodów czasy te wspominam z satysfakcją i przyjemnością (choć pozostał pewien osad, ale niespowodowany przez kogośkolwiek z nas). Po pierwsze, z inicjatywy bądź przy pełnej aprobacie ówczesnego mojego szefa zostały podjęte dwa ważne projekty: uruchomienie w Polsce pociągów Pendolino oraz zakup kilkunastu nowoczesnych lokomotyw elektrycznych Ad Trans, w tym kilku dwusystemowych.

Jeśli chodzi o Pendolino, to intencją Bogusława było wprowadzenie na kolei nowoczesnych technologii w przewozach pasażerskich, co miałyby pozytywny wpływ na przemysł i naukę około kolejową, a przede wszystkim umożliwiłoby wniesienie nowej jakości w połączeniach kolejowych pomiędzy ważnymi aglomeracjami. W zamyśle mieściło się także uruchomienie pociągu relacji Warszawa–Rzym. Na marginesie można przypomnieć, że minister został przyjęty na audiencji prywatnej przez papieża Jana Pawła II i rozmawiali m.in o tym projekcie, co głowa Kościoła katolickiego przyjęła z dużym zainteresowaniem. Po niezbędnych przygotowaniach rozpoczęto negocjacje z Fiat Ferroviare (wykupionym później przez francuski koncern Alstom), producentem „wahadełek”, czyli pociągów z wychylnym pudłem. W 1997 r. firma w czasie międzynarodowych targów kolejowych w Gdańsku zaprezentowała swój pociąg, który zresztą ustanowił rekord prędkości technicznej na polskich torach. Kiedy negocjacje były zaawansowane, rozpoczęła się kampania sprzeciwu wobec finalizowania negocjacji (niestety skuteczna), na czele której stanął Janusz Wojciechowski, sprawujący w tym czasie funkcję prezesa Najwyższej Izby Kontroli. Przedsięwzięcie zostało zatrzymane na 15 lat. Nie bez krytyki z wielu stron od 2015 r. pociągi Pendolino kursują w kilku relacjach jako pociągi flagowe Intercity, przynosząc satysfakcję pasażerom i zyski przewoźnikowi.

Jednym z ważnych problemów PKP był wówczas niedostatek lokomotyw elektrycznych. Po rozpoznaniu rynku i sugestiach ministra rozpoczęto negocjacje z firmą Ad Trans, przejętą później przez koncern Bombardier. Ad Trans z jednej strony proponował bardzo nowoczesne pojazdy trakcyjne, a z drugiej strony wykupił poddany procesowi prywatyzacji wrocławski Pafawag, w którym miały być montowane lokomotywy, z produkcją części elementów na miejscu. Kontrakt został podpisany i rozpoczęła się produkcja. Kiedy część lokomotyw była już gotowa do odbioru, bank BRE wycofał akredytywę, co uniemożliwiło zrealizowanie kontraktu. Po paru latach przepychanek lokomotywy zamiast na tory polskie wyjechały na żelazne szlaki Włoch (odwrotny kierunek niż wskazany w polskim hymnie). Do dziś uważam, że decyzja BRE nie miała nic wspólnego z partnerstwem (bank ten uzyskiwał duże korzyści związane z obsługą finansową PKP, którą wcześniej świadczył

PKO BP) i przysporzyła wiele kłopotów kolei, związanych z brakami pojazdów trakcyjnych.

Nie sposób nie wspomnieć jeszcze o jednym – ważnym dla mnie – wydarzeniu, na które duży wpływ miał Bogusław. Otóż, pod koniec 1997 r. zgodnie ze statutem Międzynarodowego Związku Kolei UIC (*Union Internationale des Chemins de fer*) przewidziano wybór nowego przewodniczącego. Były dyrektor generalny PKP Aleksander Janiszewski wymyślił mnie jako kandydata na to stanowisko. Minister Liberadzki natychmiast zaangażował się w lobbowanie za takim rozwiązaniem. Znakomitą okazją była konferencja w Paryżu z okazji 75-lecia powstania UIC. W konferencji uczestniczyła większość dyrektorów generalnych kolei członkowskich. W ramach programu odbył się panel na temat przyszłości kolei, w którym wziął udział nasz minister. Jego wystąpienie spotkało się z dużym zainteresowaniem. Pamiętam, że jeden z dziennikarzy francuskich zadał pytanie: „Kiedy będą sprywatyzowane PKP?”. Odpowiedź Bogusława spotkała się z aprobatą i wesołością, a była ona krótka: „Dwa lata po prywatyzacji SNCF” (*Société Nationale des Chemins de fer Français* – francuskie koleje narodowe). W tym wypadku mój przyjaciel się pomylił. Nie przewidział, iż znajdą się tak skuteczni zwolennicy tej formuły własności, że nawet energetykę PKP sprywatyzują. Rozmowy ministra w kuluarach oraz podczas bankietu okazały się na tyle skuteczne, że miesiąc później, podczas Walnego Zgromadzenia UIC w Marrakeszu, jednogłośnie zostałem wybrany na dwuletnią kadencję na przewodniczącego tej renomowanej organizacji. Było to niezwykle ważne wydarzenie dla mnie, ale także dla PKP i w końcu dla naszego kraju. Wspomniałem o tej historii, bowiem świadczy ona o umiejętnościach dyplomatycznych prof. Liberadzkiego, a jednocześnie może być przykładem do naśladowania, w jaki sposób powinno się promować Polaków za granicą.

5. Wspólnota poglądów

Już wspomniałem, że nasze zbliżenie, które przeobraziło się w trwałą przyjaźń, ułatwiła zgodność poglądów politycznych. Zgodność poglądów dotyczy

także oceny przeszłości i terażniejszości z punktu widzenia gospodarki, w tym polityki transportowej. Kilka lat temu Stowarzyszenie Pokolenia zorganizowało konferencję nt. oceny osiągnięć i potknięć w polityce i gospodarce PRL. Do przygotowania referatu dotyczącego oceny inwestycji transportowych w tym okresie poproszono prof. Liberadzkiego i mnie. Opracowaliśmy stosowny tekst. Szczegółowo przeanalizowaliśmy wielkości nakładów inwestycyjnych w transporcie i uzyskane efekty rzeczowe. Niewątpliwie największe wydatki, nawet niekiedy kosztem innych działań gospodarki, poniesiono na odbudowę transportu kolejowego w pierwszych latach po II wojnie światowej. Można negatywnie oceniać wiele zjawisk w PRL, ale jeśli chodzi o transport szynowy, to właśnie wtedy wzbogacił się on o obiekty, które ani wcześniej, ani później nie powstały. Przykładowo można tu wyliczyć:

- Centralną Magistralę Kolejową (CMK); jedną z pierwszych linii dużych prędkości w Europie liczącą 224 km zbudowano w latach 1971–1972,
- Linię Hutniczo-Siarkową (LHS); linia szerokotorowa z Medyki do Sławkowa (395 km) powstała w latach 1976–1979,
- w latach 80. zelektryfikowano bez mała 5 tys. km linii kolejowych (do dziś stanowi to ponad 40 proc. wszystkich szlaków z trakcją elektryczną).

Ten duży wysiłek związany z nowymi inwestycjami odbił się negatywnie na poziomie utrzymania istniejącej infrastruktury. Sytuację pogarszała dodatkowo proporcja podziału środków. Otóż, udział wydatków na roboty budowlano-montażowe w nakładach inwestycyjnych ogółem wynosił niewiele ponad 30 proc., reszta była przeznaczana na zakup maszyn, urządzeń i innych środków trwałych (w tym taboru). Jeśli mimo takich proporcji stan techniczny taboru nie satysfakcjonował pasażerów i klientów, to nietrudno uświadomić sobie, jak wielkie zaniedbania występowały w utrzymaniu infrastruktury.

Jeszcze jedna ciekawostka dotycząca korelacji między stanem gospodarki i nakładami na transport. Analizując dane zawarte w rocznikach statystycznych zauważyliśmy, że wystąpienie zjawisk kryzysowych w gospodarce było z reguły poprzedzane dwu, trzyletnim zmniejszaniem nakładów inwestycyjnych na transport, głównie kolejowy.

Podsumowanie

Moje relacje z Bogusławem są o wiele bogatsze, niż wynikałoby to z ich fragmentarycznego opisu. Skoncentrowałem się właściwie na kwestiach zawodowych. Mogę powiedzieć, iż miałem szczęście, że na swojej drodze spotkałem takiego człowieka, jakim jest profesor Bogusław Liberadzki. Uważam, że gdyby jego dokonania obdzielić kilka osób, to każda z nich mogłaby powiedzieć, iż życia nie zmarnowała.

Prof. dr hab. Wojciech BĄKOWSKI
Uniwersytet Szczeciński

SENTYMENTALNE WSPOMNIENIA O WSPÓŁPRACY NA NIWIE POZANAUKOWEJ Z PROF. DR. HAB. BOGUSŁAWEM LIBERADZKIM

Z obecnym prof. dr hab. Bogusławem Liberadzkim miałem przyjemność poznać się w 1972 r. podczas zjazdu pracowników naukowych katedr transportowych w Szczyrku. Obaj byliśmy początkującymi pracownikami naukowymi. Ja byłem już doktorem nauk ekonomicznych i inżynierem o specjalizacji wówczas zaliczanej do ekonomiki transportu samochodowego, Bogusław zaś był po obronie pracy magisterskiej z rocznym stażem pracy w Katedrze Transportu. Jako młodzi pracownicy nauki nie przejawialiśmy zbytnio zainteresowania dyskusją naszych profesorów nad problemami teorii ekonomiki transportu. Na zjeździe katedr dominowała bardzo żywa dyskusja pomiędzy przedstawicielami trzech ośrodków naukowych z Sopotu, Szczecina i Warszawy. Przedmiotem dyskusji były dwa problemy: pierwszy, czy każda działalność transportu przyczynia się do wielkości PKB, a drugi, jakimi narzędziami wspomagać integrowanie systemu transportowego. Wśród młodych pracowników nauki dyskusja skierowana była na potrzebę współpracy teorii z praktyką. Obaj prezentowaliśmy

podobne poglądy, wynikające z własnego doświadczenia. Ja podkreśliłem, że do pracy na uczelni zostałem przyjęty dzięki uzyskanym ocenom (nie bardzo dobrym) i doświadczeniu zdobytym podczas dwuletniej pracy zawodowej w transporcie drogowym (PKS). Prof. Marian Madeyski poszukiwał do swojej katedry asystenta z doświadczeniem zawodowym. Natomiast Bogusław został skierowany na początku swojej pracy na praktykę do spedytora. Obaj podkreślaliśmy, że praktyka jest bardziej złożona niż treści zawarte w skryptach (było ich bardzo mało) i podręcznikach z ekonomiki transportu. Koledzy z Sopotu preferowali potrzebę głębokiej znajomości teorii i metod badawczych, aby wspomagać praktykę.

Blizsze relacje zawodowe między mną a Bogusławem zaczęły się w początkach lat 90. XX w., w okresie restrukturyzacji krajowego systemu transportowego. Pojawił się wtedy cały obszar problemów związanych z przekształceniem, restrukturyzacją przedsiębiorstw powstałych z podziału zjednoczenia PKS. Potencjał tych 176 przedsiębiorstw obejmował około 20 tys. autobusów (częściowo też samochodów ciężarowych) i około 55 tys. pracowników tworzących największą w kraju, monopolistycznie działającą branżę drogowych przewozów pasażerskich. W tym okresie następował proces restrukturyzacji wszystkich sektorów (branż) transportu samochodowego, a wiodący był właśnie transport publiczny PKS.

Pragnąc włączyć się do aktywnego działania, wprowadziłem tematykę restrukturyzacji transportu drogowego do organizowanych tradycyjnie co roku ogólnokrajowych konferencji pod nazwą EKTRA. Aby zapewnić rangę i znaczenie konferencji oraz frekwencję należało obok przedstawicieli nauki, ośrodków badawczych i światłych praktyków pozyskać referenta z naukowym autorytetem, będącego jednocześnie przedstawicielem władzy. Osobą, która spełniała te kryteria był ówczesny podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej doc. dr hab. Bogusław Liberadzki. Zgłoszono inicjatywę, aby poza oficjalnymi naradami z przedstawicielami związków zawodowych i kadrą dyrektorską w trakcie konferencji naukowych podejmować próby prezentowania rozwiązań zmierzających w przyszłości do prywatyzacji. Pierwsza debata EKTRA o tematyce związanej z restrukturyzacją miała

znaczącego patrona (co nie było takie łatwe w ówczesnych czasach), występującego jednocześnie z własnym referatem podczas otwarcia spotkania. Obecność Bogusława Liberadzkiego wraz z wystąpieniami naukowców i praktyków z innych branż transportu drogowego (Transbud, PTHW, STW) przyczyniła się do dużej frekwencji. Ważnym osiągnięciem sesji było wysłuchanie propozycji rozwiązań, które należy wprowadzić, aby zapewnić niezakłócone funkcjonowanie przewozów, głównie osób, oraz transportu ciężarowego (branżowego). Swobodna dyskusja odbiegająca od schematu urzędowych narad pozwoliła się dowiedzieć, jak postrzega się restrukturyzację z poziomu samodzielnych, samofinansujących i samorządnych (SSS) przedsiębiorstw PKS oraz tzw. przedsiębiorstw branżowych.

Kadra kierownicza nie była do takiej samodzielności przygotowana, dlatego proponowano takie rozwiązania, aby przerzucić odpowiedzialność w zakresie rentowności, odnowy taboru, poziomu płac na ministerstwo. Jednym z wielu przykładów był postulat dyrektorów i związków zawodowych działających w PKS, aby na szczeblu ministerstwa opracowywano rozkład jazdy dla całego kraju oraz ustalić jeden system dopłat dla wszystkich nierentownych linii. Argumentowano, że rozwiązanie takie zapewni rentowność przewozów, a jednocześnie możliwość utrzymania przewozów tam, gdzie jest mało podróźnych. Brak takich rozwiązań spowoduje powstawanie „białych plam” w podaży usług publicznego transportu i może doprowadzać do wykluczenia społecznego zamieszkałej na takich obszarach ludności (we współczesnych propozycjach funkcjonowania transportu zbiorowego można znaleźć ślady takich samych koncepcji). Z kolei przydział linii do konkretnego przedsiębiorstwa ma nie dopuścić konkurentów, którzy mogą wyeliminować wiele dobrze prosperujących przedsiębiorstw PKS. Tam, gdzie nie ma popytu, konkurencja („prywatyzarze”) się wycofują i powstają „białe plamy”.

Tematem obsesyjnie krytykowanym, szczególnie przez przedstawicieli PKS, było prywatyzowanie przedsiębiorstw realizujących publiczne przewozy pasażerskie. Nie wyobrażano sobie, jak może prywatny inwestor („prywatyzarz”) wypełniać misję publicznego przewoźnika. Podane powyżej przykłady wskazują na część problemów, które miał do rozwiązania w tematyce transportu

drogowego podsekretarz stanu, a następnie minister transportu i gospodarki morskiej prof. Bogusław Liberadzki.

Przez kilka lat uczestniczyłem w powołanym przez ministra zespole, którego zadaniem było opracowanie zmian o charakterze restrukturyzacyjnym. W związku z tym brałem udział w nieformalnych spotkaniach z kadrą dyrektorów i liderami związków zawodowych. Te rozmowy były interesujące, ponieważ w ich trakcie poruszano kwestię obaw, jakie mogą pojawiać się ze strony Ministerstwa, a dotyczących zasad działalności gospodarczej PKS. W wielu przypadkach uczestniczyłem w burzliwych naradach z przedstawicielami związków zawodowych w sprawie strajków. Związki zawodowe były wówczas bardzo twardym i silnym partnerem pilnującym interesów załóg, a nie pasażerów. Nie posiadając formalnych uprawnień do składania oświadczeń, mogłem przekazywać ministrowi nastroje i referować obawy, jakie prezentowali rozmówcy, co pozwalało na merytoryczne przygotowanie się do formalnych spotkań i projektowania koncepcji zawierających konsensus.

W tym czasie zespół kierowany przez dyrektora Zenona Dereszkiwicza (prawa ręka ministra B. Liberadzkiego d.s. restrukturyzacji PKS) wypracował koncepcje pilotażowego, przejściowego eksperymentu polegającego na funkcjonowaniu Rady Nadzorczej w państwowym przedsiębiorstwie PKS. W skład trzysobowej rady wchodził przedstawiciel związków zawodowych, przedstawiciel ministerstwa do spraw prywatyzacji oraz kompetentna osoba z wiedzą o zasadach działania rady nadzorczej. Przedstawiciel związków zawodowych miał za zadanie „pilnowanie interesów załogi i wypełnianie roli łącznika w przekazywaniu decyzji, jakie Rada podejmowała”. Chodziło o wykazanie, że istnienie takiego organu kontrolno-władczego w przyszłych spółkach Skarbu Państwa jest nie tylko wymogiem wynikającym z przepisu prawnego, ale także bardzo przydatne ze względu na konieczność sprawowania nadzoru nad funkcjonowaniem prezesów-dyrektorów.

Minister B. Liberadzki zaproponował, abym wszedł w skład Rady Nadzorczej w przedsiębiorstwie PKS Gryfice. W przeszłości zasiadałem w kilku radach nadzorczych spółek z kapitałem prywatnym i Skarbu Państwa i to doświadczenie sprawiło, że przedstawiciele związków zawodowych wyrazili zgodę na proces

prywatyzacji nie tylko PKS Gryfice, ale także innych przedsiębiorstw na terenie kraju. Od 21 lat jestem prezesem Rady Nadzorczej w tym sprywatyzowanym przedsiębiorstwie. Pozornie dość dziwny eksperyment, na którego wdrożenie wyraził zgodę minister B. Liberadzki przyczynił się do zainicjowania procesu zmian własnościowych w bardzo wielu przedsiębiorstwach PKS. Współcześnie były przedsiębiorstwa PKS są spółkami prawa handlowego, a obok nich pasażerskie przewozy w transporcie zbiorowym wykonuje zarobkowo wielu inwestorów prywatnych.

Prof. dr hab. Bogusław Liberadzki po odejściu z Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej poza pracę naukową rozpoczął działalność polityczną, kandydując na posła do Sejmu RP z Pomorza Zachodniego. Wiedząc, jakim potencjałem wiedzy i intelektu dysponuje, wsparłem jego starania, wyrażając opinie w lokalnej prasie oraz na spotkaniach organizowanych w trakcie kampanii wyborczej. Wydaje się, że w jakimś stopniu przyczyniłem się do wybrania Bogusława na posła do Sejmu RP, pomimo że nie pochodził ze środowiska mieszkańców tego regionu. Przekonująco pokonał wielu lokalnych kandydatów. Wykorzystując jego poselski autorytet, zapraszałem go do udziału w lokalnych konferencjach tematycznie związanych z problemami transportu lokalnego. Z chwilą gdy prof. dr hab. Bogusław Liberadzki został posłem do Parlamentu Europejskiego, nasze kontakty zostały ograniczone do spotkań towarzyskich i pozostają takie nadal.

Z dużym sentymentem wspominam okres naszej współpracy. Obaj, będąc naukowcami, zajęliśmy się faktycznymi, praktycznymi problemami w dość trudnym okresie przemian ustrojowych w naszym kraju. Prof. dr hab. Bogusław Liberadzki będąc naukowcem, pełnił jednocześnie rolę polityczną, ja natomiast uczestniczyłem w procesie wdrażania systemu, którego nie znałem z ówczesnych podręczników akademickich. Z mojego punktu widzenia, dzięki Bogusławowi przeżyłem przygodę trwającą kilka lat. Napisałem sporo artykułów, wygłosiłem dużo referatów i co najważniejsze poznałem wielu cennych ludzi z kadry kierowniczej byłych państwowych przedsiębiorstw PKS, z którymi do dziś się spotykam. Wydaje się, że obaj z Bogusławem nabraliśmy życiowego i zawodowego doświadczenia i dzięki temu wiemy, jak przenosić zasady,

prawidłowości i wytyczne wypracowane przez naukę do praktyki. Różnił nas poziom odpowiedzialności – ja mogłem sobie pozwolić na bardziej ryzykowne koncepcje i wypowiedzi, natomiast Bogusław miał znacznie trudniejsze zadanie. Ten wspomnieniowy esej jest wyrazem satysfakcji, że dane mi było znać tak wspaniałego człowieka, profesora, naukowca i polityka, jakim jest prof. dr hab. Bogusław Liberadzki.

Prof. dr hab. Leszek MINDUR
Międzynarodowa Wyższa Szkoła
Logistyki i Transportu we Wrocławiu

MOJA WSPÓŁPRACA Z SGH I PANEM PROFESOREM BOGUSŁAWEM LIBERADZKIM

Moje związki ze Szkołą Główną Planowania i Statystyki (dzisiaj SGH) w Warszawie sięgają roku 1973, kiedy to zostałem zaproszony przez ówczesnego kierownika Katedry Ekonomiki Transportu na tej uczelni prof. Mariana Madeyskiego do udziału w prowadzonych przez niego seminariach doktorskich i wygłoszenia cyklu wykładów otwartych.

Prof. Marian Madeyski – wybitny teoretyk i praktyk transportu, utalentowany wykładowca, był założycielem Katedry Ekonomiki Transportu w Szkole Głównej Planowania i Statystyki oraz współtwórcą Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu na Politechnice Szczecińskiej, a następnie długoletnim jego dziekanem. Dzięki jego staraniom i wysiłkom powstał Komitet Transportu Polskiej Akademii Nauk, na czele którego stał przez 10 lat, pełniąc funkcję przewodniczącego.

Prof. Marian Madeyski w swoich badaniach podejmował głównie problemy ogólne transportu oraz związki transportu z otoczeniem. Jego badania obejmujące ekonomikę i organizację transportu oraz technologię procesów

transportowych doprowadziły do znacznego postępu w tej dziedzinie i do dzisiaj są cytowane przez współczesnych badaczy.

Od roku 1978 do 1980 byłem zatrudniony na stanowisku docenta, a następnie do roku 2006 profesora nadzwyczajnego i zwyczajnego w Szkole Głównej Handlowej (nazywanej w latach 1949–1991 Szkołą Główną Planowania i Statystyki). W tym czasie miałem przyjemność współpracować z prof. Bogusławem Liberadzkim. Długoletnia współpraca naukowo-badawcza oparta była na wzajemnej życzliwości oraz serdecznych stosunkach przyjacielskich.

Inspiracją do podjęcia działalności naukowej w sferze transportu obok studiów kierunkowych w tym zakresie była bogata twórczość prof. Mariana Madeyskiego, a przede wszystkim bardzo interesujące wykłady wspólnego nauczyciela, których mieliśmy szczęście wysłuchać – prof. Bogusław Liberadzki w Szkole Głównej Planowania i Statystyki w Warszawie, ja natomiast na Wydziale Inżynierjno-Ekonomicznym Transportu Politechniki Szczecińskiej.

Szczególne znaczenie dla naszej wspólnej działalności miały seminaria naukowe prowadzone przez prof. Bogusława Liberadzkiego. W środowisku naukowców Profesora wyróżniała nie tylko olbrzymia wiedza teoretyczna w zakresie uprawianej dyscypliny, ale również bogata znajomość krajowej i międzynarodowej praktyki gospodarczej z uwagi na jego wieloletnie związki z tą problematyką. Był to element bardzo ułatwiający nam współpracę, ponieważ mój związek z działalnością gospodarczą był równie silny. Doświadczenie wyniesione przez Profesora z kierowania zespołami ludzkimi, umiejętność dyscyplinowania wystąpień, przy jednoczesnym dawaniu możliwości swobodnego wypowiedzenia swoich myśli przez uczestników seminariów, powodowały, że nie miały one charakteru długich, uciążliwych spotkań. Trwały stosunkowo krótko (około 45 minut), a z uwagi na wysoki poziom merytoryczny wzbudzały zainteresowanie licznego grona osób. Seminaria naukowe stworzyły warunki do wypromowania kilkudziesięciu doktorów oraz uzyskania przez pracowników Katedry Transportu stopni doktora habilitowanego i tytułów profesorskich.

Kolejną istotną płaszczyzną mojej współpracy z prof. Bogusławem Liberadzkim były konferencje naukowe. Profesor przywiązywał dużą wagę do bardzo starannego przygotowania każdej z nich, czyli odpowiedniego doboru

uczestników oraz osób prowadzących panele czy wygłaszających referaty. Z ponad rocznym wyprzedzeniem były w Katedrze podzielone zadania do wykonania, z których realizacji poszczególne osoby były systematycznie rozliczane. Przy czym na podkreślenie zasługuje, że najtrudniejszymi tematami do rozwiązania Profesor zajmował się osobiście. Debaty organizowane przez prof. Bogusława Liberadzkiego miały bardzo wysoki poziom merytoryczny, interesującą oprawę, więc cieszyły się dużą popularnością i były zaszczytane obecnością przedstawicieli Unii Europejskiej, rządu polskiego, władz samorządowych, rektorów uczelni oraz wielu innych wybitnych gości. Materiały z ich przebiegu wraz z końcowymi wnioskami publikowane były w specjalnych wydawnictwach.

Przygotowaliśmy wspólnie ponad 10 ważniejszych projektów badawczych, których wyniki ukazały się w publikacjach książkowych oraz wspólnych artykułach. Najważniejsze znaczenie ma monografia, która ukazała się pod naszą wspólną redakcją pt. *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski* wydana przez Oficynę Naukową Instytutu Technologii Eksploatacji – PIB w 2006 r. Jest to obszerna praca zbiorowa przygotowana przez zespół znanych i liczących się naukowców reprezentujących prestiżowe uczelnie ekonomiczne i techniczne w kraju oraz znane instytuty naukowo-badawcze. Monografia nawiązuje do klasyków zintegrowanego systemu transportowego w Polsce. Ambicją zespołu autorskiego była kontynuacja i dostosowanie tych koncepcji do współczesnych potrzeb. W książce przedstawiono opracowania obejmujące wszystkie zasadnicze zagadnienia związane z ówczesnym stanem i przyszłością polskiego transportu. Monografia została poświęcona 100-leciu Szkoły Głównej Handlowej, 100. rocznicy urodzin prof. Mariana Madeyskiego oraz 35-leciu Komitetu Transportu Polskiej Akademii Nauk. Zainteresowania monografią przeszły nasze oczekiwania, gdyż pierwsze wydanie zostało wyczerpane w ciągu sześciu miesięcy i zaszła potrzeba wydania drugiego (zaktualizowanego i poszerzonego), które ukazało się już w 2007 r.

Ówczesny rektor Szkoły Głównej Handlowej prof. zw. dr hab. Adam Budnikowski, wyrażając podziękowanie zespołowi autorskiemu, we wstępie książki stwierdził:

„trud podjęcia opracowania tak złożonej, ważnej i obszernej publikacji oraz zade-
dykowanie jej 100-leciu istnienia Szkoły Głównej Handlowej oraz 100. rocz-
nicy urodzin jej znakomitego uczonego prof. Mariana Madeyskiego zasługuje
na wysokie uznanie”.

Książka została wyróżniona pierwszą nagrodą Ministra Transportu i Gospo-
darki Morskiej.

Z prof. Bogusławem Liberadzkim łączyła mnie ponadto wieloletnia współ-
praca w komitetach naukowych różnych organizacji oraz Komitecie Transportu
Polskiej Akademii Nauk.

Niech mi wolno będzie podkreślić, że współpraca z Panem Profesorem
Bogusławem Liberadzkim – wspaniałym i wyjątkowym człowiekiem, wybit-
nym naukowcem, cenionym działaczem gospodarczym, była i jest dużym
zaszczytem i satysfakcją.

WSPÓŁPRACA KATEDRY TRANSPORTU Z KOLEGIUM GOSPODARKI ŚWIATOWEJ SZKOŁY GŁÓWNEJ HANDLOWEJ W WARSZAWIE

Wprowadzenie

Mamy dwoje Jubilatów: prof. dr. hab. Bogusława Liberadzkiego, obchodzącego 70. rocznicę urodzin, i kierowaną przez niego Katedrę Transportu SGH, funkcjonującą już 50. rok. Proszę o przyjęcie gratulacji i szczerych życzeń dalszej pomyślności.

Są przynajmniej dwa powody, dla których zabieram głos w tych wyjątkowych okolicznościach:

1. Nasza niejako wspólna proweniencja.
2. Moje akademickie zainteresowania sektorem transportu.

Ojca założyciela Katedry Transportu prof. Mariana Madeyskiego poznałam osobiście na początku lat 60. XX wieku. Tworzyliśmy wówczas zespół Katedry Ekonomiki i Organizacji Transportu Międzynarodowego na Wydziale Handlu Zagranicznego ówczesnej Szkoły Głównej Planowania i Statystyki. Prof. M. Madeyski, dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego (ITS), był

profesorem tytularnym SGPiS. Katedrą kierował natomiast prof. dr hab. Ignacy Tarski. Panowie profesorowie dzielili między siebie dydaktykę akademicką, zgodnie z istniejącymi wówczas podziałami sfer gospodarowania:

- obsługa transportowa handlu zagranicznego i turystyki międzynarodowej – prof. I. Tarski,
- transport wewnętrzny, w tym samochodowy – prof. M. Madeyski.

Wspólnie natomiast prowadzili badania nad transportem jako czynnikiem gospodarki przestrzennej (dla Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN) oraz wielu prac dla ITS.

Z perspektywy asystentki prof. I. Tarskiego wspominam tę współpracę jako harmonijną, żeby nie powiedzieć przyjacielską. W 1968 r. prof. M. Madeyski uzyskał samodzielną katedrę transportu na Wydziale Handlu Wewnętrznego SGPiS. W krótkim czasie katedra prof. M. Madeyskiego stała się wiodącym w SGPiS ośrodkiem badań i nauczania w zakresie transportu. Nieco później, po śmierci prof. I. Tarskiego, jego zespół został inkorporowany do różnych jednostek organizacyjnych Wydziału Handlu Zagranicznego, którego spadkobiercą jest obecnie Kolegium Gospodarki Światowej SGH.

Ewolucja współpracy Kolegium Gospodarki Światowej z Katedrą Transportu

W relacjach naszych widzę trzy etapy:

- lata 80. XX wieku,
- lata 90. XX wieku,
- pierwsza dekada XXI wieku.

W latach 80. więzi interpersonalne pozwalały nam z prof. Romualdem Bauerem – ówczesnym kierownikiem Katedry Transportu, wspólnie realizować polsko-niemieckie seminaria transportowe. Naszymi partnerami byli: Uniwersytet w Bonn i prof. Fritz Voigt oraz Uniwersytet w Muenster i prof. Helmut Seidenfuss. Na seminariach poszukiwaliśmy tych elementów, które są ważne dla wszystkich systemów transportowych, by w ten sposób odpowiedzieć

na pytanie, jak dalece polityka transportowa wraz z innymi dziedzinami polityki może kształtować procesy gospodarcze.

Intensywną współpracę Kolegium Gospodarki Światowej z Katedrą Transportu SGH obserwować można w latach 90. Przykładami tej współpracy były dwa międzynarodowe fora akademicko-gospodarcze, zorganizowane przez Kolegium Gospodarki Światowej z okazji 90-lecia Uczelni – Trans'95 i Trans'97. Poświęcono je następującym problemom:

- Wspólna Europa: szanse i zagrożenia dla transportu,
- Wspólna Europa: ekonomiczne dylematy transportu i ekologii.

Prof. Bogusław Liberadzki, ówczesny minister transportu i gospodarki wodnej, objął te wydarzenia swoim protektoratem oraz wygłosił referaty wprowadzające. W referatach tych poszukiwał odpowiedzi na pytanie: czy państwo średniej wielkości, jakim jest Polska, ma szanse bronić swoich interesów narodowych, równocześnie pukając do bram Unii Europejskiej. Warto przypomnieć, jaka była Europa w połowie lat 90. ubiegłego wieku z punktu widzenia kwestii transportu:

- wszedł w życie Traktat z Maastricht, zawierający postanowienia na temat tworzenia Transeuropejskich Sieci Transportowych (TEN),
- kończono tworzenie jednolitego rynku europejskiego wraz z wprowadzaniem swobody kabotażu w transporcie samochodowym – w transporcie kolejowym sprawa była nadal odległa,
- tworzono Europejski Obszar Gospodarczy, równocześnie wynegocjowano układy tranzytowe między EWG a Szwajcarią oraz między Austrią a Słowenią,
- wzrosło znaczenie dla Unii Europejskiej regionów, w tym regionów Morza Bałtyckiego i stałych połączeń lądowych między Danią a Szwecją,
- podpisano umowy stowarzyszeniowe między: Polską, Czechami, Słowacją, Węgrami, Rumunią i Bułgarią. Na porządku dziennym stanęły sprawy połączeń transportowych z tymi państwami i tranzytu przez Europę Środkowo-Wschodnią oraz wolnego dostępu do rynku usług transportowych.

Istotny wkład merytoryczny do obu konferencji wnieśli profesorowie Elżbieta Marciszewska i Wojciech Paprocki. Wkład ten został udokumentowany w publikacjach pokonferencyjnych Oficyny Wydawniczej SGH.

W pierwszej dekadzie XXI wieku przedmiotem współpracy były:

- pierwsze doświadczenia członkostwa w Unii Europejskiej Polski, Litwy, Łotwy i Estonii,
- wschodnie sąsiedztwo tych państw z Rosją (zwłaszcza z obwodem kalininogradzkim), Białorusią i Ukrainą.

Ze strony Kolegium Gospodarki Światowej partnerem Katedry Transportu był Zakład Badań nad Gospodarką Państw Bałtyckich i (od 2009 r.) Europy Wschodniej. Ze strony Katedry Transportu współpracowali z nami: prof. Bogdan Liberadzki, prof. Elżbieta Marciszewska oraz dr hab. Jana Pieriegud.

W badaniach nad wschodnim pograniczem Unii Europejskiej podejmowano następujące problemy:

- rola międzynarodowych korytarzy transportowych w budowaniu wspólnej Europy, ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury wschodnich regionów przygranicznych (dr Jana Pieriegud i prof. Bogusław Liberadzki),
- wpływ rosyjsko-ukraińskiego konfliktu gazowego oraz polityki Gazpromu na gospodarkę Białorusi jako państwa tranzytowego (dr Jana Pieriegud),
- wpływ światowego kryzysu finansowego i recesji gospodarczej lat 2008–2009 na sektor transportowy regionu wschodniego Bałtyku i państw ościennych (dr Jana Pieriegud).

Współpraca przybierała różne formy: wspólne badania statutowe i międzykolegialne oraz trzy wspólne międzynarodowe konferencje, a także sześć publikacji książkowych. Dla pięciu z nich opinie wydawnicze przygotowała prof. Elżbieta Marciszewska.

Winna jestem słowa podziękowania Kolegom z Katedry Transportu za dzielenie się z nami swoją wiedzą i potencjałem organizacyjnym.

Z okazji Jubileuszu życzę dalszych sukcesów.

Podsumowanie

1. Katedra Transportu SGH wykazywała się zawsze umiejętnością współpracy.
2. Współpraca ta dobrze służyła konsolidacji środowiska transportowców.

3. Przedmiot współpracy wpisywał się zawsze w zmiany w otoczeniu społeczno-gospodarczym i politycznym Polski.
4. Współpraca miała wymiar międzynarodowy.
5. Formy współpracy ewoluowały od interpersonalnych oraz incydentalnych wydarzeń do bardziej pogłębionej, instytucjonalnej współpracy, tj. wspólnych programów badawczych.
6. Współpraca ta dobrze służyła badaniom nad gospodarką światową, zwłaszcza europejską. Wzbogaciła naszą wiedzę o wpływ sektora transportu na spójność przestrzenną i gospodarczą Unii Europejskiej.

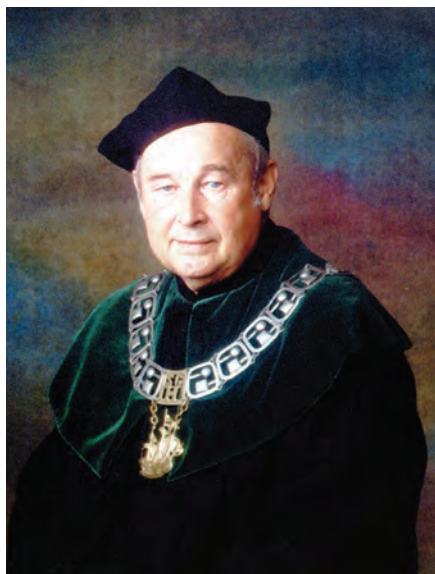
ŻYCIE UCHWYCONE
W OBIEKTYWIE
APARATU
FOTOGRAFICZNEGO

Z dziejów Katedry Transportu SGH



Założyciel Katedry Transportu,
kierownik katedry w latach 1966–1976
– prof. Marian Madeyski

Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH,
reprodukcja Maciej Górski



Kierownik Katedry Transportu
w latach 1977–1999 – prof. Romuald Bauer

Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Kierownik Katedry Transportu
w latach 1999–2002 – prof. Janusz Ostaszewski
Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Pracownicy Katedry Transportu – lata 80.
Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Pracownicy Katedry Transportu pod kierownictwem prof. Bogusława Liberadzkiego – 2002 r.
Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Pracownicy Katedry Transportu – 2013 r.
Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH

Z życia naukowego Profesora



Pracownicy Katedry Transportu – 2018 r.

Fot. Maciej Górski



Profesor i jego rodzina z prezydentem RP Aleksandrem Kwaśniewskim – 2000 r.

Fot. Archiwum Bogusława Liberadzkiego



Podczas dorocznego sympozjum naukowego Kolegium Zarządzania i Finansów SGH:
Augustów, 2003 r.

Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Podczas dorocznego sympozjum naukowego Kolegium Zarządzania i Finansów SGH z nagrodą otrzymaną od dziekana KZiF prof. Janusza Ostaszewskiego w konkursie na najlepszą improwizację na temat kierownika katedry: Olsztyn, 2009 r.

Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Podczas inauguracji I edycji Podyplomowego Studium Zarządzanie i Finansowania Infrastruktury Drogowej – 2003 r. Od lewej: dziekan Kolegium prof. Jerzy Nowakowski i rektor SGH Marek Rocki
Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Powitanie gości podczas inauguracji Podyplomowego Studium – 2003 r.
Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH

Wizyta pracowników Katedry Transportu SGH w Parlamencie Europejskim



Dyskusja nad przyszłością europejskiego systemu transportowego w Parlamencie Europejskim
(z Willim Piecykiem, SPD, Niemcy) – 2006 r.

Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Dyskusja nad przyszłością europejskiego systemu transportowego w Parlamencie Europejskim – 2006 r.

Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



W sali plenarnej Parlamentu Europejskiego – 2006 r.
Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



W brukselskim biurze prof. B. Liberadzkiego
Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH

Współpraca z Uniwersytetem Szczecińskim – konferencje Translog/Eurotrans



Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



W środku prof. Józef Perenc, po prawej Willi Piccyk
Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Od lewej: minister transportu w latach 2005–2007 Jerzy Polaczek, Georg Jarzembowski z Niemiec
i rektor SGH Adam Budnikowski
Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Od lewej: w latach 1989–1990 minister transportu, żeglugi i łączności oraz minister transportu i gospodarki morskiej Franciszek Adam Wielądek, dyrektor PPI Zbigniew Sałek, podsekretarz stanu Tadeusz Szozda, przewodniczący Związku Zawodowego Kolejarzy Jerzy Kędzierski

Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Prof. Elzbieta Załoga
Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Prof. Jan Burnewicz
Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Od lewej: prof. Wojciech Paprocki, prof. Juliusz Engelhardt
Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Od lewej: Joachim Fried (DB), prof. Andrzej Grzelakowski
 Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Dr Johannes Ludewig (CER)
 Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Od lewej: prof. Juliusz Engelhardt, prof. Elżbieta Marciszewska, dr Izabela Bergel

Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Od lewej: prof. Juliusz Engelhardt, dr hab. Marek Rocki, prof. SGH, minister infrastruktury w latach 2007–2011 Cezary Grabarczyk

Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Prof. Bogusław Liberadzki wraz z prof. Elżbietą Marciszewską (z prawej) i dr hab. Moniką Bąk, prof. UG

Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH



Prof. Elżbieta Marciszewska

Fot. Archiwum Katedry Transportu SGH

Z życia gospodarczego



W gabinecie ministra transportu
i gospodarki morskiej – 1993 r.
Fot. Archiwum Bogusława Liberadzkiego



W Hangarze LOT-u, z prezydentem RP Lechem Wałęsą, z prawej marszałek Sejmu Józef Oleksy – 1994 r.
Fot. PAP

W Parlamencie Europejskim



Fot. Archiwum europośla B. Liberadzkiego



Od lewej Ryszard Kamiński, Bogusław Liberadzki, Dariusz Dziewulski

Fot. Archiwum europośla B. Liberadzkiego



Z komisarzem UE ds. transportu Violetą Bulc – 2014 r.
Fot. Archiwum europośta B. Liberadzkiego



Z Przewodniczącym Parlamentu Europejskiego Martinem Schulzem – 2014 r.
Fot. Archiwum europośta B. Liberadzkiego



W studiu radiowym

Fot. Archiwum europoła B. Liberadzkiego



Fot. Archiwum europoła B. Liberadzkiego

MOBILNOŚĆ
I EUROPEJSKA
PRZESTRZEŃ
TRANSPORTOWA

PRAGMATYCZNY ROZWÓJ TRANSPORTU

Wprowadzenie

Jubileusz 70-lecia Profesora Bogusława Liberadzkiego jest dogodną okazją do uświadomienia sobie, jakie znaczenie ma jego działalność dla problematyki transportu w wymiarze intelektualnym i praktycznym. Znaczenie to wynika z pragmatyzmu Jubilata i jego realistycznej postawy życiowej polegającej na formułowaniu trafnych koncepcji naukowych oraz podejmowaniu skutecznych działań politycznych i praktycznych. Wśród ludzi nauki i polityków odpowiedzialnych za transport zawsze byli tacy, których cechował pragmatyzm, i byli tacy, którym odpowiadały postawy odmienne. Jubilat zasłużył na zaliczenie go do tej pierwszej grupy.

Współczesny zasób wiedzy ekonomicznej wciąż ma „białe plamy” („czarne dziury”), które są widoczne przykładowo w niedostatecznym rozpoznaniu specyfiki prawidłowości rządzących funkcjonowaniem poszczególnych sfer gospodarki (nazywanych sektorami lub działami). Jest to skutkiem bezkrytycznego utożsamiania się z postawą badawczą, zakładającą sensowność daleko idących uogólnień prawidłowości ekonomicznych na wzór nauk przyrodniczych (zwłaszcza fizyki). Kryzys ekonomii ortodoksyjnej i nieporadność metodologiczna

heterodoksyjnych nurtów ekonomii ma swoje podłoże w lekceważeniu empirycznie potwierdzonych cech gospodarowania, jakimi są permanentna zmienność i różnorodność, co rodzi konieczność poznawania ich wciąż od nowa.

W niniejszym opracowaniu uwaga jest skoncentrowana na współczesnej specyfice procesów ekonomicznych w sferze transportu. Istniejące dotychczas teorie ekonomii (w ujęciu mikro i makro oraz międzynarodowym) nie objaśniają wielu istotnych specyficznych zagadnień transportowych, a zwłaszcza: zjawiska kongestii, wtórnego charakteru popytu na transport, międzygałęziowej integracji procesów transportowych, czasu transportu, dostępności przestrzennej usług transportowych, efektów zewnętrznych transportu, specyficznych struktur organizacyjnych i transportowych zwyczajów rynkowych. Zagadnienia te nie mogą być pozostawione losowemu i żywiołowemu kształtowaniu się, gdyż w transporcie wyjątkowo zawodna jest koncepcja „niewidzialnej ręki rynku” A. Smitha. Można postawić hipotezę, że dostęp do satysfakcjonujących jakościowo i akceptowalnych kosztowo usług transportowych jest możliwy w warunkach świadomego i pragmatycznego rozwoju systemu transportowego. Potencjał transportowy każdego obszaru cechuje się na ogół niedoborem w stosunku do potrzeb i trudno znaleźć przypadki systemu transportowego zbieżne z paradoksem klątwy surowcowej¹. Rozwój tego potencjału jest bardzo kapitałochłonny i wymaga pragmatycznych decyzji, które nie powinny być podyktowane ani ideą oszczędnego rozwoju, ani ideą rozwoju wyprzedzającego.

¹ Paradoks klątwy surowcowej (*resourcecurse*) polega na stosunkowo wolniejszym tempie rozwoju gospodarczego krajów bogatych w zasoby naturalne. Jest to zjawisko analogiczne do nadmiaru rąk do pracy i bezrobocia. W wielu krajach duże dochody z eksportu surowców naturalnych prowadzą do wzrostu autarkii i osłabienia demokracji, niszczenia zdrowej konkurencji, obniżenia wolności gospodarczej, wzrostu korupcji, przestępczości i konfliktów wewnętrznych. Zob. J.A. Frankel, *The Natural Resource Curse: A Survey of Diagnoses and Some Prescriptions*, HKS Faculty Research Working Paper Series RWP12–014, John F. Kennedy School of Government, Harvard University, https://dash.harvard.edu/bitstream/handle/1/8694932/rwp12-014_frankel.pdf?sequence=1, dostęp 11.01.2018.

1. Pragmatyzm naukowego poznania transportu

O pragmatyzmie badań naukowych nad transportem przesądza racjonalne połączenie trafności teorii z jej użytecznością i nowatorstwem. Wiedza ekonomiczna o transporcie, podobnie jak i o innych działach gospodarki, odnosi się do zjawisk występujących w skali mikro (przedsiębiorstwa, konsumenci, rynki) i w skali makro (tworzenie PKB, powiązanie z finansami publicznymi), ale znacznie większe znaczenie niż w innych działach mają specyficzne zjawiska transportowe o charakterze mezoekonomicznym². Jedną z najważniejszych cech współczesnego transportu jest generowanie usług maksymalnie użytecznych i dogodnych dla konsumenta, co jest możliwe przy wykorzystaniu wiedzy mezoekonomicznej o transporcie.

Brak jest argumentów przemawiających za tym, że takie same reguły rządzą produkcją polegającą na pozyskiwaniu dóbr natury (górnictwo, rolnictwo, rybołówstwo, leśnictwo), przemyśle przetwórczym (prostym i wysokiej techniki), oferowaniu usług odpowiadających zapotrzebowaniu na różne procesy (przetwarzanie, budowanie, remontowanie, dystrybucja, transport, obsługa finansowa i ubezpieczeniowa, komunikowanie się, edukacja i kultura). Mimo że nie została w nauce zaakceptowana idea Emila Saxa nieudolnie sformułowanych specyficznych ekonomicznych praw transportowych³, otwarta pozostała

² Mimo oporu wielu teoretyków współczesnych nauk ekonomicznych są wystarczająco mocne argumenty za tym, by uznać sensowność istnienia działu wiedzy ekonomicznej określonej jako mezoekonomia (*mesoeconomics*, *mezzoeconomics*). Zob. K. Dopfer, *The Evolutionary Foundations of Economics*, Cambridge University Press, 2005, https://fernandonogueiracosta.files.wordpress.com/2015/08/kurt_dopfer_the_evolutionary_foundations_of_economics.pdf, dostęp 16.01.2018; K. Dopfer, *The Origins of Meso Economics. Schumpeter's Legacy and Beyond*. "Journal of Evolutionary Economics" 2012, Vol. 22, No. 1, https://www.researchgate.net/publication/227592586_The_origins_of_meso_economics, dostęp 16.01.2018.

³ Prawa transportowe sugerowane przez Emila Saxa to: a) prawo intensywności rozwoju, b) prawo integracji transportu, c) prawo kierunkowości transportu, d) prawo kosztów transportu, e) prawo cen transportu. Zob. E. Sax, *Allgemeine Verkehrslehre (Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft)*. Verlag, Julius Springer, Berlin 1918; A. Piskozub: *Ekonomika transportu*, Wydawnictwo Uczelniane Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Sopocie, Sopot 1967,

do dziś kwestia adekwatności ogólnych prawidłowości ekonomicznych (tworzonych głównie na bazie doświadczeń przemysłowych) w odniesieniu do zjawisk transportowych. W naukach ekonomicznych wciąż brakuje teorii adekwatnie opisujących ważne i specyficzne aspekty funkcjonowania sektorów gospodarki. W całości nauk ekonomicznych brakuje wyjaśnienia w ujęciu mezoekonomicznym takich kwestii, jak: sprawność procesów gospodarczych, branżowa specjalizacja i kooperacja, konkurencja międzygałęziowa, infrastruktura sektorowa, instytucje sektorowe, funkcjonowanie i integracja sektorów produkcji, benchmarki sektorowe, ugrupowania i alianse, powiązania technologiczne, branżowe wskaźniki cen, kształtowanie się interesów branżowych, branżowa ochrona socjalna, przywileje branżowe, branżowe normy bezpieczeństwa, branżowe normy ekologiczne i inne zagadnienia tej skali gospodarowania. Transportem rządzą pewne prawidłowości odmienne w stosunku do innych sektorów gospodarki z uwagi na silną determinantę przestrzenną, co wysuwa na plan pierwszy takie zagadnienia, jak: zasady rozmieszczenia infrastruktury, zapewnianie dostępności przestrzennej usług transportowych, funkcjonowanie gałęziowych systemów transportowych, terytorialna integracja procesów transportowych i logistycznych, międzygałęziowy podział zapotrzebowania na transport i inne.

Koncepcja pragmatycznego rozwoju gospodarczego nie jest nowatorska, ale pojęcie to nie jest jeszcze zbyt często używane w opracowaniach i publikacjach naukowych. Rozwój jest jedną z najważniejszych pożądaných tendencji ekonomicznych, łączących w sobie systemowe zmiany ilościowe i jakościowe. W tradycyjnej postaci wzrost gospodarczy przejawia się w krótkookresowych zmianach ilościowych, natomiast rozwój ekonomiczny jest terminem szerszym, gdyż oprócz zmian ilościowych (takich jak zmiany poziomu produkcji konsumpcji, zatrudnienia) obejmuje przemiany jakościowe w gospodarce, których zaobserwowanie wymaga dłuższego okresu. Od prawie półwiecza tradycyjne rozumienie rozwoju ekonomicznego próbuje się zmodyfikować pod kątem

s. 36–38; A. Piskozub, *Ekonomika transportu. Część I*, Skrypty Uczelniane, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1971, s. 25–29.

koncepcji rozwoju zrównoważonego, której doktryna ma genezę w raporcie Brundtland z 1987 r.⁴. W Polsce w ostatnich latach lansuje się pojęcie odpowiedzialnego rozwoju⁵. Rozwój mający cechy pragmatyczne ma kompleksowo pozytywny charakter i nie ma takich wad, niejasności i ograniczeń koncepcyjnych jak rozwój zrównoważony, trwały czy odpowiedzialny.

Pragmatyczność rozwoju oznacza, że przebiega on w sposób racjonalny i skuteczny. Jest to pojęcie bardzo pojemne, bowiem odnosi się do procesów rozwojowych mających takie cechy, jak: celowość, logiczność, konkretność, rozważność, wykonalność, dojrzałość, użyteczność, solidność, sprawność, efektywność, dostępność, odpowiedzialność, słuszność i podobne. Pragmatyczny rozwój transportu dokonuje się dzięki połączeniu logicznej i zweryfikowanej teorii ze skuteczną praktyką. Realizacja rozwoju pragmatycznego jest zadaniem znacznie trudniejszym niż rutynowy rozwój pod presją bieżących potrzeb. O pragmatyzmie rozwoju przesądza wzbogacenie rutyny o nowatorskie realistyczne idee. Znane w literaturze światowej podręczniki i monografie ze współczesnej ekonomiki transportu prezentują zweryfikowane i dość dobrze uporządkowane teorie, ale można w nich znaleźć niektóre idee i oceny mające charakter niespójny z wymogiem wyżej określonego pragmatyzmu (kontrowersyjne), takie jak na przykład: teza o powszechnym obniżaniu się kosztów jednostkowych wraz ze wzrostem skali działalności transportowej (nie zawsze tak jest), teza o niskiej elastyczności cenowej popytu na usługi transportowe (popyt na transport zależy od wielu czynników pozacenowych), teza o przewadze kosztów zewnętrznych nad efektami transportu drogowego (gdyby tak było, musiałby nastąpić kryzys ekonomiczny) i inne. Jednak w publikacjach

⁴ *Our Common Future*, World Commission on Environment and Development, United Nations, 1987, <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>, dostęp 11.01.2018.

⁵ Odpowiedzialny rozwój definiuje się jako wzrost gospodarczy wykorzystujący takie walory, jak przedsiębiorczość, pracowitość, zasoby i umiejętności oraz wielowymiarową solidarność społeczną. Zob. Załącznik do uchwały nr 14/2016 Rady Ministrów z dnia 16 lutego 2016 r., s. 8, http://www.mr.gov.pl/media/16403/uchwala_plan_odp_rozw_16022016.pdf, dostęp 11.01.2018.

i różnych ekonomicznych opracowaniach na temat transportu rzadko zdarzają się poglądy i opinie chybione lub nierzetelne⁶.

Wyniki opublikowanych badań naukowych prof. Bogusława Liberadzkiego można ocenić, zapoznając się z jego opracowaniami poświęconymi takim zagadnieniom, jak: funkcjonowanie i równowaga systemu transportowego, efekty rozwoju infrastruktury transportowej (zwłaszcza budowy autostrad)⁷, konkurencja i kooperacja na rynkach transportowych⁸, problemy ekonomiczne transportu kolejowego⁹, logistyka w polityce europejskiej¹⁰, koszty i efekty zewnętrzne transportu¹¹, europejska polityka transportowa¹². Prace te mają symptomy pragmatyzmu, gdyż są w nich zawarte idee logiczne, realistyczne, ujęte adekwatnie do rzeczywistości, sformułowane krytycznie, ze świadomością istnienia różnych alternatyw i dylematów.

⁶ Można znaleźć przykłady fałszowania historii myśli ekonomicznej o transporcie, takie jak ten, że ekonomikę transportu jako dyscyplinę naukową stworzył rzekomo w 1959 r. J.R. Meyer. Zob.: Transport economics, Wikipedia EN – online https://en.wikipedia.org/wiki/Transport_economics, dostęp 14.01.2018. Za protoplastę metody badawczej ekonomiki transportu uznaje się Dionysusa Lardnera (1793–1859). W jego obszernej monografii z 1850 r. *Railway Economy* po raz pierwszy w literaturze ekonomicznej został postawiony wyczerpujący i uporządkowany zestaw problemów transportu jako wyodrębnionej sfery gospodarki.

⁷ B. Liberadzki, B. Gorlewski, *Wpływ budowy autostrad w Polsce na zmiany dostępności regionów na podstawie średniego ważonego czasu przejazdu i potencjału ekonomicznego*. „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Transportu i Logistyki” 2012, nr 743(20).

⁸ B. Liberadzki, *Konkurencja i kooperacja w europejskim transporcie samochodowym a niemiecka ustawa Milog*. „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Transportu i Logistyki” 2015, nr 869(29).

⁹ J. Giersz, B. Liberadzki, E. Marciszewska, *Ekonomika transportu kolejowego. Materiały do ćwiczeń – wybrane problemy*, Podręczniki SGPiS, Warszawa 1979; B. Liberadzki, *Kształtowanie podaży usług przewozowych transportu kolejowego ładunków*, „Monografie i Opracowania” 1982, nr 110, Szkoła Główna Planowania i Statystyki.

¹⁰ B. Liberadzki, B. Gorlewski, *Logistyka w polityce Unii Europejskiej*, „Zeszyty Naukowe. Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu” 2010, nr 157.

¹¹ B. Liberadzki, B. Gorlewski, *Internalizacja kosztów zewnętrznych jako instrument regulacji rynku w europejskiej polityce transportowej*, „Studia i Prace Kolegium Zarządzania i Finansów Szkoły Głównej Handlowej” 2011, zeszyt 109.

¹² B. Liberadzki, *Aktualne wyzwania przed europejską polityką transportową*, „Przegląd Komunikacyjny” 2005, nr 5.

Pewnym trudno dostępnym rarytasem publikacyjnym Jubilata jest jego monografia z 1998 r. *Transport: popyt, podaż, równowaga*¹³, który warto przy okazji przypomnieć. W czterech rozdziałach została nakreślona autorska interpretacja logiki i dynamicznego charakteru współczesnego systemu transportowego (strona popytowa: istota funkcji popytu, zmiany popytu w czasie, zachowania na rynku, wybór formy organizacyjnej transportu, koszty użytkownika, równowaga popytu i warunków transportu, popyt i funkcja korzyści transportowych; strona podaźowa: zdolność produkcyjna transportu, funkcja produkcji transportowej; system transportowy: czynniki wytwórcze i struktura systemu transportowego, funkcjonowanie systemu transportowego, model funkcjonowania systemu transportowego, zatłoczenie i niewydolność systemu transportowego; równowaga: równowaga transportu i gospodarki narodowej, równowaga przestrzenna w systemie transportowym, równowaga w sieci transportowej). Recenzując dla Centralnej Komisji dorobek Jubilata w związku z jego wnioskiem z 1999 r. o nadanie tytułu profesora napisałem, że „monografia B. Liberadzkiego jest dziełem systemowym, opartym na metodologii analiz przyczynowo-skutkowych o wielostronnych powiązaniach. Autor sformułował cały szereg modeli, które obrazują wpływ głównych czynników na analizowane zjawisko. Te zmatematyzowane modele pozwalają uwzględnić zarówno czynniki o charakterze ilościowym, jak i czynniki o charakterze jakościowym oraz czynnik losowy. Przy opracowywaniu strategii rozwoju transportu w układach makro i mikroekonomicznych modele te mogą, przy użyciu technik informatycznych, pozwolić przewidywać nowe przypadki równowagi i nierównowagi w poszczególnych momentach i określać wpływ na zmianę tej równowagi decyzji związanych ze zmianami stanu materialnego transportu w poszczególnych sferach (powiększenie taboru, zwiększenie intensywności ruchu, zmiany cen usług itp.). Transport jest sektorem cechującym się częstymi i trwałymi przejawami braku równowagi ekonomicznej i funkcjonalnej, co dowodzi doniosłości i pragmatyzmu badań Jubilata w tym zakresie.

¹³ B. Liberadzki, *Transport: popyt – podaż – równowaga*, Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Informatyczna w Warszawie, Warszawa 1998.

Pragmatyzm badawczy każdego uczonego umacnia się w wyniku angażowania się w prace zespołowe, w których jest okazja, aby wykorzystać podejście heurystyczne i skojarzyć ze sobą indywidualne odmienne poglądy poszczególnych badaczy. Pod współredakcją Jubilata (wraz z Leszkiem Mindurem) w latach 2006–2007 dwukrotnie ukazały się dwie merytorycznie różne wersje zbiorowej monografii *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*¹⁴ prezentującej szerokie spectrum zagadnień, takich jak: cele i zasady europejskiej polityki transportowej, uwarunkowania rozwoju polskiego transportu (źródła ogólnego finansowania rozwoju transportu, prognozy zapotrzebowania na transport w Polsce), specyficzne problemy funkcjonowania poszczególnych gałęzi i form transportu, rola centrów logistycznych w ekonomice regionalnej, bezpieczeństwo w transporcie, polska polityka transportowa. Punktem odniesienia całości rozważań w tej pracy jest rozdział autorstwa Bogusława Liberadzkiego zawierający charakterystykę, interpretację i uzasadnienie zasad, celów, środków i ewolucji europejskiej polityki transportowej. Podobny charakter ma inna monografia opublikowana pod redakcją B. Liberadzkiego i L. Mindura w 2007 r. – *Liberalizacja i deregulacja transportu w Unii Europejskiej*¹⁵, w której Jubilat przedstawił zwięzłą interpretację koncepcji liberalizacji i deregulacji transportu, stawiając tezę, że regulacja nie musi ograniczać konkurencji.

2. Pragmatyzm w polityce i praktyce transportowej

Pragmatyzm w działaniu praktycznym jest nieco innym pojęciem niż pragmatyzm naukowy (jak dotychczas, w nauce pragmatyzm najbardziej ceniony jest przez logików, psychologów i socjologów¹⁶). W działaniu praktycznym

¹⁴ *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, red. B. Liberadzki, L. Mindur, Wydawnictwo Instytutu Technologii i Eksploatacji w Radomiu, Warszawa–Poznań–Radom 2006.

¹⁵ *Liberalizacja i deregulacja transportu w Unii Europejskiej. Oczekiwania i doświadczenia*, red. B. Liberadzki, Wydawnictwo Instytutu Logistyki i Magazynowania, Poznań 2007.

¹⁶ Zob. W. James, *Pragmatyzm*, Wydawnictwo Vis-a-vis/Etiuda, Warszawa 2016.

podstawowe znaczenie ma sztuka zarządzania ludźmi i procesami. Zarządzanie pragmatyczne to zarządzanie oparte na wiedzy, inteligencji, intuicji, systemie wartości i preferencjach poznawczych danej osoby, ale przede wszystkim na jej doświadczeniu i zdrowym rozsądku. Menedżera pragmatyka cechuje logiczne myślenie, elastyczność, tolerancja, wsłuchiwanie się w cudze rady i propozycje. Człowiek pragmatyczny nie jest niewolnikiem danego systemu wartości, ale co najwyżej jest niewolnikiem celu, jaki chce osiągnąć lub jaki mu narzucono¹⁷. Pragmatyk myśli i postępuje w sposób zaplanowany i skuteczny, jest realistą w ocenach rzeczywistości, ma talent do zarządzania grupą, jest konsekwentny w wykonywaniu zadań, lubi pracę w zespole, ale też lubi w nim dominować, ma szacunek dla tradycyjnych wartości i sprawdzonych rozwiązań.

Uczestnicząc w latach 70. i 80. w konferencjach naukowych specjalistów transportowych nie przypuszczałem, że występujący na nich, rozpoczynający wówczas karierę naukową, Bogusław Liberadzki stanie się w przyszłości jednym z najbardziej znaczących pragmatycznych decydentów w polskiej i europejskiej polityce transportowej. Cechowała go wówczas niezwykła skromność i wręcz nieśmiałość w wyrażaniu poglądów. Okazało się potem, że nasze myślenie ukształtowało się na „tych samych częstotliwościach” i tych samych wartościach (przedsiębiorczość, liberalizm, prospołeczność, praworządność i innowacyjność) i kiedy w 1993 r. został on powołany na stanowisko ministra transportu i gospodarki morskiej¹⁸, znalazłem się w gronie ludzi nauki wybranych do wspierania go swoją wiedzą w wykonywaniu obowiązków państwowych i przeprowadzaniu ustrojowej transformacji polskiego systemu transportowego.

Kiedy jeszcze Bogusław Liberadzki był podsekretarzem stanu w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej (MTiGM) odpowiedzialnym za budżet, finanse, współpracę międzynarodową i lotnictwo cywilne (od 1989 do 1993 r.), podjął inicjatywę oparcia polskiej polityki transportowej na oficjalnym

¹⁷ Zob.: W. Leszczyński, *Zarządzanie a pragmatyzm*, Quomodo, Poznań 2007, <http://www.quomodo.org.pl/dane/opracowania/20070503pragmatyzm.pdf>, dostęp 18.01.2018.

¹⁸ Funkcję ministra transportu i gospodarki morskiej Bogusław Liberadzki sprawował w okresie od 26 października 1993 r. do 31 października 1997 r.

dokumencie mającym fundament w postaci adekwatnego rozpoznania naukowego i cieszącym się poparciem społecznym środowiska gospodarczego. Od zakończenia II wojny światowej w Polsce nie było takiego dokumentu rządowego, do 1989 r. formułowano jedynie fragmentaryczne koncepcje rozwoju transportu w dokumentach partii rządzącej. W 1993 r. MTiGM zleciło opracowanie projektu takiego dokumentu zespołowi naukowemu, któremu miałem zaszczyt przewodniczyć. W efekcie prac tego zespołu powstało obszerne opracowanie robocze, zawierające następujące zagadnienia: diagnoza polskiego transportu, zakres i priorytety rozwiązywania problemów transportowych, przekształcenia własnościowe i organizacyjne w gałęziach transportu, polityka fiskalna i cenowa wobec przewoźników i użytkowników infrastruktury, polityka subwencjonowania transportu, realizacja wielkich przedsięwzięć inwestycyjnych, wykorzystanie środków budżetowych na cele bieżące i inwestycyjne, transfer nowych technologii i europeizacja norm technicznych oraz ekologicznych, obserwacja rynków i kontrola uczciwości konkurencji, szkolenie kadr i polityka zatrudnienia, uzgodnienie dostępu do rynków międzynarodowych, inicjatywy ustawodawcze MTiGM, polityka ekonomiczna w poszczególnych gałęziach transportu¹⁹. To opracowanie z uwagi na nadmierną obszerność i szczegółowość nie nadawało się do debaty rządowej i parlamentarnej, więc słuszna okazała się w 1994 r. decyzja ministra Bogusława Liberadzkiego, by opracować tekst bardziej zwięzły, bardziej przyjazny w lekturze dla decydentów politycznych.

W efekcie w drugim kwartale 1994 r. na zlecenie MTiGM zostało wykonane nowe opracowanie, mające tytuł, który przyjął w 1995 r. oficjalny rządowy dokument polskiej polityki transportowej²⁰. W dokumencie tym przedstawiono

¹⁹ *Założenia polityki transportowej Polski*, praca zespołowa pod kierunkiem Jana Burnewicza (Juliusz Engelhardt, Barbara Huczko, Anna Pogonowska-Szuskiewicz, Alicja Tylutki, Barbara Pawłowska, Elżbieta Adamowicz, Monika Bąk). Maszynopis w archiwum Ministerstwa, stron 292, Sopot–Szczecin–Warszawa, lipiec 1993 r.

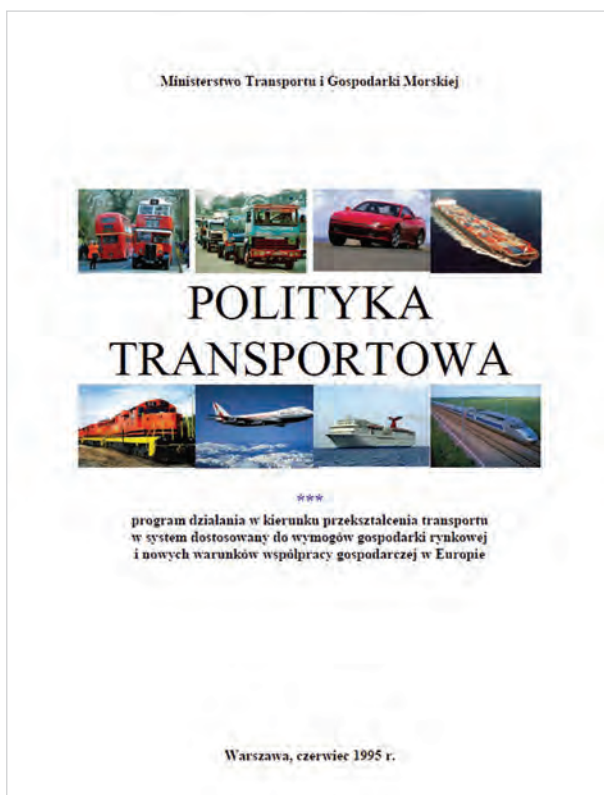
²⁰ *Polityka transportowa i program działania w kierunku przekształcenia transportu w system dostosowany do wymogów gospodarki rynkowej i nowych warunków współpracy gospodarczej w Europie*, praca zespołowa pod kierunkiem Jana Burnewicza (Stanisław Szwankowski, Monika Bąk, Barbara Pawłowska, Elżbieta Adamowicz), Sopot–Warszawa, lipiec 1994 r.

w poszczególnych rozdziałach: 1) główne priorytety i cele polityki transportowej, 2) diagnozę ówczesnego stanu polskiego transportu, 3) drogi prowadzące do stworzenia nowego jakościowo systemu transportowego, 4) program działania obejmujący: a) niezbędne powiększenie majątku transportowego i racjonalizację jego wykorzystania, b) regulację rynku transportowego, 5) sposoby realizacji programu polityki transportowej. Ostateczny kształt tego dokumentu powstał po wielokrotnych konsultacjach wewnątrz i międzyresortowych oraz w ogólnopolskim środowisku naukowym i zawodowym. Dzięki determinacji ministra Bogusława Liberadzkiego udało się wybrnąć z wyjątkowo ostrego ognia krytyki wychodzącej głównie z ust osób przywiązanych do centralnego administracyjnego decydowania o sprawach transportowych kraju²¹. W efekcie debaty, z prac nad tym dokumentem zachowało się w archiwum 29 wersji jego tekstu, co odzwierciedla złożoność drogi w dochodzeniu do konsensusu społeczno-politycznego.

Większość celów tego programu (zwłaszcza w zakresie zmian strukturalnych i regulacji rynków, nowelizacji prawa transportowego, wprowadzenia nowych procedur oceny przedsięwzięć rozwojowych) została zrealizowana. Ze względu na ograniczenia finansowe nie udało się natomiast dokonać zaplanowanej modernizacji infrastruktury transportowej, zwłaszcza doprowadzić do końca program budowy autostrad i dróg ekspresowych oraz dokonać rewitalizacji polskiej sieci kolejowej. Dzięki realizacji idei tego dokumentu stało się możliwe polskie członkostwo w Unii Europejskiej, wynegocjowane w obszarze transportu dostatecznie satysfakcjonująco w latach 1998–2002.

²¹ Jako anegdotę mogę wspomnieć narady w gabinecie ministra, który miał zwyczaj mówić bardzo cicho, co sprawiało, że pracownik urzędu sporządzający protokół pytał mnie po naradzie, o czym rozmawialiśmy, gdyż on nic nie słyszał z powodu hałasu tramwajów jeżdżących ulicą Chałubińskiego. Duża zgodność poglądów z ministrem pozwalała mi w miarę dobrze odtworzyć treść rozmowy i pomóc urzędnikowi napisać adekwatny protokół, chociaż sam nie słyszałem wszystkiego, co minister mówił.

Rysunek 1. Polityka transportowa Polski. Dokument programowy przyjęty w czerwcu 1995 r. przez Radę Ministrów



Źródło: archiwum prac badawczych Jana Burnewicza, Sopot 2018.

Omówiony wyżej dokument programowy polskiej polityki transportowej był w późniejszych latach aktualizowany, uzupełniany i modyfikowany, ale jego główne idee nie uległy zaprzeczeniu ani porzuceniu. Pod koniec funkcjonowania rządu Jerzego Buzka, w październiku 2001 r., powstał dokument *Polityka transportowa państwa na lata 2001–2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju*²².

²² *Polityka transportowa państwa na lata 2001–2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju*, MTiGM, Warszawa, październik 2001, „Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie” 2001, zeszyt 90.

Celem generalnym tego dokumentu było stworzenie systemu transportowego zrównoważonego pod względem technicznym, przestrzennym, gospodarczym, społecznym i środowiskowym, w warunkach rozwijającej się w kraju gospodarki rynkowej, z uwzględnieniem uwarunkowań współpracy międzynarodowej, głównie w skali europejskiej. Można temu dokumentowi zarzucić brak pragmatyzmu, gdyż względy ekologiczne zostały postawione zbyt mocno nad względami ekonomiczno-społecznymi, a jego treść miała bardziej charakter monografii akademickiej niż dokumentu państwowego. W 2005 r., w czasie funkcjonowania drugiego rządu Marka Belki, został ogłoszony kolejny tego typu dokument rządowy zatytułowany *Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025*²³. Zostało w nim zaprezentowanych w bardzo zwartej formie (na 37 stronach tekstu) 6 celów szczegółowych, 8 zasad realizacji polityki i 10 priorytetów. Założono, że szczególna uwaga będzie skierowana na działania prowadzone w tych dziedzinach, gdzie efekty będą odczuwane przez możliwie dużą liczbę użytkowników lub też mogą być istotne z punktu widzenia gospodarki kraju i regionu. Formalnie do 2018 r. dokument ten nie został zaktualizowany. Jednak 22 stycznia 2013 r., po długich konsultacjach społecznych (2010–2012), Rada Ministrów przyjęła dokument zatytułowany *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, nazywany w skrócie SRT²⁴, który *de facto* ma taką samą rangę jak dokument polityki transportowej. Założono w nim uruchomienie nowego zestawu działań, obejmujących najpierw upowszechnienie wiedzy o tym, co i dlaczego należy zrealizować w polskim transporcie w najbliższych latach, a następnie wskazujących podmiot, narzędzia i źródła finansowania niezbędne do ich realizacji.

Ważnym przejawem pragmatyzmu w rozwoju polskiego transportu w minionym ćwierćwieczu była walka o umożliwienie polskim przedsiębiorcom

²³ *Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 27 czerwca 2005, <http://docplayer.pl/storage/23/1887295/1516376818/n2GfRnOs35XFRCt-POVB0Gw/1887295.pdf>, dostęp 19.01.2018.

²⁴ *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, 22 stycznia 2013, http://mib.gov.pl/media/3511/Strategia_Rozwoju_Transportu_do_2020_roku.pdf, dostęp 19.01.2018.

transportowym prowadzenia swobodnej działalności gospodarczej w przestrzeni europejskiej. Walka ta była toczona na forum ECMT (Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu, w 2007 r. zastąpionej przez International Transport Forum) i na forum instytucji Unii Europejskiej. W latach 90. nie było łatwo przekonać środowiska akademickie, polityczne i zawodowe Europy Zachodniej do opinii, że przewoźnicy z Europy Środkowej i Wschodniej są w stanie spełnić prawne, techniczne i ekonomiczne wymogi warunkujące dopuszczenie ich do swobodnego konkutowania na rynku europejskim. Przekonaliśmy się o tym z ministrem Liberadzkim, biorąc udział w konferencjach poświęconych debatom na ten temat. Jedną z nich, przełamującą lody, było seminarium ECMT w marcu 1995 r. w Paryżu, gdzie konieczne było otwarcie oczu uczestnikom na rzeczywisty stan gospodarki i transportu w krajach położonych za dawną żelazną kurtyną (zdumiewała ignorancja w tym zakresie nawet przedstawicieli zachodnioeuropejskiego środowiska naukowego)²⁵. Obrady tego seminarium stały się podstawą Rezolucji Nr 95/1 Ministrów ECMT pt. „Access to the European Transport Markets”. Potem były trudne negocjacje transportowe przed uzyskaniem przez Polskę w 2004 r. członkostwa w Unii Europejskiej, a obecnie trwa walka z próbami przywrócenia pewnych form protekcjonizmu na europejskim rynku transportowym (zwłaszcza drogowym). Istotną rolę w zachowaniu swobody dostępu do tego rynku odgrywa Parlament Europejski, którego jednym z 14 wiceprzewodniczących jest Bogusław Liberadzki, oceniany jako jeden z najaktywniejszych polskich eurodeputowanych (jest autorem licznych interpelacji do Komisji Europejskiej czy Rady, pisemnych deklaracji, sprawozdań i opinii). Na forum Parlamentu Europejskiego troszczy się o jakość i efektywność regulacji stosowanych w sektorze transportu, pamiętając także o interesach transportowych regionu, z którego uzyskał mandat eurodeputowanego.

²⁵ *Access to European Transport Markets*, Proceedings of a Seminar on the Integration of Central and Eastern European Operators in European Transport Markets, 16th–17th March 1995 in Paris, ECMT 1996.

Podsumowanie

Profesor Bogusław Liberadzki był w III RP jedynym ministrem transportu mającym tak wysoki status naukowy. Z reguły ludzie nauki nie zawsze sprawdzają się jako politycy lub administratorzy. W jego przypadku wiedza teoretyczna była komplementarna ze zdolnościami organizacyjnymi. Taka osobowość nie mogła nie skłonić do wglębnienia się w problem pragmatyzmu w postępowaniu związanym z rozwojem transportu. Ten dobry przykład powinien skłaniać najwyższe czynniki odpowiedzialne za losy państwa, by do pełnienia funkcji związanych z tak skomplikowanym systemem jak transport powoływać ludzi przede wszystkim ze środowiska naukowego. Pragmatyzm Jubilata jest wyrazem zarówno patriotyzmu, jak i europejskości.

Bibliografia

- Access to European Transport Markets, Proceedings of a Seminar on the Integration of Central and Eastern European Operators in European Transport Markets, 16th–17th March 1995 in Paris, ECMT 1996.*
- James W., *Pragmatyzm*, Wydawnictwo Vis-a-vis/Etiuda, Warszawa 2016.
- Liberadzki B., Gorlewski B., *Wpływ budowy autostrad w Polsce na zmiany dostępności regionów na podstawie średniego ważonego czasu przejazdu i potencjału ekonomicznego*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Transportu i Logistyki” 2012, nr 743(20).
- Liberadzki B., *Konkurencja i kooperacja w europejskim transporcie samochodowym a niemiecka ustawa Milog*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Transportu i Logistyki” 2015, nr 869(29).
- Liberadzki B., *Transport: popyt – podaż – równowaga*, Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Informatyczna w Warszawie, Warszawa 1998.
- Liberalizacja i deregulacja transportu w Unii Europejskiej. Oczekiwania i doświadczenia*, red. B. Liberadzki, Wydawnictwo Instytutu Logistyki i Magazynowania, Poznań 2007.

Polityka transportowa i program działania w kierunku przekształcenia transportu w system dostosowany do wymogów gospodarki rynkowej i nowych warunków współpracy gospodarczej w Europie, praca zespołowa pod kierunkiem Jana Burnewicza, Sopot–Warszawa, lipiec 1994.

Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 27 czerwca 2005, <http://docplayer.pl/storage/23/1887295/1516376818/n2GfRnOs35XFRCtPOVB0Gw/1887295.pdf>

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, 22 stycznia 2013, http://mib.gov.pl/media/3511/Strategia_Rozwoju_Transportu_do_2020_roku.pdf

Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski, red. B. Liberadzki, L. Mindur, Wydawnictwo Instytutu Technologii i Eksploatacji w Radomiu, Warszawa–Poznań–Radom 2006.

OD EKONOMIKI TRANSPORTU DO MOBILITY AND LOGISTICS MANAGEMENT

1. Rozwój kariery naukowej prof. Bogusława Liberadzkiego w Katedrze Transportu SGH

Profesor Bogusław Liberadzki jest najbardziej prominentnym przedstawicielem grupy absolwentów Wydziału Handlu Wewnętrznego SGPiS, którzy w latach 1968–1989 zdobyli wykształcenie w zakresie ekonomiki transportu. Po utworzeniu Katedry Transportu w 1968 r. ówcześni studenci otrzymali szansę zapoznania się z pierwszymi skryptami oraz podręcznikami, w których w nowatorski sposób zdefiniowano przedmiot i sposób funkcjonowania tego sektora. W skrypcie prof. Mariana Madeyskiego pt. *Wstęp do nauki o transporcie* z 1971 r. zawarte zostały definicje, czym jest transport i powiązana z nim komunikacja¹. Kolejne książki umożliwiały studiowanie opisu przebiegu coraz bardziej skomplikowanych procesów występujących w tej dziedzinie gospodarki. Podręcznik prof. Haliny Mokrzyżczak opisywał

¹ M. Madeyski, *Wstęp do nauki o transporcie*, SGPiS, Warszawa 1971.

wieloaspektowy świat dóbr rzeczowych, które jako ładunki stanowią przedmiot obsługi transportowej². Monografia profesorów Mariana Madeyskiego, Elżbiety Lissowskiej oraz Wojciecha Morawskiego pt. *Transport, rozwój i integracja* wniosła do ekonomiki transportu nowatorskie podejście do zjawiska integracji działalności w sferze transportu, a także po raz pierwszy uwzględniła wyodrębnione tematycznie zagadnienie relacji między działalnością transportu a ekologią³. Książka Jana Marca pt. *Spedycja lądowa* przedstawiała usystematyzowaną wiedzę o spedycji⁴.

Bogusław Liberadzki podjął pracę w Katedrze Transportu w październiku 1971 r. Po uzyskaniu statusu samodzielnego pracownika nauki w 1981 r. wyjechał w 1986 r. do USA, korzystając z rocznego stypendium Fundacji Fullbrighta. Po powrocie potwierdził, że to, co poznał podczas studiów, mógł wykorzystać, aby zrozumieć, czym jest amerykańskie podejście do *transport industry*. A *industry* znaczy o wiele więcej niż biznes. To cały system, obejmujący kapitałochłonne zasoby materialne (infrastruktura, tabor) oraz niematerialne (wiedza pracowników i przez dziesięciolecia doskonalone procedury planowania, sterowania oraz analizowania działalności wspieranej coraz bardziej zaawansowaną techniką IT). Te zasoby mogą być wykorzystywane efektywnie, przynosząc pożytek mikroekonomiczny, czyli nadwyżkę przychodów nad kosztami w przedsiębiorstwie transportowym, a także dając pozytywne efekty makroekonomiczne. Dzięki zwiększaniu dostępności do usług transportowych, każdej gałęzi oddzielnie, a także do oferty zintegrowanych działań, stworzone zostają warunki, aby rósł wolumen dóbr rzeczowych i nierzeczowych wytwarzanych w gospodarce narodowej oraz zwiększała się wartość produktu krajowego brutto.

Amerykańskie doświadczenia były ważnym okresem w procesie rozwoju naukowego prof. Bogusława Liberadzkiego, ponieważ mógł wtedy dyskutować

² H. Mokrzyński, *Ładunkoznawstwo*, wydanie II, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1977.

³ M. Madeyski, E. Lissowska, W. Morawski, *Transport, rozwój i integracja*, wydanie II, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1978.

⁴ J. Marzec, *Spedycja lądowa*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1979.

wcześniejszy dorobek, wykorzystując wsparcie udzielone mu przez ówczesnego kierownika Katedry, prof. Romualda Bauera. W latach 80. minionego wieku w Katedrze panowała atmosfera promowania młodych, którzy ubiegali się o awans związany z uzyskaniem stopnia naukowego doktora habilitowanego. Bogusław Liberadzki pierwszy skorzystał z tej ścieżki, a jego śladami podążyli młodszy koledzy i koleżanki: Janusz Ostaszewski, Wojciech Paprocki oraz Elżbieta Marciszewska i Jana Pieriegud⁵. W tym miejscu należy podkreślić szczególną rolę prof. Romualda Bauera, który należał do grupy tzw. „docentów marco-wych”. Choć sam wówczas nie osiągnął jeszcze stopnia doktora habilitowanego, wspierał podległych mu młodych pracowników. Reprezentował tym samym rzadko spotykaną postawę gotowości promowania swoich wychowanków bez obawy o powstanie zagrożenia dla swojej własnej pozycji. Wiedział dobrze, że jego autorytet wynika z głębokiej wiedzy w zakresie teorii ekonomii, a także z umiejętności kształtowania pozytywnych relacji międzyludzkich. Formalnie ten autorytet został potwierdzony w kolejnych latach, kiedy prof. Romuald Bauer uzyskał stopień doktora habilitowanego, a następnie tytuł naukowy. Nie ulega wątpliwości, że osobowość prof. Romualda Bauera miała wpływ na ukształtowanie postawy prof. Bogusława Liberadzkiego i pomogła mu w budowaniu własnej ścieżki rozwoju zawodowego, naukowego oraz politycznego.

Od chwili przejścia przez prof. Bogusława Liberadzkiego funkcji kierownika Katedry Transportu rozpoczął się nowy etap prac zespołu w zakresie rozwoju teorii ekonomiki transportu i wzbogacania jej o nowe wątki. Współpracownicy, którzy podobnie jak Jubilat zajmują się zagadnieniami polityki transportowej, przygotowali liczne opracowania poświęcone konwergencji polskiego systemu transportowego z systemem europejskim. Analiza procesu rozwoju poszczególnych gałęzi transportu przed wejściem Polski do Unii Europejskiej w 2004 r. oraz jego kontynuacji w kolejnych latach stanowiła ogromne wyzwanie, gdyż w Polsce z dużą dynamiką przebiegały procesy występujące

⁵ Pracownicy SGH, którzy w trakcie pracy w Katedrze Transportu uzyskali status samodzielnego pracownika nauki, wymienieni w kolejności uzyskiwania stopnia doktora habilitowanego.

także w innych krajach członkowskich, lecz z dużo mniejszą intensywnością. Za najważniejsze z nich należy uznać:

- przeprowadzenie procesu spełnienia wymogów regulacyjnych określonych w tzw. *acquis communautaire* Wspólnot Europejskich,
- przeprowadzenie radykalnego procesu *debundling* w transporcie kolejowym, którego skutkiem była głęboka dezintegracja systemu transportowego,
- ponadprzeciętny rozwój działalności polskich przewoźników drogowych, w tym w szczególności wykonujących międzynarodowe przewozy rzeczy,
- zdobycie przez Gdańsk (a w pewnej mierze także przez Gdynię i zespół Szczecin-Świnoujście) pozycji ważnego portu morskiego, co spowodowało istotną redukcję siły oddziaływania portów Morza Północnego (Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam i Antwerpia) oraz Morza Czarnego (Odessa) na ich kontynentalnym zapleczu, przede wszystkim w odniesieniu do terytorium Polski, a w pewnej mierze także Ukrainy.

Ważnym opracowaniem zamykającym okres analizy procesu integracji systemu transportowego przed i po rozszerzeniu Unii Europejskiej w 2004 r. była zbiorowa monografia wydana w 2015 r.⁶.

2. Nowe kierunki badań w Katedrze Transportu

W Katedrze Transportu, w centrum zainteresowania badań naukowych i działalności dydaktycznej znajdują się zagadnienia funkcjonowania transportu lądowego oraz transportu lotniczego. Dowodzą tego liczne publikacje w języku polskim i w językach obcych. Od 2014 r. z coraz większym zaangażowaniem prowadzone są projekty naukowe, których pole badawcze wzbogacone zostało o studia nad kształtowaniem wzajemnych relacji między trzema sektorami infrastrukturalnymi:

⁶ *System transportowy Polski. 10 lat w Unii Europejskiej*, red. nauk. J. Pieriegud, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2015, http://administracja.sgh.waw.pl/pl/OW/publikacje/Documents/System_transportowy_Polski_Pieriegud.pdf

- transportowym,
- energetycznym,
- teleinformatycznym (*Information and Communication Technologies – ICT*).

Zrealizowano kilkanaście badań indywidualnych oraz kilka projektów zbiorowych, a ich wyniki zostały opublikowane. W latach 2014–2017 zostały wydane cztery monografie, których współredaktorami i współautorami są pracownicy Katedry Transportu. Zestawienie tych monografii, które były przygotowane jako publikacje Europejskiego Kongresu Finansowego, znajduje się w tabeli 1. Ważną cechą przeprowadzonych badań była interdyscyplinarność, którą można było zapewnić dzięki włączeniu partnerów spoza środowiska Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, w tym spośród przedstawicieli innych ośrodków akademickich i badawczych w kraju, a także za granicą, reprezentujących różne dziedziny nauk.

Monografie z 2016 oraz z 2017 r. obejmują oryginalne teksty, których treść można uznać za przełomową dla rozwoju prac badawczych prowadzonych w Katedrze Transportu. Zostały przygotowane zarówno przez osoby o statusie samodzielnych pracowników naukowych, jak i przez osoby ubiegające się o stopień naukowy. W obu monografiach opisano pierwszą fazę budowania gospodarki cyfrowej o zasięgu globalnym. Korzystając ze zgromadzonej wiedzy stwierdzono, że dla powstania gospodarki cyfrowej podstawowe znaczenie miały trzy wydarzenia:

- utworzenie pierwszego medium społecznościowego przez Facebooka w 2004 r.,
- udostępnienie pierwszej usługi gromadzenia i przetwarzania danych w chmurze obliczeniowej przez Amazon Web Services w 2006 r.,
- wprowadzenie na rynek w pełni sprawnego smartfona iPhone przez Apple w 2007 r.

W gospodarce cyfrowej centralną pozycję zajmuje konsument, który świadomie uczestnicząc w sieci, sam lepiej komunikuje o swoich zmieniających się potrzebach (w ujęciu ilościowym, jakościowym, strukturalnym). Pozwala on także, choć w wielu przypadkach dopuszcza do tego nieświadomie, aby być traktowanym jako przedmiot śledzenia, wręcz inwigilacji, czyli jako źródło

danych o zachowaniach indywidualnych i zbiorowych. W tej gospodarce zastosowanie technologii cyfrowych służy lepszemu wykorzystaniu zasobów rzeczowych i nierzeczowych (*digitalization of assets*), doskonaleniu i wprowadzaniu nowych procesów (*digitalization of operations*), a także doskonaleniu i tworzeniu nowych form pracy ludzkiej (*digitalization of workforce*)⁷.

Tabela 1. Publikacje Europejskiego Kongresu Finansowego poświęcone rozwojowi sektorów infrastrukturalnych przygotowane w latach 2014–2017 z uwzględnieniem udziału pracowników Katedry Transportu

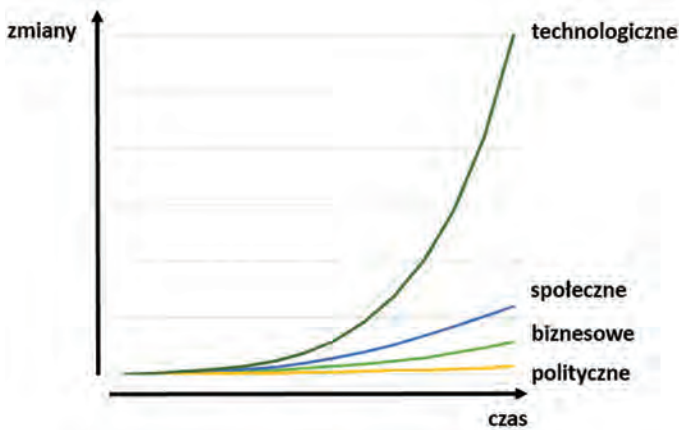
Tytuł publikacji i link do pełnej treści	Rok wydania	Współredaktorzy publikacji Autorzy i współautorzy rozdziałów
<i>Dylematy rozwoju infrastruktury</i> http://www.efcongress.com/sites/default/files/dylematy_rozwoju_infrastruktury.pdf	2014	<u>Wojciech Paprocki</u> Wojciech Paprocki Michał Wolański
<i>Megatrendy i ich wpływ na rozwój sektorów infrastrukturalnych</i> http://www.efcongress.com/sites/default/files/megatrendy_i_ich_wplyw_na_rozwy_sektorw_infrastrukturalnych_2015.pdf	2015	<u>Wojciech Paprocki</u> <u>Jana Pieriegud</u> Wojciech Paprocki Jana Pieriegud Michał Wolański Jakub Zawieska
<i>Cyfryzacja gospodarki i społeczeństwa. Szanse i wyzwania dla sektorów infrastrukturalnych</i> http://www.efcongress.com/sites/default/files/publikacja_ekf_2016_cyfryzacja_gospodarki_i_spoeczestwa.pdf	2016	<u>Wojciech Paprocki</u> <u>Jana Pieriegud</u> Wojciech Paprocki Jana Pieriegud
<i>E-mobilność: wizje i scenariusze rozwoju</i> http://www.efcongress.com/sites/default/files/e-mobilnosc.pdf	2017	<u>Wojciech Paprocki</u> <u>Jana Pieriegud</u> Bartosz Grucza Wojciech Paprocki Jana Pieriegud Michał Wolański Jakub Zawieska

Źródło: opracowanie własne.

⁷ J. Woetzel, J. Seong, K.W. Wang, J. Manyika, M. Chui, W. Wong, *Digital China: Powering the Economy to Global Competitiveness*, McKinsey Global Institute, Shanghai–Hong Kong–San Francisco 2017, s. 51.

Im bardziej pogłębia się zrozumienie przebiegu procesu cyfryzacji w gospodarce, tym bardziej zasadne wydaje się stwierdzenie, że teoria ekonomiki transportu nie może być rozbudowywana i doskonalona jedynie poprzez kontynuowanie prac prowadzonych w minionych dekadach. W 2017 r. w dorobku naukowym zespołu Katedry Transportu znalazła się publikacja, w której opisano i zinterpretowano prawo destrukcji (*Law of disruption*)⁸. Graficzną formę prawa destrukcji sformułowanego w 2011 r. przedstawia rysunek 1.

Rysunek 1. Prawo zróżnicowania tempa wywrotowych zmian technologicznych oraz tempa zmian społeczno-ekonomiczno-politycznych (*Law of disruption*)



Źródło: materiały Katedry Transportu SGH na podstawie L. Downes, *The Law of Disruption Occupies Wall Street*, Forbes 16.10.2011, www.forbes.com, dostęp 14.02.2017.

Funkcjonowanie prawa destrukcji (*Law of disruption*) ujawnia niewspółmiernie duże i stale rosnące (zgodnie z przebiegiem funkcji wykładniczej) tempo rozwoju technologii, w tym technologii cyfrowych. Przykładem potwierdzającym narastającą dynamikę rozwoju gospodarki cyfrowej są dane ujęte w tabeli 2.

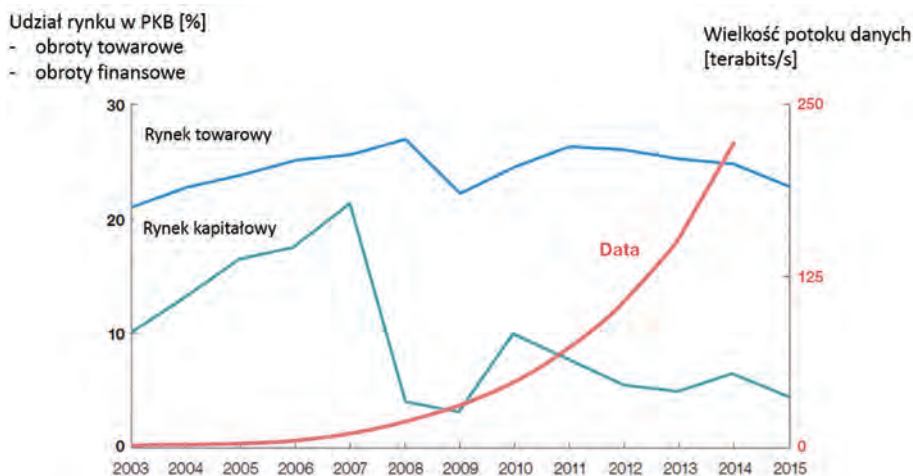
⁸ J. Hausner, W. Paprocki, *Firma-Idea oraz rozwój technologii a intwerwencjonizm*, publikacja Europejskiego Kongresu Finansowego, Sopot 2017, s. 74.

Tabela 2. Dynamika rozwoju technologii transmisji danych w sieci bezprzewodowej w latach 1992–2016 oraz prognoza do 2020 r.

Generacja	2G	3G	3.5G	3.9G	4G	4.5G	5G
Rok wprowadzenia	1992	2004	2006	2010	2011	2016	2020
Zastosowana technika	GSM	UMTS	HSPA/HSPA+	LTE	LTE Advanced	LTE Advanced Pro	5G
Maksymalna szybkość przesyłania danych	9,6 kBit/s	384 kBit/s	42 Mbit/s	150 Mbit/s	600 Mbit/s	1000 Mbit/s	10.000 Mbit/s
Czas potrzebny do pobrania filmu z serwera na urządzenie lokalne (film o wielkości zbioru 1,77 GB, np. „Władca pierścieni”)	18 dni	11 godzin	6 minut	2 minuty	25 sekund	15 sekund	1 sekunda

Źródło: opracowanie własne na podstawie D. Delhaes, I. Karabasz, *Stolpiger Start fürZukunftisnetz*, Handelsblatt, www.handelsblatt.com, dostęp 28.01.2018.

Rysunek 2. Dynamika wzrostu znaczenia zarządzania danymi w odniesieniu do udziału rynków towarowych i finansowych w PKB wytwarzanym na rynku globalnym



Źródło: E. Greenberg, M. Hirt, S. Smit, *The Global Forces Inspiring a New Narrative of Progress*, McKinsey Quarterly, April, Stanford 2017, s. 4.

Drastyczny wzrost szybkości transmisji danych do i z urządzeń mobilnych, czyli transmisji bezprzewodowej, zmienia funkcjonowanie sektora ICT i jednocześnie silnie wpływa na rozwój technologii stosowanych w sektorach transportowym i energetycznym. Wzrost znaczenia w gospodarce globalnej działalności związanej z tworzeniem, transmisją i przetwarzaniem danych ilustruje rysunek 2.

3. Ewolucja ekonomik szczegółowych

Objęcie badaniami nowych zagadnień odnoszących się do wzajemnej pogłębianej zależności między funkcjonowaniem transportu osób i rzeczy z jednej strony a rozwojem sektora energetycznego, w tym elektroenergetycznego, oraz sektora ICT z drugiej strony, skłania do uznania pogłębiającej się ewolucji ekonomiki transportu jako dyscypliny szczegółowej w dziedzinie nauk ekonomicznych ku nowej, coraz wyraźniej się wykształcającej, dyscyplinie łączącej zagadnienia teorii ekonomii oraz teorii nauk o zarządzaniu. Można ją nazwać *Mobility and Logistics Management*. Takie ujęcie będzie mieć charakter analiz cząstkowych w dziedzinie nauk ekonomicznych⁹. Jego nowatorską cechą będzie uwzględnienie powiązania zagadnień, które tradycyjnie zaliczane były do ekonomiki transportu, z zagadnieniami funkcjonowania otoczenia transportu obsługującego potoki osób oraz potoki rzeczy.

Już na przełomie lat 60. i 70. minionego wieku zagadnienie relacji między pojęciami „transport” oraz „komunikacja” było przedmiotem analizy w ramach ekonomiki transportu. Wówczas dostrzeżono substytucyjny charakter usług, wśród których jedne są realizowane, aby zaspokoić potrzebę przemieszczania się osób, a inne są realizowane, aby umożliwić albo obsługę relacji interpersonalnej (w formie dźwięku lub obrazu) przy braku zmiany lokalizacji przez osoby pozostające w tej relacji, albo zapewnić dostęp (w formie dźwięku lub

⁹ B. Jung, *Ekonomiki wokół gospodarki cyfrowej*, „Ekonomiczne Problemy Usług” 2017, nr 126, t. 1, s. 127–140.

obrazu) człowieka do potrzebnego mu obiektu. Przez minionych pięć dekad transport osób oraz motoryzacja indywidualna ujmowane były w ekonomice transportu jako proces gospodarczy, wymagający pozyskania (wytworzenia) infrastruktury, środków transportu oraz nośników energii i innych materiałów eksploatacyjnych. Oczywiście w opisie sektora transportowego i jego analizie uwzględniany był czynnik ludzki. Pasażer opisywany był jako konsument, który kupuje usługi przewozowe, a w szczególnych przypadkach korzysta z nich bezpłatnie, aby zaspokoić swoje potrzeby. Ponadto człowiek zaliczany był albo do grupy pracowników zaangażowanych w świadczenie usług, albo do grupy osób zaspokajających swoje potrzeby w ramach samoobsługi (użytkownicy motoryzacji indywidualnej, osoby jeżdżące na rowerach itd.).

W gospodarce cyfrowej procesy zaspokajania potrzeb, które tradycyjnie uznawane są jako transportowe lub komunikacyjne, mogą być kształtowane przy wykorzystaniu coraz bardziej różnorodnych technologii oraz zastosowaniu innowacyjnych modeli biznesowych. Podstawowe znaczenie należy przypisać usieciowieniu całego społeczeństwa. Przedstawiciele generacji Z „chwytają za smartfon jako jeden z przedmiotów rozpoznawanych przez dziecko”. Osoby urodzone w trzeciej dekadzie XX wieku i w kolejnych trzech dekadach użytkują natomiast mobilne urządzenie „aż do chwili, w której tracą zdolność do samodzielnego użytkowania jakiegokolwiek przedmiotów pod koniec swego życia”¹⁰. Powstawanie zbiorów rejestrujących zachowania osób i ich wykorzystanie przy pomocy technologii *Big Data Analysis* powoduje, że rozwijający swoją ofertę operatorzy wirtualnych platform pozyskują zdolność podpowiadania najbardziej użytecznych sposobów zaspokajania pojawiających się powtarzalnie lub incydentalnie potrzeb. Paleta oferty, która w gospodarce cyfrowej ewoluuje ze względu na:

¹⁰ Chwytność smartfona przez osoby tracące sprawność kończyn przestaje być warunkiem koniecznym dla możliwości korzystania z inteligentnych urządzeń, gdyż udostępnienie inteligentnych asystentów (m.in. Echo oferowane przez Amazon) zapewnia kontakt człowieka z maszyną za pomocą głosu, a coraz częściej jako rozwiązanie alternatywne wystarcza kontakt wzrokowy.

- eliminowanie pośredników (*disintermediation*), np. przez zastępowanie tradycyjnych wielostopniowych relacji między podmiotami na rynku relacjami bezpośrednimi, np. w *e-business*,
- wprowadzanie modelu współdzielenia zasobów (*sharingeconomy*) i przenikanie się ról usługobiorcy oraz usługodawcy (*disaggregation*),
- dematerializację usługi (*dematerialization*) w całości lub częściowo, np. eliminując proces wydawania i dostarczania na rzeczowym nośniku biletów i dokumentów przewozowych

integruje obie sfery: transportu i komunikacji. Ten proces wzmacnia dodatkowo szybko postępujące wyposażanie środków transportu wszystkich gałęzi, w tym samochodów osobowych, w urządzenia zapewniające poprzez chmurę dostęp do wszelkich mediów w celu zapewnienia dostępu do informacji i form rozrywki na pokładzie (*in-vehicleinfotainment*) oraz dostępu do danych wykorzystywanych w procesie sterowania środkiem transportu komunikującym się autonomicznie z otoczeniem (*V2X*). To skłania do uznania, że kreowana w gospodarce cyfrowej paleta ofert odnosi się do mobilności (*mobility*). Jej elementem jest e-mobilność, czyli obszar działalności producentów i konsumentów obejmujący gospodarowanie energią w zintegrowanych procesach jej wytwarzania, dystrybucji oraz magazynowania i użytkowania, z wykorzystaniem modelu biznesowego prosumenta¹¹. Z danych przedstawionych w tabeli 3 wynika, że z wymienionych trzech kierunków ewolucji w przyszłości największe znaczenie będzie mieć wprowadzanie modelu współdzielenia zasobów (*sharingeconomy*) i przenikanie się ról usługobiorcy oraz usługodawcy (*disaggregation*).

Podobne procesy ewolucji oferty dotyczą transportu rzeczy. W tabeli 3 przedstawiona jest wizja ewolucji palety ofert w gospodarce chińskiej. W Chinach po okresie tworzenia potencjału przemysłowego, zgodnie z obowiązującym planem „Made in China 2025” rozpoczął się okres budowania wiodącego w skali globalnej potencjału wiedzy i technologii, co może spowodować, że już w trzeciej dekadzie XXI wieku na rynku globalnym będą dominować

¹¹ J. Popczyk, *Energetyka prosumencka*, publikacja Europejskiego Kongresu Finansowego, Gdańsk 2014, s. 10.

rozwiązania oferowane przez chińskich, a nie amerykańskich liderów rynku. Wraz z wprowadzeniem nowej technologii telekomunikacyjnej 5G chińscy producenci mogą kontynuować dominację na rynku *hardware*, a także zacząć ją również na rynku *software*¹². Uwzględniając kierunki zmian na rynku globalnym można uznać, że w Polsce, jak w całej Europie, coraz większe znaczenie będzie miała implementacja technologii i modeli biznesowych rozwijanych na Dalekim Wschodzie.

Tabela 3. Wizja zmian strukturalnych palety ofert dotyczących przemieszczania osób i rzeczy w gospodarce chińskiej wywołanych rozwojem gospodarki cyfrowej

Udział procentowy zmian strukturalnych	Eliminowanie pośredników/ skracanie łańcucha wartości (<i>disintermediation</i>)	Wprowadzanie modeli współdzielenia zasobów lub potencjału (<i>disaggregation</i>),	Dematerializacja procesów obsługi (<i>dematerialization</i>) (bez uwzględniania technologii 3-D printing)
Przewozy osób oraz motoryzacja indywidualna wraz z innymi rozwiązaniami samoobsługi transportowej	27	66	7
Przewozy rzeczy oraz pozostałe usługi logistyczne	91	6	3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie J. Woetzel, J. Seong, K.W. Wang, J. Manyika, M. Chui, W. Wong, *Digital China: Powering the Economy to Global Competitiveness*, McKinsey Global Institute, Shanghai–Hong Kong–San Francisco 2017, s. 58.

Przewiduje się, że kierunek przemian w odniesieniu do procesów przemieszczania osób i rzeczy będzie taki sam, ale zakres strukturalny tych przemian ma być zróżnicowany. To stanowi przesłankę, aby w działalności badawczej i dostosowywanej do jej wyników działalności dydaktycznej inaczej wytyczać obszary głównego zainteresowania odnoszących się do zagadnień *Mobility* oraz *Logistics*.

¹² T. Duesterberg, *Chinas Frontalangriff auf den Westen*, Handelsblatt, www.handelsblatt.com, dostęp 11.01.2018.

4. Wyzwania przyszłości

W nadchodzących dekadach w gospodarce światowej podstawowym wyzwaniem będzie zapewnienie wzrostu poziomu konsumpcji, głównie w krajach o niższym poziomie rozwoju, przy ustabilizowaniu czy też nawet ograniczeniu zużycia wyczerpywalnych zasobów dóbr naturalnych, w tym wody pitnej. Transport rzeczy jako jedna z częściowych faz w łańcuchu wartości będzie przedmiotem coraz bardziej krytycznej analizy, której celem jest znalezienie metody przeobrażania tradycyjnych form gospodarki ku modelowi gospodarki okrężnej (*circulareconomy*) dzięki wykorzystaniu technologii cyfrowych¹³. Rosnąca rola operatorów wirtualnych platform, wśród których jako liderzy występują Amazon uzyskujący dominującą rolę na rynku transatlantyckim, a Alibaba na rynku dalekowschodnim, prowadzi do znacznego ograniczenia, a nawet eliminowania bezpośrednich więzi między producentami a konsumentami. Ten proces sprzyjać będzie redukcji zużycia zasobów przez pośredników, których rola w łańcuchach dostaw będzie słabnąć, a także lepszemu wykorzystaniu zasobów w systemach dystrybucji *last mile* i upowszechnianiu nowatorskich procesów zużywania zasobów przy wykorzystaniu technologii *3-D printing*.

Można się jednak spodziewać, że zagadnienia, wokół których zbudował swoje kompetencje prof. Bogusław Liberadzki w minionych dekadach, nie stracą na znaczeniu. Zbliżający się brexit jest spektakularnym przykładem, że kwestia doboru właściwych regulacji rynku usług przewozu osób i rzeczy stanowi niewyczerpalne źródło kontrowersji. Poszukiwanie racjonalnych rozwiązań pozostanie wyzwaniem dla zespołu Katedry Transportu SGH na kolejne lata, a być może nawet dekady.

¹³ A. Pagaropoulos, D.C.A. Pigosso, T.C. McAloone, *The Emergent Role of Digital Technologies in the Circular Economy: A review*, Science Direct CIRP 64(2017), www.sciencedirect.com, dostęp 16.12.2017.

Bibliografia

- Delhaes D., Karabas I., *Stolpiger Start für Zukunftsnetz*, „Handelsblatt“, 28.01.2018, www.handelsblatt.com
- Downes L., *The Law of Disruption Occupies Wall Street*, „Forbes”, 16.10.2011, www.forbes.com
- Duesterberg T., *Chinas Frontalangriff auf den Westen*, Handelsblatt, 11.01.2018, www.handelsblatt.com
- Greenberg E., Hirt M., Smit S., *The Global Forces Inspiring a New Narrative of Progress*, McKinsey Quarterly, April, Stanford 2017.
- Hausner J., Paprocki W., *Firma-Idea oraz rozwój technologii a intwerwencjiizm*, publikacja Europejskiego Kongresu Finansowego, Sopot 2017.
- Jung B., *Ekonomiki wokół gospodarki cyfrowej*, „Ekonomiczne Problemy Usług” 2017, nr 126, t. 1.
- Madeyski M., *Wstęp do nauki o transporcie*, SGPiS, Warszawa 1971.
- Madeyski M., Lissowska E., Morawski W., *Transport, rozwój i integracja*, wydanie II, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1978.
- Marzec J., *Spedycja lądowa*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1979.
- Mokrzyśczak H., *Ładunkoznawstwo*, wydanie II, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1977.
- Popczyk J., *Energetyka prosumencka*, publikacja Europejskiego Kongresu Finansowego, Gdańsk 2014.
- System transportowy Polski. 10 lat w Unii Europejskiej*, red. nauk. J. Pieriegud, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2015, http://administracja.sgh.waw.pl/pl/OW/publikacje/Documents/System_transportowy_Polski_Pieriegud.pdf
- Woetzel J., Seong J., Wang K.W., Manyika J., Chui M., Wong W., *Digital China: Powering the Economy to Global Competitiveness*, McKinsey Global Institute, Shanghai–Hong Kong–San Francisco 2017.

Prof. dr hab. Elżbieta MARCISZEWSKA

Katedra Transportu

Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

NURTY BADAWCZE KATEDRY TRANSPORTU SGH W ZAKRESIE TRANSPORTU LOTNICZEGO

Wprowadzenie

„Latanie jest bez wątpienia jednym z najważniejszych ze wszystkich technicznych osiągnięć rodzaju ludzkiego. Lotnictwo komunikacyjne sprawiło, że glob skurczył się w sposób nie do pomyślenia jeszcze wiek temu, zaś lotnictwo wojskowe stało się instrumentem przesądającym o wyniku bitew” – tak rozpoczyna się praca Roberta Jacksona *The History of Aviation*¹.

100-lecie lotnictwa w Polsce obchodzimy w 2018 r., gdyż w 1918 r. po raz pierwszy przesyłka pocztowa z Berlina i Paryża trafiła drogą lotniczą do Warszawy. W 1919 r. odbył się pierwszy lot pasażerski z Poznania do Warszawy. W 1923 r. uruchomiono regularne połączenia z Warszawy do Gdańska i Lwowa, a od 1929 r. rozpoczęło działalność przedsiębiorstwo Polskie Linie Lotnicze LOT. Stuletnia historia lotnictwa w Polsce zbiega się z obchodami 50-lecia Katedry Transportu i Jubileuszem jej kierownika prof. B. Liberadzkiego.

¹ R. Jackson, *Historia lotnictwa*, Wydawnictwo B. Olesiejuk, Ożarów Mazowiecki 2010.

W niniejszym opracowaniu podjęto próbę przeglądu kierunków badań i ich ewolucji w zakresie ekonomiczno-organizacyjnych aspektów funkcjonowania i rozwoju transportu lotniczego.

1. Początki ekonomiki transportu lotniczego w SGH (SGPiS)

Pierwsze publikacje i badania związane z problematyką transportu lotniczego w SGH powstały w założonej w 1968 r. Katedrze Transportu i służyły głównie procesowi dydaktycznemu. Do zespołu Katedry dołączył wówczas Jerzy Czownicki, który po przeniesieniu w stan spoczynku po prawie 25-letniej służbie w lotnictwie wojskowym, podjął studia magisterskie na SGPiS, będąc wcześniej jednym z najzdolniejszych pilotów, prymusem drugiej promocji w 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”. W uznaniu jego zasług przyznano mu jako osobistą maszynę Jaka 1b nr 13². Jerzy Czownicki po studiach ekonomicznych w SGPiS obronił pracę magisterską nt. kosztów w transporcie lotniczym i otrzymał wówczas od kierownika Katedry prof. M. Madeyskiego propozycję rozwijania tematyki lotniczej na nowo utworzonym kierunku „transport”. Następnie w 1974 r. J. Czownicki obronił pracę doktorską na temat zastosowania samolotów krótkiego startu i lądowania w komunikacji krajowej, zaś w 1980 r. uzyskał stopień doktora habilitowanego³. Katedra Transportu uzyskała tym samym możliwość prowadzenia badań i kształcenia kadr dla potrzeb transportu lotniczego. Do zespołu Katedry w 1975 r. dołączyła E. Marciszewska.

Nurty badawcze w pierwszym okresie funkcjonowania Katedry podporządkowane były procesowi dydaktycznemu, opracowaniu podręczników i materiałów dydaktycznych, które stanowiły pierwsze tego typu publikacje w Polsce. Były to m.in. autorstwa J. Czownickiego trzy części *Ekonomiki transportu*

² Patrz szerzej: *Polskie Siły Powietrzne w II wojnie światowej*, www.polishairforce.pl; W. Zmyślony, *Myśliwiec, sztabowiec, naukowiec: dzieje płk Jerzego Czownickiego*, „Gapa” 2014, nr 9(1).

³ J. Czownicki, *Lotnik w SGPiS*, „Przegląd Komunikacyjny” 2006, nr 7/8.

lotniczego, wydane w latach 1976–1977 i *Lotniczy transport ładunków* wydany w 1978 r. Niemal równolegle na Wydziale Handlu Zagranicznego W. Januszkiewicz opublikował wówczas *Spedycję lotniczą*. Następnie ukazała się kolejna zbiorowa publikacja *Transport lotniczy w gospodarce rynkowej*, która cieszyła się tak wielką popularnością na rynku edukacyjnym, że zaistniała potrzeba przygotowania kolejnego jej wydania już w roku następnym⁴.

W ramach podziału obowiązków dydaktycznych w Katedrze i prowadzonych prac naukowo-badawczych pod koniec lat osiemdziesiątych zainteresowania J. Czownickiego i E. Marciszewskiej skupiły się na kształtowaniu i rozwoju rynku transportowego ze szczególnym uwzględnieniem sektora usług lotniczych.

2. Rozwój badań w okresie transformacji

W okresie transformacji polskiej gospodarki, w tym systemu transportowego, zainteresowania naukowo-badawcze Katedry uległy również swoistej transformacji i ewoluowały w kilku kierunkach.

W tym okresie badania naukowe dotyczyły przede wszystkim rynku transportowego i obejmowały analizę zachowania przedsiębiorstw w warunkach rosnącej konkurencji. Opracowania z tego zakresu powstały już pod koniec lat osiemdziesiątych i dotyczyły działania przedsiębiorstw transportowych na rynku oraz ich uzależnienia od siły i kondycji ekonomicznej.

E. Marciszewska prowadziła w tym czasie pierwsze w Polsce badania nad strategią aliansów przewoźników lotniczych, w tym także naszego przewoźnika PLL LOT. Rezultatem tych badań były liczne artykuły publikowane w „Przeglądzie Komunikacyjnym” i „Problemach Ekonomiki Transportu”. Problematyce tej poświęcono też wiele uwagi w referatach pisanych na Trans’97, Trans’99 i Trans’2001. Na temat procesów globalizacji traktował też autorski

⁴ J. Czownicki, D. Kaliński, E. Marciszewska, *Transport lotniczy w gospodarce rynkowej*, SGH, Warszawa 1992, wyd. I.

rozdział E. Marciszewskiej w pracy zbiorowej pt. *Strategie działania przedsiębiorstw transportowych w warunkach rynkowych*⁵.

Wyniki badań nad rozwojem sektora usług lotniczych prezentowano również na konferencjach naukowych organizowanych przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji – Sekcja Lotnicza, na sympozjach naukowych za granicą organizowanych m.in. przez Uniwersytety w Münster, Pardubicach i Duisburgu, a także na corocznych konferencjach Katedr Transportu.

Tematyce tej poświęcono liczne publikacje w Zeszytach Naukowych Kolegium Zarządzania i Finansów „Studia i Prace”, a także prace badawcze w ramach badań statutowych i własnych Kolegium Zarządzania i Finansów. Wykorzystano też granty finansowane ze środków KBN.

Kolejny ważny nurt badań Katedry dotyczył procesów globalizacji. Od lat 90. XX w. procesy globalizacji przebiegały w poszczególnych sektorach gospodarki ze zróżnicowaną siłą i zakresem. Śledząc rozwój rynku lotniczego uznano, że jego ewolucja w kierunku globalnym jest na tyle specyficzna i interesująca, iż zasadne jest poświęcenie temu zagadnieniu badań i osobnej pracy naukowej, którą podjęła E. Marciszewska. Wybór tematu okazał się bardzo fortunny, gdyż dotąd w polskiej literaturze ekonomicznej problematyka rozwoju rynku usług transportu lotniczego w aspekcie globalizacji nie znalazła należytego miejsca. Niewielu autorów łączyło ze sobą te dwa ściśle, jak się okazuje, powiązane zjawiska – globalizację i rozwój sektora lotniczego, który nie tylko sam podlega procesom globalizacji, ale jest czynnikiem nadającym kształt i strukturę nowemu globalnemu wymiarowi świata. Dzięki niemu mamy do czynienia z kompresją czasu i przestrzeni. Transport lotniczy wypracował też specyficzną drogę globalizacji poprzez alianse strategiczne, którym poświęcono w pracach naukowych i badaniach wiele miejsca. Narzędziem budowy globalnych sieci połączeń okazał się *code-sharing*, który zmienił warunki konkurencji w sektorze lotniczym. W literaturze pojawiło się pojęcie codesharingu. Jest to oryginalne określenie E. Marciszewskiej dotyczące kooperacji

⁵ *Strategie działania przedsiębiorstw transportowych w warunkach rynkowych*, red. B. Libe-radzki, SGH, Warszawa 1998.

konkurentów na rynku lotniczym w oparciu o umowy *code-share*. Studia nad code-sharingiem miały pionierski charakter w polskiej literaturze ekonomicznej. Podobnie też i publikacje dotyczące strategii aliansów w sektorze lotniczym stanowią pierwsze tego typu opracowania w Polsce. W wyniku tych badań powstała rozprawa habilitacyjna E. Marciszewskiej pt. *Globalizacja sektora usług transportu lotniczego*⁶. Inspiracją ich podjęcia były prace badawcze dotyczące strategii aliansów w gospodarce światowej i w niektórych sektorach polskiej gospodarki, prowadzone w Katedrze Zarządzania w Gospodarce kierowanej przez prof. dr hab. M. Romanowską. Na podstawie tych badań rozwijano także badania dotyczące przemian na polskim rynku transportowym. D. Kaliński był współwykonawcą grantu KBN realizowanego przez Uniwersytet Gdański pt. „Porty lotnicze wobec polityki otwartego nieba”, którego wyniki opublikowano w obszernej monografii⁷.

3. Nurty badawcze inspirowane zmianami w makrootoczeniu transportu lotniczego

Zakres i problematyka następnych badań i publikacji dotyczyły głównie wpływu makrootoczenia na funkcjonowanie sektora lotniczego i ewolucję strategicznych decyzji podmiotów tego sektora, w tym takich zagadnień jak:

- ewolucja modeli biznesowych w sektorze lotniczym,
- pogłębianie się procesów globalizacyjnych i partnerstwa strategicznego opartego na związkach kooperacyjnych,
- wykorzystanie benchmarkingu jako narzędzia doskonalenia działań na rynku lotniczym w warunkach konkurencji globalnej,
- wpływ kryzysu gospodarczego 2008+ na sektor lotniczy,
- regulacje rynku lotniczego,

⁶ E. Marciszewska, *Globalizacja sektora usług transportu lotniczego*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2001.

⁷ *Porty lotnicze wobec polityki otwartego nieba*, red. A. Ruciński, Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2006.

- obciążenia fiskalne transportu lotniczego,
- zrównoważony rozwój transportu i uwarunkowania środowiskowe jego funkcjonowania (w tym włączenie europejskiego transportu lotniczego do systemu handlu emisjami),
- wpływ transportu lotniczego na rozwój społeczno-gospodarczy regionu,
- uwarunkowania dostępu do usług infrastruktury transportowej.

Wobec ogromnego wpływu procesów globalizacyjnych na rynek lotniczy i zmian w jego otoczeniu, które zasadniczo wpłynęły na warunki funkcjonowania rynku lotniczego, wydawało się zasadnym prowadzenie systematycznych badań nad ewolucją rynku lotniczego i wpływem makrootoczenia, a także otoczenia konkurencyjnego na procesy zachodzące w tym sektorze.

W badaniach tych przyjęto założenie, że procesy badawcze można oprzeć na metodzie PEST i późniejszych jej rozszerzeniach. Metoda PEST zawiera bowiem w swojej koncepcji cztery główne grupy czynników, które mają także zasadniczy wpływ na kształt sektora lotniczego. Tezę tę potwierdzają także wcześniejsze badania, które prowadzono w Katedrze. W badaniach tych E. Marciszewska wykorzystwała model Yipa, dotyczący czynników wpływających na potencjał globalizacyjny sektora. Późniejsze badania Katedry są poszerzeniem i uszczegółowieniem analizy wpływu makrootoczenia i otoczenia konkurencyjnego na sektor lotniczy. Rozwijając metodę PEST (*Political, Economic, Socio-cultural and Technological*) poszerzono segmentację czynników otoczenia sektora lotniczego o elementy, które mają obecnie, obok PEST, duże znaczenie i wpływ na funkcjonowanie podmiotów rynku lotniczego, ich strategie i cały sektor. Wyróżniono więc dodatkowo w badaniach czynnik środowiskowy, ekologiczny (*environmental – E*) oraz regulacyjny (*legal – L*). Jest to zbieżne z przyjętymi w literaturze z zakresu zarządzania strategicznego koncepcjami PEEST czy PESTEL, gdzie dołączono akronimy słów *environmental* (E) i *legal* (L).

Warto podkreślić, że podstawą badań Katedry Transportu była szkoła zarządzania strategicznego stworzona przez środowisko naukowe Katedry Zarządzania KZiF, a także branżowe odniesienia w dotychczasowych badaniach naukowych Katedry Transportu. Odwołując się do koncepcji ewolucyjnej szkoły

zarządzania K. Obłója przyjęto założenie, że w sektorze lotniczym uczestnicy procesów decyzyjnych doskonalały swoje rozwiązania strategiczne (często przy braku formalnych strategii działania) w miarę wyjaśniania się sytuacji w otoczeniu. Użyteczne okazało się też tu drugie podejście K. Obłója, tzw. szkoła pozycyjna zarządzania strategicznego, która podkreśla znaczenie podejmowania decyzji na poziomie sektora i kładzie szczególny nacisk na położenie firmy w otoczeniu sektorowym i jej pozycję konkurencyjną. Taki punkt widzenia przyjęto m.in. w analizie budowy przewag konkurencyjnych na rynku lotniczym w momencie pojawienia się przewoźników niskokosztowych, którzy wykorzystując uproszczony model biznesowy oparty na przewagach kosztowych, zmienili warunki konkurencji w całym sektorze.

Problematyka modeli biznesowych i ich ewolucji w sektorze lotniczym zajmuje ważne miejsce w badaniach Katedry. Ewolucja modeli biznesowych w transporcie lotniczym jest skutkiem wpływu zarówno makrootoczenia sektora, jak i otoczenia konkurencyjnego podmiotów tego sektora. Utworzenie *open sky* w Europie spowodowało wzrost konkurencji na rynku, czego główną przyczyną było wejście na rynek przewoźników niskokosztowych (z ang. LCC), opierających swoją przewagę konkurencyjną na niskich kosztach działania i uproszczonym modelu oferowanych usług. Ekspansja ze strony LCC wymusiła rewizje modeli biznesowych przewoźników sieciowych, którzy w warunkach silnej konkurencji, niskiej efektywności branży, kryzysu gospodarczego, a także zmian socjoekonomicznych (wzrostu skłonności do podróżowania, wzrostu mobilności lotniczej, akceptacji niższego poziomu jakości usług w zamian za niższą cenę) zaczęli upraszczać swoje modele biznesowe, zbliżając je do modeli przewoźników niskokosztowych. Ta filozofia działania została włączona do strategii przewoźników sieciowych, ale także i przewoźników niskokosztowych, gdzie niektórzy z nich zaczęli rozbudowywać z kolei swoją ofertę, upodabniając ją do oferty tradycyjnych przewoźników i operować na dystansach dotychczas zagospodarowanych przez przewoźników sieciowych (np. rejsy długodystansowe, międzykontynentalne oferowane przez tanie linie azjatyckie czy Norwegian). Mamy tu do czynienia z wykreowaniem się struktur modeli hybrydowych, w których elementy z obu modeli „czystych”, sieciowego i niskokosztowego

wzajemnie się mieszają. Problematyka ta szerzej opisana została w kilku publikacjach Katedry⁸.

Analizując zmiany, jakie zachodzą w otoczeniu makro sektora lotniczego w ostatnich dwu dekadach, w miarę pojawiania się ze szczególną wyrazistością wpływu różnych czynników politycznych, makroekonomicznych, społecznych, technologicznych, a także regulacyjnych i ekologicznych, sukcesywnie włączano do badań te wątki i wybrane elementy składające się na makrootoczenie sektora lotniczego, które w danym momencie w największym stopniu wpływały na warunki działania w nim. Można tu wyróżnić kilka zasadniczych nurtów badań.

Pierwszy z nich wiązał się z pogłębianiem badań nad wpływem procesów globalizacyjnych na sektor lotniczy i jego rozwój globalny. W tym nurcie badań znalazły się m.in. prace badawcze i publikacje odnośnie do benchmarkingu, w ramach badań statutowych nt. „Analiza benchmarkingowa w kształtowaniu konkurencyjności polskich podmiotów transportowych”, m.in. autorskie zadanie badawcze E. Marciszewskiej „Benchmarking w transporcie lotniczym – badanie porównawcze aliansów strategicznych”. Uwzględniając wcześniejsze badania nad globalizacją sektora lotniczego i jej specyficznym narzędziem w tym sektorze, jakim są alianse strategiczne, a dzisiaj nawet mega grupy aliansowe, pokazano możliwości wykorzystania narzędzi benchmarkingu do poprawy konkurencyjności działania na rynku lotniczym. Badania te potwierdzają, że benchmarking jako jedno z nowych ujęć metodologicznych w badaniach ekonomicznych, oparte na logice strategii konkurencji i strategiach marketingowych, pozwala na doskonalenie działania w oparciu o pewne wzorce czy rozwiązania postrzegane jako idealne. Znaczenie benchmarkingu rośnie wraz

⁸ E. Marciszewska, *Kooperencja w sektorze lotniczym – jej ewolucja i wpływ na modele biznesowe*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Nr 741, Problemy Transportu i Logistyki Nr 18, Europejska przestrzeń transportu, Szczecin 2012; E. Marciszewska, P. Zagrajek, *Kierunki zmian modeli biznesowych przewoźników lotniczych*, w: *Dorobek ekonomii, finansów, nauk o zarządzaniu oraz praktyczne jego wykorzystanie na przełomie XX i XXI wieku*, red. J. Ostaszewski, R. Bartkowiak, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2012; E. Marciszewska, *Modele biznesowe w transporcie lotniczym a procesy zarządzania ruchem*, w: *Współczesne problemy inżynierii ruchu lotniczego. Modele i metody*, red. J. Skorupski, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2014.

z procesami liberalizacyjnymi i narastającą konkurencją na zintegrowanych rynkach, takich jakim jest też rynek wewnętrzny Unii Europejskiej⁹. Rolę benchmarkingu jako narzędzia analizy w transporcie podkreślał także w swoich pracach J. Burnewicz. Były one dla nas inspiracją do podjęcia badań w tym zakresie w odniesieniu do transportu lotniczego. Zagadnieniu temu poświęcono rozdział w monografii *Benchmarking and Best Practices in Transport Sector*¹⁰.

Kolejnym nurtem badań były relacje kooperacyjne w sektorze lotniczym. Są one pogłębieniem i uszczegółowieniem badań nad wpływem procesów globalizacji na sektor lotniczy. Tego problemu dotyczy też opracowanie, które powstało w ramach uczestnictwa E. Marciszewskiej w grantie rektorskim, nt. „Kooperencja w zarządzaniu globalnym”. Uzyskanie możliwości sfinansowania badań w tym zakresie przez międzykolegialny zespół badawczy dało szansę na pokazanie, pod jak ogromnym wpływem procesów globalizacyjnych znajduje się dzisiaj sektor lotniczy i jakie to ma skutki dla działania podmiotów tego sektora w szerszym kontekście strategii opartych na teorii relacji kooperacyjnych¹¹. Wyniki badań zostały opublikowane w postaci monografii i szeregu publikacji artykułowych¹². W badaniach tych uwzględniono wpływ nowych czynników z makrootoczenia sektora lotniczego, przede wszystkim nowe etapy procesu deregulacyjnego na rynku lotniczym, a mianowicie podpisanie umowy otwartego nieba pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Unią Europejską, co nadało warunkom konkurencji na rynku lotniczym nowy wymiar nie tylko

⁹ Szerzej na ten temat: E. Marciszewska, *Benchmarking jako instrument poprawy konkurencyjności działania na rynku lotniczym*, w: *Współczesne problemy badawcze ekonomiki transportu*, Ekonomiczne Problemy Usług nr 3, Zeszyty Naukowe nr 435, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2006.

¹⁰ *Benchmarking and Best Practices in Transport Sector*, red. E. Marciszewska, J. Pieriegud, Warsaw School of Economics, Warsaw 2009.

¹¹ Grant rektorski „Kooperencja w zarządzaniu globalnym”, kierownik J. Cygler, SGH, Warszawa 2012.

¹² J. Cygler, M. Aluchna, E. Marciszewska, M.K. Witek-Hajduk, G. Materna, *Kooperencja przedsiębiorstw w dobie globalizacji. Wyzwania strategiczne, uwarunkowania prawne*, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2013; E. Marciszewska, *Ewolucja relacji kooperacyjnych na rynku lotniczym*, w: *Logistyka międzynarodowa w zmiennych warunkach gospodarki światowej*, red. nauk. E. Gołębska, Z. Bendyn, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Poznań 2014.

europijski, ale transatlantycki. Znaczenie tej umowy podkreślał też w swoich licznych opracowaniach i wystąpieniach B. Liberadzki, uczestnicząc w pracach Parlamentu Europejskiego.

Umowa ta stała się nie tylko „akceleratorem” zmian strukturalnych na tym rynku, ale także przyczyną nasilenia się związków o charakterze kooperacyjnym. Umowę tę eksperci traktują jako początek nowego „postchicagowskiego” porządku prawnego w sektorze lotniczym. Wejście w fazę dojrzałości rynku europejskiego i amerykańskiego kieruje linie lotnicze z tych kontynentów w stronę tzw. „rynków wschodzących”, gdzie tempo wzrostu gospodarczego wyprzedzane jest przez tempo wzrostu przewozów lotniczych. Jest to cecha charakterystyczna dla związków pomiędzy mobilnością lotniczą a wzrostem gospodarczym mierzonym PKB. W badaniach nad związkami kooperacyjnymi wskazano także na procesy konsolidacji kapitałowej w lotnictwie, które nasiliły się na skutek załamania na rynkach kapitałowych (kredytowych) w 2008 r., co poważnie ograniczyło dostęp przewoźników do kapitału. Rynki finansowe otwarte były praktycznie tylko na dużych przewoźników, zaś mali i średni nie mieli do nich dostępu, na co zwracały uwagę m.in. raporty IATA z 2010 r.

Większa rynkowa odporność na kryzys i dostęp do kapitału dużych przewoźników oraz pogorszenie się pozycji rynkowej mniejszych linii było impulsem do znaczących działań konsolidacyjnych na rynku lotniczym. Poświęcono temu zagadnieniu również obszerne fragmenty badań i publikacji¹³.

Z badań nad wpływem makrootoczenia ekonomicznego na strategię kooperacji na rynku lotniczym wynika, że przewoźnicy sieciowi rozwijają swoje relacje partnerskie, przechodząc także do związków o charakterze kapitałowym. Procesy takie są słabiej zaawansowane w relacjach z przewoźnikami niskokosztowymi i regionalnymi.

Na rynku lotniczym kooperacja przybiera z reguły formę „strategii partnera” lub „strategii integratora”, chociaż ostatni kryzys pokazał wiele negatywnych zjawisk w relacjach partnerskich, w tym ujawnienie się z jeszcze większą siłą

¹³ E. Marciszewska, *Kooperacja w sektorze lotniczym w świetle procesów deregulacji i globalizacji sektora*, w: *Kooperacja przedsiębiorstw w dobie globalizacji...*, op.cit.

zjawiska charakterystycznego dla struktur sieciowych, a mianowicie dominacji ze strony silniejszych partnerów w układzie konkurentów, jak np. Lufthansy w grupie STAR. Ogólnie, podsumowując badania prowadzone pod koniec pierwszej dekady XXI wieku nad relacjami kooperacyjnymi, można stwierdzić, że relacje te charakteryzują się dużym dynamizmem, co uwarunkowane jest przede wszystkim zmianami o charakterze ekonomicznym w makrootoczeniu sektora lotniczego.

4. Badania nad skutkami kryzysu gospodarczego i nowych regulacji

Kolejny wątek badań dotyczył reakcji sektora lotniczego na kryzys. Kryzys gospodarczy i jego wpływ na sektor lotniczy był m.in. przedmiotem badań i publikacji dotyczących wyników finansowych europejskich i amerykańskich linii lotniczych oraz skutków obniżenia efektywności działania na rynku lotniczym. Wyniki tych badań prezentowano m.in. na Międzynarodowej Konferencji Euro-Trans 2011 i Europejskim Kongresie Transportowym¹⁴.

Na okres kryzysu i drastycznego wzrostu cen paliwa przypadło historyczne wydarzenie o charakterze politycznym i regulacyjnym – podpisanie umowy otwartego nieba pomiędzy UE a Stanami Zjednoczonymi, liberalizujące rynek transatlantycki. Zaraz po podpisaniu tej umowy nastąpiło wiele pozytywnych zmian na rynkach obu partnerów porozumienia. Umowa ta z założenia miała wyrównać szanse działania przewoźników z obu kontynentów w warunkach otwartego nieba nad Atlantykiem. Szeroką analizę tego problemu zawarto w monografii pod redakcją E. Marciszewskiej¹⁵. B. Liberadzki wskazywał w tej monografii na problemy tworzenia europejskiego systemu transportowego, podkreślając, że jest to ciągle „bardziej wizja przyszłości niż rzeczywistość”.

¹⁴ E. Marciszewska, *Wpływ kryzysu gospodarczego na wyniki finansowe europejskich i amerykańskich linii lotniczych*, „Logistyka” 2012, nr 2, nośnik CD w załączeniu do czasopisma.

¹⁵ *Wpływ implementacji regulacji w europejskim systemie transportowym na zmiany strukturalne na rynku usług*, red. nauk. E. Marciszewska, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2013.

Zagadnieniom reakcji podmiotów sektora lotniczego na kryzys poświęcono także projekt badawczy zrealizowany w 2010 r. „Strategia zarządzania w warunkach kryzysu na rynku lotniczym – zmiany modeli biznesowych”¹⁶. Wnioski wynikające z tego nurtu badawczego jednoznacznie wskazywały, że kryzys finansowy, który następnie przerodził się w globalny kryzys gospodarczy szczególnie dotkliwie odczuł sektor lotniczy, który już wcześniej dotknięty został skutkami prawie czterokrotnego wzrostu cen paliwa lotniczego, co spowodowało wzrost udziału kosztów paliwa w kosztach operacyjnych z 13 proc. w latach 2000–2003 do ponad 29 proc. w 2007 r. Jednocześnie w Europie zaobserwowano silną konkurencję wewnątrz sektora ze strony niskokosztowych przewoźników. Skutkiem tego było gwałtowne obniżenie efektywności ekonomicznej sieciowych przedsiębiorstw lotniczych, które redukowały swoje siatki połączeń i ich częstotliwość, co obniżyło znacznie przychody. Spadł też wskaźnik wykorzystania miejsc w samolotach, wszystko to odbiło się na efektywności ekonomicznej przewoźników lotniczych, która osiągnęła taki poziom, że groziło to wielu z nich utratą płynności finansowej. Branża lotnicza stanęła przed koniecznością przeprowadzenia zasadniczych działań restrukturyzacyjnych. Kryzys w wielu przypadkach przyspieszył przeprowadzenie tych zmian, które już od końca lat dziewięćdziesiątych XX wieku były oczekiwane na wielu rynkach narodowych.

Do nowych charakterystycznych trendów (nowego ładu gospodarczego) i rozwiązań strategicznych wymuszonych przez kryzys można zaliczyć: konsolidację, zmianę roli przewoźników i segmentów niszowych na rynku, postępujący proces prywatyzacji i eliminację z rynku nierentownych przewoźników flagowych (przykład Malev, Czech Airlines), a także nasilenie fuzji i przejęć, ewolucję modeli biznesowych, ich hybrydyzację. Wśród czynników makrootoczenia należy wymienić też zmianę roli czynnika rządowego (państwowego) w kształtowaniu warunków działań w sektorze lotniczym, wzrost roli kapitału obcego, chociaż tu ciągle mamy do czynienia z dość restrykcyjnymi regulacjami

¹⁶ E. Marciszewska, *Reakcje przedsiębiorstw sektora lotniczego na kryzys – procesy restrukturyzacyjne*, Studia i Prace KZiF, Zeszyt Naukowy nr 101, SGH, Warszawa 2010.

narodowymi, a także na poziomie UE czy na innych rynkach kontynentalnych. Problemy te widać też wyraźnie na przykładzie polskiego przewoźnika PLL LOT, którego proces restrukturyzacji, a właściwie próba ratowania narodowego operatora wymagały ogromnego wsparcia ze strony Skarbu Państwa, co odbyło się przy akceptacji Komisji Europejskiej.

Kolejny nurt badań nad sektorem lotniczym i jego uzależnieniem od makrootoczenia dotyczył regulacji rynku transportu lotniczego i regulatorów tego rynku w kontekście ekonomii normatywnej i pozytywnej. W ramach tego nurtu badań zrealizowano badania statutowe nt. „Wpływ implementacji regulacji w europejskim sektorze transportowym na zmiany strukturalne na rynku usług” (2012), na podstawie których powstały dwie monografie¹⁷. Inspiracją tych badań było uczestnictwo B. Liberadzkiego w pracach Komisji i Parlamentu Europejskiego nad nowymi regulacjami rynku transportowego. Koncepcja tych badań oparta została na założeniu, iż procesy deregulacji gałęziowych zachodzące na rynkach narodowych nie oznaczają liberalizacji tych rynków, gdyż mechanizm regulacyjny przenoszony na poziom unijny czy nawet globalny nie gwarantuje skuteczności regulacji w zakresie kształtowania jednakowych warunków konkurencji na rynku transportowym, ale też powoduje zmiany strukturalne tego rynku, które naruszają reguły gry rynkowej. W monografii pod red. E. Marciszewskiej zaprezentowano rezultaty studiów i wyniki badań statutowych dotyczące wszystkich gałęzi transportu, a szczególnie szeroko potraktowano problematykę lotniczą, gdyż w sektorze lotniczym procesy regulacyjne i ich skutki dla funkcjonowania i strategicznych rozwiązań są najbardziej widoczne i zaawansowane¹⁸. W opracowaniu tym B. Liberadzki podkreślał, że regulacje na poziomie unijnym i narodowym są nieskuteczne i nie zapewniają realizacji celów uwspólnotowionej polityki transportowej, nie kreują też warunków uczciwej konkurencji na rynku

¹⁷ *Wpływ implementacji regulacji w europejskim systemie transportowym na zmiany strukturalne na rynku usług*, red. nauk. E. Marciszewska, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2013; A. Hozzman, *Wpływ regulacji na sektor pasażerskiego transportu lotniczego*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2012.

¹⁸ *Wpływ implementacji regulacji...*, op.cit.

transportowym, nie dają podstaw do opracowania skutecznych strategii działania podmiotów tego rynku. Wspólnotowo określone cele, instrumenty i środki okazują się nieskuteczne w konfrontacji z politykami narodowymi, gdyż instytucje europejskie nie mają narzędzi do egzekwowania stanowionego przez siebie prawa.

Problematyce regulacji (LEGAL) poświęcone były też kolejne badania własne Katedry pt. „Wpływ regulacji unijnych i krajowych na rynek usług lotniczych”, gdzie E. Marciszewska, P. Zagrajek i D. Kaliński dokonali szerokiej analizy wpływu procesów regulacyjnych na kształtowanie rynku lotniczego XXI wieku¹⁹.

Problematyka związana z regulacjami sektora transportowego zawiera też w sobie zagadnienia fiskalizmu w transporcie, czemu poświęcono w ostatnim okresie wiele miejsca w badaniach. W 2011 r. w badaniu nt. „Fiskalizm w transporcie – szanse i zagrożenia dla sektora TSL” opracowano zadanie badawcze nt. „Fiskalizm jako przejaw działań regulacyjnych państwa”²⁰. Wnioski z tych badań znalazły się m.in. w monografii w rozdziale pt. *Obciążenia fiskalne transportu lotniczego – elitaryzm czy egalitaryzm usług lotniczych*²¹. W opracowaniu tym już na wstępie podkreślono, że procesom liberalizacji o charakterze prawno-organizacyjnym na rynku lotniczym nie towarzyszą stosowne zmiany w zakresie polityki fiskalnej (w ujęciu sektorowym). Potwierdzają to także prace K.J. Buttona i A. Pilarskiego mówiące o wielu negatywnych efektach, jakie wywołują reżim podatkowy i inne obciążenia fiskalne w sektorze transportu, takich jak np. spowolnienie rozwoju tego sektora względem całej gospodarki i ograniczenie pozytywnego wpływu tego sektora na rozwój społeczno-gospodarczy,

¹⁹ E. Marciszewska, P. Zagrajek, D. Kaliński, *Wpływ regulacji unijnych i krajowych na rynek usług lotniczych*, w: *Procesy regulacyjne w kształtowaniu rynku transportowego XXI wieku*, badania własne KZiF SGH, Warszawa 2009.

²⁰ E. Marciszewska, *Fiskalizm jako przejaw działań regulacyjnych państwa*, w: *Fiskalizm w transporcie – szanse i zagrożenia dla sektora TSL*, badanie statutowe KZiF, kierownik B. Libe-radzki, SGH, Warszawa 2010–2011.

²¹ E. Marciszewska, A. Hozzman, *Obciążenia fiskalne transportu lotniczego – elitaryzm czy egalitaryzm usług lotniczych*, w: *Ekonomika, nauki o zarządzaniu, finanse i nauki prawne wobec światowych przemian kulturowych, społecznych, gospodarczych i politycznych*, red. nauk. R. Bartkowiak, J. Ostaszewski, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2011.

ze względu na nieproporcjonalnie wysokie opodatkowanie podmiotów sektora lotniczego. Transport lotniczy nadal traktowany jest jako gałąź świadcząca usługi o charakterze elitarnym, co usprawiedliwia daleko posunięty fiskalizm w stosunku do jego podmiotów, a przez to czyni usługi lotnicze rzeczywiście mniej dostępnymi ekonomicznie.

Do problematyki fiskalizmu w transporcie lotniczym włączono też badania o charakterze bardziej szczegółowym, a mianowicie dotyczące skutków włączenia europejskiego transportu lotniczego do systemu handlu emisjami. Zagadnienie to mieści się częściowo zarówno w grupie czynników makroekonomicznych, jak i regulacyjnych oraz ekologicznych wpływających na sektor lotniczy. Wyniki badań w tym zakresie zaprezentowano m.in. na Międzynarodowej Konferencji „Przedsiębiorstwo wobec zmian klimatu”²².

5. Wpływ transportu lotniczego na rozwój regionalny

Ważnym nurtem badań Katedry były też zagadnienia związane z wpływem transportu lotniczego na rozwój regionalny, a w szczególności dotyczące skutków społeczno-ekonomicznych funkcjonowania portów lotniczych. Ten nurt badań zapoczątkowany został w związku z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej i szeroką dyskusją nad procesami konwergencji realnej zachodzącymi w ramach Wspólnoty. Zagadnieniem szczegółowym, ważnym z punktu widzenia transportu i perspektyw jego rozwoju, a także wzajemnych związków z makrootoczeniem, jest rozwój infrastruktury transportowej (warunkującej dostępność transportową w regionach) i jej wpływ na wyrównywanie poziomu rozwoju gospodarczego regionów. Zagadnieniu temu poświęcone były badania statutowe Katedry Transportu, m.in. pt. „Transport w procesie konwergencji realnej”. W ramach tych badań E. Marciszewska wspólnie z A. Hozzmanem

²² E. Marciszewska, I. Bergel, *Transport lotniczy w perspektywie wprowadzenia europejskiego systemu handlu emisjami*, Międzynarodowa Konferencja nt. Przedsiębiorstwo wobec zmian klimatu. SGH – Centre d'Etudes et de Recherches Administratives el Politignes/Faculte de drait – Universite Paris Nord, 2011.

i P. Zagrajkiem wykonali zadanie badawcze pt. „Sektor transportu lotniczego w procesie konwergencji realnej”. W opracowaniu tym wskazano na rolę funduszy unijnych w rozbudowie i modernizacji infrastruktury lotniczej. Polska stała się największym beneficjentem funduszy przydzielanych w ramach polityki regionalnej i sektorowej UE. Fundusze te miały pozytywny wpływ na konwergencję regionalną w Polsce, a znaczna ich część została przeznaczona na rozbudowę i modernizację portów lotniczych²³.

Problematyce wzrostu konwergencji polskich regionów na skutek realizacji inwestycji transportowych poświęcono też artykuł *Procesy konwergencji a rozwój infrastruktury transportowej*²⁴.

Badania nad wpływem transportu lotniczego na rozwój społeczno-gospodarczy regionów były realizowane w Katedrze już wcześniej, od 2005 r. w ramach tematu badawczego „System transportowy jako stymulator rozwoju regionalnego”²⁵. Przedstawiono w nim szeroką analizę efektów społeczno-ekonomicznych funkcjonowania portów lotniczych. Wyróżniono tu cztery zasadnicze grupy efektów: bezpośrednie, pośrednie, indukowane i katalizowane, które pozwalają zobrazować wpływ funkcjonowania transportu lotniczego w regionie na rynek pracy, rozwój gospodarczy, napływ kapitału itd. Wyniki tych badań zaprezentowano m.in. na międzynarodowej konferencji „Aeropolis” w Niemczech. Zostały one opublikowane w trzech językach²⁶. W ramach projektu rozwojowego realizowanego przez Akademię Morską w Szczecinie, w którym uczestniczyli pracownicy Katedry, opraco-

²³ E. Marciszewska, *Możliwości finansowania rozwoju infrastruktury lotniczej w nowej perspektywie finansowej UE na lata 2007–2013*, w: *Ekonomiczne i finansowe uwarunkowania procesów w gospodarce*, red. R. Bartkowiak, J. Ostaszewski, M. Zalewska, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2007.

²⁴ E. Marciszewska, J. Pieriegud, *Procesy konwergencji a rozwój infrastruktury transportowej*, Zeszyty Naukowe nr 604, *Ekonomiczne Problemy Usług* nr 60, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2010.

²⁵ *System transportowy jako stymulator rozwoju regionalnego*, badania statutowe KZiF SGH, Warszawa 2005.

²⁶ E. Marciszewska, *Lotnisko – ekonomiczny czynnik rozwoju regionu*, w: *Aeropolis. Skutki przestrzenne funkcjonowania lotnisk i zarządzania nimi*, red. A. Stein, A. Prusakiewicz-Bech, Wyd. MBPR, Warszawa 2010 (ponadto wersje w języku francuskim i niemieckim).

wano zadanie badawcze, a następnie rozdział w monografii na temat oceny efektów ekonomiczno-społecznych funkcjonowania i rozwoju nowoczesnego systemu transportowego w regionie zachodniopomorskim, ze szczególnym uwzględnieniem transportu lotniczego²⁷.

Także w projekcie badawczym Narodowego Centrum Badania i Rozwoju (NCBiR) „System Transportu Małymi Samolotami (STMS) – analizy i opracowania modelu transportowego” (projekt Instytutu Lotnictwa realizowany wspólnie z partnerskimi ośrodkami naukowymi – Politechniką Warszawską i SGH w latach 2008–2009) znaczna część analiz dotyczyła wpływu systemu STMS na rozwój społeczno-gospodarczy regionu. Już w celach realizacji tego projektu zapisano, że powinien on być wpisany do systemu transportowego jako część składowa jego zrównoważonego rozwoju. Cele tego projektu były spójne z zasadami zrównoważonego transportu i ustaleniami europejskiej białej księgi, która jako priorytety we wspólnotowej polityce transportowej stawia ograniczenie zjawiska kongestii i wspieranie równowagi między gałęziami transportu w obsłudze potrzeb komunikacyjnych. W projekcie tym znajduje się wiele cząstkowych zadań badawczych, które na poziomie analizy systemu STMS pokazują wpływ czynników makrootoczenia na sektor lotniczy.

6. Wątki badawcze związane z innowacjami i nowymi zjawiskami na rynku lotniczym

Transport lotniczy nie tylko sam tworzy, ale także bardzo szybko absorbuje innowacje techniczne, technologiczne i informatyczne, przez co jest nośnikiem postępu w regionach, zarówno w aspekcie technologicznym, jak i organizacyjno-ekonomicznym. Dostęp do usług lotniczych poprzez system STMS może zwiększyć mobilność ludności, poprawić też standard życia społeczności

²⁷ E. Marciszewska, *Charakterystyka i znaczenie Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów jako elementu systemu transportowego Polski i regionu zachodniopomorskiego*, w: *System transportowy regionu zachodniopomorskiego. Ocena stanu*, red. Cz. Christowa, Wydawnictwo Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2010.

lokalnych poprzez uruchomienie komunikacji z wykorzystaniem lokalnych i mniejszych lotnisk regionalnych. Ważna jest też dostępność czasowa i przestrzenna środka transportu. Wśród zadań badawczych za niezwykle ważne uznano przeprowadzenie analiz dotyczących rozwoju demograficznego i socjo-ekonomicznego regionów, a następnie określenie potoków podróży w układach międzyregionalnych w funkcji wartości czasu, dochodów i odległości. Uzyskane wyniki badań w ramach tego grantu zaprezentowano na krajowych i międzynarodowych konferencjach m.in. Euro-Trans'2009 (Szczecin), Theoretical and Practical Issues in Transport (Uniwersytet w Pardubicach 2010), Regiony jako główny beneficjent systemu transportu małymi samolotami (Biała Podlaska 2009). Rezultaty badań były też publikowane w zeszytach naukowych i czasopismach naukowych w kraju i za granicą²⁸.

W ostatnich latach Katedra podjęła współpracę w ramach projektu badawczego o charakterze międzynarodowym z trzema innymi ośrodkami naukowymi krajów Grupy Wyszehradzkiej, realizując projekt *Rights of Passengers with Reduced Mobility in V4 Countries*, finansowany z Funduszy Europejskich (z Funduszu Wyszehradzkiego). Partnerami w tym projekcie były Uniwersytet w Pardubicach (Wydział Transportu im. Jana Pernera, jednostka wiodąca), Uniwersytet w Żylinie, Uniwersytet Techniczno-Ekonomiczny w Budapeszcie oraz Szkoła Główna Handlowa w Warszawie (Katedra Transportu). W ramach realizacji tego projektu przeprowadzono w czterech partnerskich krajach badania online dotyczące praw pasażerów z niepełnosprawnością i ich znajomości wśród osób dotkniętych niepełnosprawnością. Zorganizowano wiele workshopów i konferencji, na których przedstawiono wyniki badań. Rezultaty badań prowadzonych przez Katedrę Transportu w tym projekcie zostały przedstawione przez I. Bergeli i E. Marciszewską na XIII Europejskim

²⁸ E. Marciszewska, *Small Aircraft Transportation System in Poland. Idea and Model Assumptions*, w: *Theoretical and Practical Issues in Transport*, University of Pardubice 2010, nośnik CD. W wersji polskiej artykuł ukazał się w *Zeszytach Naukowych Uniwersytetu Szczecińskiego*: E. Marciszewska, *System Transportu Małymi Samolotami w Polsce – założenia modelowe i koncepcja funkcjonowania*, w: *Innowacje w transporcie. Organizacja i Zarządzanie*, Zeszyt Naukowy nr 602, Problemy Transportu i Logistyki nr 12, Szczecin 2010 (z nielicznymi zmianami w stosunku do wersji w jęz. angielskim).

Kongresie Transportowym w Zagrzebiu w referacie *Disabled Passengers Mobility in Sustainable Development Policy*²⁹.

Kolejny nurt badawczy dotyczył zjawiska „białych słoń” w infrastrukturze lotniczej. Zjawisko to jest szczególnie widoczne w takich krajach jak Hiszpania, Niemcy czy Indie, ale również ostatnio obserwowane jest w Polsce. Porty lotnicze w Łodzi, Radomiu czy Zielonej Górze mają niewielu pasażerów, a koszty stałe ich utrzymania są wysokie. Wyniki badań wskazują na potrzebę rzetelnych analiz i racjonalnych wyborów w procesach decyzyjnych dotyczących rozbudowy infrastruktury lotniczej³⁰.

Jednym z nurtów badań w ostatnich pięciu latach jest też problem analizy strategicznych wyborów w sektorze lotniczym w nawiązaniu do „strategii błękitnego oceanu” W. Chana i K. Renee Mauborgne. Jej wdrażanie może dostarczać nowych wartości dla klienta, co uwidaczniają strategie przewoźników LCC na rynku lotniczym³¹.

Pracownicy Katedry, zdając sobie sprawę z zachodzących zmian w erze nowych technologii informatycznych i cyfryzacji gospodarki, podjęli badania również i w tym zakresie. W obszarze transportu lotniczego szczególne znaczenie ma wpływ nowych technologii informatycznych na obsługę pasażerów, na nowe możliwości podróży lotniczych i ich aspekty ekonomiczne, techniczne i przestrzenne. W badaniach wskazano na rosnącą rolę *air connectivity* jako miernika efektywności i konkurencyjności oferty połączeń przewoźników lotniczych oraz portów lotniczych. Nowe technologie wspomagają skracanie

²⁹ I. Bergel, E. Marciszewska, *Disabled Passengers Mobility in Sustainable Development Policy*, Suvremeni Promet, Zagreb 2017.

³⁰ E. Marciszewska, I. Bergel, A. Hoszman, *Failed Assessment of Mobility, Needs-, „White Elephant” Airports*, „Journal of Management & Financial Sciences” 2016, Vol. 9, No. 26; *Zjawisko białych słoń w transporcie lotniczym – próba oceny racjonalności rozbudowy infrastruktury lotniczej*, badanie statutowe KZiF/S/15/15

³¹ E. Marciszewska, *Strategia błękitnego czy czerwonego oceanu w sektorze lotniczym*, „Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomia Transportu i Logistyka” 2017, nr 64.

czasu podróży i przepływu informacji, a także podnoszą poziom bezpieczeństwa w lotnictwie, co jest szczególnie ważne w obecnych czasach³².

W strategiach rozwoju transportu lotniczego problematyka innowacyjności i innowacji nabiera szczególnego znaczenia. Znajduje to także odzwierciedlenie w ogłoszonej w 2015 r. europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa, w której wśród kluczowych problemów rynku lotniczego Komisja Europejska wskazała na badania i rozwój innowacji³³. Analizie zapisów tego dokumentu strategicznego Komisji Europejskiej poświęcono kolejne badania statutowe Katedry w 2016 r. W badaniach tych wskazano na znaczenie Lotniczej Strategii dla Europy dla kształtowania nowego wymiaru systemu prawnego transportu lotniczego w Unii Europejskiej i jej relacji z państwami trzecimi³⁴. Rezultaty tych badań okazały się bardzo interesujące, a ich wyniki udostępniono Parlamentowi Europejskiemu w postaci opracowania eksperckiego zamówionego przez europośła B. Liberadzkiego, który w swojej działalności naukowej i gospodarczej zawsze prezentował pragmatyzm i konieczność zespołowych działań przedstawicieli nauki, decydentów i twórców polityki transportowej.

Podsumowanie

Podsumowując zaprezentowane w opracowaniu rozważania na temat kierunków badawczych Katedry Transportu KZiF SGH w zakresie sektora lotniczego należy podkreślić, że badania te miały często pionierski, interdyscyplinarny charakter oraz dotyczyły aktualnych problemów czy dylematów funkcjonowania i rozwoju rynku lotniczego. Obejmowały zarówno zagadnienia

³² E. Marciszewska, K. Walczak, P. Zagrajek, *Nowe możliwości podróży lotniczych – aspekty ekonomiczne, techniczne i przestrzenne*, w: *Obsługa pasażerów lotniczych w erze nowych technologii informatycznych: wyzwania i nowe standardy*, Wydawnictwo Grupy Uczelni Vistula, Warszawa 2016.

³³ Communication and Aviation Strategy for Europe, March 2016, http://www.era_org/sites/default/files/era_comments_to_aviation_strategy_short_version_final.p.d.f.

³⁴ *Ewolucja rynku lotniczego – wyzwania w zakresie finansowania i zarządzania jego rozwojem*, cz. I., badanie statutowe KZiF/S/26/16, Warszawa 2016.

stricte ekonomiczne, jak i zarządcze, skalę mikro, mezo i makroekonomiczną, a dotyczyły nie tylko całego sektora, ale też podmiotów w nim funkcjonujących. W badaniach tych podejmowano próby określenia czynników i determinant poprawy efektywności funkcjonowania sektora lotniczego i warunków jego rozwoju w konkurencyjnym, turbulentnym makrootoczeniu.

W efekcie dotychczasowych badań nakreślone zostały też nowe nurty badawcze wynikające z wyzwań, jakie stawia przed sektorem lotniczym współczesna, globalna gospodarka w epoce IV Rewolucji Przemysłowej, cyfryzacji, nowych technologii komunikacyjnych i informatycznych. Są to nowe wyzwania badawcze, które mają charakter interdyscyplinarny, wymagający współpracy zespołów badawczych składających się z przedstawicieli różnych nauk. Mając świadomość tego typu wyzwań, pracownicy Katedry Transportu SGH włączają się w procesy badawcze służące rozwojowi całego sektora, a także kształceniu nowych kadr specjalistów w tym zakresie.

Bibliografia

- Benchmarking and Best Practices in Transport Sector*, red. E. Marciszewska, J. Pieriegud, Warsaw School of Economics, Warsaw 2009.
- Bergel I., Marciszewska E., *Disabled Passengers Mobility in Sustainable Development Policy*, Suvremeni Promet, Zagreb 2017.
- Communication an Aviation Strategy for Europe*, March 2016.
- Cygler J., Aluchna M., Marciszewska E., Witek-Hajduk M.K., Materna G., *Kooperencja przedsiębiorstw w dobie globalizacji. Wyzwania strategiczne, uwarunkowania prawne*, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2013.
- Czownicki J., *Lotnik w SGPiS*, „Przegląd Komunikacyjny” 2006, nr 7/8.
- Czownicki J., Kaliński D., Marciszewska E., *Transport lotniczy w gospodarce rynkowej*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 1992 r., wyd. I.
- Hoszman A., *Wpływ regulacji na sektor pasażerskiego transportu lotniczego*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2012.
- Jackson R., *Historia lotnictwa*, Wydawnictwo B. Olesiejuk, Ożarów Mazowiecki 2010.

- Kooperencja w zarządzaniu globalnym*, grant rektorski; kierownik J. Cygler, SGH, Warszawa 2012.
- Marciszewska E., *Benchmarking jako instrument poprawy konkurencyjności działania na rynku lotniczym*, w: *Współczesne problemy badawcze ekonomiki transportu*, Ekonomiczne Problemy Usług nr 3, Zeszyty Naukowe nr 435, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2006.
- Marciszewska E., Bergel I., Hoszman A., *Failed Assessment of Mobility, Needs-„White Elephant” Airports*, “Journal of Management & Financial Sciences” 2016, Vol. 9, No. 26.
- Marciszewska E., Bergel I., *Transport lotniczy w perspektywie wprowadzenia europejskiego systemu handlu emisjami*, Międzynarodowa Konferencja nt. Przedsiębiorstwo wobec zmian klimatu. SGH – Centre d’Etudes et de Recherches Administratives el Politignes Faculte de drait – Universite Paris Nord, 2011.
- Marciszewska E., *Charakterystyka i znaczenie Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów jako elementu systemu transportowego Polski i regionu zachodniopomorskiego*, w: *System transportowy regionu zachodniopomorskiego. Ocena stanu*, red. Cz. Christowa, Wydawnictwo Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2010.
- Marciszewska E., *Globalizacja sektora usług transportu lotniczego*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2001 r.
- Marciszewska E., Hoszman A., *Obciążenia fiskalne transportu lotniczego – elitaryzm czy egalitaryzm usług lotniczych*, w: *Ekonomika, nauki o zarządzaniu, finanse i nauki prawne wobec światowych przemian kulturowych, społecznych, gospodarczych i politycznych*, red. nauk. R. Bartkowiak, J. Ostaszewski, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2011.
- Marciszewska E., *Kooperencja w sektorze lotniczym – jej ewolucja i wpływ na modele biznesowe*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Nr 741, Problemy Transportu i Logistyki Nr 18, Europejska przestrzeń transportu, Szczecin 2012.
- Marciszewska E., *Lotnisko – ekonomiczny czynnik rozwoju regionu*, w: *Aeropolis. Skutki przestrzenne funkcjonowania lotnisk i zarządzania nimi*, red. A. Stein, A. Prusakiewicz-Bech, Wyd. MBPR, Warszawa 2010.
- Marciszewska E., *Modele biznesowe w transporcie lotniczym a procesy zarządzania ruchem*, w: *Współczesne problemy inżynierii ruchu lotniczego. Modele i metody*, red. J. Skorupski, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2014.

- Marciszewska E., *Możliwości finansowania rozwoju infrastruktury lotniczej w nowej perspektywie finansowej UE na lata 2007–2013*, w: *Ekonomiczne i finansowe uwarunkowania procesów w gospodarce*, red. R. Bartkowiak, J. Ostaszewski, M. Zalewski, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2007.
- Marciszewska E., Pieriegud J., *Procesy konwergencji a rozwój infrastruktury transportowej*, Zeszyty Naukowe nr 604, *Ekonomiczne Problemy Usług* nr 60, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2010.
- Marciszewska E., *Small Aircraft Transportation System in Poland. Idea and Model Assumptions*, w: *Theoretical and Practical Issues in Transport*, University of Pardubice 2010, nośnik CD.
- Marciszewska E., *Strategia błękitnego czy czerwonego oceanu w sektorze lotniczym*, „Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomia Transportu i Logistyka” 2017, nr 64.
- Marciszewska E., *System Transportu Małymi Samolotami w Polsce – założenia modelowe i koncepcja funkcjonowania*, w: *Innowacje w transporcie. Organizacja i Zarządzanie*, Zeszyt Naukowy nr 602, *Problemy Transportu i Logistyki* nr 12, Szczecin 2010.
- Marciszewska E., Walczak K., Zagrajek P., *Nowe możliwości podróży lotniczych – aspekty ekonomiczne, techniczne i przestrzenne*, w: *Obsługa pasażerów lotniczych w erze nowych technologii informatycznych: wyzwania i nowe standardy*, Wydawnictwo Grupy Uczelni Vistula, Warszawa 2016.
- Marciszewska E., *Wpływ kryzysu gospodarczego na wyniki finansowe europejskich i amerykańskich linii lotniczych*, „Logistyka” 2012, nr 2, nośnik CD w załączeniu do czasopisma.
- Marciszewska E., Zagrajek P., *Kierunki zmian modeli biznesowych przewoźników lotniczych*, w: *Dorobek ekonomii, finansów, nauk o zarządzaniu oraz praktyczne jego wykorzystanie na przełomie XX i XXI wieku*, red. J. Ostaszewski, R. Bartkowiak, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2012.
- Porty lotnicze wobec polityki otwartego nieba*, red. A. Ruciński, Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2006.
- Wpływ implementacji regulacji w europejskim systemie transportowym na zmiany strukturalne na rynku usług*, red. E. Marciszewska, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2013.
- Zmysłony W., *Mysliwiec, sztabowiec, naukowiec: dzieje płk Jerzego Czownickiego*, „Gapa” 2014 nr 9(1).

POLSKA AUTOSTRADA A1 – 38 LAT BUDOWY

1. Projekty i początki realizacji do 1989 roku

Pionierska koncepcja budowy współczesnej autostrady A1 pojawiła się w wystąpieniu prof. Melchiora W. Nestorowicza na IV Kongresie Drogowym w styczniu 1938 r. Przebiegać miała ona od Gdyni przez Bydgoszcz, Łódź i Katowice do granicy z Czechosłowacją. Autostrada północ–południe występowała także w planach niemieckich z 1940 r. i miała połączyć Gdynię z Wiedniem przez Bydgoszcz, Poznań i Wrocław. Po wojnie, na Kongresie Techników Polskich w grudniu 1946 r., postulowano Autostradę Bałtyk–Śląsk (Gdańsk–Toruń–Łódź–Katowice). Z kolei, w pochodzącym z 1948 r. Studium Planu Krajowego II, zapisano autostradę Gdańsk–Bydgoszcz–Toruń–Łódź–Katowice–granica państwa¹. Do projektów autostradowych, po przerwaniu wywołanej koncentracją wysiłku państwa na rzecz forsownej industrializacji, powrócono z początkiem lat 60. Wykonana przez zespół Centralnego Zarządu Dróg Publicznych koncepcja układu sieci dróg szybkiego ruchu

¹ A. Nowicki, *Dotychczasowe koncepcje budowy autostrad w Polsce*. „Drogownictwo” 1993, nr 10, s. 245–246; *Uchwały IV-go Polskiego Kongresu Drogowego*, „Wiadomości Drogowe” 1938, nr 132–133, s. 167; *Studium Planu Krajowego II*, GUPP, Warszawa 1948, s. 54.

zakładała m.in. wybudowanie autostrady Gdańsk–Łódź–Częstochowa–Katowice–granica państwa².

Powyższe projekty miały charakter postulatów eksperckich. Umocowanie polityczne uzyskał dopiero, przygotowany w Komisji Planowania przy Radzie Ministrów na początku 1972 r., Kierunkowy układ perspektywiczny sieci autostrad. Zakładał on budowę m.in. autostrady granica państwa–Katowice–Łódź–Toruń–Grudziądz–Gdańsk. Jej projekt władze polskie w porozumieniu z węgierskimi starały się włączyć w międzynarodową koncepcję autostrady północ–południe pod egidą Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ. Dopiero na początku lat 90. projekt Transeuropejskiej Autostrady Północ–Południe (TEM) uzyskał status projektu regionalnego, finansowanego przez 13 państw europejskich³.

Tymczasem, w Pracowni Studiów Autostrad powstały m.in. założenia generalne oraz studia techniczno-ekonomiczne autostrady Gdańsk–Toruń–Łódź–Katowice–granica państwa. Na początku 1976 r. Prezydium Rządu zobowiązało ministra komunikacji, aby w planie 5-letnim na lata 1976–1980 zapewnił budowę odcinka autostrady północ–południe między Łodzią a Piotrkowem Trybunalskim. Budowę, ograniczoną do odcinka Tuszyn–Piotrków Trybunalski, podjęto dopiero w 1980 r., aby ją przerwać w następnym roku. Powodem była dramatycznie pogarszająca się sytuacja polityczna i gospodarcza kraju, uniemożliwiająca budżetowe finansowanie autostrady, a także brak odpowiedniego potencjału wykonawczego. Mimo to w 1983 r. wznowiono inwestycję, a nawet zapowiedziano, że po 1985 r. będzie realizowany odcinek od Częstochowy do granicy państwowej⁴.

² *Prace Rady Motoryzacyjnej 1958–1964*, WKiŁ Warszawa 1965, s. 112.

³ Decyzja nr 28172 Prezydium Rządu z 15 marca 1972 r. w sprawie prac przygotowawczych do budowy autostrad, w dokumentach Komisji Planowania przy Radzie Ministrów; *Sesja Komitetu Zarządzającego Programem Transeuropejskiej Autostrady Północ–Południe w Warszawie*, „Drogownictwo” 1984, nr 9, s. IV; GDDKiA, *Projekt Traseuropejskiej Autostrady Północ–Południe (TEM)*, Warszawa 2003, s. 1–2.

⁴ Decyzja nr 77176 Prezydium Rządu z dnia 23 stycznia 1976 r. w sprawie rozwoju transportu samochodowego oraz budowy dróg publicznych w latach 1976–1980, w dokumentach Komisji Planowania przy Radzie Ministrów; Założenia planu 5-letniego na lata 1981–1985 i kierunkowe do 1990 r., w dokumentach Komisji Planowania przy Radzie Ministrów.

Mimo widocznego załamywania się gospodarki centralnie kierowanej w połowie 1985 r. rząd zaakceptował kierunkowy układ autostrad i dróg ekspresowych w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Przewidywał on budowę autostrady południkowej (Helsinki) Gdańsk–Toruń–Łódź–Piotrków Trybunalski–Częstochowa–Katowice–granica państwa–Ostrawa. W pierwszej kolejności przewidziano do realizacji odcinek autostradowy Gdańsk–Tczew, Toruń–Ciechocinek z mostem na Wiśle i Łódź–Piotrków Trybunalski (łącznie 73 km). Upadek władzy komunistycznej, poprzedzony krachem gospodarczym, przerwał realizację tych planów, jednak w grudniu 1989 r. oddano do ruchu odcinek Tuszyn–Piotrków Trybunalski długości 17,5 km. Jego generalnym wykonawcą był Rejon Budowy Dróg i Mostów w Piotrkowie Trybunalskim⁵.

2. Projekty i koncepcje realizacyjne po rozpoczęciu transformacji ustrojowej

Zacofanie kraju pod względem nowoczesnej infrastruktury drogowej stało się wyzwaniem dla demokratycznych władz Polski po 1989 r. Już w 1991 r. w Instytucie Budowy Dróg i Mostów opracowano analizę ekonomiczną budowy autostrad. Na jej podstawie w lipcu 1993 r. przyjęty został przez rząd Program budowy autostrad w Polsce. Przewidywał on zbudowanie do 2007 r. trzech autostrad o łącznej długości 1961 km, w tym autostrady oznaczonej jako A1 (Gdańsk–Toruń–Łódź–Częstochowa–Katowice–Gliwice–Gorzyczki) o długości 597 km, stanowiącej ważny komponent TEM⁶.

Bogusław Liberadzki, który w październiku 1993 r. objął stanowisko ministra transportu i gospodarki morskiej w rządzie koalicyjnym SLD-PSL,

⁵ Postanowienie nr 55/85 Prezydium Rządu z 14 czerwca 1985 r. w sprawie kierunkowego układu autostrad i dróg ekspresowych oraz prac przygotowawczych do ich realizacji, w dokumentach Komisji Planowania przy Radzie Ministrów; J. Kaliński, *Historia polskich autostrad* (5), „Autostrada” 1998, nr 2, s. 24–25.

⁶ H. Chrostowska, *Studia ekonomiczne budowy autostrad w Polsce*, „Drogownictwo” 1992, nr 9, s. 193–196; Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, *Program budowy autostrad w Polsce*, Warszawa 1993, s. 3 i nast.

potwierdził realizację Programu budowy autostrad w Polsce, wskazując jednocześnie na potrzebę oparcia go na zdrowych przesłankach ekonomicznych. Za priorytet uznał przygotowanie ustawy umożliwiającej pozabudżetowe sfinansowanie przedsięwzięcia, na podstawie udzielonych prywatnym inwestorom koncesji na budowę i eksploatację autostrad w systemie BOT (*Build, Operate, Transfer*). Dzięki wysiłkowi ministra, w sprzyjającej atmosferze politycznej, dnia 27 października 1994 r. przyjęta została ustawa o autostradach płatnych. Umożliwiła ona finansowanie budowy autostrad z budżetu państwa, krajowych funduszy specjalnych, środków zagranicznych oraz prywatnych koncesjonariuszy. W 1995 r. cała autostrada A1 została włączona do programu dróg budowanych i eksploatowanych jako płatne⁷.

Jednak już w 1997 r. rząd Akcji Wyborczej Solidarność wprowadził potwierdził kontynuowanie polityki szybkiej budowy kolejnych odcinków autostrad, jednak był nastawiony krytycznie do systemu BOT, ograniczającego udział budżetu państwa do 15–18 proc. nakładów inwestycyjnych. Popierał system partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP), o zwiększonej roli państwa w realizacji programu autostradowego. W podobnym kierunku podążała polityka rządu koalicyjnego SLD-UP. Stworzyła ona dodatkowe źródło finansowania inwestycji autostradowych przez wprowadzenie tzw. opłaty paliwowej. W znowelizowanym systemie finansowania budowy autostrad szczególną rolę odgrywał, powołany na początku 2004 r. w ramach Banku Gospodarstwa Krajowego (BGK), Krajowy Fundusz Drogowy (KFD)⁸.

Równoległe z aktywnością nakierowaną na pozyskanie wewnętrznych i zewnętrznych środków finansowych pracowano nad planami autostradowymi. Znaczący wpływ na ich kształt miały decyzje Europejskiej Konferencji

⁷ Ustawa z 27 października 1994 r. o autostradach płatnych, Dz. U. 1994, nr 127, poz. 627; Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 12 maja 1995 r. w sprawie szczegółowych zasad postępowania przetargowego na udzielenie koncesji na budowę i eksploatację autostrad płatnych, Dz. U. 1995, nr 58, poz. 306; Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 1995 r. w sprawie autostrad płatnych, Dz. U. 1995, nr 43, poz. 222; B. Liberadzki, *Droga do Europy*, „Życie Gospodarcze” 1995, nr 30, s. 18–20.

⁸ E. Talunas, *Historia finansowania drogownictwa polskiego*, „Drogownictwo” 2006, nr 2, s. 75.

Ministrów Transportu na Krecie w 1994 r., podczas której ustalono przebieg dziewięciu transeuropejskich korytarzy transportowych (*The Trans-European Networks*). VI Europejski Korytarz Transportowy łączący Skandynawię przez Europę Środkową z Bałkanami i Bliskim Wschodem (Gdańsk–Katowice–Żylica) pokrywał się z projektowaną polską autostradą A1⁹. Jej przebieg uściśliło wydane 23 stycznia 1996 r. rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie ustalenia sieci autostrad i dróg ekspresowych. Autostrada od Gdańska w kierunku granicy z Czechami przebiegać miała obwodnicą Trójmiasta, przekroczyć dwukrotnie Wisłę w okolicach Grudziądza i Torunia, a dalej bieć w pobliże Łodzi do skrzyżowania z projektowaną autostradą A2 w Strykowie, następnie skierować się w stronę Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (GOP) przez okolice Piotrkowa Trybunalskiego i Częstochowy, aby w rejonie Gliwic stworzyć węzeł z autostradą A4. Biegając dalej na południe, połączyć się miała z systemem autostrad czeskich w rejonie Ostrawy¹⁰.

Przewidywano zbudowanie od podstaw 474 km trasy, a 107 km miało powstać w wyniku przebudowy dwujezdniowej obwodnicy Trójmiasta i dwujezdniowego odcinka Piotrków Trybunalski–Częstochowa, zbudowanego w latach 70. (fragment tzw. Gierkówki). Na projektowanej trasie A1 jedynie 17,5-kilometry odcinek Tuszyn–Piotrków Trybunalski, zbudowany w latach 80., i budowana w latach 90. obwodnica Torunia odpowiadały parametrom autostrady.

Autostrada związać miała ważne obszary gospodarcze: aglomerację portową Trójmiasta, bydgosko-toruński region intensywnej produkcji rolnej, ośrodki przemysłu chemicznego Płocka i Włocławka, łódzki, piotrkowski, bełchatowski i częstochowski ośrodek przemysłowy oraz wspomniany GOP. Analiza struktury sieci osadniczej wskazywała, że w korytarzu autostrady A-1 zamieszkiwało 25 proc. ludności Polski.

⁹ A. Gołaszewski, *Europejskie korytarze i strefy transportowe*, „Przegląd Komunikacyjny” 1997, nr 9, s. 4–6.

¹⁰ Rozporządzenie Rady Ministrów z 23 stycznia 1996 r. w sprawie ustalenia sieci autostrad i dróg ekspresowych, Dz. U. 1996, nr 12, poz. 63; Z. Jaworski, *Program budowy autostrad w Polsce 1993–2007*, „Drogownictwo” 1993, nr 9, s. 205–210.

Zapowiedź przejścia od projektowania do realizacji autostrad znalazła się w Planie rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce do 2015 r. W przypadku autostrady A1 przewidywał on zbudowanie w latach 1998–2001 odcinków Pruszcz–Pelplin i Lubicz–Czerniewice, do 2005 r. odcinków Pelplin–Marzy i Piotrków Trybunalski–Częstochowa, do 2010 r. odcinków Nowe Marzy–Lubicz i Częstochowa–Gliwice, a do 2015 r. drogi od Czerniewic do Tuszyń. W wariantcie pożądanym Planu do 2015 r. autostrada miała być gotowa od Gliwic do granicy z Czechami. Dramatyczna sytuacja budżetu państwa i problemy z pozyskaniem wiarygodnych koncesjonariuszy nie pozwoliły na pełne ruszenie programu zbudowania autostrady A1 do 2015 r.¹¹.

Kolejna zapowiedź ożywienia budownictwa autostradowego znalazła się w strategii gospodarczej rządu SLD-UP z końca stycznia 2002 r. W dokumencie zatytułowanym Program budowy dróg i autostrad na lata 2002–2005 zapowiedziano od dawna oczekiwane wznowienie budowy autostrady A1. Do września 2005 r. miał być gotowy koncesjonowany odcinek Gdańsk–Nowe Marzy, zaś do 2006 r., finansowane z budżetu, odcinki Stryków–Radomsko i Żory–Gorzyczki¹².

Przedstawiony 19 stycznia 2006 r. przez zdominowany przez PiS rząd koalicyjny Program budowy autostrad i dróg ekspresowych w latach 2006–2013 zakładał zbudowanie całej autostrady A1 do 2010 r. Plan ten powtórzono w Programie budowy dróg krajowych na lata 2008–2012, przygotowanym w związku z organizacją EURO 2012. Jednak w 2010 r., już po przejęciu władzy w 2007 r. przez Platformę Obywatelską i PSL, w związku z nowelizacją prawa o finansach publicznych, powstała konieczność opracowania nowego programu drogowego. Program budowy dróg krajowych na lata 2011–2015 przeniósł budowę odcinka Piotrków Trybunalski–Pyrzowice na okres po 2013 r.¹³.

¹¹ S. Bukowski, *Plan rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce do 2015 roku*, „Przegląd Komunikacyjny” 1998, nr 11, s. 4–5.

¹² Ministerstwo Infrastruktury, *Program budowy dróg i autostrad na lata 2002–2005*, Warszawa 2002, s. 7.

¹³ J. Kaliński, *Autostrady na EURO 2012*, „Kwartalnik Kolegium Ekonomiczno-Społecznego. Studia i Prace” 2013, nr 1, s. 139–166; Ministerstwo Transportu i Budownictwa, *Program budowy autostrad i dróg ekspresowych w latach 2006–2013*, Warszawa 2006, s. 8; *Program budowy*

3. Prace przygotowawcze

Dla realizacji budowy autostrady A1 ważny był dzień 11 listopada 1995 r., w którym Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad ogłosiła przetarg na budowę ponad 150-kilometrowego odcinka między Gdańskiem a Toruniem, od węzła dróg ekspresowych S6 i S7 do Czerniewic. Ten fragment autostrady wymagał zbudowania mostu na Wiśle w Grudziądzu, 11-kilometrowej drugiej jezdni i drugiej nitki mostu w Toruniu. Koszt budowy drogi szacowany był na 800 mln USD, a termin zakończenia ustalono na ok. 2004 r. Wobec niskiego w momencie rozpoczęcia robót natężenia ruchu i spodziewanych w pierwszych latach strat koncesjonariusza założono zwiększony udział państwa i instytucji międzynarodowych w finansowaniu przedsięwzięcia.

Przetarg na budowę i eksploatację odcinka Gdańsk–Toruń wygrało konsorcjum Gdańsk Transport Company SA (GTC SA). W dniu 25 sierpnia 1997 r. minister Liberadzki wręczył przedstawicielowi konsorcjum koncesję, jednak podpisanie umowy opóźniało się, gdyż powstał spór wokół pokrywania przez państwo strat w warunkach niedostatecznego ruchu samochodowego. Po latach zwłoki 31 sierpnia 2004 r. zawarta została umowa koncesyjna z GTC SA na pierwszy odcinek autostrady A1 (Gdańsk) Rusocin–Nowe Marzy długości ponad 88 km. Koszt budowy, 768 mln EUR, miał pokryć kredyt z Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI) i Nordic Investment Bank, gwarantowany przez KFD. Mimo to spółka GTC SA dwukrotnie zmieniała zapisy umowy. Dopiero ponad rok po podpisaniu wersji pierwotnej firma Skanska-NDI j.v. rozpoczęła budowę odcinka Rusocin–Nowe Marzy. Jednak postęp robót był niedostateczny, a jednocześnie pojawiły się kwestie niekorzystnego wpływu autostrady na środowisko, co groziło cofnięciem pożyczki EBI¹⁴.

drog krajowych na lata 2008–2012, <http://www.kprm.gov.pl/s.php?doc=1040>, dostęp 26.12.2017; Ministerstwo Infrastruktury, *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015*, Warszawa 2011, s. 23.

¹⁴ P. Apanowicz, *Koncesja wręczona*, „Rzeczpospolita”, 26.08.1997 r., s. 1 i 10; Ministerstwo Infrastruktury, GDDKiA, *Autostrada A1. Historia i przyszłość projektu*, „Biuletyn Informacyjny

Po powstaniu rządów PiS, sceptycznie nastawionych do roli kapitału prywatnego w realizacji programu autostradowego, usunięto firmę z budowy, a minister transportu i budownictwa zlecił opracowanie projektu wybudowania odcinka Nowe Marzy–Czerniewice bez udziału koncesjonariusza. Zatrzymano także przetargi na wyłonienie koncesjonariuszy odcinków Łódź–Pyrzowice. GTC SA skierowało spór na drogę sądową, doprowadzając do unieważnienia decyzji administracyjnej. Po objęciu władzy przez PO-PSL podpisano także umowę z GTC SA na budowę i eksploatację następnego odcinka Nowe Marzy–Czerniewice o długości 62,4 km z mostem na Wiśle pod Grudziądzem. Od połowy 1998 r. funkcjonował na nim 11-kilometrowy jednojezdniowy odcinek autostrady Lubicz–Czerniewice z jednojezdniowym mostem na Wiśle pod Toruniem. Zbudowały go w latach 90. Gdańskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych SA, Przedsiębiorstwo Innowacyjno-Produkcyjne INKOM z Pszczyny i Zakłady Budownictwa Mostowego PP z Warszawy. Kosztorys drugiego odcinka koncesjonowanego A1 opiewał na kwotę 938 mln EUR, co oznaczało, że koszt budowy jednego kilometra sięgnął 11,7 mln EUR. Wykonawcą było konsorcjum GTC NDI, Skanska, Intertoll i Laing Road¹⁵.

Problemy z akcjonariuszem na północnym fragmencie autostrady skłoniły władze do preferowania budżetowego modelu finansowania przy budowie odcinków południowych. W tym trybie w styczniu 2007 r. zawarto umowę z J&P-Avax SA na realizację odcinka Sośnica–Bełk długości 15,4 km. Inwestycja wartości 213,5 mln EUR w 83 proc. była finansowana z europejskiego Funduszu Spójności (FS)¹⁶. W listopadzie podpisano kontrakt z konsorcjum Alpine Mayreder Bau GmbH, Alpine Bau Deutschland AG, Alpine stavebni

Drogownictwa” 2003, nr 2, s. 26 i nast.;/kfl/; *Trudna autostrada*, „Nowe Życie Gospodarcze” 1997, nr 31, s. 11.

¹⁵ J. Kaliński, *Autostrady w Polsce czyli drogi przez mękę*, Księży Młyn, Łódź 2011, s. 55–56, 66–67; A. Niemierko, *Otwarcie odcinka autostrady A1 wraz z mostem prze Wisłę pod Toruniem*, „Drogownictwo” 1998, nr 8, s. 251; <https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/5214/biezace-informacje-o-przygotowaniu-autostrady-a-1-grudziadz---granica-z-czechami>; <https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/3662/podpisanie-umow-na-finansowanie-budowy-a1-z-nowych-marz-do-torunia>

¹⁶ Dalsze fragmenty rozdziału zostały opracowane na podstawie informacji pochodzących z Archiwum Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, <https://www.gddkia.gov.pl>, dostęp 26.12.2017.

spółność Cz s.r.o. na odcinek Świerklany–Gorzyczki na granicy z Czechami (18,3 km). Koszt przedsięwzięcia wartości 272 mln EUR w 66 proc. pokrywał FS. W sierpniu 2008 r. podpisano umowę z konsorcjum STRABAG Sp. z o.o. i Heilit-Woerner Budowlana Sp. z o.o. na odcinek Bełk–Świerklany (14,1 km). Jego koszt sięgający 285,2 mln EUR w 66 proc. pokrył FS. Odcinki realizowane na silnie zurbanizowanym i górzystym terenie przy granicy z Czechami kosztowały drożej niż na północy. I tak na odcinku Bełk–Świerklany 20,2 mln EUR, a Świerklany–Gorzyczki 18,6 mln EUR za 1 km magistrali.

Kolejną umowę podpisano w marcu 2009 r. z konsorcjum firm Polimex-Mostostal, Doprastav a.s. (Słowacja), Eurovic Polska i Przedsiębiorstwo Robót Drogowych i Mostowych Kędzierzyn-Koźle. Umowa dotyczyła budowy odcinka Maciejów–Sośnica (6 km) wartości 1,1 mld PLN. W czerwcu z Dragados SA zawarto kontrakt wartości 1,3 mld PLN na odcinek Piekary Śląskie–Maciejów (20 km), a miesiąc później na odcinek Pyrzowice–Piekary Śląskie (16 km), który miał zrealizować Budimex Dromex SA z Mostostalem Warszawa SA kosztem 1,8 mld PLN.

W północnej części autostrady w maju 2010 r. wybrano oferty na realizację w systemie „projektuj i buduj” odcinków autostrady A1 między Toruniem a Łodzią. Odcinek Kowal–Sójki (30 km) powierzono konsorcjum firm SRB Civil Engineering Ltd (Irlandia), John Sisk&SonsLtd (Irlandia), Roadbridge (Irlandia) i Budbaum SA (Białystok) za 800 mln PLN. Trasę Sójki–Kotliska (15,2 km) miało budować konsorcjum firm Poldim SA (Tarnów), Bögl a Krýslk.s. (Czechy) i Bogl&Krysl Polska Sp. z o.o., kosztem 542,2 mln PLN, Kotliska–Piątek (9 km) powierzono konsorcjum firm Sando Budownictwo Polska Sp. z o.o. i Construcciones Sanchez Dominiguez-Sando SA (Hiszpania) za 512,2 mln PLN. Budową fragmentu Piątek–Stryków (21 km) miało się zająć konsorcjum: Johann Bunte Bauunternehmung GmBH&Co.KG (Niemcy), Bunte Polska Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Robót Mostowych Mosty-Łódź SA, Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów ERBEDIM Sp. z o.o. (Piotrków Tryb.) i Przedsiębiorstwo Usług Technicznych ITERCOR Sp. z o.o. (Zawiercie) za 569,7 mln PLN. Termin zakończenia inwestycji ustalono na kwiecień 2012 r. Umowy na odcinki między Toruniem a Kowalem podpisano w połowie

czerwca 2010 r. Realizację inwestycji Czerniewice–Odolion i Odolion–Brzezie (łącznie 34,5 km), powierzono konsorcjum firm polskich i irlandzkich z liderem SRB Civil Engineering Ltd, a drogi Brzezie–Kowal (29,5 km) irlandzkiemu konsorcjum z liderem PBG SA. Na wszystkie odcinki od Czerniewic do Kowala zamierzano wydać blisko 3 mld PLN, natomiast zwycięskie oferty opiewały na 1,8 mld PLN. Znaczne oszczędności były konsekwencją światowego kryzysu finansowego.

Podpisując umowy w formule „projektuj i buduj” nie rezygnowano z aplikacji systemu PPP. W tym systemie dopiero w styczniu 2009 r. podpisano umowę z konsorcjum Autostrada Południe SA na budowę do końca 2013 r. 180-kilometrowego odcinka Stryków–Pyrzowice za 7,5 mld PLN. Wobec trudności z pozyskaniem przez spółkę odpowiednich kredytów, władze podjęły decyzję o budowie odcinka Stryków–Pyrzowice w systemie tradycyjnym „projektuj i buduj”. Ukończenie inwestycji, której rozpoczęcie planowano w 2010 r. miało nastąpić przed czerwcem 2012 r..

W kwietniu 2010 r. GDDKiA ogłosiła przetarg na wybór projektanta i wykonawcy budowy pierwszego odcinka Stryków–Tuszyn. Inwestycja obejmowała budowę nowej autostrady długości 38,6 km oraz przebudowę istniejącego fragmentu o długości 1,4 km. Do przetargu przystąpiło 11 wykonawców, a najtańszą ofertę złożyło konsorcjum firm z liderem Polimex-Mostostal SA. Zaproponowana cena wynosiła 1,2 mld PLN i była o 42 mln PLN niższa od preliminarza GDDKiA. Mniej korzystnie przedstawiały się inne elementy kontraktu, a termin ukończenia inwestycji w połowie 2013 r. oznaczał roczne opóźnienie w stosunku do Programu budowy dróg krajowych na lata 2008–2012.

W praktyce opóźnienia okazały się znacznie większe, a dodatkowo konsorcjum nie wywiązywało się z zobowiązań wobec wykonawców. W rezultacie, z początkiem 2014 r. umowa została rozwiązana, a nowy przetarg na dokończenie budowy w ciągu 22 miesięcy został ogłoszony 6 lutego 2014 r. i przewidywał podział projektu na trzy zadania. Odcinek od węzła Łódź Północ do węzła Brzeziny (14,1 km) powierzono konsorcjum firm STRABAG i Budimex za blisko 340 mln PLN. Część od węzła Brzeziny do węzła Romanów (11 km) zlecono firmie Mota-Engil za 361 mln PLN, a fragment od węzła Romanów

do węzła Tuszyn (16 km) miało zbudować konsorcjum firm Budimex i STRABAG za 327 mln PLN.

Dnia 5 marca 2014 r. ogłoszono przetarg na budowę południowego odcinka autostrady od Rząsawy na północny-wschód od Częstochowy do lotniska w Pyrzowicach (57 km). Jego powstanie miało odciążyć Częstochowę od ruchu tranzytowego od strony Gdańska i Warszawy w stronę Górnego Śląska i Czech. Trasa jako element korytarza transportowego Bałtyk–Adriatyk, uzyskała dofinansowanie Komisji Europejskiej w wysokości 315 mln EUR z FS.

Inwestycja podzielona została na cztery zadania: Rząsawa–Blachownia, Blachownia–Zawodzie, Zawodzie–Woźniki i Woźniki–Pyrzowice. Najkorzystniejszą ofertę dla odcinka Rząsawa–Blachownia złożyło konsorcjum firm Salini Polska, Salini Impregilo oraz Todini Costruzioni. W ciągu 33 miesięcy miało powstać 20,3 km trasy za 703,3 mln PLN. Budowę od Blachowni do Zawozdzia przyznano konsorcjum BERGER Bau Polska Sp. z o.o. i BERGER Bau GmbH. Odcinek o długości 4,7 km miał być wybudowany w ciągu 33 miesięcy za 219,4 mln PLN. Budowy odcinka Zawodzie–Woźniki (ok. 17 km), za 574,5 mln PLN i Woźniki–Pyrzowice (15,2 km) za 609,5 mln PLN, w ciągu 30 miesięcy, podjęło się konsorcjum firm STRABAG Infrastruktura Południe Sp. z o.o. i STRABAG Sp. z o.o.

Na decyzję dotyczącą brakującego fragmentu autostrady A1 od Piotrkowa Trybunalskiego do Częstochowy trzeba było czekać do jesieni 2016 r. Postanowiono wówczas, że jego budowa w ciągu drogi krajowej nr 1 będzie połączona z modernizacją wybudowanego pod koniec lat 80. odcinka autostradowego Tuszyn–Piotrków Trybunalski. Ze środków KFD, w systemie „projektuj i buduj”, ma powstać do 2022 r. 81-kilometrowy odcinek autostrady między aglomeracjami łódzką i śląską. W ogłoszonym 28 czerwca 2017 r. przetargu budowę podzielono na cztery zadania: węzeł Tuszyn–węzeł Bełchatów, węzeł Bełchatów–węzeł Kamieński, węzeł Kamieński–węzeł Radomsko, węzeł Radomsko–granica województw łódzkiego i śląskiego, granica województw łódzkiego i śląskiego–Rząsawa. Przyjęto, że między węzłem Tuszyn a węzłem Piotrków Trybunalski Zachód pozostaną po dwa pasma ruchu w obu kierunkach, między węzłami Piotrków Trybunalski Zachód a Piotrków Trybunalski

Południe droga będzie miała po cztery pasy ruchu w każdym kierunku, a dalej do Rząsawy trzy pasy dla każdej jezdni. Betonowa nawierzchnia drogi ma służyć 30–40 lat bez poważniejszych zabiegów remontowych.

Dnia 18 grudnia 2017 r. otwarto w Katowicach oferty na budowę odcinka śląskiego i w Łodzi na budowę odcinków zlokalizowanych na terenie województwa łódzkiego. Najniższą ofertę, 486 mln PLN, na budowę w ciągu 35 miesięcy odcinka od granicy województw łódzkiego i śląskiego do Rząsawy (16,9 km) złożyło Przedsiębiorstwo Usług Technicznych INTERCOR Sp. z o.o. Przedsiębiorstwo to wygrało także przetarg na budowę dwóch odcinków od węzła Bełchatów do węzła Radomsko. Do budowy pozostałych dwóch wybrano konsorcjum firm Budimex SA i STRABAG Sp. z o.o. Cała oferta opiewała na blisko 2,5 mld PLN, za wykonanie 64 km autostrady w ciągu 32 miesięcy.

4. Rezultaty

Trwające od połowy lat 90. ożywienie wokół budowy autostrady A1 konkretne rezultaty przyniosło dopiero pod koniec 2007 r. Powstał wówczas, w systemie koncesyjnym, odcinek Rusocin–Swarozyn (25 km). Niemal rok później autostrada dotarła do Nowych Marz koło Grudziądza. Powstał ciąg autostradowy Trójmiasto–Grudziądz (88 km) z czterema miejscami obsługi podróżnych (MOP) i sześcioma węzłami drogowymi. Siódmy węzeł, Warlubie uruchomiono dopiero z początkiem lutego 2011 r.

Dnia 14 października 2011 r. otwarto trzeci, a zarazem ostatni odcinek koncesjonowanego fragmentu A1 Nowe Marzy–Czerniewice (62,4 km) z czterema MOP-ami. Zbudowano prawie 2-kilometrowy most na Wiśle pod Grudziądzem, nowy odcinek autostradowy Nowe Marzy–Lubicz. Dokończono budowę trasy z Lubicza do Czerniewic oraz mostów na Drwęcy i Wiśle pod Toruniem. Tym samym fragment północny autostrady A1, nazwany dla celów promocyjnych *Amber One* (150,6 km), połączył Trójmiasto z Toruniem. Przejściowo funkcjonowanie autostrady utrudniał brak węzłów Grudziądz i Turzno. Od 2012 r. na całym koncesjonowanym odcinku A1 pobierano opłaty.

Z magistrali budowanych w systemie tradycyjnym (budżetowym) na południu Polski 23 grudnia 2009 r. otwarto pierwszy z siedmiu realizowanych w województwie śląskim odcinków autostrady A1 z Sośnicy do Bełku (ok. 15 km) z dwoma MOP-ami. W Sośnicy autostrada uzyskała połączenie z magistralą A4 dzięki oddanemu do użytku wielkiemu węzłowi drogowemu. Przebieg odcinka z Sośnicy do Bełku przez tereny eksploatacji górniczej wymagał specjalistycznych zabezpieczeń przed szkodami. Na następny odcinek trzeba było czekać blisko rok. 15 grudnia 2010 r. otwarto dla ruchu odcinek od węzła Bełk do węzła Rowień (7,5 km). Był on fragmentem kontraktu Bełk–Świerklany, którego realizacja opóźniła się na skutek wiosennych powodzi i wczesnej zimy. Odcinek Rowień–Świerklany (7 km) uruchomiono 21 kwietnia 2011 r.

30 września 2011 r. został otwarty dla ruchu odcinek Sośnica–Maciejów (6 km). Powstała na nim największa estakada na Śląsku, będąca czwartym takim obiektem w Europie. Dalej na północ 1 czerwca 2011 r. otwarto dwa odcinki Zabrze Północ–Piekary Śląskie (12 km) i Piekary Śląskie–Pyrzowice (16,1 km). Pierwszy z nich budowany był w rejonie występowania szkód górniczych, co wymagało dodatkowych rozwiązań technicznych. Pod koniec grudnia śląski fragment A1 wzbogacił się o odcinek Maciejów–Zabrze Północ (8 km), co dało 50 km ciągłej autostrady. Połączyła ona katowickie lotnisko w Pyrzowicach z centrum Górnego Śląska, a dalej ze skrzyżowaniem A1 i A4 w rejonie Gliwic.

Przedłużenie A1 na południu hamowały problemy na jej ostatnim odcinku Świerklany–Gorzyczki związane m.in. z opóźnieniem budowy mostu w Mszanie przez firmę Alpine Bau GmbH. Wobec trudności z uzyskaniem porozumienia między GDDKiA a firmą Alpine Bau w grudniu 2009 r. strona polska odstąpiła od kontraktu. Nie przeszkodziło to firmie w zwycięskim udziale w nowym przetargu, rozstrzygniętym w sierpniu 2010 r. Jednak problemy z tym wykonawcą opóźniły realizację odcinka Świerklany–Gorzyczki o dwa lata. W końcu listopada 2012 r. otwarto tylko fragment Mszana–Gorzyczki (11 km), a zabrakło 7 km trasy dla uzyskania powiązania śląskiego odcinka A1 z czeską autostradą D1. W konsekwencji między Świerklanami a Mszaną ruch, zamiast autostradą, prowadzony był zatłoczonymi drogami wojewódzkimi. Otwarcie odcinka Świerklany–Mszana nastąpiło 23 maja 2014 r.

Tabela 1. Odcinki autostrady A1 oddane do użytku w latach 2007–2016

Odcinek autostrady	Długość (w km)	Data oddania do użytku
Rusocin–Swarożyn	24,3	22 grudnia 2007 r.
Swarożyn–Nowe Marzy	63,9	17 października 2008 r.
Nowe Marzy–Czerniewice	62,4	14 października 2011 r.
Czerniewice–Włocławek Zachód	44,5	21 grudnia 2013 r.
Włocławek Zachód–Kowal	19,5	4 lipca 2014 r.
Kowal–(Stryków) Łódź Północ	75,2	13 listopada 2012 r.
(Stryków) Łódź Północ–Tuszyn	40,0	1 lipca 2016 r.
Pyrzowice–Piekary Śląskie	16,1	1 czerwca 2012 r.
Piekary Śląskie–Zabrze Północ	12,0	1 czerwca 2012 r.
Zabrze Północ–Zabrze Zachód	8,1	22 grudnia 2011 r.
Zabrze Zachód–Sośnica	8,2	30 września 2011 r.
Sośnica–Bełk	15,4	23 grudnia 2009 r.
Bełk–Rowień	7,5	15 grudnia 2010 r.
Rowień–Świerklany	6,6	21 kwietnia 2011 r.
Świerklany–Mszana	7,2	23 maja 2014 r.
Mszana–Gorzyczki	11,1	30 listopada 2012 r.

Źródło: opracowanie własne.

Tymczasem poważne opóźnienia notowano na terenie woj. kujawsko-pomorskiego oraz łódzkiego, co wywołało konflikt między GDDKiA a irlandzką firmą SRB Civil Engineering Ltd. budującą, wraz z PBG SA, odcinki: Czerniewice–Brzezie (34,5 km) oraz Brzezie–Kowal (29,5 km), a także niezagrożony odcinek Kowal–Sójki (30 km). GDDKiA wezwała wykonawcę do opracowania i wdrożenia programu naprawczego na zagrożonych odcinkach, w którym przyjęto formułę prowadzenia prac na dwie, a nawet na trzy zmiany latem 2012 r. Postanowienia ugody nie były w pełni realizowane. W konsekwencji 6 września 2012 r. GDDKiA wypowiedziała polsko-irlandzkiemu konsorcjum umowy na budowę odcinków A1 od Czerniewic do Kowala, przy zaangażowaniu robót wynoszącym ok. 60 proc. na odcinku Czerniewice–Brzezie i ok. 50 proc. na odcinku Brzezie–Kowal. Zabezpieczono teren budowy przed zbliżającym się okresem zimowym oraz zapowiedziano niezwłocznie ogłoszenie przetargów na wybór nowych wykonawców, tak by już wiosną 2013 r. wznowić

prace i uzyskać do końca roku przejezdność z Torunia do Łodzi. Jednak nie ustały spory między GDDKiA a wykonawcami. Dopiero w połowie grudnia 2017 r. przy wsparciu Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej zawarto umowę sądową z wykonawcami kontraktów z 2010 r.

Przetargi na pozbawione wykonawców odcinki Czerniewice–Kowal ogłoszono 28 września 2012 r. W ich wyniku realizację inwestycji na kwotę ponad 1 mld PLN brutto, z czasem realizacji 12 miesięcy, powierzono polsko-włoskiemu konsorcjum firm, którego liderem była firma Salini Polska Sp. z o.o. Jednak w wyniku interwencji Krajowej Izby Odwoławczej unieważniono wybór, a firma Salini musiała wykazać, że dysponuje odpowiednim potencjałem kadrowym i sprzętowym. W połowie marca 2013 r. na podstawie ponownej oceny uzupełnionej oferty Salini Polska Sp. z o.o. znów wybrana została na wykonawcę odcinków Czerniewice–Kowal na wcześniej przyjętych warunkach.

Mimo tych perturbacji przybliżał się moment połączenia autostradą Torunia z Łodzią, a właściwie Gdańska z Łodzią. 13 listopada 2012 r. oddano do użytku odcinek z Kowala do Strykowa (75 km). Wyposażony był w dwie jezdnie po dwa pasy ruchu z możliwością dobudowania trzeciego, wewnętrznego oraz w osiem MOP-ów. Nowy odcinek autostradowy umożliwił omińnięcie zatłoczonych Zgierza i Łęczycy, ale zmuszał po dojeździe do węzła Kowal do korzystania z zatłoczonej drogi krajowej nr 1, aby dostać się do podtoruńskich Czerniewic, gdzie zaczynał się koncesjonowany odcinek A1. Na przeszkodzie do pełnego wykorzystania odcinka stał niedokończony węzeł Kutno–Wschód, którego wykonawca ogłosił upadłość. Budowę wznowiła firma Budimex dopiero pod koniec kwietnia 2014 r. a zakończyła ją 25 czerwca 2015 r. Oprócz węzła wybudowano także łącznice i dwa MOP-y.

Na kolejny odcinek magistrali z Torunia do Łodzi trzeba było czekać do 21 grudnia 2013 r., kiedy kierowcy mogli skorzystać z odcinka od węzła Czerniewice do węzła Włocławek–Zachód (45 km). Ukończenie budowy fragmentu Włocławek–Zachód–Kowal (19,5 km) nastąpiło 4 lipca 2014 r., umożliwiając podróżowanie bez przeszkód autostradą z Gdańska do Łodzi. Równocześnie uruchomiono MOP w okolicach węzła Ciechocinek, a w połowie lipca MOP w pobliżu węzła Czerniewice.

Ostatni z wykonanych odcinków A1, z dwoma MOP-ami, otwarto 1 lipca 2016 r. między węzłem Łódź-Północ a Tuszyń (40 km). Jego ważnym elementem był węzeł Łódź-Południe wiążący A1 z drogą S8 w kierunku Wrocławia. Nowy odcinek połączył, przez fragment A1 zbudowany w latach 80., Gdańsk z Piotrkowem Trybunalskim. Do ukończenia autostrady A1 brakowało środkowego fragmentu od Piotrkowa Trybunalskiego do Pyrzowic. Na początku 2018 r. zaawansowana była budowa od Częstochowy na południe, zaś pozostałych pięć odcinków oczekiwało na podpisanie umów z wykonawcami. Z ogólnej długości autostrady A1 liczącej 584 km w użytkowaniu było 446 km, w budowie 57 km, a w przetargach 81 km.

Brakujący odcinek A1 z Piotrkowa Trybunalskiego do Pyrzowic dopełni sieć autostrad w Polsce, łącząc autostrady A2 i A4. Należy przypuszczać, że od 2021 r. autostrada A1 zapewni dogodne skomunikowanie najważniejszych aglomeracji kraju, szczególnie trójmiejskiej, łódzkiej, warszawskiej i śląskiej. Jako jedna z kluczowych tras szybkiego ruchu w Polsce, leżąca w ciągu międzynarodowej trasy E75 oraz VI transeuropejskiego korytarza transportowego, ułatwi dostęp do polskich portów nie tylko obywatelom i firmom z Polski, ale także z Czech, Słowacji, Węgier i innych państw z południa Europy.

Bibliografia

Bukowski S., *Plan rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce do 2015 roku*, „Przeгляд Komunikacyjny” 1998, nr 11.

<https://www.gddkia.gov.pl>

Jaworski Z., *Program budowy autostrad w Polsce 1993–2007*, „Drogownictwo” 1993, nr 9.

Kaliński J., *Autostrady na EURO 2012*, „Kwartalnik Kolegium Ekonomiczno-Społecznego. Studia i Prace” 2013, nr 1.

Kaliński J., *Autostrady w Polsce, czyli drogi przez mękę*, Księży Młyn, Łódź 2011.

Nowicki A., *Dotychczasowe koncepcje budowy autostrad w Polsce*. „Drogownictwo” 1993, nr 10.

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU PRZYSZŁOŚCI – TENDENCJE ROZWOJU, PROBLEMY I MOŻLIWOŚCI ICH ŁAGODZENIA

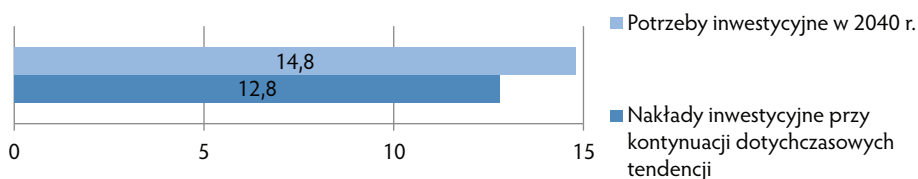
Wprowadzenie

Zmiany zachodzące w gospodarce światowej generują nowe potrzeby w zakresie infrastruktury transportu. Z drugiej strony cechy infrastruktury transportu, takie jak ich wysoka kapitałochłonność, ale również terenochłonność są ograniczeniem jej rozwoju i przyczyniają się do dużego zróżnicowania poziomu rozwoju infrastruktury transportu w poszczególnych krajach nawet Unii Europejskiej, która od wielu lat do problemu ujednoczenia tej podstawy rozwoju społeczno-gospodarczego przywiązuje dużą wagę i podejmuje wiele inicjatyw w tym zakresie. Celem artykułu jest identyfikacja problemów i wyzwań stojących przed rozwojem infrastruktury transportu w krajach UE w świetle globalizacji i związanych z nią scenariuszy rozwoju infrastruktury oraz wskazanie sposobów łagodzenia tych problemów.

1. Nakłady inwestycyjne na realizację potrzeb infrastrukturalnych w krajach UE

Różne możliwości finansowe oraz odmienne preferencje krajów UE w zakresie rozwoju infrastruktury transportu doprowadziły do znacznego zróżnicowania nakładów na infrastrukturę, którego efektem jest odmienny poziom rozwoju infrastruktury transportu w poszczególnych krajach. Globalizacja i rozwój demograficzny determinują rozwój infrastruktury, który do 2040 r. wymagać będzie wg szacunków łącznie 94 bln USD. Z raportu *Global Infrastructure Outlook* wynika, że aby do 2040 r. zostały zrealizowane wszystkie niezbędne inwestycje infrastrukturalne obejmujące infrastrukturę transportu, energetykę, gospodarkę wodną i telekomunikację, średnie roczne nakłady inwestycyjne powinny wzrosnąć z 3 proc. światowego PKB do 3,5 proc. Bez tego przyspieszenia powstanie luka inwestycyjna między inwestycjami zrealizowanymi a niezbędnymi w wysokości ok. 14,9 bln USD. Nakłady te zróżnicowane są regionalnie, odmienna jest też struktura przewidywanych potrzeb. Największe przewidywane potrzeby inwestycyjne wystąpią w USA (będą np. dwukrotnie wyższe niż w Chinach). W Europie luka inwestycyjna wyniesie 2 bln USD (rysunek 1) dla całej infrastruktury, tzn. uwzględniając także infrastrukturę energetyczną, wodną i telekomunikacyjną. Infrastruktury transportu dotyczy ponad połowa tych potrzeb.

Rysunek 1. Luka inwestycyjna między środkami wynikającymi z aktualnych tendencji inwestowania w infrastrukturę i potrzebami inwestycyjnymi w 2040 r. w Europie (bln USD w cenach z 2015 r.)



Źródło: opracowanie własne na podstawie *Global infrastructure Outlook. Infrastructure investment needs 50 countries, 7 sectors to 2040*, Oxford Economics, Oxford 2017, s. 87.

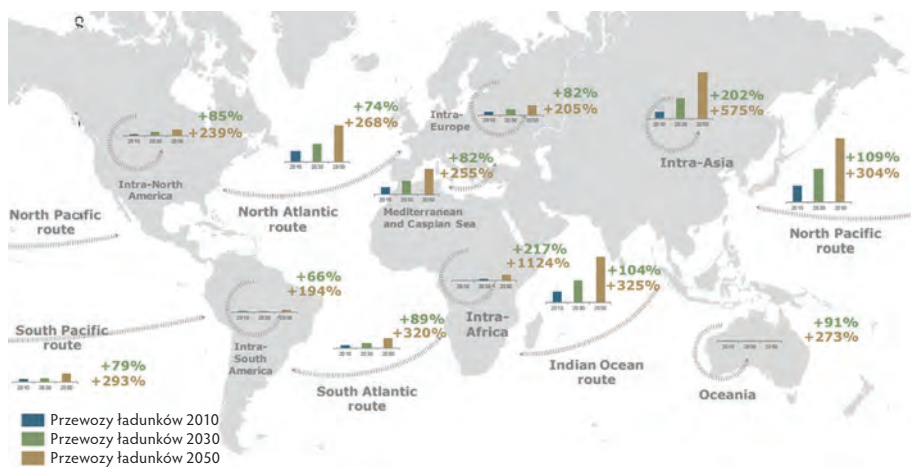
Prognoza popytu na przewozy ładunków przewiduje zróżnicowany wzrost w różnych regionach świata. W Europie przewidywany wzrost, w stosunku do 2010 r., wyniesie:

- w 2030 r. – 82 proc. tkm,
- w 2050 r. – 205 proc. tkm (rysunek 2).

Podobne są późniejsze prognozy OECD, do 2050 r. przewidziany jest w Europie prawie dwukrotny wzrost popytu w stosunku do 2015 r. (czego konsekwencją będzie między innymi znaczny wzrost emisji CO₂) – rysunek 3.

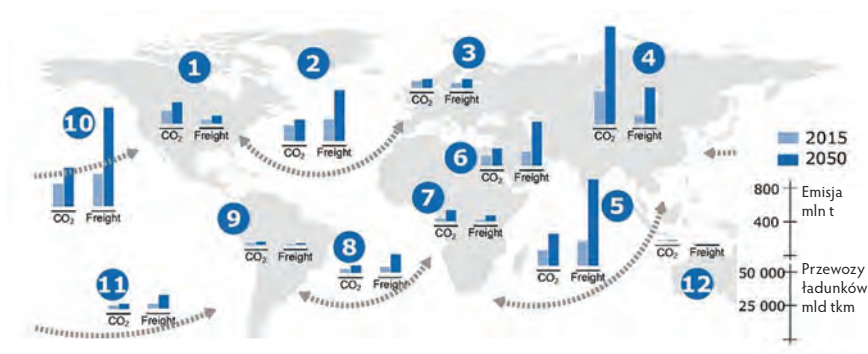
Szczególnie duży wzrost przewidywany jest w portach kontenerowych, średnio w świecie o 73 proc. do 2030 r. i o 300 proc. do 2050 r. W Europie wzrost obrotów kontenerowych szacowany jest na 52 mln TEU do 2030 r., a 134 mln TEU do 2050 r., co oczywiście przełoży się na potrzebę dostosowania do tych prognoz infrastruktury transportu.

Rysunek 2. Przewozy międzynarodowe w tonokilometrach wg korytarzy w latach: 2010, 2030, 2050



Źródło: *Capacity to Grow. Transport infrastructure Needs for future trade growth*, Corporate Partnership Board Report, OECD/ ITF 2016, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/future-growth-transport-infrastructure.pdf>, dostęp 20.12.2017.

Rysunek 3. Prognoza wzrostu przewozów ładunków według regionów świata (w latach 2015–2050, w mld tkm)



- | | |
|--------------------------------------|------------------------|
| 1. Północna Ameryka | 7. Afryka |
| 2. Północny Atlantyk | 8. Południowy Atlantyk |
| 3. Europa | 9. Ameryka Łacińska |
| 4. Azja z Japonią i Koreą Południową | 10. Północny Pacyfik |
| 5. Ocean Indyjski | 11. Południowy Pacyfik |
| 6. Morze Śródziemne i Kaspijskie | 12. Oceania |

Źródło: *Transport Outlook 2017*, http://www.oecd-ilibrary.org/transport/itf-transport-outlook-2017_9789282108000-en, dostęp 13.12.2017.

Potrzeby inwestycyjne w zakresie infrastruktury transportu według raportu *Global Infrastructure Outlook* będą dotyczyły w Europie przede wszystkim infrastruktury drogowej i kolejowej oraz portów lotniczych i morskich. Największe nakłady – ponad jedna trzecia środków na infrastrukturę transportu, według szacunków, niezbędne będą do rozwoju infrastruktury drogowej. W nakładach na infrastrukturę drogową, kolejową i lotniska występuje luka inwestycyjna o wartości powyżej 20 proc., jednak największa luka inwestycyjna w stosunku do obecnych tendencji wystąpi w odniesieniu do portów morskich, dla których szacowane zapotrzebowanie na inwestycje jest o 62 proc. większe niż środki prognozowane przy zachowaniu obecnych trendów¹. Rozwój portów morskich oznaczać będzie konieczność dostosowania do nowych wyzwań infrastruktury transportu na ich zapleczu. Według szacunków przedstawionych

¹ *Global infrastructure Outlook. Infrastructure investment needs 50 countries, 7 sectors to 2040*, Oxford Economics, 2017, s. 88.

w raporcie z 2016 r. w najbliższym zapleczu portów morskich w Europie Zachodniej potrzeby infrastrukturalne wzrosną do 2050 r. o 44 proc. w stosunku do 2010 r. (tabela 1).

Tabela 1. Potrzeby w zakresie infrastruktury transportu lądowego w Europie Zachodniej

Wyszczególnienie	Obroty/przewozy (mld tkm)			Wzrost potrzeb infrastrukturalnych w stosunku do 2010 r. (w proc.)	
	2010 r.	2030 r.	2050 r.	2030 r.	2050 r.
Transport lądowy na zapleczu portów morskich (w zasięgu 50 km)	1458	2616	4009	23	44
Transport lądowy	4318	8345	13123	11	23

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Capacity to Grow. Transport infrastructure Needs for future trade grow*, Corporate Partnership Board Report, OECD/ ITF 2016, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/future-growth-transport-infrastructure.pdf>, dostęp 13.12. 2017.

W zakresie przewozów pasażerów prognozy OECD przewidują, że wzrost popytu na transport między 2015 r. a 2050 r. będzie ponad dwukrotny (z 50 000 do 120 000 mld pkm, w tym 50 mld pkm stanowić będą przewozy w miastach) i podobnie, jak przy przewozach ładunków, będzie on zróżnicowany regionalnie².

Przedstawione prognozy i scenariusze rozwoju transportu i infrastruktury są dalekosiężne i mogą ulec pewnym modyfikacjom, co nie zmienia faktu, że są ostrzeżeniem przed nadchodzącymi problemami, które można próbować łagodzić, znając nadchodzące zagrożenia.

² *Transport Outlook 2017*, http://www.oecd-ilibrary.org/transport/itf-transport-outlook-2017_9789282108000-en, dostęp 13.12.2017.

2. Zrównoważony rozwój infrastruktury transportu

Podstawowe wytyczne dla współczesnych kierunków rozwoju infrastruktury transportu zawarte są w przyjętej w marcu 2011 r. przez Radę Unii Europejskiej białej księdze *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu, dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*. Infrastruktura transportu jako podstawa jego rozwoju odegrać może w zrównoważonym rozwoju transportu istotną rolę poprzez:

- kształtowanie przyjaznej dla środowiska struktury gałęziowej systemów transportowych i optymalizację działania multimodalnych łańcuchów logistycznych, m.in. poprzez większe wykorzystanie bardziej energooszczędnych gałęzi transportu,
- umożliwienie przeniesienia do 2030 r. 30 proc. przewozów ładunków na odległość większą niż 300 km z transportu samochodowego na inne gałęzie i rodzaje, takie jak transport kolejowy i wodny, a do 2050 r. – 50 proc.; ukończenie do 2050 r. budowy kolei dużych prędkości, trzykrotny wzrost długości istniejącej sieci kolei dużych prędkości do 2030 r. oraz zachowanie gęstej sieci kolejowej we wszystkich państwach członkowskich UE umożliwiającej do 2050 r. realizację większości ruchu pasażerskiego na średnie odległości transportem kolejowym,
- zapewnienie do 2050 r. dostępu do wszystkich lotnisk należących do sieci bazowej siecią kolejową, najlepiej dużych prędkości,
- zapewnienie połączeń wszystkich najważniejszych portów morskich z zapleczem transportem kolejowym i w miarę możliwości transportem wodnym śródlądowym,
- zwiększanie dostępności transportowej regionów poprzez stworzenie do 2030 r. unijnej bazowej sieci transportowej TEN-T, a do 2050 r. osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości sieci oraz zapewnienie usług informacyjnych,

- wzrost efektywności transportu i wykorzystania infrastruktury dzięki systemom informacji i instrumentom rynkowym³.

Czy realizacja tych celów zapewni zmniejszenie nakładów na infrastrukturę transportu? Na pewno lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury zmniejszy potrzeby infrastrukturalne, wspieranie rozwoju gałęzi przyjaznych dla środowiska może również oddziaływać w tym kierunku w przypadku wielozadaniowego zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych, dzięki któremu nakłady na drogi wodne są znacznie mniejsze niż na infrastrukturę drogową czy kolejową. Infrastruktura kolejowa jest kosztowna, ale zaletą może być jej mniejsza terenochłonność i wyższa wydajność w porównaniu z transportem samochodowym. Przy intensywnych przewozach na kilometr infrastruktury przypada:

- 3,5 mln t ładunków w transporcie wodnym śródlądowym,
- 2,5 mln t w transporcie kolejowym,
- 1,5 mln t w transporcie samochodowym⁴.

Przewaga infrastruktury transportu kolejowego w stosunku do samochodowego pod względem wielkości przewozów przypadających na kilometr drogi wysokiej jakości (np. kolei dużych prędkości – KDP) jest jeszcze większa w przypadku przewozów pasażerów.

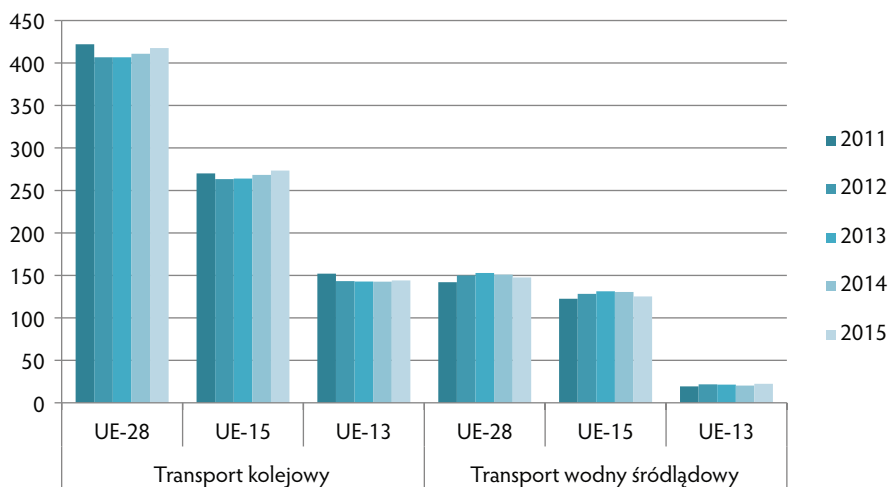
Długi okres powstawania infrastruktury transportu w zasadzie ogranicza możliwość oceny w tak krótkim czasie zapisanej w białej księdze transportu UE z 2011 r. polityki transportowej w zakresie infrastruktury, zarówno na podstawie efektów rzeczowych, jak i nakładów inwestycyjnych, które zazwyczaj są konsekwencją podjętych wcześniej decyzji. W transporcie ładunków na razie zmiany są niewielkie. Od 2011 r. zauważyć można niewielką tendencję wzrostową w przewozach ładunków transportem kolejowym w UE 15 i UE 28, ale wzrost ten jest zbyt mały, aby mógł znaleźć odzwierciedlenie w strukturze gałęziowej przewozów. W transporcie wodnym śródlądowym zmiany są nieregularne,

³ *White Paper. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*, Brussels, 28.3.2011, COM (2011) 144 final, s. 3, 12.

⁴ *Inland Navigation*, <ftp://www.binnenvaart.be>, dostęp 9.02.2014.

w związku z uzależnieniem przewozów od stanów wód, a niewielka tendencja wzrostowa jest zauważalna w nowych krajach UE (rysunek 4).

Rysunek 4. Przewozy ładunków transportem kolejowym i wodnym śródlądowym w krajach UE w latach 2011–2015 (mld tkm)



Źródło: opracowanie własne na podstawie *Transport in figures. Statistical pocketbook 2017*, Luxembourg 2017.

Jeśli przyjrzeć się realizowanym przedsięwzięciom inwestycyjnym w gałęziach przyjaznych dla środowiska, to najwyraźniej widoczne są efekty rozwoju infrastruktury KDP. Trzeba mieć jednak świadomość, że rozwój tej technologii przewozu w Europie trwa już ponad 35 lat (pierwszą linię KDP oddano do eksploatacji we Francji w 1981 r.). W transporcie wodnym śródlądowym największą planowaną inwestycją infrastrukturalną w Europie jest kanał Sekwana–Skalda. Kanał o długości 107 km, budowany wzdłuż autostrady A1, pozwoli na znaczne zmniejszenie ruchu i tym samym zwiększenie bezpieczeństwa na autostradzie, a jednocześnie zapewni sprawną obsługę portów morskich. Jeden zestaw pchany o ładowności 4000 t zastąpi 200 samochodów ciężarowych, zapewniając zmniejszenie kosztów transportu i emisji zanieczyszczeń. Projekt spełnia wszelkie wymagania dotyczące ochrony środowiska, przewiduje rozwiązania mające na celu zachowanie równowagi dynamicznej w ekosystemie

rzecznym, a jednocześnie uwzględnia wymagania dotyczące krajobrazu oraz zaspokojenie potrzeb rekreacyjnych. Budowa Kanału powinna zakończyć się do 2024 r. Na efekty tej inwestycji trzeba będzie więc poczekać.

3. Nowe technologie a infrastruktura transportu

Skuteczniejszym sposobem na zmniejszenie potrzeb infrastrukturalnych jest wykorzystanie szeroko rozumianych nowych technologii i to zarówno:

- inteligentnych systemów transportowych (ITS), jak i
- nowych koncepcji rozwiązań transportowych, które najczęściej w połączeniu z systemami zarządzania ruchem mogą zmniejszyć zapotrzebowanie na infrastrukturę niezbędną do zaspokojenia określonych potrzeb przewozowych.

Nowoczesne systemy informacyjne pozwalają na lepsze wykorzystanie środków transportu, integrację gałęzi transportu, zarządzanie ruchem i tym samym lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury transportu, niwelowanie zakłóceń w ruchu, wzrost bezpieczeństwa w transporcie, terminowości itp. Z wieloletnich badań prowadzonych w różnych krajach wynika, że zastosowanie systemów wykorzystujących metody i środki ITS przyczynia się do:

- zmniejszenia nakładów na infrastrukturę transportową, nawet o 30–35 proc. przy zachowaniu tych samych efektów poprawy sprawności systemu, jak w przypadku budowy nowych odcinków dróg,
- zwiększenia, nawet o 20 proc., przepustowości elementów sieci transportowych bez nowych odcinków dróg,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszenia liczby wypadków o 60 proc. w obszarze niezabudowanym i 50 proc. w obszarze zabudowanym,
- znacznego skrócenia czasów podróży i zużycia energii (o blisko 60 proc.).
- redukcji emisji spalin o średnio 40 proc. i w efekcie zmniejszenia emisji CO₂ (m.in. z powodu zmniejszenia liczby zatrzymań i poprawy płynności ruchu),

- poprawy warunków pracy kierowców, komfortu podróżowania osób transportem zbiorowym oraz zwiększenia bezpieczeństwa pieszych,
- redukcji kosztów zarządzania taborem drogowym,
- redukcji, nawet o 30–35 proc., kosztów związanych z utrzymaniem i renowacją nawierzchni dróg⁵.

O skuteczności inteligentnych systemów transportowych decyduje ich zasięg, który uzależniony jest od kompatybilności systemów stosowanych w różnych gałęziach transportu i na różnych obszarach. Dlatego też prace nad ITS zmierzają nie tylko do zwiększenia możliwości i funkcjonalności systemu, ale też do jego interoperacyjności. Oznacza to, że systemy muszą być w stanie współdziałać ze sobą ponad granicami i niezależnie od rodzaju transportu, na wszystkich poziomach: infrastruktury, danych, usług, aplikacji i sieci⁶.

W tym celu w ramach inicjatyw dotyczących wdrażania współpracujących inteligentnych systemów transportowych C-ITS (Cooperative Intelligent Transport Systems) zmierza się do zapewnienia interoperacyjności tych usług w całej UE. Celem podejmowanych działań jest stworzenie odpowiednich warunków dla jednolitego rynku usług C-ITS w Europie na podstawie wspólnych profili komunikacji, które stwarzają jednak możliwość wprowadzania przyszłych innowacyjnych usług. W 2016 r. państwa członkowskie i Komisja Europejska uruchomiły platformę C-Roads, aby skoordynować działania w zakresie wdrożenia C-ITS – wspólnie opracowywać i udostępniać dane techniczne oraz sprawdzać interoperacyjność poprzez badania w różnych miejscach. Choć platforma C-Roads była pierwotnie stworzona na potrzeby wdrażania C-ITS współfinansowanych przez UE, jest ona otwarta dla wszystkich działań wdrożeniowych na rzecz badania interoperacyjności.

⁵ Por. J. Oskarbski, K. Jamroz, *Inteligentny system transportu dla aglomeracji trójmiejskiej*, „Telekomunikacja i Techniki Informacyjne” 2009, nr 10(2); G. Nowacki, T. Kamiński, *Problemy interoperacyjności ITS – implikacje na podstawie projektu ksapo oraz e-call*, „Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej” 2011, z. 80 Transport.

⁶ *Europejska strategia na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych – ważny krok w kierunku mobilności pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych*, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, COM 2016 766 final, Bruksela, 30.11.2016.

Szczególnie ważne jest to w przypadku wdrażania nowych technologii w transporcie, które zakładają wprowadzanie do eksploatacji pojazdów autonomicznych. Technologie takie testowane są w różnych gałęziach transportu. W transporcie samochodowym istota ich polega na łączeniu kilku samochodów ciężarowych w konwój, którego ruchem kieruje pojazd znajdujący się na przodzie, a pozostałe samochody automatycznie dostosowują do niego swoją jazdę. Wszystkie samochody w konwoju komunikują się ze sobą za pomocą systemów radiowych wi-fi i jeśli lider konwoju skręca, hamuje lub przyspiesza, pozostałe pojazdy w konwoju, kierowane przez komputer, powtarzają jego czynności.

System ten zapewnić ma zmniejszenie emisji zanieczyszczeń oraz poprawę bezpieczeństwa, za które zazwyczaj odpowiada tzw. czynnik ludzki. Testy wykonywane przez amerykańską firmę Peleton Technology pokazały, że dzięki zmniejszeniu odległości między samochodami poprawić można aerodynamikę kolumny pojazdów i zredukować spalanie paliwa o około 5 proc. w przypadku pierwszego samochodu i aż o 7–10 proc. w przypadku pozostałych. Są to więc znaczące oszczędności, przekładające się na redukcję emisji dwutlenku węgla. Samochody jadące bliżej siebie zajmują także mniej miejsca na drodze, co pozwoli zmniejszyć kongestię i poprawić płynność ruchu⁷. W celu zwiększenia bezpieczeństwa zautomatyzowanych pojazdów i ich pełnej integracji z całym systemem transportowym niezbędna jest komunikacja między pojazdami, infrastrukturą oraz z innymi użytkownikami dróg. Współpraca będzie jeszcze bardziej potrzebna, gdy w przyszłości pojazdy zautomatyzowane będą musiały rozwiązywać znacznie bardziej skomplikowane problemy na drodze w sposób bezpieczny i efektywny⁸.

W Europie w 2016 r. autonomiczne pojazdy takich firm jak DAF, Daimler, IVECO, MAN, Scania i Volvo wykonały podróż testową z różnych miejsc w Europie, m.in. ze Szwecji, Belgii i Niemiec do Rotterdamu w Holandii.

⁷ *Platooning, czyli jeden kierowca prowadzi cztery ciężarówki*, Forbes, <https://innogy.forbes.pl/inteligentne-miasto/platooning-jeden-kierowca-prowadzi-cztery-ciezarowki/h2cf9gf>, dostęp 28.12.2017.

⁸ Europejska strategia na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych, op.cit.

Według prognoz takie konwoje na europejskich drogach mogłyby pojawić się do 2023 r., jeśli władze i państwa UE wprowadzą odpowiednie przepisy.

Inną testowaną obecnie technologią, która mogłaby w przyszłości znacznie ograniczyć zapotrzebowanie na infrastrukturę transportu, jest Hyperloop. Koncepcja powstała z inicjatywy amerykańskiego przedsiębiorcy Elona Muska. Pomysł Muska polega na tym, że w wypełnionej rozrzedzonym powietrzem rurze o średnicy kilku metrów, umieszczonej na wspornikach kilkanaście metrów nad ziemią, mają przemieszczać się sześciuosobowe kapsuły z prędkością 1200 km/h. Rozważane są też wersje towarowe tej koncepcji.

Zaletą Hyperloopa będzie:

- niski koszt (wg obliczeń Hyperloop na trasie San Francisco–Los Angeles kosztowałby 10 razy mniej niż szybka kolej pasażerska o prędkości 350 km/h, a bilet miałby kosztować 20 USD),
- czas transportu (wspomnianą trasę pokonywałby w ciągu pół godziny),
- możliwość budowy terminali w centrach miast,
- wykorzystanie do napędu energii odnawialnej – kapsuły (kabiny pasażerskie) mają się poruszać dzięki wykorzystaniu prądu dostarczanego przez panele słoneczne rozlokowane wzdłuż całej trasy,
- brak drgań i hałasu w kabinie.

Koncepcja ta mogłaby również być wykorzystana do rozwiązywania szczególnie trudnych problemów transportowych w miastach, w których rury umieszczone np. pod ziemią mogłyby służyć do zaopatrywania miast i wywożenia odpadów. Dla zaspokojenia rosnących potrzeb transportowych miast projektowane są różnego rodzaju pojazdy autonomiczne, których wykorzystanie, podobnie jak w przypadku kolumn samochodów autonomicznych, będzie uzależnione od wdrożenia inteligentnych systemów transportowych. Efekty tych działań nie są wystarczające do zlikwidowania luki infrastrukturalnej w przyszłości, ale wskazują kierunki działań pozwalających na złagodzenie jej skutków.

4. Problemy rozwoju infrastruktury transportu w Polsce

Dla Polski wspomniane wcześniej scenariusze rozwoju infrastruktury przewidują również znaczną lukę inwestycyjną, co oznacza konieczność rozważenia różnych możliwości rozwoju w warunkach konieczności ograniczania rozbudowy infrastruktury. W bazowym scenariuszu, który zakłada w Polsce w okresie objętym prognozami (2016–2040) średni wzrost PKB o 2,2 proc. rocznie, niezbędne nakłady inwestycyjne na infrastrukturę szacowane są w raporcie na 642 mld USD, a luka na 91 mld USD. Aż 32 mld USD z tzw. luki przypadają miałyby na inwestycje w infrastrukturę kolejową, których niezbędny poziom w latach 2016–2040 oszacowano na 54 mld USD. W przypadku inwestycji drogowych prognozowana luka jest stosunkowo niewielka. Ma mieć wartość 824 mln USD, przy nakładach szacowanych na 142 mld USD.

Tabela 2. Średnie roczne potrzeby infrastrukturalne w transporcie w Polsce

Wyszczególnienie	Infrastruktura drogowa	Infrastruktura kolejowa	Lotniska	Porty morskie	Razem
Roczne potrzeby inwestycyjne w bln dolarów w cenach 2015 r.	5,7	2,2	0,4	0,2	8,5
Inwestycje infrastrukturalne jako proc. PKB	0,9	0,3	0,1	0,0	1,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Global infrastructure Outlook. Infrastructure investment needs 50 countries, 7 sectors to 2040*, Oxford Economics, 2017, s. 135.

W ujęciu procentowym w Polsce największa luka inwestycyjna spodziewana jest w portach morskich (niemal 76 proc.), portach lotniczych (65 proc.) i we wspomnianej infrastrukturze kolejowej (59 proc.)⁹ – tabela 2. Zaspokojenie potrzeb infrastrukturalnych w transporcie wymagałoby zwiększenia nakładów na infrastrukturę transportu do 1,3 proc. PKB rocznie, co przy

⁹ *Global infrastructure Outlook. Infrastructure investment needs 50 countries, 7 sectors to 2040*, Oxford Economics, 2017.

obecnym udziale, wynoszącym w 2014 r. jedynie 0,45 proc. PKB¹⁰ wydaje się dość trudne do osiągnięcia.

Być może zapowiadany rozwój śródlądowych dróg wodnych w Polsce, który przyczyniłby się do radykalnej poprawy obsługi obrotów portów morskich, złagodziłby problemy w portach i na ich zapleczu. Koncepcja zagospodarowania dolnej Wisły przewiduje budowę tzw. portu wewnętrznego nad Wisłą, zlokalizowanego 100–150 km od portu Gdańsk, który odciążałby port morski, a droga wodna Dolna Wisła, której zagospodarowanie charakteryzuje się bardzo wysokim wskaźnikiem korzyści/koszty (6,11) wsparłaby na zapleczu tego portu transport kolejowy, którego infrastruktura wymaga tak wielkich nakładów¹¹. Kosztowną infrastrukturę kolei dużych prędkości być może zastąpiłaby koncepcja hyperloop, jeżeli prace testowe, które mają być prowadzone przy współpracy zespołów badawczych z Instytutem Kolejnictwa, wykazałyby jej przydatność w praktyce.

Podsumowanie

Infrastruktura transportu jest postawą rozwoju społeczno-gospodarczego. Jednak zaspokojenie rosnących wraz z globalizacją i zmianami demograficznymi potrzeb infrastrukturalnych może być, jak wykazują prognozy zapotrzebowania na inwestycje infrastrukturalne, poważnym problemem. Dlatego już dziś należy poszukiwać takich rozwiązań, które pozwoliłyby to zapotrzebowanie zredukować. Inteligentne systemy transportowe, które umożliwiają lepsze wykorzystanie infrastruktury oraz wspierają wykorzystanie przyjaznych dla środowiska gałęzi transportu oraz nowych technologii przewozu są szansą na ograniczenie tego zapotrzebowania.

¹⁰ *Infrastructure investment*, <https://data.oecd.org/transport/infrastructure-investment.htm>, dostęp 29.12.2017.

¹¹ K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki: *Badania społeczno-ekonomicznych skutków zagospodarowania dolnej Wisły*, Acta Energetica, Gdańsk 2017.

Bibliografia

- Capacity to Grow. Transport infrastructure Needs for future trade grow*, Corporate Partnership Board Report, OECD/ ITF 2016, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/future-growth-transport-infrastructure.pdf>
- Europejska strategia na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych – ważny krok w kierunku mobilności pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych*, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, COM 2016 766 final, Bruksela 30.11.2016.
- Global infrastructure Outlook. Infrastructure investment needs 50 countries, 7 sectors to 2040*, Oxford Economics, 2017.
- Infrastructure investment*, <https://data.oecd.org/transport/infrastructure-investment.htm>
- Nowacki G., Kamiński T., *Problemy interoperacyjności ITS – implikacje na podstawie projektu ksapo oraz e-call*, „Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej” 2011, z. 80.
- Oskarbski J., Jamroz K., *Inteligentny system transportu dla aglomeracji trójmiejskiej*, „Telekomunikacja i Techniki Informacyjne” 2009, nr 10(2).
- Platooning, czyli jeden kierowca prowadzi cztery ciężarówki*, Forbes, <https://innogy.forbes.pl/inteligentne-miasto/platooning-jeden-kierowca-prowadzi-cztery-ciezarowki/h2cf9gf>
- Transport in figures. Statistical pocketbook 2017*, Luxembourg 2017.
- Transport Outlook 2017*, http://www.oecd-ilibrary.org/transport/itf-transport-outlook-2017_9789282108000-en
- White Paper. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*, Brussels, 28.03.2011, COM (2011) 144 final.
- Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., *Badania społeczno-ekonomicznych skutków zagospodarowania dolnej Wisły*, Acta Energetica, Gdańsk 2017.

Prof. dr hab. Leszek MINDUR
Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki
i Transportu we Wrocławiu

DYNAMIKA ROZWOJU MIĘDZYNARODOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO W POLSCE W LATACH 1998–2016

Wprowadzenie

Instrumentem sprzyjającym pozyskiwaniu środków transportowych oraz wzrostowi dochodowości stał się system koncesji i zezwoleń¹. W latach 1993–1994 na realizację przewozów zostały wprowadzone koncesje, które były wydawane przewoźnikom na samochód. Przy czym pierwszeństwo w otrzymaniu kolejnych koncesji mieli ci przewoźnicy, którzy już je otrzymali, co powodowało powstawanie coraz większych przewoźników o wielkości średniej i dużej. Na jedną koncesję umownie przypadało od 30 do 35 zezwoleń na wyjazdy poza granice kraju. Oznaczało to, że raz na 10 dni samochód mógł wyjechać z Polski i wrócić. W ten sposób następowała budowa przemysłu

¹ Teoretyczne podstawy do budowy polskiego przemysłu transportowego zawarte zostały w publikacji B. Liberadzkiego i J. Burnewicza, *Polityka transportowa*.

przewozów międzynarodowych. Rozwiązanie to było podstawą tworzenia silnych przewoźników drogowych w Polsce. System koncesji, który niewątpliwie na określonym etapie spełnił swoje zadanie, w 2000 r. został zastąpiony licencjami, które dotychczas obowiązują. Kolejnym istotnym czynnikiem, który miał wpływ na rozwój transportu samochodowego, były zmiany ustrojowe i przeobrażenia gospodarcze w Polsce.

Dynamiczny rozwój transportu samochodowego w Polsce po 1989 r., kiedy zostały dokonane zmiany ustrojowe i przeobrażenia gospodarcze, a w konsekwencji nastąpiła zmiana kierunków polskiego handlu zagranicznego, wpłynął na długoterminowe planowanie polityki transportowej państwa. Liberalizacja rynku sprawiła, że w 1989 r. liczba małych i średnich firm powiększyła się niemal dwukrotnie – do 860 tys. Obecnie zarówno przedsiębiorstwa prywatne, jak i państwowe świadczą swoje usługi dla wszystkich usługobiorców na równych prawach. Publiczny charakter przedsiębiorstw transportu samochodowego wynika z faktu zlikwidowania w nowych warunkach ekonomiczno-prawnych barier branżowych i nakazowego systemu zarządzania.

Przewozy międzynarodowych ładunków transportem samochodowym wykonywane przez polskich przewoźników w Unii Europejskiej stanowią 14,7 proc., co lokuje Polskę na drugiej pozycji za Niemcami, a przed Hiszpanią i Francją². W 2014 r. około 30 tys. polskich przedsiębiorstw trudniących się zarobkowym, towarowym transportem drogowym posiadało licencje wspólnotowe i dysponowało ok. 164,5 tys. pojazdów samochodowych. Dodatkowo w międzynarodowych przewozach osób funkcjonuje 3,5 tys. polskich firm, posiadających 12 tys. pojazdów³. Transport samochodowy jest zatem jednym z ważniejszych czynników kreujących wzrost konkurencyjności gospodarki Polski na jednolitym rynku.

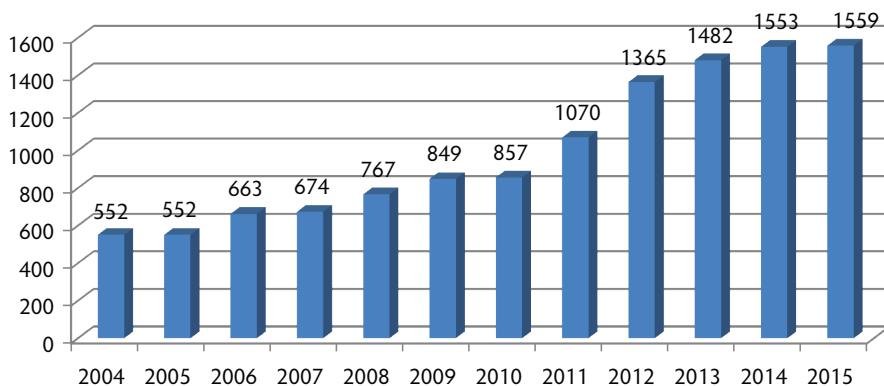
² Transport, wyniki działalności, *Roczniki statystyczne GUS*, Warszawa 2004–2015.

³ Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, http://www.mir.gov.pl/aktualnosci/Transport/Strony/Wsparcie_rzadu_dla_polskich_przewoźników_drogowych_15012015.aspx, dostęp 19.03.2015.

1. Rozwój infrastruktury drogowej

Wzrost liczby przewozów wymusił rozwój sieci drogowej. W 1989 r. przez Polskę przebiegało kilka tras o znaczeniu międzynarodowym o łącznej długości 5 tys. km, przy czym długość autostrad wynosiła 224,2 km, a dróg ekspresowych 98 km. Pod koniec 2016 r. Polska posiadała 3129,1 km dróg szybkiego ruchu, w tym 1631,7 km autostrad oraz 1497,4 km dróg ekspresowych⁴. Natomiast w 2015 r. długość autostrad wynosiła 1559 km. Wynika z tego, że na 1000 km² powierzchni kraju długość autostrad stanowiła 5 km, natomiast na 100 tys. ludności kraju przypadało 4,1 km (podczas gdy w 2012 r. średnia dla 27 krajów UE wyniosła odpowiednio 17 km i 14 km)⁵.

Rysunek 1. Długość autostrad w Polsce w latach 2004–2015 (w km)



Źródło: opracowanie własne na podstawie Transport, wyniki działalności, *Roczniki statystyczne*, GUS, Warszawa 2004–2015.

⁴ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, <http://www.gddkia.gov.pl/pl/926/autostrady>, dostęp 27.10.2016.

⁵ Transport, wyniki działalności, *Roczniki statystyczne*, GUS, Warszawa 2004–2015.

2. Transport samochodowy ładunków

Krajowy system transportowy, który obejmuje transport ładunków oraz komunikację pasażerską, tworzą wszystkie gałęzie transportu oraz inne ogniwa gospodarcze. Jednak wiodącą rolę w tym systemie odgrywa samochodowy transport ładunków. Wynika to głównie ze specyficznych cech tego transportu, wyrażających się przede wszystkim:

- dużą prędkością przewozową,
- łatwym przystosowaniem pojazdów samochodowych do różnych postaci ładunków,
- łatwością dostosowania potencjału przewozowego do zmieniających się w czasie i przestrzeni zadań przewozowych,
- możliwością bezpośrednich przewozów „dom-dom”, a tym samym unikania przeładunków, co praktycznie nie jest możliwe w przypadku pozostałych gałęzi transportu (z wyjątkiem transportu kolejowego, gdy obaj partnerzy posiadają bocznicę kolejową, co należy raczej do rzadkości).

W latach 90. XX w. na skutek ciągle wzrastającego międzynarodowego ruchu samochodowego rozpoczęły się problemy z przepustowością na granicach, gdzie tworzyły się długie, nawet kilkudniowe kolejki do odprawy. Ponadto szybki wzrost liczby polskich przewoźników powodował nieustanny brak zezwoleń zagranicznych na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego⁶.

Uchwalona w 1991 r. ustawa o wykonywaniu transportu międzynarodowego wprowadziła koncesje, o które mógł się starać jedynie przewoźnik, który między innymi:

- miał co najmniej 3-letnią udokumentowaną praktykę w przewozach krajowych lub roczną w międzynarodowych,
- nie był karany w ostatnich trzech latach za przestępstwa przeciw bezpieczeństwu w ruchu lądowym lub przeciw mieniu.

⁶ Transport drogowy w Polsce – wybrane dane. Raport ZMPD.

Dokonana w 1997 r. nowelizacja przepisów ułatwiła rozwój firm transportowych, wprowadzając możliwość przekazywania pomiędzy nimi pojedynczych koncesji wraz ze sprzedawanym pojazdem, które następnie były przepisywane na ich nabywcę w drodze decyzji administracyjnej.

Pomimo chwilowych trudności spowodowanych wprowadzeniem opłat drogowych za przewozy, utrudnień przez inne państwa w dostępie do zezwoleń na wykonywanie transportu samochodowego za granicą czy wzrostem cen paliw, liczba polskich przedsiębiorstw międzynarodowego transportu samochodowego, a także wykonywanych przez nie przewozów, nieustannie się zwiększała. Wielkość przewiezionych ładunków w międzynarodowym transporcie samochodowym w latach 2003–2013 zaprezentowano w tabeli 1.

Tabela 1. Przewozy ładunków w międzynarodowym transporcie samochodowym w latach 2003–2015

Rok	Eksport				Import			
	w tys. ton		w mln tonokilometrów		w tys. ton		w mln tonokilometrów	
	ogółem	w tym kraje UE	ogółem	w tym kraje UE	ogółem	w tym kraje UE	ogółem	w tym kraje UE
2003	17 608	12 062	b.d.	b.d.	17 146	12 014	b.d.	b.d.
2004	19 612	17 219	20 500	16 913	17 265	16 074	17 995	16 771
2005	21 286	18 498	20 570	17 382	19 531	18 437	19 018	17 687
2006	27 730	24 347	26 245	22 492	25 318	24 331	23 958	22 904
2007	31 395	28 538	31 003	27 450	31 946	25 237	31 426	30 138
2008	34 601	31 037	33 801	29 440	33 801	32 956	33 801	32 719
2009	39 185	36 285	36 137	32 451	37 727	36 520	34 299	32 824
2010	48 087	43 053	44 048	37 861	45 347	43 998	42 134	40 780
2011	50 049	45 332	44 479	38 903	46 042	44 548	41 835	40 072
2012	56 865	51 051	50 891	43 780	51 585	50 439	45 164	43 801
2013	62 877	57 211	54 296	47 307	53 699	52 407	47 878	46 337
2014	61 075	56 446	53 594	47 346	55 220	53 539	50 195	48 307
2015	63 601	60 497	53 252	49 229	55 756	54 260	48 864	47 333

Źródło: opracowanie własne na podstawie Transport, wyniki działalności, *Roczniki statystyczne*, GUS, Warszawa 2004–2015.

Eksport ładunków wzrósł w ciągu 13 badanych lat ponad 3,6-krotnie, a import ponad 3,2-krotnie. Jednocześnie praca przewozowa zarówno w eksporcie, jak i imporcie zwiększyła się w tym okresie prawie o 40 proc. Należy zatem stwierdzić, że ładunki są przewożone na coraz większe odległości.

O ile w przewozach krajowych istnieje duża swoboda w zakresie realizacji procesu transportowego, o tyle w przewozach międzynarodowych obowiązują ściśle określone ramy wynikające z międzynarodowych konwencji. Na przykład każdy zarobkowy przewóz samochodem towarów z Polski do kraju trzeciego lub w relacji odwrotnej podlega przepisom konwencji CMR, regulującym stosunki między przewoźnikiem a użytkownikiem. Dowodem zawarcia umowy przewozu jest międzynarodowy list przewozowy CMR⁷. Od stycznia 1992 r. wspomnianemu listowi musi towarzyszyć Jednolity Dokument Administracyjny – SAD. Niezależnie od tego przewoźnik powinien posiadać wiele innych dokumentów, zwłaszcza odpowiedni karnet wydawany na podstawie międzynarodowej konwencji TIR. Karnet TIR umożliwia bowiem przewóz towarów transportem samochodowym bez poddawania ich procedurze celnej przy przekraczaniu granicy. Poręczycielem za przewoźników wobec władz celnych poszczególnych państw jest organizacja wydająca karnety TIR⁸. W Polsce jest to Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

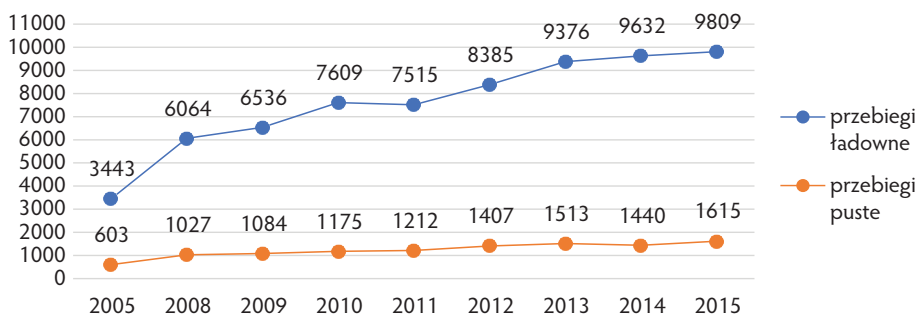
Pojazdy dopuszczone do przewozu z zastosowaniem karnetów TIR muszą odpowiadać warunkom określonym w konwencji, a kierowcy są zobowiązani do zapewnienia właściwego posługiwania się tymi karnetami.

Uwzględniane w polskiej statystyce od 2005 r. dane na temat przebiegów samochodów ciężarowych wskazują na znaczny wzrost w latach 2005–2013 przebiegów ładownych względem pustych (rysunek 2), co przekłada się na większą efektywność międzynarodowego transportu drogowego w Polsce. Niewielki spadek przebiegów nastąpił w 2011 r., na który wpłynęła zmniejszona liczba przebiegów pomiędzy krajami obcymi przez terytorium RP.

⁷ *Technologie transportowe*, red. L. Mindur, Wyd. Naukowe ITE-PIB, Warszawa–Radom 2014.

⁸ *Ibidem*.

Rysunek 2. Przebiegi pojazdów ciężarowych w międzynarodowym transporcie drogowym z podziałem na ładowne i puste (wozokm) w latach 2005–2015



Źródło: opracowanie własne na podstawie Transport, wyniki działalności. Roczniki statystyczne GUS, Warszawa 2006–2015.

W przypadku zagranicznych pojazdów ciężarowych wykonujących przewóz krajowy w państwie członkowskim innym niż państwo, w którym są zarejestrowane, wskaźnik pustych przebiegów wynosi prawie 50 proc.⁹. Oznacza to, że przewoźnicy ci nie są w stanie efektywnie zorganizować swej działalności transportowej. Jednak udział pustych przebiegów w stosunku do przebiegów ładownych w przedstawionym okresie w transporcie międzynarodowym wynosi około 16 proc. Oznacza to, że pomimo wzrostu liczby przewozów ładownych przewozy puste wciąż utrzymują się na podobnym poziomie w stosunku do przewozów ładownych.

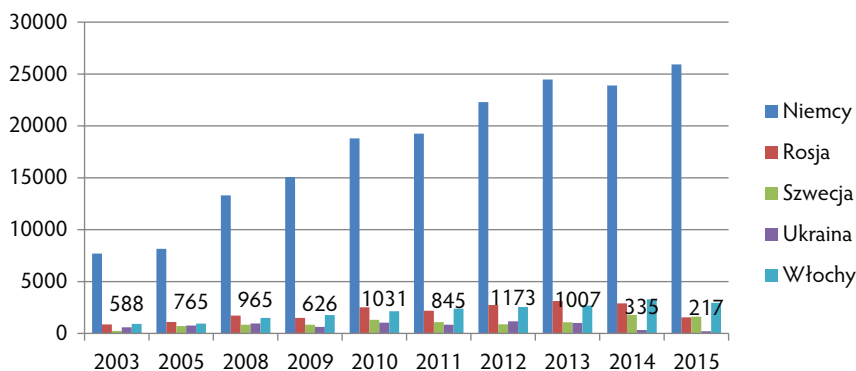
Wśród państw, do/z których przewieziono najwięcej ładunków eksportowanych i importowanych transportem samochodowym w latach 2003–2015 zdecydowanym liderem są Niemcy (rysunek 4 i 5). Eksport ładunków z Polski do tego państwa z roku na rok systematycznie wzrasta. W okresie 10 badanych lat eksport do Niemiec zwiększył się 3-krotnie – z 7698 tys. ton w 2003 r. do 25 923 tys. ton w 2015 r.

⁹ Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie stanu unijnego rynku transportu drogowego. COM (2014) 222 final, Bruksela 2014.

Mimo zwiększającego się do 2013 r. eksportu do Rosji, wprowadzane co pewien czas przez stronę rosyjską embargo na polskie towary powodowało wahania w wielkościach transportu ładunków do tego państwa. Spadek eksportu do Rosji w stosunku do roku poprzedniego występował w latach 2009, 2011. Istniejąca obecnie sytuacja polityczna, która przełożyła się na nałożenie przez Rosję sankcji na eksport produktów rolnych z Unii Europejskiej, w tym z Polski, spowodowała jeszcze większy spadek eksportu w latach 2014–2015.

Stale wzrasta wymiana handlowa realizowana transportem samochodowym z Włochami – od 2003 r. eksport zwiększył się o 31 proc. (z 916 do 2956 tys. ton), a import o 35 proc. (z 1170 do 3322 tys. ton). Rekordowy pod względem eksportu ładunków do Szwecji był 2014 r. – przewieziono wówczas 1787 tys. ton ładunków (w 2015 r. nastąpił spadek do 1612 tys. ton).

Rysunek 3. Przewozy ładunków eksportowanych transportem samochodowym do wybranych państw w latach 2003–2015 (w tys. ton)

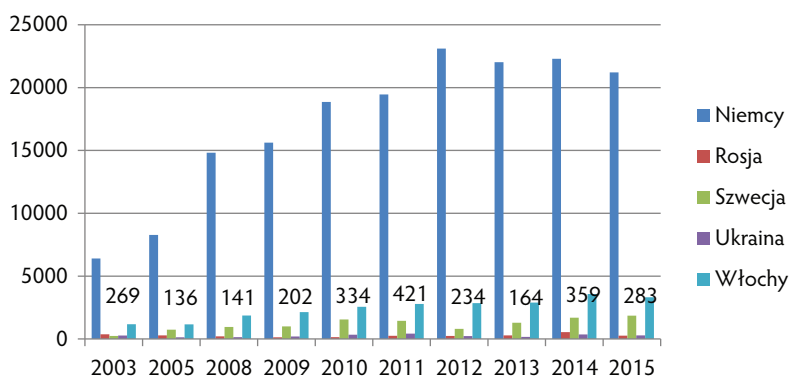


Źródło: opracowanie własne na podstawie Transport, wyniki działalności. Roczniki statystyczne GUS, Warszawa 2004–2015.

Eksport na Ukrainę charakteryzował się zmiennością – wzrostem do 2010 r. (w 2003 r. zostało wyeksportowanych 588 tys. ton ładunków, a w 2010 r. 1031 tys. ton), wyhamowaniem w 2011 r., kiedy eksport zmniejszył się do 845 tys. ton, a następnie kolejnym wzrostem w 2012 r. do 1173 tys. ton. W 2013 r. nastąpił ponowny spadek do 1007 tys. ton ładunków, a kolejne dwa lata pogłębiły ten

spadek do 335 tys. ton w 2014 r. oraz 217 tys. ton w 2015 r. Podobna tendencja utrzymywała się w imporcie. W 2003 r. przewozy ładunków importowanych z Ukrainy wyniosły 269 tys. ton, w 2005 r. jedynie 136 tys. ton, w latach 2008–2011 notowano wzrost ze 141 do 421 tys. ton, a w 2013 r. ich wielkość zmniejszyła się do 164 tys. ton, jednak w 2014 r. nastąpił wzrost do 359 tys. ton, a w 2015 spadek do 283 tys. ton.

Rysunek 4. Przewozy ładunków importowanych transportem samochodowym do wybranych państw w latach 2003–2015 (w tys. ton)



Źródło: opracowanie własne na podstawie Transport, wyniki działalności. Roczniki statystyczne GUS, Warszawa 2004–2015.

3. Pasażerski transport samochodowy

Podjęcie i wykonywanie transportu drogowego wymaga uzyskania odpowiedniej licencji. Kwestie posiadania licencji reguluje art. 5 ust. 1 ustawy z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 2004, nr 204, poz. 2088), a także rozporządzenie Rady (EWG) Nr 684/92 z 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu pasażerskiego autokarowego i autobusowego w zakresie przewozów osób zmienione rozporządzeniem (WE) Nr 11/98 z 11 grudnia 1997 r. Każde unijne przedsiębiorstwo transportowe może świadczyć regularne (według rozkładu jazdy i na określonej

trasie, z przystankami w uprzednio ustalonych miejscach) lub okazjonalne usługi transportowe (przewóz grup powstałych z inicjatywy zleceniodawcy lub przewoźnika) pomiędzy państwami członkowskimi dla grup złożonych z co najmniej dziewięciu osób razem z kierowcą¹⁰. W rozporządzeniu (WE) Nr 1073/2009 dodatkowo określono warunki wydawania i odbierania licencji wspólnotowych, okres ich ważności oraz sposób korzystania z licencji i kopii o poświadczonej zgodności z oryginałem, jak również ich okazywania.

Międzynarodowy transport pasażerski dynamicznie rozwijał się w Polsce do 2007 r. Wówczas liczba przewożonych pasażerów wzrastała średnio o 6 proc. rocznie. W 2008 r. przewozy te zmniejszyły się do 2727 tys. osób, a znaczący spadek odnotowano w 2009 r. (2221 tys.). Należy zauważyć, że różnica między 2007 r. a 2009 r. wyniosła aż 867 tys. pasażerów. Od 2010 r. następuje ponowny wzrost transportu międzynarodowego. Jednocześnie od 2009 roku systematycznie zwiększa się średnia odległość przewozu. Liczba przewiezionych pasażerów w międzynarodowym transporcie samochodowym w latach 2003–2013 wraz z wykonaną pracą przewozową zaprezentowano w tabeli 2.

W rekordowym pod względem ruchu międzynarodowego 2007 r. przewieziono między Polską a: Niemcami 1164,0 tys. pasażerów, Wielką Brytanią 361 tys., Włochami 310,1 tys., Francją 209,2 tys. i Czechami 187,6 tys. Najmniejszy ruch panował między Polską a Bułgarią (przewozy wyniosły 6,2 tys. pasażerów), Szwecją 7,3 tys. i Belgią 7,4 tys. Dla porównania między Polską a Rosją przewieziono wówczas 33,4 tys. pasażerów (w 2013 r. 8,9 tys. pasażerów). Do 2013 r. najbardziej zmniejszył się przewóz pasażerów w komunikacji międzynarodowej z Wielką Brytanią. W okresie od 2007 r. do 2013 r. liczba pasażerów przemieszczających się transportem samochodowym do Wielkiej Brytanii zmalała o ponad 250 tys. osób¹¹.

Natomiast w 2015 r. najwięcej pasażerów przewieziono między Polską a Niemcami (1773,0 tys.), Francją (319,5 tys.), Czechami (454,9 tys.),

¹⁰ European Parliament About Parliament, http://www.europarl.europa.eu/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.3.html, dostęp 22.03.2015.

¹¹ Transport, wyniki działalności. Roczniki statystyczne GUS, Warszawa 2004–2015.

Włochami (338,0 tys.), Austrią (238,9 tys.), Wielką Brytanią (140,0 tys.), a najmniej między Polską a Bośnią i Hercegowiną (4,2 tys.), Łotwą (2,2 tys.), Słowenią (4,0 tys.)¹².

Tabela 2. Przewozy pasażerów w międzynarodowym transporcie samochodowym w latach 2003–2015

Rok	Pasażerowie (w tys.)	Pasażerokilometry (w mln)	Średnia odległość przewozu 1 pasażera w km
2003	2389	3542,7	1483
2004	2553	3949,1	1547
2005	3019	4086,6	1354
2006	2866	3501,8	1222
2007	3088	4148,7	1343
2008	2727	3463,5	1270
2009	2221	3157,1	1422
2010	2298	b.d.	b.d.
2011	2488	3865,2	1553
2012	2447	3798,3	1552
2013	2790	3984,3	1428
2014	3255	4558,4	1400
2015	3900	6023,6	1545

Źródło: opracowanie własne na podstawie Transport, wyniki działalności. Roczniki statystyczne GUS, Warszawa 2004–2015.

Analiza powyższych danych wskazuje, że o wielkości przewozów pasażerów w krajowym międzynarodowym transporcie samochodowym decyduje m.in. sytuacja gospodarcza. Dotyczy to zarówno przemieszczania się w celach zarobkowych, jak i turystycznych.

¹² Ibidem.

Podsumowanie

Rozwój gospodarczy oraz konsekwentnie rozszerzająca się integracja wpływają na wzrost przewozów samochodowych w relacji Wschód–Zachód. Jest on nieuniknionym efektem znoszenia ceł oraz ograniczeń ilościowych w przewozach między państwami. Przewozy tranzytowe są konsekwencją zwiększającej się swobody przepływu osób, usług i kapitałów¹³. Dostępne prognozy (opracowane przez ośrodki rządowe oraz niezależnych ekspertów i naukowców) pozwalają na stwierdzenie, że działania zmierzające do ograniczenia roli transportu samochodowego w przewozach są nieskuteczne. Według przewidywań zawartych w opublikowanej w 2013 r. przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Regionalnego) Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), w układzie gałęziowym największa część popytu na przewozy ładunków będzie koncentrować się na transporcie samochodowym, przy czym popyt na pracę przewozową (tkm) transportu ładunków w układach przestrzennych w latach 2010–2030 najintensywniej będzie wzrastał w zakresie przewozów międzynarodowych – średnio rocznie o 2,8–3,2 proc. Celem polskiej polityki transportowej i gospodarczej w perspektywie do 2020 r. jest osiągnięcie pełniejszej integracji transportu samochodowego i kolejowego, a w konsekwencji zwiększenie przepustowości tranzytowego systemu przewozów ładunków. Warunkiem koniecznym dla spełnienia postulatu jest tworzenie centrów logistycznych i terminali kontenerowych.

Rozwój samochodowych przewozów tranzytowych będzie następował wraz z ograniczaniem restrykcji administracyjnych wpływających hamująco na jego wzrost. Dalszej stopniowej eliminacji powinny ulegać wszelkie przeszkody formalne (np. zezwolenia uprawniające do międzynarodowych przewozów drogowych, system wiz itp.) lub biurokratyczne (system opłat na granicach,

¹³ Transport Europa–Azja, red. M. Mindur, Wyd. Naukowe ITE-PIB, Warszawa–Radom 2009.

skomplikowane procedury celne itp.). Rozwojowi samochodowych przewozów tranzytowych będzie również sprzyjać nasilenie się zjawisk konsolidacyjnych w transporcie samochodowym, tworzenie łańcuchów logistyczno-spedycyjnych z udziałem przedsiębiorców zagranicznych, poprawa technicznego wyposażenia firm oraz większe wykorzystanie nowoczesnych systemów komunikacji i łączności.

Polscy przewoźnicy wykonujący międzynarodowy transport samochodowy muszą obecnie zmagać się z trudnościami związanymi z wprowadzonym przez najbogatszych członków UE protekcjonizmem wobec własnych firm transportowych. Działania Niemiec zmierzają do ograniczenia dostępu do własnego rynku poprzez nałożenie na przewoźników zagranicznych wykonujących na terenie tego państwa przewozy tranzytowe i kabotażowe wymogu wynagradzania kierowców płacą minimalną obowiązującą w Niemczech (wynoszącą 8,5 EUR na godzinę). Sprawa ta została zaskarżona do Komisji Europejskiej, która ma rozstrzygnąć o zgodności wprowadzonych regulacji z prawem wspólnotowym. Jednocześnie we Francji i Belgii nastąpiło zaostrzenie egzekwowania wobec kierowców przepisów rozporządzenia nr 561 (2006) WE dotyczącego czasu pracy kierowców. W państwach tych kierowcom, którzy odbierają regularny tygodniowy odpoczynek w kabinie pojazdu, grożą kary wynoszące: w Belgii – 1,8 tys. EUR, we Francji – 30 tys. EUR i rok pozbawienia wolności. Komisja Europejska wyraziła negatywną opinię o wysokości francuskich kar, wskazując, że są one nieproporcjonalne do wielkości przewinienia.

Również skutki nałożonego embarga na przewozy ładunków do Rosji powodują trudności w tranzycie przez jej terytorium do Kazachstanu, Mongolii i na Kaukaz.

Otwarcie rynku przewozowego Wspólnoty dla przewoźników samochodowych z Polski zwiększyło udział polskich firm w obsłudze potrzeb transportowych UE – zarówno w zakresie zamówień realizowanych na jej obszarze, jak i przewozów do krajów trzecich. Należy mieć nadzieję, że trendy te nie zostaną zahamowane przez restrykcje wprowadzone przez niektóre państwa Europy Zachodniej i Rosję.

Bibliografia

European Parliament About Parliament, http://www.europarl.europa.eu/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.3.html

EU Transport In figures, Statistical Pocketbook 2014.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, <http://www.gddkia.gov.pl/pl>

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, http://www.mir.gov.pl/aktualnosci/Transport/Strony/Wsparcie_rzadu_dla_polskich_przewoznikow_drogowych_15012015.aspx

Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie stanu unijnego rynku transportu drogowego, COM (2014) 222 final, Bruksela 2014.

Technologie transportowe, red. L. Mindur, Wyd. Naukowe ITE-PIB, Warszawa–Radom 2014.

Transport drogowy w Polsce – wybrane dane, Raport ZMPD.

Transport Europa–Azja, red. M. Mindur, Wyd. Naukowe ITE-PIB, Warszawa–Radom 2009.

Transport, wyniki działalności, Roczniki statystyczne GUS, Warszawa 2004–2014.

Prof. dr hab. Elżbieta GOŁEMBSKA
Wyższa Szkoła Bankowa w Poznaniu

LOGISTYKA MIĘDZYNARODOWA W EUROPEJSKIEJ PRZESTRZENI TRANSPORTOWEJ

Wprowadzenie

Fenomen logistyki międzynarodowej, gwałtownie rozwijającej się nowej dziedziny wiedzy funkcjonującej w obszarze biznesu międzynarodowego, polega na tym, że współczesne firmy czy korporacje transnarodowe konkurują ze sobą nie tylko kosztami czy jakością produktów, ale przede wszystkim logistyką. W taki właśnie sposób logistyka międzynarodowa stała się epicentrum transformacji biznesu. Co więcej, około 75 proc. całkowitych kosztów logistycznych ponoszonych przez przedsiębiorstwa to koszty transportu, co oznacza, że transport stanowi podstawę realizowania wszelkich operacji logistycznych. Stąd szeroko rozumiana przestrzeń transportowa, zwłaszcza europejska, jest nie tylko wartością dla samej logistyki, ale także dla regionu, kraju czy świata.

Celem więc niniejszego opracowania jest przedstawienie istoty oraz wagi związku pomiędzy rozwojem logistyki międzynarodowej a kreowaniem w czasie i w warunkach globalizacji europejskiej przestrzeni transportowej. Trzeba

podkreślić, iż jednym z pierwszych uczonych, który zwrócił uwagę w swoich pracach na istnienie takiego związku jest prof. Bogusław Liberadzki. W swoich publikacjach ukazywał bowiem, w jaki sposób najnowsze cele polityki transportowej wyznaczone przez Unię Europejską nie tylko mogą mieć, ale mają wpływ na realizację europejskiej polityki logistycznej.

1. Zadania logistyki międzynarodowej w gospodarce europejskiej

Logistyka międzynarodowa rozumiana jako planowanie, wdrażanie i kontrolę przepływu towarów, usług, finansów i informacji poprzez i ponad granicami państw, rozwija się wraz z internacjonalizacją przedsiębiorstw oraz w kontekście hiperkonkurencji¹. Gwałtowny wzrost znaczenia logistyki międzynarodowej w latach 2000–2016 spowodował, iż jej udział w światowym PKB wynosi 13,8 proc., a udział w europejskim PKB 13,0 proc., przy czym według prognoz Banku Światowego do 2020 r. udział ten wzrośnie o ok. 3,2 proc. Ciekawie przedstawia się także regionalizacja logistyki międzynarodowej².

Okazuje się bowiem, że w porównaniu z szybko rozwijającą się strefą gospodarki Azji i Pacyfiku, udział Państw UE w logistyce międzynarodowej jest znaczący. Co ważne, w kontekście europejskiej przestrzeni transportowej i obsłudze logistycznej, w 73 proc. to logistyka *in house* realizowana z wykorzystaniem usług transportowych a w 27 proc. to outsourcing, w tym operatorzy logistyczni.

Najnowsze trendy kształtowania europejskiej przestrzeni transportowej w obrębie zadań logistycznych sprowadzają się do:

¹ E. Gołębska, *Logistyka międzynarodowa*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2014, s. 49.

² E. Gołębska, *Logistyka międzynarodowa w warunkach globalizacji i regionalizacji*, w: *Globalizacja i regionalizacja gospodarki światowej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław 2012, s. 386.

- I. Rekonstrukcji poziomów decyzyjnych w transporcie i logistyce z poziomu operacyjnego na strategiczny.
- II. Redukowania skutków asymetrii, informacji rynkowej, co do popytu na towary oraz usługi transportowe.
- III. Redefiniowania globalnej strategii zarządzania usługami w tym transportowymi.

Tabela 1. Udział stref gospodarczych w logistyce międzynarodowej

L.p.	Strefa gospodarcza	Wartość udziału (w bln EUR)	Udział (w proc.)
	LOGISTYKA MIĘDZYNARODOWA	770,7	100
1.	Europa, Bliski Wschód i Afryka (EMEA), państwa UE, Emiraty, Kuwejt, Bahran, Oman, Arabia Saudyjska, Katar, Kuwejt, Jordania, Jemen, RPA, Maroko, Tunezja, Algieria	230,0	30
2.	Obie Ameryki, USA, Kanada, Ameryka Południowa	213,0	28
3.	Azja i Pacyfik (APEC), Japonia, Tajwan, Chiny, Korea, Singapur, Malesja, Indonezja, Tajlandia, Indie, Wietnam	327,1	42

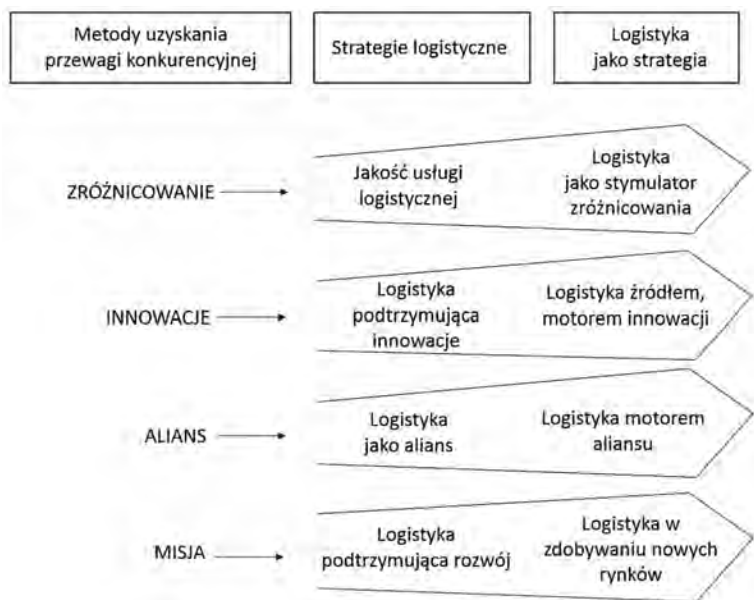
Źródło: opracowanie własne.

Ad.I. Przełomem w ostatnich latach nazwano zmianę podejścia do poziomów decyzyjnych charakteryzująca się zdecydowanym przejściem od strategii logistycznej do logistyki jako strategii dla przedsiębiorstwa. Jak się okazało³, na podstawie badań empirycznych przeprowadzonych między innymi w takich firmach jak: Auchan, Renault czy Peugeot, to koszty transportu i trasy przebiegu ładunków mają decydujący wpływ na zyski firm, a w konsekwencji na wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw na rynku europejskim. W związku z tym logistyka, w tym zadania transportowe, zyskały miano strategii dla firmy.

W tym rozumieniu rekonstrukcja poziomów decyzyjnych odnośnie do logistyki i transportu ma charakter holistyczny, ze szczególnym uwzględnieniem znaczenia przestrzeni transportowej w najszerszym jak dotąd zakresie.

³ J. Brauer, E. Gołemska D. Zenka-Podlaszewska, *Logistyka*, C.H. Beck, Warszawa 2012, s. 48.

Rysunek 1. Przejście od strategii logistycznej do logistyki jako strategii dla firmy



Źródło: opracowanie własne.

Ad. II. Niezwykle cenną, nową inicjatywą w ostatnich latach⁴ jest uznanie za nowy paradygmat rozwoju logistyki międzynarodowej, wpływu tej logistyki na redukcję skutków asymetrii informacji rynkowej. Jak wiadomo, asymetria taka powoduje nie tylko zniekształcenie informacji o wielkości i strukturze popytu na towary i usługi, ale w konsekwencji na zapotrzebowanie obsługi transportowej, w tym na wzrost „pustych przebiegów” czy braki w wykorzystywaniu przestrzeni ładownej taboru transportowego. Pośród wielu możliwych metod ograniczenia skutków asymetrii informacji rynkowych do ważniejszych zaliczamy:

- teorię gier,
- syntetyczny miernik asymetrii informacji (SMAI).

⁴ E. Gołemska, *Nowe paradygmaty w rozwoju logistyki w: Logistyka międzynarodowa w gospodarce światowej*, Wyd. UEP w Poznaniu, Poznań 2010, s. 19.

Badania teoretyczne dotyczące opracowywania miernika SMAI w redukowaniu skutków tej asymetrii w logistyce i transporcie⁵ przeprowadzono na przykładzie firm kooperujących ze sobą w długich międzynarodowych łańcuchach dostaw. Przyjęto także, że ważne dla potrzeb obliczeń są wagi eksperckie, tworzone – na merytorycznej, orbitalnej podstawie.

Ostatecznie obliczamy wartość syntetycznego miernika asymetrii informacji, umożliwiającej uporządkowanie grupy przedsiębiorstw według natężenia tego zjawiska. Oznacza to, iż w obrębie np. przestrzeni transportowej otrzymamy konkretną wiedzę o zakłóceniach w komunikacji z podmiotami tej przestrzeni, co pozwoli na usprawnienie współpracy.

Wzór obliczenia SMAI przedstawia się następująco:

$$SMAI = 1 - \frac{q_i}{q_0} \quad (i = 1, 2, \dots, n),$$

przy czym: *SMAI* – to syntetyczny miernik asymetrii informacji *i*-tego przedsiębiorstwa w danym roku; q_0 – obiekt wzorcowy, czyli $\max \{q_i\}$ jako norma zapewniająca przyjmowanie przez *SMAI* wartości w przedziale (0, -1).

Ad. III. Aktualny niezwykle problem redefiniowania globalnej strategii zarządzania usługami, zwłaszcza transportowymi powstał w wyniku⁶:

- wzrastającej roli internacjonalizacji działalności usługowej,
- zwiększającego się procesu dywersyfikacji usług,
- mnożących się procederów „ukrytych fabryk” w produkcji i dystrybucji usług.

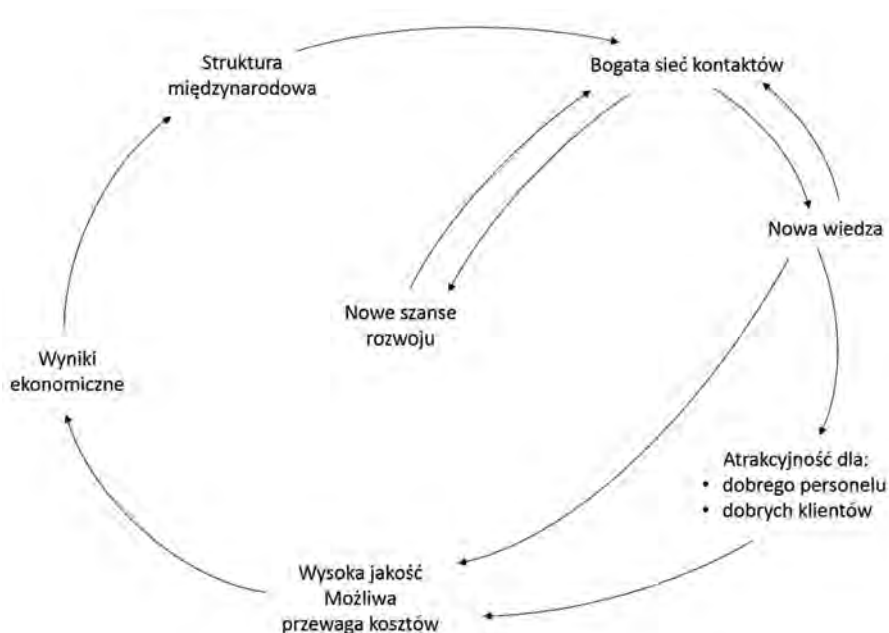
I tak, internacjonalizacja powoduje przede wszystkim konieczność zmiany systemu świadczenia usług transportowych, zwłaszcza w odniesieniu do strategicznego repozycjonowania tych usług na rynkach światowych.

⁵ P. Banaszyk, E. Gołemska, *Logistyka w biznesie międzynarodowym*, WNT, Warszawa 2015, s. 133.

⁶ E. Gołemska, Z. Bentyn, M. Gołemski, *Logistyka usług*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2017, s. 14.

Nadto, jak pokazano na rysunku 2, wysiłek włożony w powielenie skutecznej metody osiągnięcia sukcesu za granicą stymuluje racjonalizowanie systemu zarządzania usługami transportowymi, także na rynku krajowym.

Rysunek 2. Koło sukcesu efektywnej internacjonalizacji usług



Źródło: R. Normann, *Zarządzanie usługami*, GWP, Gdańsk 2012, s. 213.

Z kolei nasilający się w ostatnim czasie proces dywersyfikacji usług, zwłaszcza transportowych, polega na częściowym odchodzeniu od unifikacji tych usług na rzecz ich indywidualizacji.

Zwiększa się na przykład zakres usług z migracją usługobiorców czy usługodawców, a także migracją czynników wytwórczych. Nieunikniony, choć dość kosztowny w praktyce, proces zwiększania zakresu dywersyfikacji usług transportowych, mobilizuje do uwzględniania nowych, globalnych strategii zarządzania usługami transportowymi takimi jak pokazane na rysunku 3.

Rysunek 3. Globalne strategie zarządzania usługami transportowymi



Źródło: opracowanie własne.

Jednym z ważnych zadań wynikających z przyjętych globalnych strategii zarządzania usługami jest konieczność modelowania usług transportowych – od sformułowania potrzeb i odpowiadającej im korzyści, jaką klient otrzymuje dzięki wartości usługi.

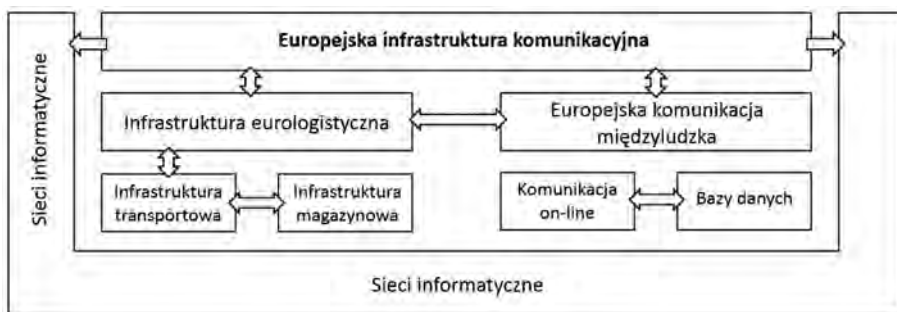
Z zadaniem modelowania działań w usługach wiąże się problem tzw. ukrytych fabryk. Powstają one równoległe do procesów usługowych i charakteryzują się działaniami służącymi do naprawiania błędów wartości usługi. Wady wartości usługi pociągają za sobą konieczność jej naprawy. To zaś przynosi dodatkowe koszty związane z wykorzystanym potencjałem usługowym, rezerwacją czasu w harmonogramie personelu czy wykorzystanych materiałów i produktów. Koszty ponoszone w ten sposób często należą do nieświadomych kosztów działalności. Obniżają one efektywność usługodawcy i przynoszą wymierne straty wizerunkowe.

Redefiniowanie globalnej strategii zarządzania usługami podobnie, jak redukcja skutków asymetrii informacji rynkowych rozważana w szerszym kontekście rekonstrukcji poziomów decyzyjnych, to najważniejsze zadania logistyki w gospodarce europejskiej. Są one jednak ściśle uwarunkowane rozwojem tak istotnego elementu przestrzeni transportowej, jakim jest infrastruktura komunikacyjna.

2. Współczesna infrastruktura komunikacyjna w realizacji operacji transportowych

Rewolucja informatyczna, która rozpoczęła się z początkiem XXI wieku, spowodowała gwałtowne zmiany, wywołane szybkim rozwojem technologii informatycznych, wykorzystywanych między innymi w logistyce i transporcie, nie mówiąc o komunikacji międzyludzkiej. Stosownie do tak rozumianych usprawnień w obiegu informacji, powstał projekt⁷ połączenia infrastruktury transportowej z infrastrukturą logistyczną, a także komunikacją międzyludzką online.

Rysunek 4. Europejska infrastruktura komunikacyjna



Źródło: opracowanie własne.

Trudno bowiem dzisiaj, w rozważaniach logistycznych przyszłego kształtu przestrzeni transportowej, rozdzielać infrastrukturę transportową i logistyczną, gdyż oba rodzaje stanowią podstawę wszelkich operacji transportowo-logistycznych. Stąd do najważniejszych przesłanek rozwoju infrastruktury komunikacyjnej w przestrzeni transportowej należy zaliczyć:

⁷ E. Gołemska, Z. Bentyn, J. Majchrzak-Lepczyk, *Eurologistyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2015, s. 19.

- inwestowanie w nowoczesną infrastrukturę komunikacyjną,
- innowacje w zakresie technik i technologii transportowych,
- informatyczne wspomaganie procesów zarządzania logistyką i transportem.

I tak zgodnie z ustaleniami białej księgi transportu (odnośnie do infrastruktury) planuje się utworzenie do 2030 r. ogólnounijnej i multimodalnej „sieci bazowej” TEN-T. Nadto, przewiduje się przeniesienie do 2030 r. 30 proc., a do 2050 r. 50 proc. drogowego transportu towarów na inne środki transportu, w przypadku gdy odległość przewozu będzie większa niż 300 km. Taki rozwój infrastruktury komunikacyjnej zapewni rozwój ekologicznych korytarzy transportowych.

Z kolei innowacyjność w przestrzeni transportowej, zwykle kształtowana, jak wiadomo niezbędna, winna być realizowana przede wszystkim z użyciem efektywności jej wprowadzania. Ciekawym i stosunkowo nowym rozwiązaniem w tym przypadku jest wykorzystanie do obliczeń metody logitowej⁸. Wartość tej metody polega na tym, że możemy uzyskać odpowiedź, czy zamierzona innowacja odniesie sukces czy porażkę. Dokonanie takiej oceny jest niezwykle istotne przed podejmowaniem decyzji odnośnie do inwestowania w innowację.

Metoda ta polega na zastosowaniu regresji logitowej z uwzględnieniem funkcji logistycznej. Model logitowy przybiera więc postać:

$$\text{logit}_{(p)} = I_n \left(\frac{p}{1-p} \right) = a_0 + a_i v_i$$

gdzie:

- wyrażenie $\frac{p}{1-p}$ oznacza stosunek prawdopodobieństwa sukcesu p do prawdopodobieństwa porażki $1-p$,
- logarytm naturalny tego wyrażenia to $\text{logit}_{(p)}$,
- parametry a_0 i a_1 to współczynniki równania regresji.

⁸ E. Gołemska, M. Szczyt, *Czynniki stymulujące rozwój logistyki międzynarodowej w: Logistyka międzynarodowa w zmiennych warunkach gospodarki światowej*, UEP, Poznań 2014, s. 16.

Wyniki pierwszych badań pilotażowych, przeprowadzonych tą metodą⁹ pozwoliły na sformułowanie takich wniosków, jak:

- Przedsiębiorstwo, które realizuje innowacje w nowej lokalizacji ma o 38 proc. większe szanse na znaczące zyski niż to, które wprowadza innowacje w dotychczasowej lokalizacji.
- Firma, która wprowadza innowacje na rynku międzynarodowym ma około 2,5 razy większe szanse na sukces niż ta, która funkcjonuje na rynku krajowym.

Obecnie najnowsze technologie informatyczne stosowane w przestrzeni transportowej tworzone są z wykorzystaniem łącz satelitarnych oraz sztucznej inteligencji.

Szczególne znaczenie dla wyboru obsługi transportowej mają systemy telematyczne, które umożliwiają pomiary takich parametrów, jak czas i odległość, co ma decydujący wpływ na efektywność procesów transportowych, bezpieczeństwo osób i ładunków, a także na poziom kosztów przewozu. Ważniejsze media technologiczne, użytkowane przez systemy telematyczne, to satelitarne sieci łączności i nawigacji takie jak:

- Sieć NAVSTAR GPS, Sieć *Global Navigation Satellite*,
- System GALILEO (GNSS-2),
- Sieć GLONASS,
- Sieć IRIDIUM,
- Sieć INMARSAT, *Internationale Maritime Satellite Organization*.

Warto podkreślić, że w obsłudze transportowej coraz częściej wykorzystywane są tzw. systemy inteligentne, w ramach których stosuje się bezprzewodową transmisję danych, np.:

- UMTS – *Universal Mobile Telecommunications System*, system telekomunikacji ruchowej,
- GPS – *Global Positions System*, pozwalający na ustalenie pozycji,
- GPRS – *General Packet Radio Service*, serwis obsługi przez radio.

⁹ E. Golemska, M. Szczyt, op.cit., s. 19.

W systemie GPS, wyznaczającym współrzędne geograficzne, wykorzystuje się jak dotąd 24 satelity NAVSTAR przy użyciu dwóch poziomów dokładności:

- pierwszy, standardowy serwis pozycyjny (*Standard Positions Service* – SPS),
- drugi, precyzyjny serwis pozycyjny (*Precise Position Service* – PPS).

Należy przypuszczać, że w najbliższych latach systemy te ulegną dalszej modyfikacji, stosownej do postępu technicznego i technologicznego w przestrzeni transportowej.

3. Kierunki rozwoju logistyki w europejskiej przestrzeni transportowej

Kierunki rozwoju logistyki i transportu w XXI wieku należy w pierwszej kolejności uzależnić od uwzględnienia sprawnych i skutecznych metod zarządzania.

Jednym z czynników stymulujących do podejmowania nowych wyzwań jest umiejętne wyodrębnienie zarządzania europejskiego z ogółu tych metod. Z czego to wynika? Otóż zdaniem S. Madariaga, H. Bloom czy R. Calori silny rodowód kulturowy Europy upoważnia naukowców i praktyków do stworzenia własnego modelu zarządzania zasobami rzeczowymi i ludzkimi w sposób zapewniający uzyskanie korzyści skali. Powstał więc europejski paradygmat zarządzania cechujący się m.in. homogenizacją europejskich wartości, uelastycznieniem struktur organizacyjnych czy tworzeniem pluralistycznej wizji przedsiębiorstwa.

W tym kontekście stworzono podstawy merytoryczne do utworzenia w teorii i praktyce eurologistyki jako szczególnego przypadku logistyki międzynarodowej.

Szybki rozwój eurologistyki i wzrost jej roli w przestrzeni transportowej spowodowały, że już w 1997 r. w komunikacie Komisji Europejskiej wskazano¹⁰, w jaki sposób wydajna logistyka może stanowić narzędzie wykorzystania relacji

¹⁰ M. Mindur, *Europejska polityka logistyczna*, w: *Logistyka, nauka, badania, rozwój*, Państwowy Instytut Badawczy, Warszawa–Radom 2017, s. 53.

między ochroną środowiska a konkurencyjnością. Co więcej, od 2015 roku funkcjonuje przy Komisji Europejskiej Digital Transport and Logistics Forum (DTLF), do którego należy promowanie cyfryzacji w transporcie towarowym i logistyce, przy czym istotną przesłanką kreowania w UE nowoczesnej polityki logistycznej są zmiany systemowe i regulacyjne w transporcie.

Tabela 2. Zarządzanie europejskie i eurologistyka w kontekście teorii holizmu, pragmatyzmu i humanizmu

Teoria	Zarządzanie europejskie	Eurologistyka
HOLIZM	Zgodnie z tą teorią beneficjentów firmy i jej kooperantów traktuje się wielowymiarowo, a także szacuje się korzyści zewnętrzne i dąży się do równomiernego traktowania podmiotów jako elementów całości	W eurologistyce wszelkie zadania i raz wykonane operacje traktuje się holistycznie, czyli całościowo ze względu na łączenie poszczególnych sekwencji. Holizm gwarantuje nowe korzyści dla wszystkich firm – ogniwo eurołańcucha dostaw
PRAGMATYZM	Ta teoria jest oparta na empiryzmie i indywidualizmie w kreowaniu przedsiębiorczością, co stwarza warunki do postrzegania firmy w otoczeniu konkurencji	Pragmatyzm jest jednym z merytorycznych filarów eurologistyki. Wymaga bowiem analizy sytuacyjnej oraz nacjonalizowania operacji logistycznych
HUMANIZM	Teoria ta sprowadza się do personalizacji procesu zarządzania i do pozaekonomicznych motywacji ludzi	W eurologistyce, jak w soczewce, skupiają się wszędzie kompetencje ludzi, które powstają w wyniku wykorzystania interdyscyplinarnej wiedzy i szerokich umiejętności menedżerów logistyki

Źródło: opracowanie własne.

Tendencje rozwojowe w logistyce i przestrzeni transportowej zostały udokumentowane wynikami badań empirycznych¹¹ we wszystkich krajach UE, w latach 2004–2014. Okazało się bowiem, że w krajach tych planuje się wzrost nakładów inwestycyjnych do 2020 r., przy czym struktura tych nakładów: 45 proc. na nowe technologie informatyczne, 32 proc. na transport i 23 proc.

¹¹ P. Banaszyk, E. Gołębska, *Evolution of management of international supply network and chains*, w: *Changes and Challenges in the Modern World Economy*, PUEB PRESS, University of Economics and Business, Poznań 2016, s. 237.

na infrastrukturę magazynową, jest zgodna z oczekiwanymi kierunkami rozwoju logistyki i transportu.

Cennymi miernikami osiągnięć logistyki i transportu, umożliwiającymi szacowanie bieżących i prognozowanie przyszłych kierunków rozwoju są:

- 1) Indeks LPI, *Logistic Performance Index*, nazywany indeksem dokonań logistyki, w tym transportu,
- 2) LMI, *Logistic Managers Index*, wskaźnik menedżerów logistyki,
- 3) miernik konwergencji logistycznej.

Ad. 1) Wskaźnik LPI jako indeks dokonań logistyki wprowadzony w 2007 r. przez Bank Światowy (World Bank Group) w 160 krajach świata jest ważnym i jedynym miernikiem osiągnięć logistyki i transportu. Zawiera bowiem takie elementy, jak: sprawność odprawy celnej, jakość infrastruktury transportowej (porty, kolej, drogi, telekomunikacja, transport międzynarodowy, monitorowanie przesyłek, kompetencje logistyczne, czas dostaw). Należy podkreślić, że z 28 krajów UE aż 13 zajmuje czołowe miejsca pośród 160 badanych państw¹². I tak np. pierwsze miejsce Niemcy 4,10, Singapur 4,06, Holandia 4,05, a Polska 3,43, co plasuje nasz kraj na 31. miejscu. Tak więc, poziom wskaźnika LPI jako symptomatyczny wyraz potencjału i osiągnięć logistyki służy analizie porównawczej i ocenie stanu oraz rozwoju środowiska logistycznego, a także stanowi o pozycji danego kraju na mapie logistycznej świata.

Ad 2) Z kolei od 2010 r. oblicza się wskaźnik menedżerów logistyki LMI, o którym w środowisku logistycznym mówi się, że wyprzedza koniunkturę. Celem obliczeń tego wskaźnika jest potrzeba szybkiej reakcji na zmiany koniunktury gospodarczej. Parametry, jakie brane są tutaj pod uwagę, to przede wszystkim czas dostaw różnymi gałęziami transportu, przesyłki ekspresowe, liczba zakupionych asortymentów. Wskaźnik o wysokości powyżej 50,0 punktów sygnalizuje ogólny wzrost skuteczności obsługi logistycznej i transportowej, poniżej 50,0 punktów brak skuteczności tej obsługi.

¹² P. Blaik, *Identyfikacja poziomu kosztów logistyki w skali światowej a ranking LPI*, w: *Logistyka i zarządzanie łańcuchem dostaw wobec wyzwań gospodarki światowej*, UEP, Poznań 2016, s. 55.

Ad 3) Wskaźnik konwergencji logistycznej pozwala na kwantyfikowanie skutków procesu konwergencji, który pojawił się w ostatnich latach w odniesieniu do logistyki. Konwergencja logistyczna powstała na bazie konwergencji regionalnej, która polega na dążności do wyrównywania wzrostu gospodarczego różnych regionów. W logistyce chodzi natomiast o wyrównywanie poziomu infrastruktury logistycznej w regionach, co jest podstawowym warunkiem regionalizowania logistyki i transportu. Zasadniczo wykorzystuje się dwa typy wskaźników, tzn. wskaźnik konwergencji typu sigma oraz typu beta. Trzeba dodać, że zjawisko mobilności w przestrzeni transportowej pośrednio generuje procesy konwergencji logistycznej.

Podsumowanie

W opracowaniu przedstawiono istotę związku pomiędzy rozwojem logistyki międzynarodowej a funkcjonowaniem europejskiej przestrzeni transportowej. Ważniejszymi przesłankami warunkującymi skuteczność i racjonalność tej relacji są nowe metody zarządzania strategicznego logistyką i wzrost znaczenia infrastruktury komunikacyjnej w państwach UE. Na podstawie wyników badań empirycznych zidentyfikowano współczesne trendy kształtowania europejskiej przestrzeni transportowej i logistyki, do których zaliczono: rekonstrukcję poziomów decyzyjnych w transporcie i logistyce, redukcję skutków asymetrii informacji w gospodarce rynkowej czy redefinicję globalnej strategii zarządzania usługami transportowymi. Przedstawiono także metody szacowania spodziewanych efektów zmian w przyszłości, do których zaliczono: indeks osiągnięć logistyki LPI, metodę logitową w ocenie efektywności inwestycji transportowych i logistycznych, wskaźnik menedżerów logistyki LMI, syntetyczny miernik asymetrii informacji SMAT oraz wskaźnik konwergencji logistyki.

Bibliografia

- Banaszyk P., Gołemska E., *Evolution of management of international supply network and chains*, w: *Changes and Challenges in the Modern World Economy*, PUEB PRESS, University of Economics and Business, Poznań 2016.
- Banaszyk P., Gołemska E., *Logistyka w biznesie międzynarodowym*, WNT, Warszawa 2015.
- Blaik P., *Identyfikacja poziomu kosztów logistyki w skali światowej a ranking LPI*, w: *Logistyka i zarządzanie łańcuchem dostaw wobec wyzwań gospodarki światowej*, UEP, Poznań 2016.
- Brauer J., Gołemska E., Zenka-Podlaskowska D., *Logistyka*, C.H. Beck, Warszawa 2012.
- Gołemska E., *Logistyka międzynarodowa w warunkach globalizacji i regionalizacji*, w: *Globalizacja i regionalizacja gospodarki światowej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław 2012.
- Gołemska E., *Logistyka międzynarodowa*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2014.
- Gołemska E., *Nowe paradygmaty w rozwoju logistyki*, w: *Logistyka międzynarodowa w gospodarce światowej*, Wyd. AE w Poznaniu, Poznań 2010.
- Gołemska E., Bentyn Z., Majchrzak-Lepczyk J., *Eurologistyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2015.
- Gołemska E., Bentyn Z., Gołemski M., *Logistyka usług*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2017.
- Gołemska E., Szczyt M., *Czynniki stymulujące rozwój logistyki międzynarodowej*, w: *Logistyka międzynarodowa w zmiennych warunkach gospodarki światowej*, UEP, Poznań 2014.
- Mindur M., *Europejska polityka logistyczna*, w: *Logistyka, nauka, badania, rozwój*, Państwowy Instytut Badawczy, Warszawa–Radom 2017.

SPIS TREŚCI

Zamiast wstępu	5
Listy gratulacyjne i wspomnienia	9
<i>Dr hab. Marek Rocki, prof. SGH</i>	11
<i>Dr hab. Ryszard Bartkowiak, prof. SGH</i>	15
<i>Prof. dr hab. Janusz Ostaszewski</i>	17
<i>Dr hab. Monika Bąk, prof. UG</i>	19
<i>Prof. dr hab. Juliusz Engelhardt</i>	21
<i>Dr hab. Marcin Ślęzak, prof. SGH</i>	23
<i>Prof. dr hab. Elżbieta Załoga</i> Profesor Bogusław Liberadzki – uczonec i nauczyciel	25
<i>Dr Adam Wielądek</i> Profesora Liberadzkiego znam nie tylko z widzenia	39
<i>Prof. dr hab. Wojciech Bąkowski</i> Sentymentalne wspomnienia o współpracy na niwie pozanaukowej z prof. dr. hab. Bogusławem Liberadzkim	51
<i>Prof. dr hab. Leszek Mindur</i> Moja współpraca z SGH i panem profesorem Bogusławem Liberadzkim	57
<i>Prof. dr hab. Eufemia Teichmann</i> Współpraca Katedry Transportu z Kolegium Gospodarki Światowej Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie	61
Życie uchwycone w obiektywie aparatu fotograficznego	67

Mobilność i europejska przestrzeń transportowa	93
<i>Prof. dr hab. Jan Burnewicz</i>	
Pragmatyczny rozwój transportu	95
<i>Prof. dr hab. Wojciech Paprocki</i>	
Od ekonomiki transportu do <i>mobility and logistics management</i>	111
<i>Prof. dr hab. Elżbieta Marciszewska</i>	
Nurty badawcze Katedry Transportu SGH w zakresie transportu lotniczego .	125
<i>Prof. dr hab. Janusz Kaliński</i>	
Polska autostrada A1 – 38 lat budowy	149
<i>Prof. dr hab. Krystyna Wojewódzka-Król</i>	
Infrastruktura transportu przyszłości – tendencje rozwoju, problemy i możliwości ich łagodzenia	165
<i>Prof. dr hab. Leszek Mindur</i>	
Dynamika rozwoju międzynarodowego transportu drogowego w Polsce w latach 1998–2016	181
<i>Prof. dr hab. Elżbieta Gołębska</i>	
Logistyka międzynarodowa w europejskiej przestrzeni transportowej	195

Recenzja

Zdzisław Kordel

Redakcja

Danuta Dąbrowska

© Copyright by Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa 2018
Wszelkie prawa zastrzeżone. Kopiowanie, przedrukowywanie i rozpowszechnianie całości
lub fragmentów niniejszej publikacji bez zgody wydawcy zabronione.

Wydanie I

ISBN 978-83-8030-246-4

Oficyna Wydawnicza SGH – Szkoła Główna Handlowa w Warszawie
02-554 Warszawa, al. Niepodległości 162
www.wydawnictwo.sgh.waw.pl
e-mail: wydawnictwo@sgh.waw.pl

Projekt i wykonanie okładki

ADYTON

Skład i łamanie

DM Quadro

Druk i oprawa

QUICK-DRUK s.c.

Zamówienie 108/VIII/18