

ROZWÓJ WARSZAWSKIEJ SZKOŁY EKONOMIKI TRANSPORTU Z PERSPEKTYWY 110-LECIA SGH W WARSZAWIE

DATA PRZESŁANIA: 30.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 5.07.2016 | KOD JEL: Y90

Elżbieta Marciszewska, Izabela Bergel

Szkoła Główna Handlowa w Warszawie
Katedra Transportu, Kolegium Zarządzania i Finansów
e-mail: emarci@sgh.waw.pl; iberge@sgh.waw.pl

STRESZCZENIE

W artykule przedstawiono ewolucję badań naukowych i dorobek warszawskiej szkoły ekonomiki transportu. Obchodząca 110-lecie swojego istnienia Szkoła Główna Handlowa w Warszawie wpisała się na trwałe w tworzenie podstaw teoretycznych funkcjonowania gospodarki i jej sektorów, w tym sektora transportowego uznawanego za „krwiobieg” gospodarczy. Już we wczesnych latach funkcjonowania warszawskiej Szkoły Głównej Handlowej, a następnie SGPiS, problematyka transportu pojawiała się w wykładach z zakresu historii i geografii gospodarczej.

W okresie powojennym nauka o transporcie i jego wieloaspektowych problemach ekonomicznych zajmowała coraz więcej należnego jej miejsca w badaniach i dydaktyce. W 1967 roku powstała – założona przez nestora nauk o transporcie prof. Mariana Madeyskiego – Katedra Transportu, która w przyszłym roku obchodzić będzie półwiecze istnienia. Jej roli w rozwoju myśli ekonomicznej w zakresie transportu poświęcono w artykule szczególną uwagę.

W SGH drugim silnym zespołem zajmującym się problematyką ekonomiczną transportu były jednostki skupione przy ówczesnym Wydziale Handlu Zagranicznego, obecnie Kolegium Gospodarki Światowej.

Obchody 110-lecia Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie i 70-lecia wyższego szkolnictwa ekonomicznego na Pomorzu Zachodnim są dobrą okazją do podsumowań dorobku warszawskiej szkoły ekonomiki transportu, jako jednego z wiodących ośrodków naukowych w zakresie badania ekonomiczno-finansowych oraz zarządczych aspektów i zjawisk występujących w sektorze transportu i logistyki.

SŁOWA KLUCZOWE

Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, ekonomika transportu, badania i dydaktyka

WPROWADZENIE

Obchodząca 110-lecie swojego istnienia Szkoła Główna Handlowa w Warszawie wpisała się na trwałe w tworzenie podstaw teoretycznych funkcjonowania gospodarki i jej sektorów, jednym z których – uznawanych za „krwiobieg” gospodarczy – jest transport. Już we wczesnych latach funkcjonowania warszawskiej Szkoły Głównej Handlowej (w latach 1949–1991 SGPiS) problematyka transportu pojawiała się w wykładach z zakresu historii i geografii gospodarczej. W okresie powojennym nauka o transporcie i jego wieloaspektowych problemach ekonomicznych zajmowała coraz więcej należnego jej miejsca w badaniach i dydaktyce. W 1967 roku powstała – założona przez nestora nauk transportowych prof. Mariana Madeyskiego – Katedra Transportu, która w przyszłym roku obchodzić będzie swoje półwiecze istnienia. Wśród pracowników tej Katedry znalazły się tak znaczące dla nauk o transporcie postaci, jak: prof. Elżbieta Lissowska, prof. Jan Marzec, prof. Romuald Bauer, prof. Halina Mokrzyńczak, prof. Bogusław Liberadzki, prof. Wojciech Paprocki, prof. Leszek Mindur, prof. Tadeusz Dorosiewicz, prof. Jerzy Czownicki, prof. Janusz Ostaszewski, prof. Elżbieta Marciszewska i z młodszego pokolenia – prof. Jana Pieriegud. Katedra Transportu rozwijała się wszechstronnie. Doktoryzowało się w niej wielu młodych wówczas pracowników Katedry: dr Maria Szczypa, dr Izabela Bergel, dr Grzegorz Kaczor, dr Mirosław Kaczmarek, dr Janusz Giersz, dr Sławomir Krzemiński, dr Marek Łepkowski, a ostatnio dr Adam Hoszman. Włączyli się oni w proces unowocześniania polskiego systemu transportowego nie tylko poprzez prowadzenie badań naukowych, ale także poprzez ścisłą współpracę z praktyką gospodarczą, pełniąc ważne funkcje – od ministra transportu po prezesów wielkich firm transportowo-logistycznych.

Drugim silnym zespołem zajmującym się problematyką ekonomiczną transportu były jednostki skupione w ramach ówczesnego Wydziału Handlu Zagranicznego, przekształconego później w Kolegium Gospodarki Światowej. Tu należy wymienić przede wszystkim prof. I. Tarskiego, prof. E. Teichmann, prof. W. Januszkiewicza, prof. K. Rutkowskiego i prof. H. Brdulak. Warto wymienić także – z innych Kolegiów – takie nazwiska, jak prof. J. Brdulak (geograf) czy prof. J. Kaliński (historyk). Prawne aspekty funkcjonowania transportu rozwijał zaś prof. J. Gospodarek. Badania naukowe i proces dydaktyczny wymienionych zespołów od początku uwzględniały wyzwania ze strony praktyki gospodarczej transportu. Rozwijano zatem wiele nurtów ekonomiki transportu i jej gałęziowych aspektów uwzględniających te wyzwania.

Prof. M. Madeyski wskazywał na potrzebę systemowego podejścia do transportu. Już w latach 70. XX wieku dostrzegał potrzebę analizy procesów integracyjnych w transporcie i funkcji integracyjnej transportu. Rozpoczął badania w zakresie ruchliwości komunikacyjnej ludności. Widział też potrzebę stworzenia narzędzi badań analitycznych w transporcie oraz konieczność analizy wpływu technologii na procesy transportowe i ich przebieg. W Katedrze rozwijano też badania w zakresie międzynarodowych systemów transportowych, polityki transportowej, zrównoważonego rozwoju w transporcie, zagadnień związanych z transportochłonnością gospodarki, źródłami i metodami finansowania rozwoju systemu transportowego, a w ostatnim okresie dominowała problematyka integracji europejskiej i polityki unijnej w zakresie budowy spójnego, efektywnego i konkurencyjnego rynku transportowego UE. Wiele zagadnień rozważano w kontekście procesów globalizacji gospodarki światowej. Warszawski ośrodek ekonomicznej myśli transportowej silnie zorientowany jest na nowoczesne nurty badań i dydaktyki, na sieciowe podejście do analizy rynków, na poszukiwanie narzędzi i metod unowocześniania systemów transportowych i łańcuchów logistycznych, na poszukiwaniu wzorców dobrych praktyk w postaci benchmarkingu, na wieloaspektowe analizy problematyki dostępności transportowej, zagadnienia dynamicznego rozwoju poszczególnych gałęzi transportu w tym samochodowego, kolejowego i lotniczego, a nawet takie zagadnienia, jak rozwój technologii kosmicznych w nowej

gospodarce i procesy jej cyfryzacji. W ostatnich latach wątkiem wzbogacającym wieloletnie badania jest opis i analiza koncepcji Czwartej Rewolucji Przemysłowej, określanej także jako „Przemysł 4.0”. Ta koncepcja i jej zastosowanie w łańcuchach dostaw (tzw. Logistics 4.0) od 2014 roku są przedmiotem badań, w których uwzględniane jest znaczenie cyfryzacji jako jednego z megatrendów zmian w gospodarce światowej.

Obchody 110-lecia Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie są dobrą okazją do podsumowań dorobku warszawskiej szkoły ekonomiki transportu jako jednego z wiodących ośrodków naukowych w zakresie badania ekonomicznych aspektów i zjawisk występujących w sektorze transportu i logistyki.

HISTORIA KATEDRY TRANSPORTU SGH

Uruchomienie kierunku studiów z zakresu ekonomiki i organizacji transportu na Wydziale Handlu Wewnętrznego SGPiS wiązało się ściśle z powstaniem w 1967 roku Katedry Transportu, której założycielem i pierwszym kierownikiem był prof. Marian Madeyski (Liberadzki, 2006, s. 13–14). Wokół Profesora zebrała się grupa wyśmienitych uczonych: Elżbieta Lissowska, Jan Marzec, Romuald Bauer, Tadeusz Dorosiewicz czy Wojciech Morawski, którzy łączyli pracę w Instytucie Transportu Samochodowego (ITS) czy Ośrodku Badawczym Ekonomiki Transportu (OBET) z pracą w Katedrze. Profesor R. Bauer rozpoczął swoje badania naukowe od tematyki cenotwórstwa w transporcie, ekonomiki transportu kolejowego, zajmując się następnie zagadnieniami polityki transportowej i reform gospodarczych w transporcie. Profesor E. Lissowska specjalizowała się w zagadnieniach ekonomiki transportu samochodowego i zintegrowanego systemu transportowego. W tym zakresie należała do grona prekursorów budowania teorii zrównoważonego systemu transportowego. Profesor J. Marzec współtworzył podstawy teorii spedycji, konteneryzacji i przewozów kombinowanych. Wyniki prac nad koncepcją zintegrowanego systemu transportowego kraju prowadzonych w latach 70. ubiegłego wieku pod kierunkiem prof. M. Madeyskiego zawarte zostały w unikalnej monografii *Transport. Rozwój i integracja* (1975).

Zgodnie z obszarami zainteresowań samodzielnych pracowników kształtował się program nauczania. Profesor M. Madeyski osobiście wykładał wstęp do nauki o transporcie, prowadził seminaria magisterskie i seminarium doktoranckie. Profesor T. Dorosiewicz zajmował się ekonomiką transportu samochodowego oraz nauczał metod ilościowych i informatyki w transporcie, co w tamtych czasach było nowatorskim podejściem na skalę krajową. Do zespołu Katedry od 1968 roku zaczęli dołączać adiunkci i asystenci. Wprowadzono przedmiot ładunkoznawstwo, który prowadziła docent Halina Mokrzyśczak. Do prof. E. Lissowskiej dołączyła dr Maria Szczypa. Profesor Bogusław Liberadzki początkowo zajmował się zagadnieniami ekonomiki i technologii transportu kolejowego, a następnie skoncentrował się na zagadnieniach polityki transportowej. W Katedrze rozszerzono program badań naukowych oraz zajęć dydaktycznych o zagadnienia ekonomiki transportu lotniczego, czym zajęli się dr hab. Jerzy Czownicki i dr Elżbieta Marciszewska. Zbiorowy przewóz osób i podsystemy komunikacji publicznej stanowiły przedmiot wykładów prowadzonych przez dr Izabelę Bergel. Profesor Leszek Mindur specjalizował się w technologicznych aspektach przewozów transportem samochodowym i multimodalnym, zwłaszcza w transportowej obsłudze budownictwa. Podstawy teoretyczne funkcjonowania żegluga śródlądowego i towarowego transportu kolejowego, a następnie koncepcję logistyczną w transporcie, rozwijał prof. Wojciech Paprocki. W krótkim czasie do oferty naukowo-dydaktycznej włączono także tematykę finansów w transporcie, w której specjalizował się prof. Janusz Ostaszewski, późniejszy kierownik tej Katedry. Od momentu przygotowania

pracy doktorskiej ważnym nurtem badawczym prof. Jany Pieriegud pozostaje ewolucja koncepcji międzynarodowych korytarzy transportowych oraz sieci TEN-T, przy czym autorka zwraca uwagę na ważne znaczenie pozatransportowe tej koncepcji. Kolejnym ważnym nurtem badań Jany Pieriegud są zagadnienia związane z modelami finansowania rozwoju i utrzymania infrastruktury kolejowej i drogowej oraz rolą państwa w tym zakresie. Natomiast dr Michał Wolański poszerzył zakres przedmiotowy badań Katedry o problematykę komunikacji miejskiej i zarządzania projektami. Uznawany jest za cenionego eksperta w tej dziedzinie.

Dorobek Katedry wzbogacili adiunkci, którzy odeszli z uczelni do praktyki gospodarczej: dr Janusz Giersz zajmujący się w latach 1976–1994 funkcjonowaniem transportu kolejowego, dr Mirosław Kaczmarek (1976–1993) badający funkcjonowanie przedsiębiorstw spedycyjnych, dr Grzegorz Kaczor (1986–2006) specjalizujący się w zagadnieniach międzynarodowej integracji systemów transportowych oraz dr Sławomir Krzemiński (1995–2010) zgłębiający procesy konsolidacji przedsiębiorstw transportowych. Zmianami w strukturze strony podaźowej samochodowego rynku transportowego zajmował się dr Marek Łepkowski. Dr Dariusz Kaliński, specjalista od rynku lotniczego, pracownik Katedry w latach 1983–2004, kontynuuje współpracę z Katedrą. Z Katedrą współpracują też byli doktoranci: Paweł Zagrajek i Adam Hoszman, który obecnie został już pracownikiem Katedry, rozwijając badania w zakresie transportu lotniczego.

Katedra w swojej historii miała czterech kierowników: prof. Mariana Madeyskiego, prof. Romualda Bauera, prof. Janusza Ostaszewskiego i – od 2001 roku – prof. Bogusława Liberadzkiego. Pracownicy Katedry reprezentowani byli także przez wiele lat we władzach akademickich uczelni: prof. R. Bauer i prof. J. Ostaszewski pełnili funkcje Dziekanów Kolegium Zarządzania i Finansów, prof. E. Marciszewska była Prodziekanem tego Kolegium i Prodziekanem Studium Podstawowego, a następnie Studium Licencjackiego. Dr I. Bergel jest od wielu lat pełnomocnikiem rektora do spraw programów podwójnego dyplomu. Dużą wartością grupy adiunktów, którzy dołączyli do Katedry po 2001 roku – najpierw dr Jana Pieriegud, a następnie dr Bartłomiej Gorlewski i dr Michał Wolański – jest ich wkład w internacjonalizację KZiF i SGH.

Twórcy Katedry i kierunku kształcenia w zakresie transportu już odeszli na zawsze lub na zasłużoną emeryturę. Pracownicy Katedry kontynuują tradycje szkoły ekonomiki transportu i rozwijają problematykę zarządzania i finansowania w transporcie, wzbogacając i dostosowując działalność badawczą i dydaktyczną do wymogów nowej rzeczywistości społeczno-gospodarczej oraz potrzeb edukacyjnych SGH.

DZIAŁALNOŚĆ NAUKOWA KATEDRY TRANSPORTU SGH

Działalność naukowa Katedry Transportu oparta jest o badania międzygałęziowe oraz dotyczące poszczególnych gałęzi transportu, realizowane przez cały zespół Katedry i mniejsze zespoły w ramach dwóch zakładów istniejących w Katedrze. W badaniach tych podejmowane są fundamentalne problemy wpływu transportu na rozwój gospodarczy oraz metodologia badań nad systemami transportowymi. W minionych latach szczególny nacisk położono na kwestie fiskalizmu w transporcie, wpływu regulacji na zmiany strukturalne na rynku usług transportowych, zastosowania benchmarkingu i najlepszych praktyk w transporcie oraz analizę decyzji podejmowanych przez użytkowników transportu.

W ostatnim okresie w Katedrze Transportu (prof. J. Pieriegud i prof. W. Paprocki) podjęto nowe aspekty badań nad przyszłością rozwoju transportu pod wpływem dynamicznego procesu cyfryzacji gospodarki i społeczeństwa (zob. Gajewski, Paprocki, Pieriegud, 2016), w tym nad perspektywami użytkowania autonomicznych oraz elektrycznych środków transportu.

Z badań prowadzonych w zespołach międzynarodowych należy wymienić projekt SMMART zrealizowany w latach 2005–2008, finansowany z 6. Programu Ramowego Komisji Europejskiej. Celem projektu było zwiększenie konkurencyjności europejskiego przemysłu poprzez wypracowanie innowacyjnych rozwiązań informatycznych w łańcuchu dostaw. Zadania zespołu były realizowane pod kierownictwem prof. W. Paprockiego. W latach 2008–2009 Katedra uczestniczyła w dużym projekcie rozwojowym STMS, dotyczącym systemu transportu małymi samolotami, realizowanym wspólnie z Instytutem Lotnictwa. Koordynatorem projektu z ramienia SGH była prof. E. Marciszewska. W 2012 roku w ramach pozyskanego grantu Ministerstwa Rozwoju Regionalnego zrealizowano projekt dotyczący uproszczonej metodologii szacowania efektywności inwestycji infrastrukturalnych na etapie formułowania strategii. Projekt był finansowany z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007–2013, a jego kierownikiem był dr M. Wolański. Pod jego kierownictwem zrealizowano też kolejny projekt – *Publiczny transport zbiorowy poza Miejskim Obszarami Funkcjonalnymi*, którego wyniki również zostały opublikowane w monografii (*Publiczny transport...*, 2016). W okresie 2014/2015 Katedra uczestniczyła w realizacji tzw. małego grantu – finansowanego z Funduszu Wyszehradzkiego – na projekt badawczy *Rights of Passengers with Reduced Mobility In V4 Countries*, którego kierownikiem w SGH była dr I. Bergel. Wyniki powyższych badań prezentowane były na wielu konferencjach krajowych i zagranicznych, skupiających zarówno przedstawicieli nauki, jak i praktyków sektora TSL. Efektem prowadzonych badań są także liczne publikacje. W wyniku prac badawczych prowadzonych przez zespół Katedry w latach 2002–2004 w ramach grantu KBN powstała monografia *Wpływ procesów demonopolizacji i konsolidacji w transporcie na sprawność i efektywność jego funkcjonowania*. Kompleksowe ujęcie problematyki transportowej po przystąpieniu Polski do UE stanowi praca zbiorowa *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski* (2007). W oparciu o wyniki badań statutowych przeprowadzonych w latach 2007–2015 powstały monografie: *Benchmarking and best practices in transport sector*; *Kooperencja przedsiębiorstw w dobie globalizacji*; *Wpływ implementacji regulacji w europejskim systemie transportowym na zmiany strukturalne na rynku usług*; *System transportowy Polski – 10 lat w Unii Europejskiej*.

Członkowie Katedry uczestniczyli też w Europejskich Kongresach Finansowych (Sopot) i Europejskich Kongresach Gospodarczych (Katowice). W ramach merytorycznego wsparcia prof. W. Paprocki i prof. J. Pieriegud są współautorami publikacji o charakterze interdyscyplinarnym: *Megatrendy i ich wpływ na rozwój sektorów infrastrukturalnych oraz Cyfryzacja gospodarki i społeczeństwa – szanse i wyzwania dla sektorów infrastrukturalnych*.

DZIAŁALNOŚĆ DYDAKTYCZNA KATEDRY TRANSPORTU SGH

Pracownicy Katedry Transportu są zaangażowani w dydaktykę na wszystkich poziomach studiów prowadzonych w SGH, umożliwiając studentom, doktorantom oraz słuchaczom studiów podyplomowych zdobywanie i pogłębianie wiedzy oraz umiejętności praktycznych. Działalność dydaktyczna na studiach stacjonarnych realizowana jest głównie w ramach specjalności Zarządzanie w transporcie i logistyce na kierunku Zarządzanie, ale także na innych kierunkach. W całym okresie funkcjonowania Katedry prowadzone było seminarium doktorskie, co pomogło licznej rzeszy ambitnych pracowników sektora TSL spoza uczelni uzyskać tytuły doktorskie za prace z ekonomii bądź zarządzania w transporcie. Ważnym elementem działalności dydaktycznej Katedry Transportu są studia podyplomowe, oferowane w specjalizacjach: drogowej, lotniczej i kolejowej, a także w ostatnim okresie z problematyki kosmicznej. Pozwalają one pracownikom branży transportowej – posiadającym z reguły wykształcenie techniczne –

uzupełnić wiedzę z zakresu ekonomii i zarządzania oraz doskonalić umiejętności w tym zakresie, co otwiera drogę awansu na stanowiska menedżerskie. Absolwentami studiów podyplomowych realizowanych w Katedrze są m.in. pracownicy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, P.P. „Porty Lotnicze”, spółek z Grupy PKP, a także przewoźnicy prywatni oraz operatorzy logistyczni i pracownicy przedsiębiorstw i instytucji związanych z sektorem kosmicznym. Działalność dydaktyczna Katedry podlega ciągłym przeobrażeniom tak, aby odpowiadała na potrzeby zmieniającej się gospodarki, w tym rozwijającego się rynku TSL, na którym sektor transportu z jednej strony staje się coraz atrakcyjniejszą pracodawcą, a z drugiej – coraz bardziej potrzebuje wykwalifikowanej kadry zarządzającej o nowoczesnej wiedzy, kompetencjach i umiejętnościach.

WSPÓŁPRACA Z OTOCZENIEM KATEDRY TRANSPORTU SGH

Katedra Transportu jest jednym z czterech najsilniejszych ośrodków ekonomiki transportu w kraju, co przekłada się na ścisłą współpracę zarówno z instytucjami naukowymi, jak również z administracją publiczną. Kierownik Katedry Transportu, prof. Bogusław Liberadzki, był dyrektorem Ośrodka Badawczego Ekonomiki Transportu (OBET), a w latach 1989–1997 Wiceministrem i Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej. Od 2004 roku pełni funkcję posła do Parlamentu Europejskiego, angażując się w kwestie dotyczące regulacji oraz finansowania transportu i infrastruktury. Prof. dr Jana Pieriegud od 2010 roku jest ekspertem Komisji Europejskiej, biorącym udział w ewaluacji projektów transportowych w Programie Ramowym w zakresie badań i rozwoju technologicznego (7PR). Prof. Elżbieta Marciszewska jest ekspertem rynku lotniczego, członkiem założycielem Polskiego Klubu Lotniczego, a dr Bartłomiej Gorlewski w latach 2010–2011 był ekspertem w Komitecie Programowym 7PR Transport.

Katedra przez wiele lat ściśle współpracowała z otoczeniem naukowym transportu: Centralnym Ośrodkiem Informatyzacji Kolejnictwa, Centralnym Ośrodkiem Badań i Rozwoju Transportu Kolejowego, Instytutem Lotnictwa, ITS, OBET. Pracownicy Katedry realizowali także różnorodne projekty i ekspertyzy na zlecenie takich istniejących wówczas pomiotów, jak: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Ministerstwo Gospodarki, Związek Miast Polskich, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Instytut Lotnictwa, samorządy różnego szczebla (z całej Polski) oraz prywatne i publiczne przedsiębiorstwa transportowe. Uczestniczą również w pracach takich gremiów, jak rady nadzorcze spółek transportowych (prof. W. Paprocki) czy rady naukowe instytutów badawczych z branży transportowej. Prof. E. Marciszewska jest członkiem Rady Naukowej Instytutu Lotnictwa, a prof. B. Liberadzki przewodniczącym Rady Naukowej ITS, członkiem Komitetu Transportu PAN.

Zespół Katedry prowadzi ścisłą współpracę z Wydziałem Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, czego efektem jest m.in. wspólna organizacja corocznych konferencji EURO-TRANS. W Katedrze realizowano także projekty naukowe we współpracy z Wydziałem Transportu Politechniki Warszawskiej, Politechniką Śląską, Wydziałem Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego, Akademią Leona Koźmińskiego oraz Wyższą Szkołą Morską w Szczecinie. Katedra Transportu ma też wieloletnią tradycję współpracy z Wydziałem Transportu Uniwersytetu w Pardubicach, a także z Czech Science Foundation (prof. E. Marciszewska jest zewnętrznym recenzentem). Pracownicy Katedry uczestniczą także w projektach i seminariach realizowanych przez European Platform of Transport Sciences (EPTS) oraz AET (Association for European Transport).

ZAINTERESOWANIA PRACOWNIKÓW KATEDRY TRANSPORTU SGH

Prof. zw. dr hab. Bogusław Liberadzki zajmuje się teoretycznymi i praktycznymi aspektami ekonomiki transportu i polityki transportowej, a także kształtowaniem europejskiego systemu transportowego. Krótkie chwile odpoczynku najchętniej spędza w domu, czytając książki historyczne.

Przedmiotem zainteresowań naukowych i badawczych prof. dr hab. Elżbiety Marciszewskiej jest rynek usług transportu lotniczego, procesy globalizacji, partnerstwa strategicznego i marketing usług transportowych. Jest uznanym ekspertem z zakresu transportu lotniczego. W działalności pozazawodowej preferuje aktywne spędzanie czasu jako turystka i wielbicielka kuchni świata.

Prof. zw. dr hab. Wojciech Paprocki prowadzi badania z zakresu ekonomiki transportu, ze szczególnym uwzględnieniem znaczenia regulacji dla rozwoju krajowego i europejskiego systemu transportowego. Łączy pracę nauczyciela akademickiego z aktywnością menedżerską w sektorze transportowo-spedycyjno-logistycznym. Dużo podróżuje i pisze felietony.

Główne zainteresowania naukowo-badawcze dr hab. prof. SGH Jany Pieriegud to planowanie rozwoju i finansowanie infrastruktury transportowej, funkcjonowanie transportu kolejowego i korytarzy transportowych, rynki wschodnie, a także zarządzanie łańcuchem dostaw. Prof. Jana Pieriegud reprezentowała SGH i zdobywała medale w zawodach pływackich. Lubi odkrywać świat z aparatem fotograficznym w ręku.

Dr Izabela Bergel zajmuje się funkcjonowaniem systemu komunikacji pasażerskiej, marketingiem usług transportowych oraz obsługą transportową osób niepełnosprawnych. Jest frankofonką i frankofilką, utrzymującą liczne kontakty akademickie i towarzyskie z Francją.

Dr Michał Wolański specjalizuje się w zagadnieniach transportu pasażerskiego oraz funduszy unijnych w transporcie (zarządzanie i ewaluacja). W wolnych chwilach jeździ na rowerze i narciach, pływa, żegluje, a także prowadzi autobusy komunikacji miejskiej.

Dr Adam Hozzman specjalizuje się w problematyce dostępności transportowej, regulacji rynku lotniczego oraz funkcjonowania biznesu lotniczego. W wolnym czasie realizuje wyprawy globtroterskie w najodleglejsze zakątki świata.

Mgr Paulina Latosek od ponad 15 lat organizuje pracę sekretariatu Katedry Transportu, uczestnicząc aktywnie w życiu Katedry, wspierając proces naukowo-dydaktyczny. Z dużym zaangażowaniem prowadzi sekretariat studiów podyplomowych afiliowanych przy Katedrze.

PODSUMOWANIE

Rozwój warszawskiej szkoły ekonomiki transportu i analizę jej głównych nurtów badawczych można rozpatrywać w kontekście toczącej się w środowisku ekonomistów dyskusji nad zmianą paradygmatów w naukach ekonomicznych. Podkreśla się tutaj, iż powstawanie i funkcjonowanie paradygmatów wymaga istnienia wspólnoty naukowej, której właściwości mają znaczenie kluczowe. T.S. Kuhn (1985) opisuje tę wspólnotę jako grupę osób uprawiających określoną dyscyplinę, specjalność naukową, gdzie jej członkowie powiązani są wspólnymi elementami wykształcenia, traktują się jako osoby odpowiedzialne za dążenie do realizacji określonych celów (łącznie z kształceniem następców), odznaczające się rozwiniętą więzią komunikacyjną wewnątrz grupy. Cechuje je względna jednorodność poglądów i nastawienie na kwestie zawodowe. Tworzą one paradygmat, ewentualnie zbiór paradygmatów jako swoistą matrycę dyscyplinarną. Wydaje się, że pracownicy naukowcy Katedry Transportu SGH tworzą taką wspólnotę naukową, zdolną do kreowania paradygmatów w zakresie nowoczesnej ekonomiki transportu.

LITERATURA

- Cygler, J., Aluchna, M., Marciszewska, E., Witek-Hajduk, M.K., Materna, G. (2013). *Kooperencja przedsiębiorstw w dobie globalizacji. Wyzwania strategiczne, uwarunkowania prawne*. Warszawa: Oficyna a Wolters Kluwer business.
- Gajewski, J., Paprocki, W., Pieriegud, J. (red.) (2016). *Cyfryzacja gospodarki i społeczeństwa – szanse i wyzwania dla sektorów infrastrukturalnych*. Publikacja Europejskiego Kongresu Finansowego. Gdańsk: Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową – Gdańska Akademia Bankowa. Pobrane z: http://www.efcongress.com/sites/default/files/publikacja_ekf_2016_cyfryzacja_gospodarki_i_spoeczestwa.pdf.
- Gajewski, J., Paprocki, W., Pieriegud, J. (red.) (2015). *Megatrendy i ich wpływ na rozwój sektorów infrastrukturalnych*. Publikacja Europejskiego Kongresu Finansowego. Gdańsk: Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową – Gdańska Akademia Bankowa.
- Kuhn, T.S. (1985). *Dwa bieguny. Tradycja i nowatorstwo w badaniach naukowych*. Warszawa: PIW.
- Liberadzki, B. (2006). Marian Madeyski (1905–1978). *Przegląd Komunikacyjny*, 7/8.
- Marciszewska, E. (red.) (2013). *Wpływ implementacji regulacji w europejskim systemie transportowym na zmiany strukturalne na rynku usług*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza SGH.
- Marciszewska, E., Pieriegud, J. (red.) (2009). *Benchmarking and best practices in transport sector*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza SGH.
- Pieriegud, J. (red.) (2015). *System transportowy Polski – 10 lat w Unii Europejskiej*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza SGH.
- Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi* (2016). Praca zbiorowa. Warszawa: Oficyna Wydawnicza SGH.

 Development of the Warsaw School of Transport Economics from the Perspective of the 110th Anniversary of the Warsaw School of Economics

ABSTRACT | The Warsaw School of Economics, which is celebrating its 110 anniversary, has become an inherent contributor to the creation of theoretical foundations of the operation of economy and its sectors. Transport is regarded to be the bloodstream of economy. As early as in the times of the Higher School of Commerce and later the Central School of Planning and Statistics transport problems were included in the lectures on economic history and geography. In the post-war period the science of transport and its multi-aspect economic problems took increasingly more due space in the research and teaching. In 1967 the Department of Transport was founded by doyen of transport sciences professor Marian Madeyski. Next year it will celebrate its half a century.

The second important team dealing with the problem of transport was within the Department of Foreign Trade, later the Collegium of the World Economy. The celebration of the 110th anniversary of the Warsaw School of Economics and 70th anniversary of Szczecin's transport school is an opportunity to sum up the achievements of the Warsaw school of transport economics as a leading scientific centre in the area of research of economic aspects and phenomena in the sector of transport and logistics.

KEYWORDS | Warsaw School of Economics, transport economics, researches and teaching

Translated by Mirosław Szymański