

SOPOCKA SZKOŁA EKONOMIKI TRANSPORTU

DATA PRZESŁANIA: 30.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 5.07.2016 | KOD JEL: R41

Krystyna Wojewódzka-Król

Uniwersytet Gdański
Wydział Ekonomiczny
Katedra Polityki Transportowej, Sopot
e-mail:ekokwk@ug.edu.pl

STRESZCZENIE

W artykule przedstawiono zmiany organizacyjne studiów z zakresu ekonomiki transportu w Sopocie, ewolucję badań naukowych, dorobek naukowy i dydaktyczny kadr oraz efekty w postaci wybitnych studentów i absolwentów studiów transportowych w Sopocie. Wykazano, że początki kształcenia sięgają okresu wojennego, zakres badań ewoluował od dominacji transportu morskiego i portów morskich na inne gałęzie transportu, następnie na problemy ogólnotransportowe, prognozowanie i problematykę ogólnoswiatowych tendencji w transporcie ze szczególnym uwzględnieniem polityki Unii Europejskiej w tym zakresie. Wykazano, że dorobek naukowy sopockiej szkoły odegrał ważną rolę w kształceniu kadr transportowych, również innych ośrodków naukowych oraz – dzięki licznym monografiom i podręcznikom – w kształceniu studentów z zakresu transportu na różnych uczelniach w Polsce.

SŁOWA KLUCZOWE

ekonomika transportu, badania, kształcenie

WPROWADZENIE

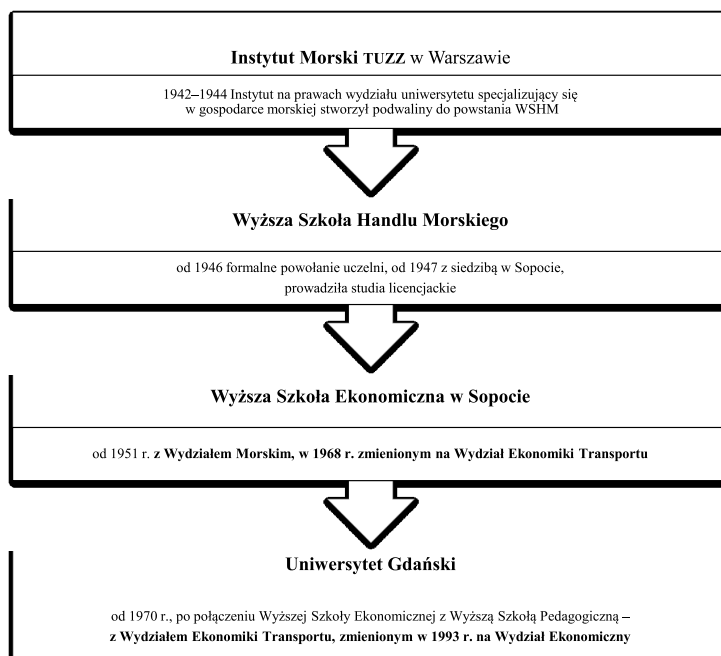
Sopocki ośrodek ekonomiki transportu ma swoją długą historię, bo sięgającą okresu wojennego, kiedy to w 1942 roku przy Tajnym Uniwersytecie Ziem Zachodnich (TUZZ) w Warszawie powstał załączek przyszłej uczelni transportowej – Instytut Morski, przekształcony następnie w 1946 roku w Wyższą Szkołę Handlu Morskiego. Uczelnia ta, mająca od 1947 roku swoją siedzibę w Sopocie, zmieniła od roku 1951 nazwę na Wyższą Szkołę Ekonomiczną w Sopocie, która z kolei, po połączeniu z Wyższą Szkołą Pedagogiczną, doprowadziła do powstania w 1970 roku Uniwersytetu Gdańskiego (rys. 1). Wątki: morski, a potem szerzej – transportowy, z uwzględnieniem aspektów ekonomicznych, były bardzo ważne na wszystkich etapach rozwoju uczelni.

Wyższa Szkoła Handlu Morskiego kształciła przede wszystkim w zakresie transportu i handlu morskiego. Od 1950 roku utworzono Wydział Morski, obejmujący trzy sekcje: żeglugi morskiej, portów morskich oraz rybołówstwa i przemysłu rybnego.

W Wyższej Szkole Ekonomicznej pozostał Wydział Morski, jako jedyny w Polsce wydział o takim profilu kształcenia. Wprowadzenie studiów magisterskich i towarzyszący działalności dydaktycznej rozwój kadry naukowej spowodowały stopniowe zmiany w strukturze organizacyjnej uczelni, a nazwę Wydziału Morskiego zmieniono w 1968 roku na Wydział Ekonomiki Transportu, który od roku 1970 był jednym z sześciu wydziałów Uniwersytetu Gdańskiego. Funkcjonowały na nim dwa instytuty o profilu transportowym:

1. Instytut Ekonomiki Transportu Morskiego z:
 - a) Zakładem Ekonomiki i Organizacji Transportu Morskiego,
 - b) Zakładem Ekonomiki i Organizacji Portów Morskich.
2. Instytut Ekonomiki Transportu Lądowego z:
 - a) Zakładem Ekonomiki Transportu Kolejowego i Samochodowego, rozdzielonym w 1972 roku na:
 - Zakład Ekonomiki i Organizacji Transportu Kolejowego i
 - Zakład Ekonomiki i Organizacji Transportu Samochodowego.
 - b) Zakładem Ekonomiki Żeglugi Śródlądowej i Gospodarki Wodnej,
 - c) Zakładem Ekonomiki Transportu (od 1974 r.).

Ponadto w ramach Instytutu Ekonomiki Handlu Zagranicznego problemami transportu zajmowali się pracownicy Zakładu Transportu Międzynarodowego i Spedycji.



Rysunek 1. Zmiany struktury organizacyjnej sopockiej szkoły transportowej

Źródło: opracowanie własne.

Od 1993 roku nazwę Wydziału Ekonomiki Transportu zmieniono na Wydział Ekonomiczny, a na bazie wcześniej istniejącego Instytutu Transportu Lądowego utworzono katedry:

- Polityki Transportowej,
- Rynku Transportowego,
- Badań Porównawczych Systemów Transportowych,
- Ekonomiki i Funkcjonowania Przedsiębiorstw Transportowych i
- Logistyki.

W ramach Instytutu Transportu Morskiego, obok istniejących wcześniej zakładów, utworzono Zakład Systemów Informacyjnych Transportu Morskiego.

EWOLUCJA BADAŃ

Zmiany organizacyjne ściśle związane były z zakresem i ewolucją prowadzonych badań.

Charakter morski od początku istnienia uczelni zawsze był w sopockiej szkole transportowej bardzo widoczny, z czasem jednak wzbogacono badania o inne gałęzie transportu: transport kolejowy, samochodowy i wodny śródlądowy, co znalazło swoje odzwierciedlenie w strukturach organizacyjnych. Z czasem badania poszerzono o transport lotniczy i miejski. Pomimo zmian organizacyjnych i rozwoju nowych kierunków badań, problemy gałęziowe nadal w Sopocie stanowią ważny dorobek naukowy i dydaktyczny, który znajduje swój wyraz w kolejno publikowanych monografiach (rys. 2).



Rysunek 2. Wybrane monografie dotyczące gałęzi i rodzajów transportu autorstwa pracowników Uniwersytetu Gdańskiego

Z czasem silniejszy akcent przeniesiono z zagadnień gałęziowych na problemy ogólnotransportowe. Badania dotyczyły zarówno podstaw teoretycznych rozwoju funkcjonowania i rozwoju transportu, jak i bieżących problemów transportu oraz prognozowania rozwoju transportu. Uwieńczeniem ich były kolejne książki, prezentujące wyniki prowadzonych badań, stanowiące podstawę kształcenia ekonomistów transportu i wspierające przedsiębiorstwa transportowe i administrację w tym zakresie. Były to opracowania dotyczące między innymi ekonomiki transportu, polityki transportowej, rynku transportowego, przedsiębiorstw transportowych, infrastruktury transportu oraz spedycji (rys. 3)



Rysunek 3. Wybrane książki dotyczące problemów ogólnotransportowych

Przygotowania Polski do wejścia do Unii Europejskiej oraz wejście w jej struktury były inspiracją badań dotyczących procesów dostosowania polskiego transportu do standardów UE oraz tendencji rozwoju światowego transportu ze szczególnym uwzględnieniem polityki zrównoważonego rozwoju transportu UE (rys. 4).



Rysunek 4. Wybrane publikacje dotyczące transportu UE

W tej dziedzinie dorobek pracowników szkoły sopockiej jest szczególnie duży, dzięki uczestnictwu w licznych programach unijnych, takich jak:

1. I-C-EU projekt „Wpływ infrastruktury transportowej na międzynarodową konkurencyjność Europy”.
2. TRANSFORUM – projekt realizowany w 7 Programie Ramowym UE.
3. COMPASS (*Optimised co-modal passenger transport for reducing carbon emissions*) – projekt realizowany w 7 Programie Ramowym UE.
4. ORIGAMI (*Optimal regulation and infrastructure for ground, air and maritime interfaces*) – projekt realizowany w 7 Programie Ramowym UE.
5. SoNorA – South-North Axis (*Improving transport infrastructure and services across Central Europe*) – project EU Territorial Cooperation finansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.
6. INTERCONNECT (*Interconnection between short and long-distance transport networks*) – projekt realizowany w 7 Programie Ramowym UE.
7. TROLLEY (*Promoting Public Electric Transport*) – projekt realizowany w ramach Programu *Central Europe Programme*.
8. *Catching the Future. Business and Development Exchange in the South Baltic Region* – międzynarodowy projekt polsko-szwedzki, współfinansowany ze środków Programu Południowy Bałtyk (*South Baltic Programme*) w ramach polityki spójności UE.

9. CASE SIMULATOR – projekt realizowany we współpracy z Regionalną Izbą Gospodarczą, Wojewódzkim Urzędem Pracy oraz Technische Fachhochschule Dresden, współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki.
10. CIVITAS DYNAMO – projekt realizowany jest w ramach 7 Programu Ramowego jako Inicjatywa CIVITAS II PLUS.

Prowadzone badania cechowała ścisła współpraca z przedsiębiorstwami, w których często brali udział absolwenci sopockiej uczelni, również z ośrodkami naukowymi w kraju i za granicą oraz aktywna współpraca z instytucjami krajowymi i międzynarodowymi odpowiedzialnymi za transport. W latach dziewięćdziesiątych XX wieku do badań transportowych włączono zagadnienia logistyki i ten nurt rozwijany jest w kilku katedrach, stanowi jednak podstawę badań Katedry Logistyki.

KSZTAŁCENIE, KADRY I ABSOLWENCI

W proces tworzenia i rozwoju szkoły sopockiej zaangażowało się wiele osób, których nazwiska zapisały się na trwałe w historii uczelni. Wśród nich byli profesorowie, którzy kształtowali profil badań naukowych i kształcenia, wychowali wielu swoich następców, kontynuujących zapoczątkowaną przez nich pracę nad doskonaleniem badań i dostosowaniem procesu kształcenia do współczesnych wyzwań.

Kadra naukowa zajmująca się problemami transportu liczy obecnie ok. 30 samodzielnych pracowników naukowych, w tym 10 profesorów tytułarnych. Wydział Ekonomiczny ma prawa doktryzowania i habilitowania; wiele doktoratów i habilitacji z zakresu transportu, pracowników innych uczelni, procedowanych jest w Sopocie.

Obecnie w Sopocie, na Wydziale Ekonomicznym UG, zajęcia o profilu transportowym prowadzone są na specjalności Transport i logistyka, Międzynarodowy transport i handel morski na studiach stacjonarnych i niestacjonarnych oraz na studiach podyplomowych – Transport i logistyka.

Bardzo ważnym kierunkiem działań sopockich transportowców jest integracja środowiska naukowego i praktyki gospodarczej. Integracja środowiska naukowego odbywała się poprzez spotkania na konferencjach, w tym zjazdach katedr jednoimiennych, które odegrały bardzo ważną rolę w wypracowywaniu modelu kształcenia ekonomistów transportu. Inną formą takiej integracji były wspólne publikacje przygotowywane bądź z inicjatywy pracowników UG, bądź innych uczelni transportowych. Wspólne podręczniki i monografie były okazją do wymiany poglądów i wspólnych badań. Ich efektem jest wiele cenionych przez studentów i pracowników publikacji, wykorzystywanych na różnych uczelniach transportowych (rys. 5).

Integracja z praktykami odbywa się przede wszystkim w ramach tzw. rad ekspertów – regularnych spotkań pracowników z dyrektorami i prezesami firm trójmiejskich z branży transportowej, które są płaszczyzną wymiany poglądów dotyczących kierunków badań i kształcenia potrzebnych praktyce gospodarczej. Rada stanowi forum, w ramach którego wypracowywane są wspólne projekty środowiska naukowego Wydziału Ekonomicznego i przedsiębiorców w zakresie:

- dostosowania treści programowych do wymagań rynku pracy,
- uruchamiania kierunków i specjalności pod konkretne zapotrzebowania pracodawców,
- praktyk i staży studenckich,
- opracowań badawczych,
- tematyki prac magisterskich i licencjackich,
- aplikacji o środki z programów unijnych,
- propagowania studiów doktoranckich i podyplomowych.



Rysunek 5. Wybrane publikacje przygotowane wspólnie przez różne ośrodki naukowe

Sopocka szkoła transportowa wpłynęła w istotny sposób nie tylko na region, ale również na rozwój kadr w Polsce i Unii Europejskiej. Nasi absolwenci są prezesami największych przedsiębiorstw transportowych, pełnią ważne funkcje w administracji samorządowej i krajowej, a także reprezentują Polskę w strukturach Unii Europejskiej.

Studentami uczelni sopockiej byli między innymi prezydent, premier, komisarz europejski ds. programowania finansowego i budżetu w KE i wiele innych wybitnych postaci z różnych dziedzin życia społeczno-gospodarczego.

PODSUMOWANIE

Sopocka szkoła ekonomiki transportu odnotowała w swoim długim i konsekwentnym procesie rozwoju i kształcenia wiele sukcesów, do których można zaliczyć stworzenie bazy literatury określającej podstawy funkcjonowania i rozwoju transportu i – tym samym – istotny wpływ na kształtowanie i rozwój transportu w Polsce i UE, wpływ na kierunki badań realizowanych przez różne ośrodki naukowe.

LITERATURA

W artykule wykorzystano materiały przedstawione na stronach internetowych katedr i instytutów UG oraz książki:

50 lat akademickich studiów ekonomicznych w Sopocie. WSHM, WSE, UG (1997). Sopot: Stowarzyszenie Absolwentów Wyższej Szkoły Handlu Morskiego, Wyższej Szkoły Ekonomicznej i Wydziałów Ekonomicznych Uniwersytetu Gdańskiego w Sopocie.

Paner, A., Kłoczyński, A. (red.) (2010). *Uniwersytet Gdański 1970–2010*. Gdańsk: Uniwersytet Gdański.

Sokołowski, J. i in. (oprac.) (1995). *Uniwersytet Gdański XXV lat*. Gdańsk: Uniwersytet Gdański.

Wyższa Szkoła Handlu Morskiego w Sopocie (2008). Sopot: Stowarzyszenie Absolwentów Wyższej Szkoły Handlu Morskiego, Wyższej Szkoły Ekonomicznej i Wydziałów Ekonomicznych Uniwersytetu Gdańskiego w Sopocie.

Sopot School of Transport Economics

ABSTRACT | The article presents the organizational changes of economic transport studies in Sopot, the evolution of scientific research, scientific achievements, the teaching staff and the effects of teaching as a career of students and graduates transport economics in Sopot. It has been shown that the beginnings of education dates back to the war period. The scope of research has evolved from the domination of maritime transport and seaports to the other modes of transport, then the general transport problems, forecasting and issues of global trends in transport, with particular emphasis on the EU's policy in this regard. It has been shown that the scientific achievements of the Sopot school played an important role in the training of personnel transport and also other research centers and – thanks to numerous monographs in the education of students in the field of transport at various universities in Poland.

KEYWORDS | transport economics, research, teaching

Translated by Krystyna Wojewódzka-Król