PTiL 2/2016 (34) | ISSN: 1644-275X | www.wnus.edu.pl/ptil | DOI: 10.18276/ptl.2016.34-06 | 57–69

TWÓRCY SZCZECIŃSKIEJ SZKOŁY EKONOMIKI TRANSPORTU (DOROBEK 70-LECIA)

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

Elżbieta Załoga

Uniwersytet Szczeciński
Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług
e-mail: elzbieta.zaloga@wzieu.pl

STRESZCZENIE | Szczecińscy ekonomiści świętują jubileusz 70-lecia aktywności naukowej i dydaktycznej w dziedzinie transportu. W 1946 roku powołano w Szczecinie pierwszą w historii tego miasta szkołę wyższą. Była nią filia prywatnej wówczas uczelni Akademii Handlowej w Poznaniu. Po czterech latach uczelnię upaństwowiono, następnie kilkakrotnie zmieniano jej nazwę oraz strukturę organizacyjną. Transport wyznaczono na profil naukowy i dydaktyczny szczecińskiej uczelni, co dało podstawę do rozwoju myśli ekonomicznej w tym obszarze. W artykule przedstawiono wybrane informacje o historii i dorobku naukowym szczecińskiego ośrodka akademickiego w zakresie ekonomiki transportu. Scharakteryzowano dorobek i sylwetki czterech żyjących twórców szczecińskiej szkoły transportu drugiego pokolenia.

SŁOWA KLUCZOWE | jubileusz 70-lecia, szkoła naukowa, ekonomika transportu, Szczecin

WPROWADZENIE

Ekonomika transportu jest subdyscypliną naukową z grupy nauk nomotetycznych, wykorzystującą dorobek teorii ekonomii i innych dyscyplin nauk ekonomicznych w badaniu prawidłowości występujących w transporcie. Ma istotne powiązania z takimi dyscyplinami naukowymi, jak (wykaz zgodnie z Rozporządzeniem…): nauki o zarzadzaniu, socjologia, geografia, prawo, budowa i eksploatacja maszyn, towaroznawstwo, ochrona środowiska, a także historia. Wszystkie te interdyscyplinarne powiązania są cechą dorobku szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu mającej swoje źródło w decyzji powołującej w 1946 roku w Szczecinie pierwszą na Pomorzu Zachodnim wyższą uczelnię ekonomiczną – filię Akademii Handlowej w Poznaniu. Dzięki wyjątkowej kadrze naukowej, w początkowym okresie przybyłej z innych polskich ośrodków

akademickich (Poznań, Warszawa, Gdańsk), Szczecin stał się centrum myśli ekonomicznej transportu w Polsce i „kuźnią" kadr dla transportu na kilka dziesięcioleci.

Celem artykułu jest przedstawienie dorobku naukowego szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu w latach 1946–2016. Spośród głównych ekonomistów transportu tego środowiska szczególną uwagę poświęcono czterem Profesorom wyróżniającym się nie tylko całokształtem dorobku, ale również najdłuższym okresem aktywności naukowej w zakresie ekonomiki i organizacji transportu: Franciszkowi Gronowskiemu, Waldemarowi Grzywaczowi, Hubertowi Bronkowi i Wojciechowi Bąkowskiemu. Uczonych tych uznano za twórców szczecińskiej szkoły drugiego pokolenia, jakkolwiek w przypadku prof. Franciszka Gronowskiego jest to określenie umowne, gdyż Profesor już w 1949 roku należał do kadry naukowo-dydaktycznej Akademii Handlowej w Szczecinie.

ETAPY ROZWOJU SZCZECIŃSKIEJ SZKOŁY EKONOMIKI TRANSPORTU

Dokonania szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu można podzielić na trzy okresy, wyróżnione ze względu na zmiany w organizacji wyższego szkolnictwa ekonomicznego w Szczecinie:

I. **Lata 1946–1955 –** to okres funkcjonowania w Szczecinie oddziału prywatnej uczelni, jaką była Akademia Handlowa w Poznaniu (1946–1948), przekształconego następnie w samodzielną uczelnię Akademia Handlowa w Szczecinie (1948–1950) i powołanej na jej bazie w 1950 roku Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Szczecinie. W tej państwowej już uczelni wyłoniono dwa wydziały o profilu transportowym: Transportu Śródlądowego i Spedycji oraz Finansowy ze specjalizacjami: rachunkowość w transporcie i finanse przedsiębiorstw transportowych, a następnie, od 1953 roku, Wydział Transportu Samochodowego, Wydział Transportu Wodno-Śródlądowego i Wydział Towaroznawstwa Rolno-Spożywczego i Opakowań.
W okresie pierwszych dziesięciu lat tworzony był w Szczecinie dorobek naukowy i dydaktyczny z zakresu gospodarki morskiej i handlu zagranicznego, ekonomiki i organizacji transportu, rachunkowości transportu oraz prawa przewozowego i ubezpieczeń transportowych.

II. **Lata 1955–1985 –** to okres rozwoju szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu w ramach Politechniki Szczecińskiej, na powołanym w 1955 roku Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu Drogowego, a 10 lat później – Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu. W środowisku Politechniki Szczecińskiej tworzony był dorobek naukowy i dydaktyczny z finansów przedsiębiorstw transportowych, rachunkowości transportu, ekonomiki i organizacji transportu, prawa przewozowego, informatyki transportu, technicznych aspektów pojazdów samochodowych.

III. **Lata od 1985 r. do dzisiaj –** to rozwój szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu w strukturze Uniwersytetu Szczecińskiego, początkowo w ramach Wydziału Ekonomicznego (Instytut Ekonomiki Transportu), od 1990 roku – Wydziału Transportu i Łączności (WTiŁ), od 1999 roku – Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług (WZiEU). W dorobku naukowym tego okresu dominują publikacje wnoszące nowe pierwiastki do teorii ekonomiki transportu oraz polityki transportowej. Dotyczą one zagadnień racjonalizacji zarządzania, systemów i narzędzi gospodarowania, jakości usług, racjonalizacji procesów transportowych, rachunku ekonomicznego, wpływu transportu na środowisko, logistyki, marketingu usług transportowych, restrukturyzacji przedsiębiorstw transportowych, strategii rynkowych w transporcie i spedycji, technologii intermodalnych, finansowania

infrastruktury, podmiotowego podejścia do analizy systemu transportowego, zrównoważonego transportu oraz innowacji w transporcie.

Były to w większości prace o charakterze monograficznym. Obok nich wydawano nowe podręczniki dla specjalności transportowych na kierunkach studiów ekonomia i logistyka (zob. szerzej Załoga, 2010).

Dorobek naukowy i uznanie szczecińska szkoła ekonomiki transportu zawdzięcza wielu uczonym. Uznając za oryginalną dla tej „szkoły" interdyscyplinarność badań, zauważyć należy wkład następujących profesorów, którzy już odeszli: Leon Babiński (prawo państwowe), Krzysztof Chwesiuk (technologia transportu, informatyka), Bronisław Dziedziul (geografia, gospodarka przestrzenna), Rudolf Falkiewicz (finanse), Józef Górski (prawo cywilne), Władysław Górski (prawo przewozowe i ubezpieczeń), Bolesław Kaczmarkiewicz (transport kolejowy), Bolesław Kasprowicz (transport morski), Bolesław Koselnik (transport morski), Marian Madeyski (ekonomika transportu), Przemysław Małek (ekonomika transportu), Czesław Michalski (transport kolejowy), Juliusz Mikołajski (geografia gospodarcza), Klemens Piotrowski (ekonomika przedsiębiorstwa), A. Rummel (technika transportu), Lesław Swatler (finanse), Adam Szewczuk (ekonomika transportu, finanse publiczne), Stanisław Szwan (finanse), Eufemiusz Terebucha (rachunkowość), Tadeusz Waśniewski (analiza ekonomiczna), Alfred Wielopolski (historia gospodarcza i transportu), Jerzy Wolszczan (ekonomika transportu samochodowego), Paweł Zalewski (ekonomika transportu kolejowego).

W grupie twórców szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu drugiego pokolenia, którym możemy bezpośrednio wyrazić naszą wdzięczność za wkład w rozwój teorii ekonomiki transportu i inne działania (organizacyjne, dydaktyczne), a którzy przez dziesięciolecia wzmacniali pozycję szczecińskiego ośrodka naukowego w Polsce i za granicą, znajdują się profesorowie: Franciszek Gronowski, Tadeusz Wierzbicki, Kazimierz Sawicki, Waldemar Grzywacz, Hubert Bronk i Wojciech Bąkowski.

Kontynuatorami ich dorobku są w dużej części Ich uczniowie, obecnie skupieni na Wydziale Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego. Udział w dorobku naukowym w zakresie ekonomiki transportu mają następujący profesorowie tego wydziału (w porządku alfabetycznym): Henryk Babis, Aurelia Bielawska, Krystyna Brzozowska, Roman Czaplewski, Wojciech Downar, Wojciech Drożdż, Juliusz Engelhardt, Mariusz Jedliński, Eugeniusz Mazur, Beata Meyer, Dariusz Milewski, Piotr Niedzielski, Józef Perenc, Michał Pluciński, Grażyna Rosa, Bogusław Walczak, Jerzy Wronka i Elżbieta Załoga.

Swój udział w dorobku szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu mają również profesorowie z innych wydziałów Uniwersytetu Szczecińskiego, w tym: Leon Dorozik, Zdzisław Gomółka, Maria Hass-Symotiuk, Małgorzata Łatuszyńska, Antoni Nowakowski oraz Benon Szałek, a także spoza uczelni: Krzysztof Luks, Ignacy Chrzanowski oraz prof. Henryk Salmonowicz. W dyscyplinach komplementarnych kontynuowany jest dorobek przez następujących profesorów WZiEU: prawo transportowe – Krzysztof Wesołowski, historia transportu – Józef Stanielewicz oraz Andrzej Mielcarek, statystyka i ekonometria – Jan Purczyński i Rafał Klóska, organizacja i zarządzanie – Władysław Janasz.

Aktualnie w ramach Uniwersytetu Szczecińskiego badania nad ekonomicznymi aspektami transportu i logistyki koncentrują się w trzech katedrach Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług: Katedra Systemów i Polityki Transportowej, kierowana przez prof. Elżbietę Załogę, Katedra Gospodarki Światowej i Transportu Morskiego, kierowana przez prof. Wojciecha Drożdża, Katedra Logistyki, kierowana przez prof. Mariusza Jedlińskiego. Widoczne są także w dorobku prof. Wojciecha Bąkowskiego i prof. Wojciecha Downara (Katedra Organizacji i Zarządzania),

prof. Józefa Perenca i prof. Grażyny Rosy (Katedra Marketingu Usług), prof. Juliusza Engelhardta (Katedra Ekonomiki Przedsiębiorstw) oraz prof. Piotra Niedzielskiego (Katedra Efektywności Innowacji).

ROZWÓJ MYŚLI EKONOMICZNEJ TRANSPORTU

Szczecińskie środowisko od początku stwarzało dobry klimat dla rozwoju naukowego. Z racji określonych uwarunkowań historycznych wyróżniało się ono szczególną umiejętnością łączenia indywidualności osób i indywidualizmu poglądów z potrzebą budowania dobra wspólnego. Szczecin stawał się ośrodkiem awangardy myśli ekonomicznej transportu. Twórczość naukowa dotykała bardzo wrażliwych wówczas obszarów naukowego poznania, takich jak analiza systemowa, cybernetyka, programowanie liniowe, teoria masowej obsługi, teoria rynku. To właśnie tutaj stworzono podwaliny pod metodologię polityki transportowej, planowania regionalnego, rachunku ekonomicznego oraz zastosowań informatyki w transporcie. Rozwinięto teorię rachunkowości i finansów, prawa transportowego i ubezpieczeń oraz rynku usług transportowych, wiedzę na temat technologii transportowych, innowacji i roli infrastruktury transportu w gospodarce, stworzono narzędzia analizy przedsiębiorstw transportowych oraz systemu transportowego. Szczecińska szkoła stworzyła koncepcję programową dla dyscypliny naukowej, jaką jest ekonomika transportu, poczynając od dorobku Przemysława Małka, Mariana Madeyskiego i Jerzego Wolszczana (Załoga, Szczepankowski, 2007, s. 45). Za początek wykształcenia się ekonomiki transportu jako dyscypliny w pełni dojrzałej przyjmuje się umownie przełom lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych ubiegłego wieku.

W. Grzywacz (2010, s. 47–48) w ewolucji szczecińskiej szkoły ekonomicznej wyróżnił trzy okresy rozwojowe:

- od 1946 do 1950 roku, w którym rozwijano liberalną myśl ekonomiczną wolnej gospodarki rynkowej;
- od roku 1950 do zmian ustrojowych w 1989 roku, kiedy podbudową dla myśli ekonomicznej była ekonomia marksistowska, a badania zamykały się w obrębie wąskich specjalizacji ekonomicznych; oddzielono wówczas ekonomikę i organizację transportu od jej rachunkowości i finansów, tworząc dwa byty naukowo-dydaktyczne;
- od schyłku 1989 roku, a faktycznie od przemian społeczno-gospodarczych i liberalizacji życia naukowego, zapoczątkowanego w 1980 roku, kiedy zaczęto nawiązywać do rozwoju opartego na funkcjonowaniu gospodarki wolnorynkowej i ekonomii klasycznej; nurt ten wyrażał pragmatyczne podejście do badania problemów funkcjonowania i rozwoju transportu w warunkach gospodarki rynkowej.

STWARZANIE WARUNKÓW DLA SAMODZIELNOŚCI NAUKOWEJ

Środowisko szczecińskich ekonomistów transportu ma poważny dorobek w zakresie promocji na stopnie naukowe. Od uzyskania w 1969 roku pełnych praw akademickich, blisko 50 nauczycieli akademickich uzyskało stopień naukowy doktora habilitowanego (tab. 1), a ponad 20 uczonych otrzymało tytuł profesora w dyscyplinie nauk ekonomicznych (specjalizacja ekonomika i organizacja transportu, logistka).

Tabela 1. Wykaz monografii habilitacyjnych z zakresu transportu promowanych przez szczeciński ośrodek naukowy (chronologicznie)

L.p.	Monografie habilitacyjne
1	2
1	Grzywacz W., *Infrastruktura w transporcie. Problemy optymalizacji*, Zeszyty Naukowe Politechniki Szczecińskiej nr 111, Prace monograficzne nr 54, Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Szczecińskiej, Szczecin 1969.
2	Piotrowski K., *Zarządzanie przedsiębiorstwem socjalistycznym (na przykładzie przedsiębiorstwa PKP)*, Politechnika Szczecińska, Szczecin 1969.
3	Bronk H., *Relacje produkcyjne w publicznym transporcie samochodowym*, Prace Naukowe Politechniki Szczecińskiej, Prace Instytutu Ekonomiki Transportu nr 19, Wydawnictwo Naukowe Politechniki Szczecińskiej, Szczecin 1974.
4	Luks K., *Ekonomiczne metody koordynacji pracy głównych uczestników obrotu portowego*, Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Szczecińskiej, Szczecin 1974.
5	Chrzanowski I., *Koncentracja i centralizacja kapitału w żegludze morskiej na przykładzie flot wybranych krajów kapitalistycznych*, Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Szczecińskiej, Szczecin 1974.
6	Dorozik L., *Informatyka w koordynacji przewozów samochodowych*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1977**.**
7	Zalewski P., *Zasady podziału zadań przewozowych w zakresie przewozu ładunków między różne gałęzie transportu*, OBRT, Warszawa 1977.
8	Renik B., *Instrumenty ekonomiczno-finansowe w zarządzaniu transportem kolejowym*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1979.
9	Bąkowski W., *Podejście systemowe w badaniu zarządzania ciężarowym transportem samochodowym*, Szczecin 1981.
10	Perycz E., *Inwestycje w żegludze morskiej*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1981.
11	Chwesiuk K., *Metody racjonalizacji kolejowego procesu przewozowego ładunków*, Prace Naukowe Politechniki Szczecińskiej nr 16, Politechnika Szczecińska, Szczecin 1983.
12	Tubielewicz A., *Metodologiczne podstawy prognozowania rozwoju portów morskich*, Wydawnictwo Instytutu Morskiego, Gdańsk 1983.
13	Gomółka Z., *Sterowanie ekonomiczne w przedsiębiorstwie transportu samochodowego*, Prace Naukowe Politechniki Szczecińskiej nr 276, Politechnika Szczecińska, Szczecin 1984.
14	Nowakowski A., *Model systemu gospodarowania częściami samochodowymi w regionie*, Szczecin 1985.
15	Perenc J., *Metody i narzędzia gospodarowania wagonami towarowymi*, Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Szczecińskiej, Szczecin 1985.
16	Szewczuk A., *Racjonalizacja struktur decyzyjnych w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 1985.
17	Szałek B., *Niezawodność systemów przemieszczania*, Politechnika Szczecińska, Szczecin 1985.
18	Walczak B., *Ekonomiczne znaczenie usług transportowych w przewozach ładunków*, OBET, Warszawa 1985.
19	Babis H., *Kształtowanie jakości towarowych usług transportowych*, Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Szczecińskiej, Szczecin 1986.
20	Czaplewski R., *Organizacyjne czynniki racjonalizacji procesów transportowych*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 1986.
21	Dziedziul B., *Transport w rozwoju aglomeracji miejsko-przemysłowych w Polsce*, Prace Naukowe Politechniki Szczecińskiej nr 23, Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Szczecińskiej, Szczecin 1986.
22	Hejduk I., *Kierunki zmian systemu transportowego kraju na tle uwarunkowań rozwoju gospodarki polskiej*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Akademia Ekonomiczna im. Oskara Langego we Wrocławiu, Wrocław 1986.
23	Hass-Symotiuk M., *Rachunek kosztów w systemie informacyjno-decyzyjnym przedsiębiorstw transportu samochodowego*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 1988.
24	Mazur E., *Optymalizacja rozwoju infrastruktury transportu w aspekcie ochrony zasobów ziemi*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 1989.

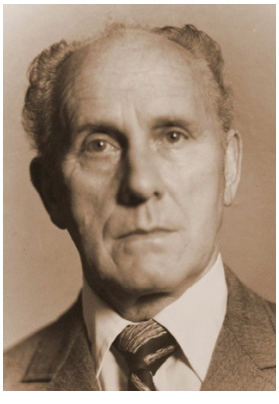
1	2
25	Kelle-Klaus M., *Kolej jako element systemu obsługi pasażerskiego transportu zbiorowego na przykładzie wybranych aglomeracji w Polsce*, WSI Radom, Radom 1992.
26	Engelhardt J., *Restrukturyzacja przedsiębiorstw transportowych*, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne w Szczecinie, Szczecin 1994.
27	Witte H., *Die Qualitaet als oekonomisches Entscheidungskriterium*, Verlag Heuser & Sohn, Grafschaft 1995.
28	Jedliński M., *Zarządzanie systemami logistycznymi*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 1998.
29	Załoga E., *Strategie rynkowe kolei wobec zmian w preferencjach klientów*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 1998.
30	Waldziński D., *Miejsce i rola samorządów lokalnych w polskiej polityce morskiej*, Politechnika Gdańska, Gdańsk 1999.
31	Starowicz W., *Kształtowanie jakości usług przewozowych w miejskim transporcie zbiorowym*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2001.
32	Rosa G., *Marketing jako sposób wzmacniania pozycji konkurencyjnej na rynku usług transportowych*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2002.
33	Wronka J., *Transport kombinowany w aspekcie wymogów zrównoważonego rozwoju*, Wydawnictwo Naukowe Ośrodka Badawczego Ekonomiki Transportu, Warszawa–Szczecin 2002.
34	Niedzielski P., *Polityka innowacyjna w transporcie*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2003.
35	Brzozowska K., *Kapitał prywatny w finansowaniu projektów infrastruktury gospodarczej na zasadzie project finance*, Wydawnictwo Akademii Rolniczej, Szczecin 2003.
36	Plewiński L., *Polska polityka morska w dobie integracji Polski z Unią Europejską*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2004.
37	Łatuszyńska M., *Modelowanie efektów rozwoju międzynarodowych korytarzy transportowych*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2004.
38	Meyer B., *Turystyka jako ekonomiczny czynnik kształtowania przestrzeni*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2004.
39	Mielcarek A., *Poczta i telekomunikacja w prowincji pomorskiej na tle rozwoju łączności w Prusach i Niemczech w latach 1815–1914*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2004.
40	Downar W., *System transportowy. Kształtowanie wartości dla interesariusza*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2006.
41	Krawiec S., *Kształtowanie struktury ekonomicznej współczesnego systemu transportowego*, Wydawnictwo Naukowe Politechniki Śląskiej, Gliwice 2008.
42	Mężyk A., *Uwarunkowania i efekty reform kolei*, Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom 2011.
43	Milewski D., *Relacje procesów logistycznych jako czynnik efektywności ekonomicznej przedsiębiorstw produkcyjnych*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2013 (kolokwium na Wydziale Zarządzania UE w Poznaniu).
44	Pluciński M., *Polskie porty morskie w zmieniającym się otoczeniu zewnętrznym*, CeDeWu, Warszawa 2013.
45	Drożdż W., *Infrastruktura transportu przemysłowego jako element polityki bezpieczeństwa energetycznego Unii Europejskiej i Polski*, PTE Oddział Wojewódzki w Szczecinie, Szczecin 2013.
46	Kotowska I., *Żegluga morska bliskiego zasięgu w świetle idei zrównowazonego rozwoju transportu*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2014.

Źródło: opracowanie własne na podstawie dostępnych zbiorów informacji.

Przegląd przywołanych publikacji pokazuje, że rozwój ekonomiki transportu dokonywał się zarówno w zakresie przedmiotu, jak i metodologii badań.

DRUGIE POKOLENIE TWÓRCÓW SZCZECIŃSKIEJ SZKOŁY EKONOMIKI TRANSPORTU

Ramy artykułu nie pozwalają na pełną charakterystykę wszystkich twórców szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu i ich dokonań naukowych. Postanowiono zatem przywołać dorobek tych spośród nich, z których wiedzy nadal możemy czerpać i którzy pozwalają nam – samodzielnym pracownikom nauki – pozostawać nadal w roli ucznia w relacji do Mistrza. Grono tych uczonych tworzą: prof. Franciszek Gronowski, prof. Waldemar Grzywacz, prof. Hubert Bronk oraz prof. Wojciech Bąkowski[1].



Prof. zw. dr hab. Franciszek Gronowski (ur. 1 stycznia 1927 r.), zbarażanin z pochodzenia, przybył do Szczecina z Bydgoszczy w 1947 roku, by podjąć studia pierwszego stopnia w szczecińskim Oddziale Akademii Handlowej w Poznaniu. Magisterium uzyskał w 1953 roku w Szkole Głównej Planowania i Statystyki w Warszawie, stopień doktora nauk ekonomicznych w roku 1962 w Wyższej Szkole Handlu Morskiego w Sopocie, zaś stopień doktora habilitowanego – w 1966 roku w Wyższej Szkole Ekonomicznej w Sopocie. Tytuł profesora nadzwyczajnego nadano Mu w 1973, a profesora zwyczajnego w 1983 roku.

Pasją naukową Profesora jest transport morski. W czasie studiów miał możliwość słuchania wykładów Bolesława Koselnika, wybitnego znawcy gospodarki morskiej. Już na drugim roku studiów został zaangażowany jako asystent wolontariusz w Katedrze Transportu Morskiego, powstałej w 1947 roku i kierowanej przez prof. B. Koselnika. W 1949 roku otrzymał etat młodszego asystenta w tej katedrze i w niej wypracowywał swoją samodzielność naukową i organizacyjną. Katedrę przejął w 1971 roku po śmierci prof. B. Koselnika. Rozwinął zakres badań naukowych i dydaktyki katedry o żeglugę śródlądową, co znalazło odzwierciedlenie w nazwie katedry – Katedra Transportu Morskiego i Śródlądowego – oraz w Jego dorobku naukowym. Kierował katedrą morską jeszcze przez kilka lat po przejściu na emeryturę w 1998 roku. Piastował liczne funkcje kierownicze w uczelni: dyrektora Instytutu Ekonomiki Transportu, prodziekana i dziekana Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu (1972–1980) oraz rektora Politechniki Szczecińskiej (1982–1984). W 2008 roku powrócił w strony rodzinne – do Bydgoszczy – i w Wyższej Szkole Gospodarki kontynuował swoją pasję nauczyciela akademickiego do 2016 roku. Profesor F. Gronowski jest osobą jednoznacznie kojarzoną z transportem wodnym. Dzięki swojej wiedzy, zaangażowaniu i osobowości jest autorytetem w problematyce gospodarki morskiej i transportu wodnego śródlądowego. Należy do tzw. wielkiej trójcy polskich ekonomistów transportu morskiego, którą tworzył z profesorami Witoldem Andruszkiewiczem (1917–2014) i Zygmuntem Sójką (1921–2016).

Profesor ma poważny dorobek naukowy i popularyzatorski (ponad 150 publikacji) i wielkie osiągnięcia w promocji kadr. Wypromował 24 doktorów, z których część doszła do stanowisk profesorskich. Ostatni z wypromowanych przez Profesora doktorów – dr hab. Michał Pluciński, prof. US – kontynuuje dzieło Profesora i kieruje Zakładem Transportu Morskiego i Lotniczego w Katedrze Gospodarki Światowej i Transportu Morskiego na macierzystym wydziale (WZiEU US).

W dorobku naukowym Profesora dominują publikacje z zakresu ekonomiki i organizacji żeglugi morskiej i portów morskich, polityki morskiej oraz żeglugi śródlądowej. Wyrażał w nich sys-

[1] Zdjęcia Profesorów udostępnione przez Dział Promocji Wydziału Zarządzania Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego.

temowe podejście do analizy problemów transportu, wskazywał skutki przemian organizacyjno-własnościowych w gospodarce morskiej, tworzył prognozy rozwoju polskich portów morskich oraz żeglugi morskiej w kontekście trendów zachodzących na rynku światowym. Dużo uwagi poświęcał problemom gospodarki morskiej Pomorza Zachodniego. Znał je doskonale i stale pogłębiał swą wiedzę dzięki ścisłej współpracy z praktyką gospodarczą – przez 25 lat kierował między innymi Radą Techniczno-Ekonomiczną przy Polskiej Żegludze Morskiej w Szczecinie.

Profesor F. Gronowski w swoim dorobku naukowym i popularyzatorskim podkreślał znaczenie państwa morskiego i był orędownikiem polskiej polityki morskiej. Jako inicjator i organizator (wraz ze Stowarzyszeniem PAX, później Civitas Christiana) 25 Sejmików Morskich stworzył w latach 1985–2010 płaszczyznę wolnej wymiany myśli na ten temat. Określił je jako „ożywcze źródło", które wpisało się na trwałe w polski pejzaż morski. Propagując potrzebę prowadzenia polityki morskiej państwa, często przytaczał XVI-wieczną sentencję sekretarza króla Zygmunta Augusta, Dymitra: „Każdemu panu i narodowi więcej na morskim państwie zależy niźli na ziemskim. Kto ma państwo morskie, a nie używa go albo da sobie wydzierać, wszystkie pożytki od siebie oddala, a wszystkie szkody na się przywodzi (…)".

Osoba prof. F. Gronowskiego jest dla mnie szczególnie ważna. W latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku słuchałam Jego wykładów z ekonomiki, organizacji i techniki transportu morskiego oraz portów morskich i przed komisją pod Jego przewodnictwem złożyłam egzamin magisterski w zakresie ekonomiki transportu morskiego na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu Politechniki Szczecińskiej. Za namową Profesora i Jego współpracownika, dr Krzysztofa Luksa – promotora mojej pracy magisterskiej – poświęciłam się pracy naukowej. Profesor F. Gronowski często uświadamiał nam, młodym pracownikom, szczególność tego wyzwania, przytaczając wytyczne kodeksu etycznego pracownika nauki. To z Jego inicjatywy trafiła do kadry naukowo-dydaktycznej Wydziału zielona książeczka pt. *Dobre obyczaje w nauce*, wydana w 1994 roku przez Komitet Etyki w Nauce PAN.

Przesłaniem Jego życia jest motto: „Mieć ambicje, by wysoko nieść sztandar nauki, dydaktyki i wychowania, i być sobą do końca".



Prof. zw. dr hab. dr h.c. Waldemar Grzywacz (ur. 24 marca 1932 r.) przybył do Szczecina z Gdyni, by podjąć w 1951 roku studia w Wyższej Szkole Ekonomicznej na Wydziale Transportu Drogowego. Nie mógł studiować na Wybrzeżu Gdańskim z uwagi na szykany ówczesnej władzy wobec jego ojca – działacza Mikołajczykowskiego PSL. Pracę na uczelni podjął w 1963 roku w Katedrze Ekonomiki Transportu, kierowanej wówczas przez prof. P. Małka, późniejszego promotora Jego rozprawy doktorskiej. Prof. W. Grzywacz szybko uzyskał stopnie naukowe: w 1966 roku doktora nauk ekonomicznych, w 1970 – doktora habilitowanego nauk ekonomicznych. Mając 44 lata uzyskał tytuł naukowy profesora nadzwyczajnego (1976), a w wieku 51 lat – profesora zwyczajnego (1983). Katedrę przejął po śmierci prof. P. Małka w 1979 roku. W niektórych poglądach naukowych prof. Grzywacz różnił się od swojego Mistrza. Miał na przykład odmienny punkt widzenia na udział transportu w tworzeniu dochodu narodowego, występowanie tzw. praw transportowych i naukę o transporcie. Ekonomikę transportu W. Grzywacz uznaje za dyscyplinę dydaktyczną i badawczą ekonomii, jej subdyscyplinę. Profesor Małek natomiast skłaniał się do wyodrębnienia się samodzielnej „nauki o transporcie", w skład której wchodzą: ekonomika transportu, technika

transportu, prawo transportowe, geografia i historia transportu (Grzywacz, 2010, s. 52).

Myśl ekonomiczna transportu stała się zasadniczym przedmiotem zainteresowań naukowych Profesora Waldemara Grzywacza. Odzwierciedla ją poważny dorobek naukowy i naukowo-badawczy z tego zakresu, liczący ponad 300 pozycji, w tym około 40 monografii i podręczników.

W początkowym okresie rozwoju naukowego zainteresowania prof. W. Grzywacza ogniskowały się wokół wąskich zagadnień ekonomiki transportu (system wynagrodzeń kierowców, problemy optymalizacji infrastruktury transportu), bardzo szybko jednak twórczość Profesora objęła nowe i szersze obszary badawcze (szerzej: Załoga, Szczepankowski, 2007, s. 47). Szczególnie bogate w dorobek były lata siedemdziesiąte. Był to w Polsce okres ożywienia w naukach ekonomicznych. Wobec pogłębiania się stanu „gospodarki niedoboru", także w usługach transportowych, pojawiło się zainteresowanie możliwością szerszego wykorzystania narzędzi ekonomicznych w polityce gospodarczej. Pod koniec lat siedemdziesiątych nasiliły się również zjawiska (m.in. kryzys energetyczny), które miały wpływ na przewartościowanie roli transportu w gospodarce. W dorobku naukowym Profesora z tego okresu znajdują się między innymi takie monografie, jak: *Praca i płace kierowców* (1971), *Infrastruktura transportu* (1972), *Taryfy transportowe* (1973), *Ekonomika pracy w transporcie* (1979). Profesor redagował także wiele innych oryginalnych publikacji, zawierających pragmatyczne wskazówki dla praktyki gospodarczej, np. *Klasyfikacja ładunków* (1976). W latach osiemdziesiątych coraz wyraźniejsze stały się wyzwania o charakterze pragmatycznym. Profesor W. Grzywacz bardzo wyraźnie wpisał się w dorobek tego okresu. Twórczość Profesora dotykała bowiem bardzo wrażliwych w tamtym czasie obszarów naukowego zainteresowania. Jednym z nich była teoria rynku (*Rynek usług transportowych* – 1980); Jego dorobek w tym zakresie, zwłaszcza dotyczący sfery regulacyjnej i realnej rynku, w tym przede wszystkim polityki cenowej, kształtowania podaży usług, organizacji przedsiębiorstw transportowych, struktur własnościowych, orientacji marketingowej itp. w efekcie stworzył podwaliny pod metodologię polityki transportowej, nierozwinięty wówczas w Polsce obszar myśli teoretycznej i pragmatycznej. Także w tym okresie prof. Grzywacz wyraźnie skrystalizował swoje poglądy na temat roli ekonomiki transportu wśród dyscyplin i nauk ekonomicznych. Znalazły one odzwierciedlenie w skrypcie zbiorowego autorstwa pracowników wydziału pt. *Ekonomika transportu* (1987) oraz książce pt. *Ekonomika transportu* (1989), współredagowanej przez prof. Jana Burnewicza z Uniwersytetu Gdańskiego.

W latach dziewięćdziesiątych zainteresowania naukowe Profesora koncentrowały się wokół zagadnień metodologii polityki transportowej. Ich wyrazem jest skrypt pt. *Polityka transportowa* (1991) oraz książka pt. *Polityka transportowa* (1994), współredagowana przez profesorów Uniwersytetu Gdańskiego: Krystynę Wojewódzką-Król i Włodzimierza Rydzkowskiego. Był to okres zdecydowanego odejścia prof. W. Grzywacza od poglądów uznających transport jako obszar działalności gospodarczej, co wpłynęło na zmianę nurtu Jego zainteresowań naukowych. Można zauważyć, że od połowy lat dziewięćdziesiątych Profesor poszerzył obszar dociekań naukowych w kierunku makroekonomii i polityki społeczno-gospodarczej, specjalizując się nadal w metodologii naukowej.

Profesor W. Grzywacz wypromował 36 doktorów, pięcioro z nich, w tym autorka tego artykułu, doszło do samodzielności naukowej. Profesor piastował liczne funkcje kierownicze w Politechnice Szczecińskiej: dyrektora Instytutu Ekonomiki Transportu (1978–1981), Dziekana Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu (1983–1985) oraz w Uniwersytecie Szczecińskim: prorektora (1985–1986).

W 1996 roku, w uznaniu wybitnych zasług Profesora na polu naukowym, dydaktycznym i społecznym, Uniwersytet Szczeciński nadał mu godność doktora honoris causa.

Profesor przepracował na macierzystym wydziale 51 lat. Odszedł na emeryturę w 2014 roku. Dla wielu naukowców pozostaje Mistrzem, szczególnie zaś dla mnie, której w 2001 roku przekazał Katedrę Ekonomiki Transportu (obecnie Katedra Systemów i Polityki Transportowej).

Dewizą życiową prof. Waldemara Grzywacza jest stwierdzenie Epikura: „Nie można żyć szczęśliwie, nie żyjąc godnie, moralnie i uczciwie".



Prof. dr hab. inż. Hubert Bronk (ur. 16 maja 1940 r.) pochodzi z herbowego rodu, ze Szwajcarii Kaszubskiej. Przyjechał do Szczecina z Gdyni w 1958 roku, by podjąć studia na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu (WIET) Politechniki Szczecińskiej na specjalności ekonomika i eksploatacja transportu, łączącej studia inżynierskie z ekonomicznymi. Autorem koncepcji tego oryginalnego w wymiarze ogólnokrajowym kierunku studiów był pierwszy dziekan WIET, prof. Marian Madeyski (Berczyński, 2015, s. 20). O absolwentów tego kierunku studiów zabiegało wiele przedsiębiorstw transportowych w całej Polsce. Profesor H. Bronk po studiach odbył roczny staż w przedsiębiorstwie transportowo-spedycyjnym na Śląsku i w 1965 roku rozpoczął pracę w uczelni, początkowo w Katedrze Ekonomiki i Organizacji Przedsiębiorstw Transportowych, a następnie w Instytucie Ekonomiki Transportu. Trafił pod opiekę doskonałych mistrzów w osobach profesorów: Jerzego Wolszczana, Mariana Madeyskiego i Przemysława Małka. Pracę doktorską na temat zastosowania metod nomograficznych w przedsiębiorstwie transportu samochodowego obronił w 1969 roku, w 1974 roku uzyskał stopień doktora habilitowanego, a w 1987 – tytuł naukowy profesora nauk ekonomicznych. W wieku 35 lat rozpoczął sprawowanie funkcji kierowniczej w uczelni wyższej – jako zastępca dyrektora Instytutu Ekonomiki Transportu, później dyrektor Instytutu (1981–1984). W 1984 roku, po śmierci prof. J. Wolszczana, objął kierownictwo Zakładu Transportu Samochodowego na WIET PS. Tę specjalizację naukową kontynuował w Uniwersytecie Szczecińskim, gdzie przez 20 lat, do czasu przejścia na emeryturę, kierował Katedrą Transportu Samochodowego.

Profesor Hubert Bronk jest współtwórcą szczecińskiej szkoły transportu i jej wybitnym reprezentantem. Wniósł poważny i uznany wkład w rozwój ekonomiki transportu. W pracy naukowej cenił szczególnie dokonania dwóch uczonych: profesora Andrzeja Piskozuba z Gdańska (doktora honoris causa Uniwersytetu Szczecińskiego) oraz profesora Fritza Voigta z Bonn. Ich poglądy naukowe inspirowały Go do tworzenia własnych sądów w obszarze teorii ekonomiki transportu i spedycji. Dorobek Profesora koncentrował się na ekonomice i organizacji transportu samochodowego. W wykazie ważniejszych publikacji Profesora znajduje się około 200 pozycji oryginalnych prac twórczych, w tym ponad 20 publikacji o charakterze monograficznym i podręcznikowym. Monografia habilitacyjna pt. *Relacje produkcyjne w publicznym transporcie samochodowym* oraz podręczniki akademickie z zakresu ekonomiki i organizacji przedsiębiorstw transportu samochodowego oraz podstaw techniki i eksploatacji w transporcie samochodowym ugruntowały Jego pozycję naukową w Polsce. Profesor W. Grzywacz – recenzent Jego dorobku w postepowaniu o tytuł naukowy – stwierdził (*Droga do profesury…*, s. 59), że „ jest on uznanym specjalistą z zakresu ekonomiki i organizacji transportu samochodowego i współtwórcą polskiej szkoły ekonomiki transportu". Profesor Bronk opublikował, głównie za granicą, ponad 50 prac w językach obcych (Niemcy, Austria, Belgia, Francja, Rosja, Czechy, Słowacja, Chorwacja, Japonia, Argentyna).

Profesor Bronk wypromował 8 doktorów nauk ekonomicznych, w tym trzech reprezentujących niemieckie uczelnie wyższe. Nadal sprawuje opiekę naukową nad doktorantami. Badania naukowe traktuje jako wyzwanie i obowiązek nauczyciela akademickiego. W ciągu swojej kariery kierował wieloma dużymi krajowymi projektami naukowo-badawczymi z listy tzw. PBZ (projekt badawczy zamawiany) oraz uczestniczył w ośmiu polsko-niemieckich projektach w ramach współpracy KBN–DAAD. Był inicjatorem i organizatorem studiów podyplomowych dla polskich doktorantów na Uniwersytecie w Dreźnie, międzynarodowych konferencji i kongresów naukowych (m.in. Cargotrans, Translog/Euro-Trans) oraz międzynarodowej współpracy europejskich towarzystw naukowych transportu.

Profesorowi Hubertowi Bronkowi zawdzięczamy godne miejsce szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu w strukturach Uniwersytetu Szczecińskiego. To dzięki Jego pracy, wybitnym zdolnościom organizacyjnym i mediacyjnym, a szczególnie konsekwencji w działaniu, doszło do powołania w 1990 roku Wydziału Transportu i Łączności w Uniwersytecie Szczecińskim. Pan Profesor został pierwszym dziekanem tego Wydziału (1990–1993), podnosił jego prestiż poprzez zdobywanie uprawnień naukowych (w marcu 1992 roku Wydział uzyskał uprawnienia do nadawania stopnia doktora habilitowanego nauk ekonomicznych w dyscyplinie ekonomia) i rozszerzanie oferty dydaktycznej. Dostąpił najwyższej godności pracownika akademickiego – funkcji rektora Uniwersytetu Szczecińskiego (1993–1999). Obecnie jest członkiem Katedry Systemów i Polityki Transportowej na macierzystym wydziale.

Życiowym i akademickim *credo* prof. Huberta Bronka jest „SIS OUI ES – PRO PUBLICO BONO", co oznacza „Być zawsze sobą – dla dobra publicznego". Maksymę tę Profesor polecił wybić na rewersie medalu Uniwersytetu Szczecińskiego, ustanowionego z Jego inicjatywy.



Profesor dr hab. inż. Wojciech Bąkowski (ur. 19 lipca 1938 r.) przybył do Szczecina z Kalisza, by w 1958 roku rozpocząć studia na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu Politechniki Szczecińskiej. Zakończył je w 1963 roku otrzymując tytuł magistra inżyniera-ekonomisty w zakresie ekonomiki i eksploatacji transportu. Bezpośrednio po ukończeniu studiów podjął pracę w macierzystym Wydziale w Katedrze Ekonomiki i Organizacji Przedsiębiorstw Transportowych, kierowanej przez prof. Mariana Madeyskiego. W 1969 roku obronił pracę doktorską napisaną pod kierunkiem prof. Jerzego Wolszczana i uzyskał stopień doktora nauk ekonomicznych, w 1981 roku stopień doktora habilitowanego nauk ekonomicznych, w 1991 roku został mianowany profesorem nadzwyczajnym, a w 1996 roku uzyskał tytuł profesora zwyczajnego w zakresie nauk ekonomicznych.

Działalność badawcza i naukowa Profesora została wyraźnie ukierunkowana na następujące dziedziny naukowe ekonomiki transportu: zarządzanie transportem, wykorzystanie informatyki w transporcie oraz metody matematyczne w procesach zarządzania transportem. Do osiągnięć naukowych Profesora należą m.in. opracowanie metody dynamicznego badania efektu produkcji przedsiębiorstw transportu samochodowego, przeprowadzenie weryfikacji metod matematycznych w aspekcie możliwości wykorzystania ich dla usprawnienia procesów zarządzania transportem czy też dokonanie identyfikacji czynników warunkujących zastosowanie metod matematycznych w praktyce transportowej. Wyniki badań naukowych zostały opublikowane w licznych monografiach, referatach i artykułach oraz zaprezentowane na ogólnokrajowych konferencjach. Do najistotniejszych pozycji dorobku Profesora zalicza się: monografię *Podejście systemowe*

w badaniu zarządzania ciężarowym transportem samochodowym (1981), udział w pracy zbiorowej *Przewozy ładunków transportem samochodowym* (1968), autorstwo podręcznika akademickiego *Programowanie liniowe w transporcie* (1973), artykuły naukowe dotyczące metod matematycznych w analizie działalności gospodarczej przedsiębiorstw transportu samochodowego, numerycznej metody analizy przyrostu wskaźników i współczynników, matematycznego modelu ustalania ilości taboru samochodowego w zajezdni, udział w pracy zbiorowej pod red. Tadeusza Wierzbickiego *Podstawy informatyki w transporcie* (1975), współautorstwo z Adamem Szewczukiem monografii *Struktury decyzyjne w transporcie samochodowym* (1979). Uwieńczeniem wysiłku naukowego było wdrożenie metod matematycznych do praktyki transportowej. Wiele Jego koncepcji doprowadziło do usprawnienia funkcjonowania oraz wzrostu efektywności przedsiębiorstw państwowych i spółdzielczych. W okresie transformacji polskiej gospodarki prof. Bąkowski przygotował reformę gospodarczą w polskim transporcie. W latach dziewięćdziesiątych opublikował istotne prace dotyczące zarządzania odnową taboru w przedsiębiorstwie transportu samochodowego, polityki transportowej w miastach w okresie transformacji, systemowych uwarunkowań zmian w zarządzaniu komunikacją miejską, zarządzania finansami w przedsiębiorstwie transportu samochodowego, restrukturyzacji komunikacji miejskiej. Koncepcje naukowe i pragmatyczne prof. W. Bąkowskiego dotyczące transportu publicznego znalazły akceptację wielu środowisk naukowych. Prof. Robert Tomanek (UE w Katowicach) stwierdził wprost: „Zmiany, które dokonały się w zakresie przekształceń operatorów zbiorowego transportu miejskiego w Polsce potwierdziły słuszność tez postawionych przez W. Bąkowskiego już na początku transformacji sektora" (Tomanek, 2010, s. 175).

Profesor Bąkowski jest uznanym uczonym i ekspertem współpracującym z praktyką gospodarczą we wdrażaniu do zarządzania przedsiębiorstwem transportowym naukowych metod. Duże zasługi odniósł jako organizator krajowych i międzynarodowych konferencji naukowych. Wypromował 6 doktorów. Pierwszemu z nich – dr. hab. Wojciechowi Downarowi – przekazał Katedrę Organizacji i Zarządzania na WZiEU US, sam jest jej aktywnym członkiem do dzisiaj.

Swoją maksymę życiową Profesor zaczerpnął od Tadeusza Kotarbińskiego: „Staram się żyć godziwie".

PODSUMOWANIE

Osiągnięcia szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu są, z uwagi na upływ czasu i wybitność jej twórców, tak poważne, że wymagają oddzielnego opracowania. Nie sposób w artykule czy nawet ich serii przedstawić wkład naukowy poszczególnych osób składających się na cztery pokolenia tworzące tę szkołę. Każdy jubileusz stwarza okazję i staje się zobowiązaniem do podsumowań. Mam nadzieję, że zobowiązanie to chociaż w części udało mi się wypełnić.

LITERATURA

Berczyński, S. (2015). O powiązaniach i działalności profesora Huberta Bronka w Politechnice Szczecińskiej. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, *869. Problemy Transportu i Logistyki*, *29*, 29–32.

Droga do profesury (2015). *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, *869. Problemy Transportu i Logistyki*, *29*, 55–63.

Grzywacz, W. (2010). Mój nauczyciel – profesor Waldemar Małek. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, *628*. *Problemy Transportu i Logistyki*, *13*, 45–56.

Rozporządzenie Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z 8 sierpnia 2011 r. w sprawie obszarów wiedzy, dziedzin nauki i sztuki oraz dyscyplin naukowych i artystycznych. Dz.U. nr 179, poz. 1065.

Tomanek, R. (2010). Rola Wojciecha Bakowskiego w dyskusji dotyczącej przekształceń organizacyjnych operatorów zbiorowego transportu miejskiego. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, *628*. *Problemy Transportu i Logistyki*, *13*, 169–176.

Załoga, E. (2010). Dorobek naukowy szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu (z perspektywy 65 lat). *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, *628*. *Problemy Transportu i Logistyki*, *13*, 187–215.

Załoga, E., Szczepankowski, M. (2007). Wkład Profesora Waldemara Grzywacza w rozwój współczesnej ekonomiki transportu. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, *454*. *Ekonomiczne Problemy Usług*, *9*.

The Creators of Szczecin School of Transport Economics (output of 70 years)

ABSTRACT | Szczecin economists celebrate the 70th anniversary of the activity of research and teaching in the field of transport. In 1946 the first in the history of this city high school was appointed in Szczecin. It was the branch of the private university Academy of Economics in Poznan. After a few years, college was nationalized, it changed its name and organizational structure. Transport has been set for the profile of this university in the field of research and teaching, which gave rise to the development of economic thought in this area. The article presents selected information on the history and scientific achievements of Szczecin academic center in the field of transport economics. Characterized achievements and silhouettes of four living founders of Szczecin's school of transport from second generation.

KEYWORDS | 70 jubilee, scientific school, transport economics, Szczecin

Translated by Elżbieta Załoga