



Wojciech Paprocki¹

EKONOMIKA TRANSPORTU – WYZWANIA TEORII I PRAKTYKI

Streszczenie: Ekonomia transportu jest obszarem interdyscyplinarnych badań naukowych, których przedmiotem jest zachowanie pasażerów i załadowców jako usługobiorców, operatorów branży TSL jako usługodawców oraz organów władzy publicznej różnych szczebli występujących zarówno w roli regulatora jak i zamawiającego usługi. Ekonomia transportu ewoluowała w minionych pięciu dekadach, co było następstwem strukturalnych przemian w gospodarce i społeczeństwie. Wraz z rozwojem teorii zmieniał się program dydaktyczny oferowany studentom wydziałów ekonomicznych. W artykule przedstawiono wkład polskich autorów w rozwój teorii ekonomiki transportu oraz zarysowano wizję ewolucji tej teorii oraz programów dydaktycznych w związku z dokonującymi się zmianami w funkcjonowaniu systemów transportowych.

Słowa kluczowe: ekonomika transportu, system transportowy, polityka transportowa, program studiów

TRANSPORT ECONOMICS – CHALLENGES FOR THEORY AND PRACTICE

Summary: Transport economics is a field of multidisciplinary scientific research. It is focused on the behavioral analysis of: 1) customers, including passengers and shippers, 2) service providers, especially transport operators-forwarding agents-logistics operators, and 3) public authorities on different levels which can play the role of both regulator and customer. Transport economics evolved over the past five decades due to the structural transformation of the economy and society. The development of theory has been accompanied by a changing teaching program offered to the students of economy courses.

Keywords: transport economics, transport system, transport politics, course program

¹ Katedra Transportu, Kolegium Zarządzania i Finansów, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

Wstęp

Osiągnięcia nauk społecznych, w tym ekonomicznych, są przede wszystkim istotne dla kształtowania zachowań indywidualnych oraz zbiorowych w przyszłości. Nauka bada to, co tworzy nasze otoczenie, i stara się rozpoznać związki przyczynowo-skutkowe, które determinowały zmiany w tym otoczeniu. W procesie badawczym sięgamy do źródeł ukształtowanych w przeszłości, bezustannie zabiegając o pozyskiwanie aktualnych danych. Stajemy wobec wyzwania, czy uda się naukowo badać teraźniejszość. O ile dawniej potrafiliśmy odwoływać się tylko do tego, co już minęło, o tyle współcześnie mamy nową sytuację – możemy rejestrować, co się dzieje wokół nas w czasie rzeczywistym (online). W niektórych obszarach, np. w medycynie, potrafimy korzystać z informacji o bieżącym stanie pacjenta. W działalności gospodarczej także uczymy się kreować i reagować „tu i teraz”. Dodatkowo uczymy się wypowiadać, nie tylko o tym, co odbieramy swoimi zmysłami ze świata realnego, ale także o tym, co stanowi jego uzupełnienie mające źródło w wizualizacji świata wirtualnego (*augmented reality*). W nowych realiach nie tylko musi zwiększyć się tempo prowadzenia prac badawczych, ale również musi przyspieszyć proces upowszechniania i weryfikowania wyników projektów już zakończonych. W publikacjach z zakresu nauk ekonomicznych nie ma już w ogóle sensu odwoływanie się do danych sprzed pięciu lat i starszych jako ilustrujących otaczającą nas rzeczywistość gospodarczą, a w XX w. była to dość powszechna praktyka. W epoce wykorzystywania technologii Big data można udostępniać wyniki badań, w których uwzględniono dane zarejestrowane „przed chwilą, właśnie teraz”.

Warto się zastanowić, na jakim etapie dziś znajduje się ekonomika transportu. W obszarze nauk społecznych, w dziedzinie nauk ekonomicznych znajduje się zakres badawczy, który próbowano opisać jako analizę „czysto ekonomicznych zagadnień funkcjonowania transportu”². Obowiązujący w Polsce podział dziedziny nauk ekonomicznych i występująca dyscyplina transport w dziedzinie nauk technicznych³ uzasadnia konstatację, że ekonomika transportu obejmuje zagadnienia interdyscyplinarne. W procesie awansowania stopnie naukowe oraz tytuł naukowy są przyznawane specjalistom, którzy zajmują się funkcjonowaniem transportu zarówno w naukach ekonomicznych, jak i technicznych.

² A. Piskozub we wstępie do podręcznika wydanego w 1979 r. zapowiada, że autorzy podjęli próbę napisania „czysto ekonomicznej ekonomiki transportu”. Zob. *Ekonomika transportu*, red. A. Piskozub, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1979, s. 8.

³ Zdefiniowane są cztery dyscypliny w dziedzinie nauk ekonomicznych: ekonomia, finanse, nauki o zarządzaniu, towaroznawstwo. Jednocześnie transport jest dyscypliną w dziedzinie nauk technicznych. Uchwała Centralnej Komisji do Spraw Stopni i Tytułów z dnia 28 stycznia 2011 r. zmieniająca uchwałę w sprawie określenia dziedzin nauki i dziedzin sztuki oraz dyscyplin naukowych i artystycznych (M.P. Nr 14, poz. 149).

Przenikanie wiedzy przyporządkowywanych do poszczególnych dyscyplin nauki oraz stosowanie różnorodnych metod badawczych powoduje, że w **ekonomice transportu tkwi potencjał kompleksowego analizowania procesów społecznych i gospodarczych przy wykorzystaniu zrozumienia dla procesu postępu technologicznego.**

Z okazji jubileuszu prof. Jana Burnewicza jest zasadne przedstawienie opisu retrospektywnego rozwoju ekonomiki transportu w minionych dekadach. Jednocześnie ogromnym wyzwaniem jest sformułowanie wizji rozwoju nauki w tym obszarze badawczym w przyszłości. Obok wątku badawczego na uwagę zasługuje także wątek edukacji na poziomie akademickim.

W niniejszym opracowaniu wykorzystano analizę literatury, w tym podręczników akademickich wydanych w różnych regionach świata, a także najnowszych publikacji, w tym pochodzących z mediów elektronicznych, w których opisano współczesne tendencje zmian w funkcjonowaniu gospodarki w szczególności transportu – oraz przedstawiono wyniki teoretycznej analizy procesów gospodarczych.

1. Ekonomika transportu w kształceniu fachowców branży TSL – lata 1970–1989

Jubileusz prof. Jana Burnewicza, którego aktywność akademicka jest związana nieprzerwanie z Uniwersytetem Gdańskim, zbiega się w czasie z okresem przygotowań do obchodów 50-lecia utworzenia Katedry Transportu w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie. W latach 70. minionego wieku szkolnictwo wyższe w kilku ośrodkach akademickich w Polsce było przygotowane do kontynuowania rozpoczętych już w latach 50. badań dotyczących funkcjonowania transportu oraz do upowszechnienia kształcenia kadr dla sektora transportu.⁴ Wówczas prowadzono pionierskie na skalę europejską prace badawcze poświęcone kształtowaniu zintegrowanego systemu transportowego⁵. Pracę o fundamentalnym znaczeniu dla zrozumienia czynnika czasu w procesie przemieszczania osób i rzeczy⁶ opublikował prof. Ignacy Tarski, wskazywany przez prof. Burnewicza jako osobowość, która kształtowała poglądy naukowe i postawy społeczne całego pokolenia krajowych i zagranicznych specjalistów zajmujących się transportem. Z kolei prof. Romuald Bauer, przez wiele dekad Kierownik Katedry

⁴ We wstępie skryptu opublikowanego w 1976 r. jest wprost napisane, że ma służyć osobom, które przygotowują się do pracy w transporcie lub „porządkują swoją wiedzę”, będąc już pracownikami transportu. M. Madeyski, E. Lissowska, J. Marzec, *Wstęp do nauki o transporcie*, SGPiS, Warszawa 1976, s. 5.

⁵ M. Madeyski, E. Lissowska, W. Morawski, *Transport. Rozwój i integracja*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1978.

⁶ I. Tarski, *Czynnik czasu w procesie transportowym*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1976.

Transportu w SGPiS/SGH, opisywał perspektywy i bariery rozwoju transportu. Wśród barier wskazywał na szczególne znaczenie rutyny i konserwatyizmu osób zatrudnionych w transporcie i korzystających z jego usług⁷. Na polskich uczelniach, z niewielkim opóźnieniem w stosunku do wiodących uniwersytetów zachodnioeuropejskich, już na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych minionego wieku opublikowano pierwsze prace opisujące koncepcję logistyczną oraz jej znaczenie dla rozwoju transportu⁸.

O tym, że absolwenci kierunku ekonomika i organizacja transportu z różnych polskich uczelni zostali dobrze przygotowani do pracy, świadczą ich kariery zawodowe. Przed 1989 r. po ukończeniu studiów zaczynali funkcjonować w państwowych, a także w administracji państwowej oraz samorządowej, zabiegając o rozwój systemu transportowego w ramach gospodarki nakazowo-rozdzielczej. Pod koniec lat osiemdziesiątych, a przede wszystkim od momentu uchwalenia w grudniu 1988 r. tzw. ustawy Wilczka o wolności gospodarczej⁹, część z tej grupy specjalistów zasilila powstające krajowe prywatne przedsiębiorstwa w branży TSL, prywatyzowane przedsiębiorstwa państwowe oraz przedsiębiorstwa, które zostały pozostawione w sektorze publicznym: państwowym i samorządowym. Inna część trafiła do przedsiębiorstw *joint venture* zakładanych z udziałem kapitału zagranicznego i podjęła współpracę z zagranicznymi inwestorami, którzy zmierzali do objęcia polskiego rynku swoją ofertą.

Sukces kadr wykształconych przed 1989 r. i kształtujących karierę zawodową zarówno przed jak i po rozpoczęciu procesu transformacji polskiej gospodarki ma swe źródło w stosowanym w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych minionego wieku „dualnym” systemie kształcenia ekonomistów. Wówczas na uczelniach chwalono się tym, ale studentom przekazywano jednocześnie dwie teorie ekonomii. Na Uniwersytecie Gdańskim, a także i w innych uczelniach, w tym w SGPiS, studentom przedstawiano teorię, która nawiązywała do tego, co w tamtych latach otaczało środowisko akademickie, czyli do gospodarki nakazowo-rozdzielczej, autarkicznej i posiadającej ograniczone możliwości rozwoju. Wykładano także drugą teorię poświęconą zagadnieniom funkcjonowania gospodarki rynkowej. Porty Trójmiasta były wówczas w kraju „jednym z niewielu okien na świat”, a wielu absolwentów Uniwersytetu trafiło przed 1989 r. do przedsiębiorstw państwowych, które prowadziły działalność na rynku międzynarodowym. W tych przedsiębiorstwach mogli w praktyce wykorzystać wiedzę o mechanizmach funkcjonowania rynku, a także doświadczyć, jakie wyzwania stoją przed menedżerami, którzy muszą zabiegać o sukces poprzez konkurowanie o klienta.

⁷ R. Bauer, *Polityka reprodukcji transportu* [w:] *Ekonomika transportu...*, 118 i n.

⁸ Pierwszą z tych prac była monografia: W. Paprocki, *Koncepcja logistyczna w transporcie*, SGPiS, Warszawa 1989.

⁹ Ustawa z dnia 23 grudnia 1988 r. o działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 41, poz. 324 ze zm.).

Po 1989 r. proces rozwijania wiedzy o transporcie oraz kształcenia kadr dla branży TSL pozornie uległ uproszczeniu. Wyeliminowano teorię ekonomii gospodarki socjalistycznej, co było naturalnym następstwem odstąpienia od idei budowy gospodarki kolektywnej i pozbawionej własności prywatnej. Znacznie rozbudowano natomiast ofertę dydaktyczną czerpiącą z teorii ekonomii gospodarki rynkowej. W 2017 r., robiąc retrospektywną analizę przemian w systemie badań naukowych oraz edukacji z zakresu ekonomii, możemy stwierdzić, że po rozpoczęciu procesu transformacji wielu nauczycieli akademickich poszło „łatwą drogą”. Bezkrytycznie zaadoptowali neoklasyczną teorię ekonomii oraz przyjęli, że system polityk sektorowych definiowanych przez polityków i urzędników unijnych jest racjonalny. Te osoby w prowadzonych pracach badawczych i publikowanych podręcznikach z zakresu ekonomiki transportu odwołują się do zapisów białych ksiąg oraz wielu innych dokumentów unijnych. Posługują się mało przekonującym wywodem, zgodnie z którym przyjęcie przez unijne gremia poszczególnych programów rozwojowych rozstrzyga o zasadności i racjonalności postulowanego ładu gospodarczego.

2. Dylematy w teorii i praktyce transportu oraz oferta dydaktyczna po 1989 r.

Profesor Burnewicz we wstępie do swojej książki w 2005 r. napisał ważne zdania:

We wspólnej polityce transportowej Unii Europejskiej powstało [...] wiele irracjonalnych idei, które ignorują niekwestionowany pozytywny wpływ samochodu na życie gospodarcze i społeczne oraz zakładają konieczność tworzenia hamulców dla dalszego rozwoju i użytkowania tego środka transportu. Z punktu widzenia żywotnych interesów Europejczyków nie ma żadnych powodów, by ograniczać rozwój transportu samochodowego, konieczne jest jedynie eliminowanie pewnych ekscesów w korzystaniu z niego¹⁰.

Dla sformułowania takiej opinii niezbędna była odpowiednia znajomość teorii oraz praktyki funkcjonowania systemów transportowych, a także osobiste przekonanie, że wtedy należy prezentować poglądy własne, kiedy w otoczeniu inni ograniczają się do powtarzania opinii lansowanych przez decydentów, tj. polityków i urzędników, którzy w wybiórczy sposób powołują się na naukowe argumenty.

Profesor Burnewicz miał okazję przestudiować ustawodawstwo europejskie oraz poznać mechanizmy jego kształtowania podczas pobytu na Université Lumière Lyon II w 1991 r. i kolejnych latach, będąc partnerem w różnych projektach

¹⁰ J. Burnewicz, *Sektor samochodowy Unii Europejskiej*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2005, s. 7.

badawczych francuskich profesorów: Maurice'a Bernadeta, Alaina Bonafousa i Louisa Rebouda. Korzystając ze zdobytej wiedzy, doradzał polskim władzom państwowym, jak należy przygotować się do wstąpienia do Wspólnoty¹¹. Uczestnicząc w wielu projektach badawczych o zasięgu międzynarodowym, rozszerzał tę wiedzę i ją upubliczniał¹². Przyczynił się do kontynuacji dyskusji akademickiej poświęconej fundamentalnym zagadnieniom:

- rozwojowi teorii racjonalności i jej zastosowaniu w transporcie,
- weryfikacji zasadności prowadzenia pozarachunkowej analizy kosztów zewnętrznych transportu,
- weryfikacji zasadności zarządzania popytem na usługi przewozów pasażerskich.

Cytowane już stwierdzenie prof. Burnewicza o „irracjonalnych ideach” dotyczące polityki transportowej prowadzonej wobec rynku usług przewozowych w transporcie drogowym i jednocześnie wobec motoryzacji indywidualnej pasuje również do polityki odnoszącej się do kolei i jej miejsca w europejskim systemie transportowym. Dla procesów przemian w Unii Europejskiej, która w 2017 r. obejmuje (jeszcze) 28 krajów członkowskich, podstawowe znaczenie miała dyrektywa 91/440/EU. Należy pamiętać, że jej założenia zostały uzgodnione na forum wspólnotowym przed 1990 r., czyli w epoce poprzedzającej upadek muru berlińskiego. Autorom Dyrektywy chodziło wówczas o ukształtowanie systemu kolejowego, który byłby zdolny do efektywniejszego działania na terenie Europy Zachodniej. Kolej miała zostać przystosowana do gospodarki, która przeżywała silny proces przemian strukturalnych wywołujących spadek zapotrzebowania na przewozy ładunków masowych. Politycy, którzy ponosili odpowiedzialność za funkcjonowanie państwowych przedsiębiorstw kolejowych w poszczególnych krajach, szukali także pomysłu, jak osłabić pozycję związków zawodowych, kiedy kolejarze bezpardonowo bronili się przed skutkami zmian strukturalnych w przemyśle. Autorzy Dyrektywy, odwołując się do neoklasycznej teorii ekonomii, uznali, że kolej odzyska zdolność do konkurencyjności na rynku, jeśli także w tej gałęzi transportu przeprowadzi się decentralizację i deregulację rynku usług. W Wielkiej Brytanii władze, korzystając z tej regulacji, poszły tak daleko, jak to w ogóle było możliwe. Przeprowadzono pełną prywatyzację kolei i jej podział na wiele przedsiębiorstw, co w ciągu kilku lat doprowadziło do załamania funkcjonowania tej gałęzi transportu. Zgodnie z przyjętym modelem ekonomicznym proces konkurencyjności i postawa troski o sprywatyzowane mienie miały doprowadzić do podwyższenia efektywności funkcjonowania kolei i jednocześnie przyczynić się do podwyższenia jakości usług oferowanych

¹¹ J. Burnewicz, *Adaptacja Polski do europejskiego rynku usług transportowych*, Real Press, Warszawa 1993.

¹² J. Burnewicz, *Rynek usług transportu drogowego* [w:] *Rynek usług transportowych w Polsce*, red. D. Rucińska, PWE, Warszawa 2015, s. 175–211.

pasażerom i załadowcom. W rzeczywistości wystąpił wzrost kosztów operacyjnych i pogorszenie stanu technicznego infrastruktury. Proces naprawiania błędów popełnionych w latach dziewięćdziesiątych minionego wieku nadal trwa, a pierwszym jego etapem była renacjonalizacja zarządcy infrastruktury kolejowej w 2001 r.¹³ Ponieważ z funkcjonowania kolei, szczególnie w zakresie przewozów pasażerskich, społeczność w Anglii nie jest zadowolona, nasila się presja społeczna, aby także renacjonalizować operatorów przewozów pasażerskich – według wypowiedzi kierownictwa opozycyjnej Partii Pracy za taką opcją w 2016 r. opowiedziało się 60% respondentów badania opinii publicznej¹⁴. Nad tym, czy zamysł separacji (*debundling*) zarządców infrastruktury od operatorów cargo i pasażerskich w transporcie kolejowym był słuszny, dyskusje trwają przez minione dziesięciolecie¹⁵. Ale w rzeczywistości w krajach członkowskich UE powrót do funkcjonowania zintegrowanych pionowo przedsiębiorstw kolejowych jest jeszcze zablokowany.

Turbulencje w funkcjonowaniu systemu transportowego w Europie mogą być uznane za dowód, że w ekonomice transportu nie można szukać rozwiązań, odwołując się jedynie do neoklasycznej teorii ekonomii. A właśnie do tej teorii odwołują się – w sposób ujawniony lub nieujawniony – autorzy wielu popularnych podręczników, m.in. Patrick S. McCarthy¹⁶, Kenneth Button¹⁷, Gerd Aberle¹⁸ oraz Włodzimierz Rydzkowski i Krystyna Wojewódzka-Król (z zespołem)¹⁹. Alternatywę dla takiego podejścia stanowi próba podjęta przez prof. Burnewicza, który w centralnym punkcie analizy funkcjonowania systemu transportowego stawia kwestię spójności²⁰. Taka analiza, powiązana z teorią ekonomii behawioralnej, wykracza poza schemat analizy mikroekonomicznej, która koncentruje się na relacjach między uczestnikami rynku bezpośrednio zaangażowanymi w przygotowanie i realizację transakcji. Budowanie nowej koncepcji teoretycznej jest dużym wyzwaniem, ale taki wysiłek wydaje się być nieunikniony. Potwierdzają to wystąpienia licznych ekonomistów²¹.

¹³ Ch. Nash, A. Smith, *Britain*, [w:] *Reforming Railways. Learning from Experience*, Eurailpress, CER, DVV Media, Hamburg 2011, s. 92.

¹⁴ S. Zastiral, *Grossbritannien – Weniger Sicherheit, mehr Profit*, *Die Zeit*, www.zeit.de [dostęp: 17.12.2016].

¹⁵ W. Paprocki, *Nowoczesne przedsiębiorstwo kolejowe CARGO*, TOR, Warszawa 2003, s. 49.

¹⁶ P.S. McCarthy, *Transportation Economics. Theory and Practice: A Case Study Approach*, Blackwell Publishing, Malden (MA, USA) 2011.

¹⁷ K. Button, *Transport Economics*, Edward Elgar, Cheltenham (UK)–Northampton (MA, USA), 2010.

¹⁸ G. Aberle, *Transportwirtschaft*, R. Oldenbourg Verlag, Monachium–Wiedeń 2003.

¹⁹ *Transport*, red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2000.

²⁰ J. Burnewicz, *Spójny i innowacyjny system transportowy Pomorza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011, s. 7.

²¹ *Ekonomia dla przyszłości. Fundamentalne problemy teorii ekonomii i praktyki gospodarczej. IX Kongres Ekonomistów Polskich*, red. naukowa E. Mączyńska, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, Warszawa 2014.

Jednostronność podejścia występującego w wymienionych zagranicznych podręcznikach może spowodować, że kolejne generacje absolwentów studiów ekonomicznych będą dysponowały wiedzą o teorii ekonomii oraz o powiązanej z nią ekonomice transportu w ograniczonym zakresie. Odwołując się jedynie do tak zawężonej wiedzy uzyskanej podczas studiów, te kadry – mimo zdobywania doświadczenia zawodowego – nie będą zdolne do poszukiwania nowych rozwiązań dla skomplikowanych problemów występujących we współcześnie funkcjonującym systemie transportowym oraz do kreowania innowacyjnych rozwiązań dla rozwoju tego systemu w przyszłości.

3. Perspektywa wpływu koncepcji *circular economy* na kształtowanie nowych paradygmatów ekonomiki transportu

Jerzy Hausner podsuwa frapującą wskazówkę:

Jeśli chce się osiągnąć coś trwałego i znaczącego, trzeba ruszyć w nieznaną, czyli podjąć działanie według innej, nowatorskiej formuły. Aby się na to zdobyć, należy jednak otworzyć oczy, krytycznie spojrzeć na siebie i otoczenie, uwolnić umysł od schematu i podjąć ryzyko²².

Zastanawiając się, jak może ewoluować ekonomika transportu, można poszukiwać odpowiedzi na następujące pytania:

- czy w ogóle może powstać „nowa ekonomika transportu”?
- czy uda się zbudować teoretyczne modele procesu rozwoju, którego fazą początkową będzie przekształcanie się istniejącego, regionalnie zróżnicowanego systemu transportowego o zasięgu globalnym w nowy system mobilności i komunikacji?
- czy potrafimy opisać wizję, w której zostanie przedstawione zacieśnienie więzi między zmieniającym się światem gospodarki realnej napotykającej na barierę niedoboru zasobów naturalnych naszej planety z jednej strony a coraz szybciej rozwijającym się światem wirtualnej gospodarki z drugiej strony?

Wydarzenia społeczne występujące w drugiej dekadzie XXI w., które w różnych regionach świata „postawiły świat do góry nogami”, są dobrym impulsem, aby jeszcze raz zdefiniować cele działalności zbiorowej oraz ustalić preferencje co do tempa realizacji każdego z nich. Następnie trzeba wypracować nowe metody realizacji wyznaczonych celów.

Powróćmy do stwierdzenia prof. Burnewicza. Skoro w przeszłości ujawniły się „irracjonalne idee”, to jeszcze raz trzeba wszystkie zgłoszone i już w ekonomice transportu ujęte idee zweryfikować.

²² J. Hausner, *Przyszłość gospodarki rynkowej – od oportunistycznej do relacyjnej gry ekonomicznej* [w:] E. Bendyk et al., *Open Eyes Book. Open Eyes Economy Summit, Kraków, 15–16 listopada 2016 r.*, Fundacja Gospodarki i Administracji Publicznej, Kraków 2016, s. 80–81.

Kryterium o znaczeniu podstawowym jest źródło pochodzenia idei. Chodzi o rozpoznanie interesariuszy. Skoro mielibyśmy utrzymać jako paradygmat racjonalność (w długim okresie) postępowania inwestorów prywatnych i ich przedsiębiorstw, to należałoby uznać, że zgłaszane i także realizowane przez nich idee są warte aprobaty. Tutaj dodatkowymi podmiotami mogą być związki pracodawców oraz związki interesariuszy ze środowisk stanowiących otoczenie rynku. Jednocześnie wiemy, że współczesna gospodarka może funkcjonować wyłącznie w warunkach odpowiedniego ładu. Z tej wiedzy wynika wstępna akceptacja dla idei, które są zgłaszane przez środowiska akademickie, NGO, partie polityczne sterowane najczęściej przez zawodowych polityków, wreszcie przez rozbudowany aparat urzędniczy. Wreszcie należy dostrzec rolę związków zawodowych i podobnych organizacji, które skupiają osoby fizyczne występujące w roli pracobiorców lub w roli mikroprzedsiębiorców aktywnych jedynie w wybranym subsegmencie rynku – w tej roli występują m.in. tysiące kierowców, którzy wykonują usługi w sposób ciągły na zlecenie jednego podmiotu gospodarczego.

Dyskusja o charakterze ładu oraz o zakresie i metodach jego wprowadzania i utrzymywania dostarcza nam wystarczająco dużo przykładów, że istnieją istotne rozbieżności co do postulowanego modelu i celów regulowania rynkiem. Z tego powodu tylko niektóre idee są powszechnie akceptowane, natomiast znaczna ich część jest przedmiotem afirmacji ze strony poszczególnych środowisk i jednocześnie przedmiotem krytyki ze strony innych środowisk.

Warto się zastanowić, co ma stać się podstawowym wektorem zmian w przyszłości:

- postulaty polityki klimatycznej?
- postulaty polityki ekologicznej?
- postulaty polityki energetycznej?

Teza, że na Ziemi trwa faza ocieplenia klimatu, jest weryfikowana pozytywnie przy użyciu danych o mierzonej temperaturze powietrza i wód oceanów. W 2016 r. średnia temperatura powietrza wyniosła 14,94°C i była wyższa o 1,2 stopnia niż średnia temperatura na początku ery industrializacji²³. Twierdzenie, że działalność człowieka jest istotnym czynnikiem wywołującym proces ocieplenia klimatu, jest oceniane jako zasadne przez wiele środowisk, w tym przez część przedstawicieli różnych dziedzin nauk²⁴. Ale jednocześnie bywa negowane, a z wypowiedzi prezydenta Donalda Trumpa z listopada 2016 r. wynika, że w skorygowanej polityce USA nie będzie preferowania nowych technologii, których wykorzystanie zapewnia rozwój odnawialnych źródeł energii (OZE)²⁵.

²³ Według danych amerykańskiej agencji NOAA po pomiarach w okresie pierwszych 11 miesięcy 2016 r. *Wieder ein Jahr der Rekordtemperaturen*, www.handelsblatt.com [dostęp: 21.12.2016].

²⁴ N. Oreskes, *The Scientific Consensus on Climate Change*, „Science” 2005, Vol. 306, www.sciencemag.org [dostęp: 22.12.2016].

²⁵ J. Aschbacher, *Die Klimaforschung der Nasa ersetzen? Unvorstellbar!*, www.nzz.ch [dostęp: 29.11.2016].

Wycofanie się USA z zaangażowanej i progresywnej polityki klimatycznej oraz odpowiednia korekta polityki energetycznej nie musi oznaczać, że od 2017 r. w skali globalnej osłabi się tempo prac nad nowymi technologiami służącymi eliminowaniu pierwotnych nośników energii pochodzenia organicznego z gospodarki, w tym także z transportu. Z wypowiedzi przedstawiciela rządu chińskiego podczas konferencji klimatycznej w Marakeszu w listopadzie 2016 r. wynika, że funkcję lidera prac nad nowymi rozwiązaniami mogą przejąć Chiny²⁶.

W globalnej gospodarce ramy ładu gospodarczego muszą być kształtowane w drodze konsensusu między głównymi ośrodkami rozwoju społecznego i gospodarczego. Obok lidera gospodarki światowej – USA oraz wicelidera – Chin, ważne będzie stanowisko Europy, jeśli na forum unijnym zostanie przywrócona zdolność do formułowania racjonalnych i przekonujących idei. Ułatwieniem dla osiągnięcia porozumienia politycznego w skali globalnej może być rozwój teorii ekonomii, w której istotne znaczenie może zdobyć koncepcja gospodarki zamkniętego obiegu lub gospodarki okrężnej (*circular economy*). Zasada „pobierz – wytwórz – udostępnij/użytkuj – odbierz – zastosuj ponownie” przewiduje, że już na etapie projektowania nowego wyrobu konieczne jest określenie, jak zostanie spełniony wymóg, aby każdy zastosowany surowiec lub komponent mógł zostać ponownie wykorzystany, gdy tylko zakończy się cykl życia wytworzonego wyrobu²⁷. Celem jest możliwie pełne wyeliminowanie odpadów, które trafiają do powietrza, gleby lub zbiorników wodnych i tam zalegają, obciążając środowisko naturalne, w tym człowieka²⁸. W ekonomice transportu, której teoria ma pomagać w podejmowaniu decyzji o rozwoju systemu transportowego, zasadne jest uwzględnienie koncepcji gospodarki okrężnej. Wyzwaniem w procesie rozwoju teorii ekonomiki transportu jest przygotowanie modeli, których wykorzystanie w praktyce gospodarczej prowadziłoby do obniżania ewidencjonowanych kosztów świadczenia usług. Nowe modele biznesowe przewidujące wykorzystanie nowych technologii, w tym technologii cyfrowych, będą skutecznie wypierały rozwiązania tradycyjne, na przykład rozwiązania obciążone wadami typowymi dla technologii wykorzystujących silniki zasilane paliwami pochodzenia organicznego, czy też rozwiązania zmierzające do obniżania kosztów przez wykorzystywanie surowców gorszej jakości podczas produkcji wyrobów tanich, ale niskiej jakości przy spełnieniu ważnego warunku. Otóż ceny usług oferowanych przez podmioty wprowadzające nowe modele muszą być niższe od cen usług świadczonych w tradycyjnych sposób. W gospodarce cyfrowej takie możliwości powstają, gdyż przedmiotem transakcji może być odpłatne używa-

²⁶ C. Hecking, *China, Die rot-grüne Supermacht*, www.zeit.de [dostęp: 10.12.2016].

²⁷ *Circular Economy Strategy. Closing the loop – An EU action plan for the Circular Economy*, EU, Bruksela 2016, <http://ec.europa.eu> [dostęp: 11.12.2016].

²⁸ *Dossier Kreislaufwirtschaft, Swiss Recycling 2016*, s. 9, www.swissrecycling.ch [dostęp: 22.10.2016].

nie dóbr rzeczowych, a nie tylko przeniesienie prawa własności do określonego dobra²⁹.

Zakończenie

Minione półwiecze przyniosło istotny rozwój teorii ekonomiki transportu. Ważnym uczestnikiem tego procesu rozwojowego pozostaje profesor Jan Burnewicz, który wprowadził nowe wątki zarówno do badań naukowych, jak i programów dydaktycznych. W drugiej dekadzie XXI wieku, kiedy trwa ożywiona dyskusja poświęcona rozszerzeniu zakresu badań ekonomicznych i zastosowaniu nowych metod do badania działalności gospodarczej, w środowisku specjalistów, którzy zajmują się funkcjonowaniem transportu, powinny zostać wypracowane nowe paradygmaty ekonomiki transportu. Można się spodziewać, że na ich kształtowanie będzie wpływać rozwój koncepcji gospodarki okrężnej (*circular economy*). Wkładem do tej dyskusji powinien być zupełnie nowy podręcznik z ekonomiki transportu. Podejmując się nowatorskiego ujęcia przedstawianych zagadnień, autorzy podręcznika powinni uwzględnić fakt, że głównymi użytkownikami będą zarówno studenci kierunków ekonomicznych, nauk zarządzania oraz inżynierskich, jak i menedżerowie oraz pracownicy sektora TSL, a także licznych podmiotów komercyjnych, organów administracji państwowej i samorządowej i NGO. Wszystkie te grupy stają przed wyzwaniem przeprowadzania procesu dostosowywania systemów transportowych do nowych zachowań konsumentów oraz uczestników procesów gospodarczych.

Literatura

- Aberle G., *Transportwirtschaft*, R. Oldenbourg Verlag, Monachium-Wiedeń 2003.
- Aschbacher J., *Die Klimaforschung der Nasa ersetzen? Unvorstellbar!*, www.nzz.ch [dostęp: 29.11.2016].
- Bauer R., *Polityka reprodukcji transportu* [w:] *Ekonomika transportu*, red. A. Piskozub, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1979.
- Burnewicz J., *Adaptacja Polski do europejskiego rynku usług transportowych*, Real Press, Warszawa 1993.
- Burnewicz J., *Rynek usług transportu drogowego* [w:] *Rynek usług transportowych w Polsce*, red. D. Rucińska, PWE, Warszawa 2015.
- Burnewicz J., *Sektor samochodowy Unii Europejskiej*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2005.
- Burnewicz J., *Spójny i innowacyjny system transportowy Pomorza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011.
- Button K., *Transport Economics*, Edward Elgar, Cheltenham (UK)-Northampton (MA, USA), 2010.

²⁹ Przykład dotyczący rozliczania użytkownika opon przy zastosowaniu opłaty za każdy obrót koła jako alternatywy dla transakcji kupna opony przedstawiony jest w: W. Paprocki, *Bezbronny natu-rysta w objęciach circular economy*, „Gazeta SGH” 2016, nr 11, s. 34–35.

- Circular Economy Strategy. Closing the loop – An EU action plan for the Circular Economy*, EU, Bruksela 2016, <http://ec.europa.eu> [dostęp: 11.12.2016].
- Dossier Kreislaufwirtschaft*, Swiss Recycling 2016, s. 9, www.swissrecycling.ch [dostęp: 22.10.2016].
- Ekonomia dla przyszłości. Fundamentalne problemy teorii ekonomii i praktyki gospodarczej. IX Kongres Ekonomistów Polskich*, red. naukowa E. Mączyńska, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, Warszawa 2014.
- Ekonomika transportu*, red. A. Piskozub, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1979.
- Hausner J., *Przyszłość gospodarki rynkowej – od oportunistycznej do relacyjnej gry ekonomicznej* [w:] E. Bendyk et al., *Open Eyes Book. Open Eyes Economy Summit*, Kraków, 15-16 listopada 2016 r., Fundacja Gospodarki i Administracji Publicznej, Kraków 2016.
- Hecking C., *China, Die rot-grüne Supermacht*, www.zeit.de [dostęp: 10.12.2016].
- Madeyski M., Lissowska E., Marzec J., *Wstęp do nauki o transporcie*, SGPiS, Warszawa 1976.
- Madeyski M., Lissowska E., Morawski W., *Transport. Rozwój i integracja*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1978.
- McCarthy P.S., *Transportation Economics. Theory and Practice: A Case Study Approach*, Blackwell Publishing, Malden (MA, USA) 2011.
- Nash Ch., Smith A., *Britain [w:] Reforming Railways. Learning from Experience*, Eurailpress, CER, DVV Media, Hamburg 2011.
- Oreskes N., *The Scientific Consensus on Climate Change*, „Science” 2005, Vol. 306, www.sciencemag.org [dostęp: 22.12.2016].
- Paprocki W., *Bezbronny naturysta w objęciach circular economy*, „Gazeta SGH” 2016, nr 11.
- Paprocki W., *Koncepcja logistyczna w transporcie*, SGPiS, Warszawa 1989.
- Paprocki W., *Nowoczesne przedsiębiorstwo kolejowe CARGO*, TOR, Warszawa 2003.
- Tarski I., *Czynnik czasu w procesie transportowym*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1976.
- Transport*, red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2000.
- Uchwała Centralnej Komisji do Spraw Stopni i Tytułów z dnia 28 stycznia 2011 r. zmieniająca uchwałę w sprawie określenia dziedzin nauki i dziedzin sztuki oraz dyscyplin naukowych i artystycznych (M.P. Nr 14, poz. 149).
- Ustawa z dnia 23 grudnia 1988 r. o działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 41, poz. 324 ze zm.).
- Wieder ein Jahr der Rekordtemperaturen*, www.handelsblatt.com [dostęp: 21.12.2016].
- Zastiral S., *Grossbritannien – Weniger Sicherheit, mehr Profit*, Die Zeit, www.zeit.de [dostęp: 17.12.2016].