

AUTOREFERAT

przedstawiający dorobek i osiągnięcia naukowo-badawcze

Tomasz Kwarciański

1. Dane personalne	2
2. Dyplomy, stopnie naukowe, nazwa miejsce i rok ich uzyskania, tytuł pracy magisterskiej i rozprawy doktorskiej	2
3. Informacje o dotychczasowym zatrudnieniu w jednostkach naukowych.....	3
4. Osiągnięcie naukowe wynikające z art. 16 ust. 2 Ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. 2016 r. poz. 882 ze zm. w Dz. U. z 2016 r. poz. 1311):	3
5. Omówienie pozostałych osiągnięć naukowo-badawczych po uzyskaniu stopnia doktora..	13
6. Podsumowanie dorobku naukowo-badawczego	21

1. Dane personalne

Imię nazwisko: Tomasz Kwarciniński

Adres korespondencyjny: Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług
ul Cukrowa 8, 71-004 Szczecin

e-mail: tomasz.kwarcinski@wzieu.pl

2. Posiadane dyplomy, stopnie naukowe z podaniem nazwy, miejsca i roku ich uzyskania oraz tytułu pracy magisterskiej i rozprawy doktorskiej

Dyplom ukończenia studiów magisterskich na Wydziale Transportu i Łączności Uniwersytetu Szczecińskiego (kierunek ekonomia, specjalność ekonomika i organizacja transportu) potwierdzający uzyskanie tytułu magistra ekonomii w dniu 22 stycznia 1999 r. (dyplom nr 1391).

Tytuł pracy magisterskiej: *Perspektywy budowy sieci autostrad w Polsce w aspekcie przystąpienia Polski do Unii Europejskiej*; promotor prof. dr hab. inż. Krzysztof Chwesiuk.

Dyplom doktora nauk ekonomicznych w dyscyplinie naukowej ekonomia, specjalność ekonomika transportu, uzyskałem po ukończeniu dziennych studiów doktoranckich na Wydziale Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, obronie rozprawy doktorskiej w dniu 6 lutego 2003 r. i przyjęciu przez Radę Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego uchwały o nadaniu stopnia doktora w dniu 20 lutego 2003 r. (dyplom nr 347).

Tytuł rozprawy doktorskiej: *Konkurencyjność polskich spedytorów w warunkach integracji Polski z Unią Europejską*, promotor prof. dr hab. Elżbieta Załoga.

Świadectwo ukończenia studiów podyplomowych w zakresie *Zarządzania Projektami Europejskimi*, na Wydziale Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego otrzymałem w marcu 2004 r.

3. Informacje o dotychczasowym zatrudnieniu w jednostkach naukowych

Od 1 kwietnia 2003 r. jestem zatrudniony na stanowisku adiunkta w Katedrze Systemów i Polityki Transportowej, Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego.

Od 22 lutego 2002 r. do 31 marca 2003 r. byłem zatrudniony na stanowisku asystenta w Katedrze Systemów i Polityki Transportowej, Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego.

Od 22 lutego 1999 r. do 21 lutego 2002 r. byłem zatrudniony na stanowisku asystenta w Katedrze Ekonomii i Polityki Gospodarczej, Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego.

Ponadto zatrudniony byłem w następujących jednostkach naukowych:

1. Wyższa Szkoła Zawodowa *Oecnomicus* w Szczecinie, umowa zlecenia, (10.2003 r. – 07.2004 r.),
2. Wyższa Szkoła Zarządzania w Szczecinie, umowa zlecenia (10.2004 r. - 02.2005 r., 10.2005 r. - 01.2006 r., 10.2006 r.-01.2007 r.),
3. Stargardzka Szkoła Wyższa STARGARDINUM, na stanowisku wykładowcy od 1.10.2005 r. do 30 .06.2007 r. (umowa o pracę).

4. Osiągnięcie naukowe wynikające z art. 16 ust. 2 Ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. 2016 r. poz. 882 ze zm. w Dz. U. z 2016 r. poz. 1311):

A. Tytuł osiągnięcia naukowego

Dostępność publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich w Polsce. Aspekty metodyczne i pragmatyczne

B. Autor/autorzy, tytuł/tytuły publikacji, rok wydania, nazwa wydawnictwa, recenzenci wydawniczy,

Tomasz Kwarciański, *Dostępność publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich w Polsce. Aspekty metodyczne i pragmatyczne*. Rozprawy i Studia T. (MXXI) 947, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2016.

Recenzenci wydawniczy: dr hab. Robert Tomanek, prof. UE w Katowicach,

dr hab. Tadeusz Dyr, prof. UTH w Radomiu.

C. Omówienie celu naukowego pracy, osiągniętych wyników wraz z omówieniem ich ewentualnego wykorzystania.

Rozpoczęty w Polsce w 1989 roku proces transformacji systemowej związany był między innymi z ograniczeniem aktywności państwa w przebieg procesów społeczno-gospodarczych. Niewątpliwie przyczyniło się to do rozwoju gospodarki rynkowej, ale równocześnie ograniczyło zaangażowanie państwa, między innymi w sferę realną rynku usług transportowych.

Na poziomie lokalnym i regionalnym dla organizacji przewozów pasażerskich istotną rolę przypisano jednostkom samorządowym, jednak w większości ograniczyła się ona do funkcji czysto administracyjnej (wydawanie zezwoleń administracyjnych). Zasadniczo jednostki samorządowe nie podjęły się roli aktywnego organizatora transportu na swoim terenie, choć przepisy prawa, w szczególności ustawy terytorialne, jednoznacznie wskazują, że zaspokojenie potrzeb związanych z przemieszczaniem, pozostaje w ich gestii.

Skutkiem przyjętych w Polsce rozwiązań, na części obszarów jest gorsza, niż wynikałoby to z potrzeb społecznych oferta usług transportowych. W pewnym zakresie lukę w systemie transportu pasażerskiego zaczęły wypełniać przedsiębiorstwa transportowe, które świadczą usługi przewozowe w pełni na zasadach rynkowych. Ponadto oferują one usługi na obszarach o potokach pasażerskich zapewniających dochodowość usług. W przypadku obniżenia poziomu opłacalności przewozów lub jej braku, przewoźnicy rezygnują ze świadczenia usług przewozowych, powodując ograniczenie dostępu mieszkańców obszarów o niskim popycie do usług transportu zbiorowego. Przykładem obszarów, które charakteryzują się mniejszą, niż wynikałoby to z zapotrzebowania ofertą usług transportowych, jest część miejscowości wiejskich.

Oceniając skutki przyjętych rozwiązań, można mieć wątpliwość czy powierzenie zadań, związanych między innymi z organizacją transportu publicznego jednostkom samorządowym było właściwym rozwiązaniem. Przyjęta odpowiedzialność oparta jest na układzie terytorialnym tzn. za organizację transportu publicznego na terenie gminy odpowiada gmina, powiatu - powiat itd. Niedostosowanie do występujących potrzeb oferty transportu publicznego na części obszarów kraju, można tłumaczyć przyczynami finansowymi, kompetencyjnymi a także często występującym brakiem zgodności przestrzennej między miejscem zamieszkania i celem podróży, gdy wykracza on poza obszar odpowiedzialności danej jednostki samorządowej.

Powyższa ocena stanowiła dla mnie przesłankę do podjęcia prac badawczych związanych z analizą dostępności transportu publicznego na obszarach wiejskich w Polsce. Przegląd literatury utwierdził w przekonaniu, że brak jest szerszych rozważań dotyczących analizy systemu zaspokajania potrzeb transportowych mieszkańców takich obszarów. Zwykle zagadnienie funkcjonowania transportu na obszarach wiejskich, rozważane jest w kontekście przestrzennego zagospodarowania obszarów, natomiast ekonomiczne aspekty zaspokajania potrzeb transportowych społeczeństwa odnoszone są do mieszkańców ośrodków miejskich.

Przesłankami metodycznymi, merytorycznymi i praktycznymi podjęcia pracy badawczej na temat dostępności publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich było: stworzenie układu pojęciowego w obszarze dostępności transportowej, określenie poziomu dostępności transportu pasażerskiego na obszarach wiejskich w Polsce, przedstawienie analiz dotyczących organizacji transportu publicznego na obszarach wiejskich oraz rozwiązań służących poprawie poziomu dostępności transportu publicznego na obszarach wiejskich, uwzględniając lokalne uwarunkowania.

Uwzględniając przedstawione przesłanki, za główny **cel naukowy** pracy przyjąłem **określenie stopnia zaspokojenia potrzeb transportowych mieszkańców obszarów wiejskich w Polsce wraz z opracowaniem koncepcji kształtowania dostępności publicznego transportu zbiorowego na tych obszarach**. Powyższemu celowi przyporządkowałem następujące cele szczegółowe:

1. Identyfikację czynników determinujących potrzeby transportowe mieszkańców w kontekście cech charakterystycznych obszarów wiejskich.
2. Identyfikację czynników warunkujących dostępność usług publicznego transportu zbiorowego.
3. Ocenę dostępności publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich w Polsce.

Główny cel naukowy oraz cele szczegółowe miały wpływ na hipotezę badawczą. Na potrzeby monografii przyjąłem następującą hipotezę główną: *dostępność publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich w Polsce nie jest dostosowana do potrzeb ludności zamieszkującej te tereny i wymaga interwencji publicznej ze strony państwa i samorządów lokalnych*.

Hipotezę główną wsparłem dwiema hipotezami pomocniczymi:

1. Niedostosowanie dostępności usług publicznego transportu zbiorowego do potrzeb i preferencji mieszkańców obszarów wiejskich wynika z cech specyficznych tych terenów, a w szczególności niskiej gęstości zabudowy, co wiąże się ze zmniejszonym popytem na usługi transportowe.
2. Zastosowanie elastycznych systemów transportowych, uwzględniających lokalne uwarunkowania, przyczynia się do poprawy poziomu dostępności transportowej na obszarach wiejskich.

Cele badawcze mają odzwierciedlenie w układzie pracy, który eksponuje, zgodnie z tematem pracy, aspekt teoretyczny i pragmatyczny przedmiotu badań. W warstwie teoretycznej pracy przedstawiłem: publiczny transport zbiorowy w świetle teorii dóbr publicznych, istotę dostępności transportowej ze szczególnym uwzględnieniem czynników warunkujących dostępność transportu publicznego oraz potrzeby transportowe mieszkańców obszarów wiejskich, z określeniem czynników różnicujących potrzeby transportowe tej grupy mieszkańców. W aspekcie pragmatycznym uwzględniłem: analizę funkcjonowania transportu publicznego w innych państwach, ze szczególnym uwzględnieniem elastycznych systemów transportowych, ocenę dostępności transportu publicznego na obszarach wiejskich w Polsce, koncepcję poprawy poziomu dostępności transportu publicznego na obszarach wiejskich w Polsce.

Teoria ekonomii przyjmuje, że zbyt mała w stosunku do potrzeb, oferta dóbr i usług na rynku związana jest z zawodnością mechanizmu rynkowego. Jedną z jej przyczyn jest mała konsumpcja, która wpływa na niską podaż dóbr i usług, co ogólnie związane jest z ekonomiczną nieefektywnością. Efektywność stanowi determinantę podejmowania aktywności przez podmioty rynkowe. W przypadku braku efektywności przedsięwzięcia podmioty rynkowe, funkcjonujące na zasadach gospodarki rynkowej nie podejmują się produkcji dóbr i usług. W takim przypadku władza publiczna pełni ważną funkcję związaną z korygowaniem działania mechanizmu rynkowego jako dostawca dóbr i usług publicznych.

Zawodność mechanizmu rynkowego jest główną przesłanką dla wzrostu aktywności władzy publicznej. Zagadnienie to stanowi bazę dla rozwijanej od lat 50. ubiegłego wieku teorii dóbr publicznych. Zgodnie z teorią, władza publiczna może poprzez dostarczanie dóbr publicznych realizować ważne cele ogólnospołeczne, dotyczące grup słabszych ekonomicznie czy też takich obszarów, jak ochrona środowiska, bezpieczeństwo, kultura, rozwój

przestrzenny, w tym rozwój sieci transportowych, dla których mechanizm rynkowy nie jest w stanie zapewnić właściwej ochrony. Dostarczanie dóbr publicznych oparte jest na mechanizmie wyboru publicznego, który funkcjonuje na innych zasadach niż mechanizm rynkowy. Oceniając możliwy zakres ingerencji państwa przyjąłem założenie, że jego rola powinna być pomocnicza względem mechanizmu rynkowego.

Kolejną bazą teoretyczną moich rozważań była teoria dóbr publicznych. Na podstawie krajowej i zagranicznej literatury przedmiotu podjąłem próbę umiejscowienia publicznego transportu zbiorowego w tej teorii (rozdz. 1 monografii). Usługi transportu publicznego oraz infrastrukturę transportu z uwagi na pełnione funkcje społeczne, gospodarcze i środowiskowe zaliczyłem do dóbr publicznych *sensu largo*, co uzasadnia sformułowanie postulatu włączenia organizacyjnego (plany rozwoju) oraz finansowego państwa/samorządu w ich rozwój i utrzymanie. Brak możliwości zaliczenia tych elementów systemu transportowego do czystych dóbr publicznych wynika z takich ich cech, jak: ograniczoność (pojemność środka transportu, przepustowość sieci infrastrukturalnej) oraz odpłatność (za usługi, użytkowanie dróg itp.). Tworzą one istotne bariery w swobodnym korzystaniu z usług transportowych oraz infrastruktury transportu.

Przedstawiając rolę publicznego transportu zbiorowego zwróciłem uwagę na jego znaczenie dla zapewnienia spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym. Podkreśliłem, że publiczny transport zbiorowy służy mieszkańcom, kształtując dostęp do produktów i usług, przeciwdziałając wykluczeniu społecznemu, ograniczając kongestię w ruchu drogowym, aktywizując gospodarczo i funkcjonalnie obszary kraju, wpływając na poziom bezpieczeństwa, lepiej wykorzystując zasoby energetyczne, przestrzeń, wyrównując dysproporcje społeczno-gospodarcze, zapewniając mobilność. Podkreśliłem, że publiczny transport zbiorowy jako usługa użyteczności publicznej służy, w przeciwieństwie do motoryzacji indywidualnej, całemu społeczeństwu. W tym kontekście ważną jest jego cecha polegająca na bieżącym i nieprzerwanym świadczeniu usług transportowych, także w warunkach niskiego i zmniejszającego się popytu na nie. Za istotny przedmiot rozważań wyniknął problem wykluczenia społecznego. Niski w stosunku do potrzeb mieszkańców poziom dostępności transportu publicznego bądź też zanik oferty usług transportowych na części terytorium wywołuje poczucie wykluczenia społecznego. Wykluczenie społeczne występuje wówczas, gdy jednostce odmawia się dostępu do uczestnictwa w życiu społecznym i gospodarczym. Wskazałem, że wykluczenie społeczne z tytułu braku dostępu do usług transportowych może prowadzić do pogorszenia jakości życia, zmniejszania szans na własny

rozwój, ograniczania możliwości wyboru dóbr, usług, miejsc pracy. Podkreśliłem, że wykluczenie społeczne związane z ograniczeniem bądź brakiem dostępu do usług transportu publicznego, może mieć charakter fizyczny, finansowy, przestrzenny oraz informacyjny.

Analiza dostępności w kontekście oferty usług transportowych ulokowała pracę w ekonomicznym obszarze. Dla badań naukowych bazę stanowiły zagadnienia związane z rynkiem usług transportowych. Ważna w tym aspekcie jest podaż usług transportowych służąca zaspokajaniu potrzeb przewozowych mieszkańców. Należy podkreślić, że nie zawsze oferta usług transportowych właściwie zaspokaja potrzeby transportowe, co do kierunku, czasu świadczenia usług czy też ceny biletu. Wyróżnione czynniki w istotny sposób mogą hamować skłonność do korzystania z transportu publicznego, będąc impulsem dla rozwoju motoryzacji indywidualnej. Drugim wymiarem jest analiza potrzeb transportowych mieszkańców. Wskazałem na społeczny wymiar zagadnienia dostępności transportowej, w ramach którego można wyróżnić dwa podejścia – mikroekonomiczne, uwzględniające potrzeby człowieka (gospodarstwa domowego) oraz makroekonomiczne związane z wpływem dostępności transportowej na rozwój społeczno-gospodarczy, w tym poprawę jakości życia mieszkańców czy też standardów dobrobytu.

Zasadniczym przedmiotem moich badań była dostępność transportowa, której poświęciłem rozdział drugi monografii. W literaturze przedmiotu brakuje jednoznacznej definicji dostępności transportowej. Zwykle zakres i cel badawczy wyznacza sposób definiowania tego pojęcia. Ogólnie można stwierdzić, że pojęcie dostępności jest uniwersalne, pojemne, odnosi się do wielu aspektów życia społeczno-gospodarczego związanych z łatwością osiągania zamierzonych miejsc lub celów. W obszarze ekonomiki transportu dostępność transportowa odnoszona jest najczęściej do infrastruktury oraz usług transportowych. W monografii skupiłem się na tym drugim aspekcie wyróżniając następujące rodzaje dostępności transportowej: przestrzenną, czasową, ekonomiczną oraz informacyjną. Odniosłem się również do pomiaru dostępności w układzie przestrzennym, wskazując na następujące miary dostępności transportowej: infrastrukturalną, bezpośrednią (fizyczną), odległościową, izochronową, potencjałową oraz spersonifikowaną.

Dla oceny poziomu dostępności publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich, w pracy wykorzystałem dostępność spersonifikowaną (krytykując jednocześnie

sposób jej określenia w języku polskim)¹. Uznałem, że ważne dla analizy usług transportu publicznego jest uwzględnienie potrzeb transportowych mieszkańców obszarów wiejskich i dotychczasowego sposobu ich zaspokojenia, co powinno być podstawą kształtowania polityki transportowej, w której dostępność transportu publicznego powinna stanowić ważny cel. Takie podejście stanowi uzupełnienie dla analizy dostępności transportu publicznego określonej z punktu widzenia podaży usług transportowych, jej wolumenu, struktury oraz organizacji. Poziom dostępności transportu publicznego jest uzależniony od wielu czynników o charakterze społeczno-ekonomicznym. Za ważne uznałem: potrzeby transportowe mieszkańców, popyt na usługi transportowe, finansowanie usług transportowych, poziom cen usług transportowych, politykę społeczną, wskaźnik motoryzacji indywidualnej oraz ochronę środowiska naturalnego.

Zjawisko ograniczania dostępności transportu publicznego dotyczy zwłaszcza miejsc charakteryzujących się niskim popytem na usługi transportowe. Do takich miejsc zaliczyłem między innymi część obszarów wiejskich w Polsce. Temu zagadnieniu poświęciłem trzeci rozdział monografii. Za istotne w tej części monografii uznałem przedstawienie charakteru potrzeb transportowych, preferencji użytkowników transportu oraz zachowań komunikacyjnych, dla których podstawą teoretyczną była ekonomika transportu miejskiego. Dokonałem wyboru i charakterystyki czynników warunkujących potrzeby transportowe i sposób ich zaspokojenia na obszarach wiejskich w Polsce, wyszczególniając: rozmieszczenie w przestrzeni, wielkość ośrodka wiejskiego, charakter społeczny i ekonomiczny miejscowości, zmiany społeczno-gospodarcze zachodzące na obszarach wiejskich oraz infrastrukturę i ofertę usług transportowych.

Ważny aspekt badawczy monografii stanowiły doświadczenia zagraniczne w odniesieniu do kształtowania systemu transportu publicznego na obszarach wiejskich. Realizacja usług transportowych na obszarach wiejskich za granicą odbywa się w ramach dwóch systemów: przewozów regularnych i nieregularnych (elastycznych). Szczególnie poznawczy okazał się system elastyczny, obsługujący popyt zgłaszany każdorazowo przez mieszkańców. System ten uznaję za perspektywiczny dla obszarów wiejskich i peryferyjnych o niskim popycie na usługi transportowe. Wiedza na temat praktyki zagranicznej pozwoliła mi na wyróżnienie następujących rodzajów elastycznych systemów przemieszczania: liniowy, obszarowy, łączący przewozy pasażerów i ładunków oraz

¹ Mimo że w polskiej literaturze przyjęto takie tłumaczenie dla *person-based accessibility*, nie wydaje się ono właściwe w kontekście badań. Właściwszym byłoby określenie – dostępność przypisana mieszkańcom, dostępność uwzględniająca potrzeby mieszkańców a bardziej ogólnie dostępność spersonalizowana.

polegający na przekazaniu środka transportu do dyspozycji mieszkańcom. Stała się ona bazą dla części koncepcyjnej pracy.

Zaproponowana w monografii ocena poziomu dostępności transportowej na obszarach wiejskich w Polsce składa się z dwóch podejść. W pierwszym ocenę dostępności odniosłem do infrastruktury transportu oraz oferty usług transportowych. Analiza objęła lata 2003–2013. W tym okresie, w Polsce na obszarach wiejskich poprawiła się dostępność przestrzenna spowodowana przede wszystkim wzrostem długości dróg i jednocześnie pogorszyła się dostępność do usług transportu publicznego, na co wpłynął spadek długości linii komunikacyjnych transportu autobusowego. W drugim podejściu, podjąłem próbę oceny dostępności publicznego transportu zbiorowego poprzez wykorzystanie ankiety jako narzędzia badania rynkowego². Wykorzystanie ankiety uznałem za celowe mimo świadomości niedoskonałości tego typu badań.

Przeprowadzone badania dotyczące dostępności transportu publicznego, na przykładzie województw dolnośląskiego, zachodniopomorskiego oraz lubelskiego³, pozwoliły określić, że udział miejscowości wiejskich bez dostępu do publicznego transportu zbiorowego kształtuje się w Polsce na poziomie 25–30%. Z analizy ankiet wynika, że w badanym okresie nie nastąpiło istotne ogólne pogorszenie poziomu dostępności transportu publicznego. Natomiast nastąpiły zmiany w ocenie dostępności publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich w Polsce w ujęciu strukturalnym. Potrzeby charakteru obligatoryjnego, które mają charakter ciągły (praca, edukacja) są zaspokajane przez transport publiczny na właściwym poziomie, natomiast pogorszyło się zaspokajanie potrzeb charakteru fakultatywnego, które charakteryzują się niższym i incydentalnym popytem (zakupy, zdrowie, turystyka, urzędy). Z analizy ankiet wynika, że nadal głównym czynnikiem wyboru transportu publicznego pozostaje bliskość przystanku. Ważna też jest szybkość świadczenia usług transportowych. Porównując jednak wyniki z 2012 i 2015 roku, należy zauważyć wzrost znaczenia taniości jako preferencji. Za mało istotne dla wyboru transportu publicznego uznano postulaty związane z łatwością przesiadek i zakupem biletów oraz dostępnością w czasie.

² Badanie przeprowadzono na tej samej grupie miejscowości wiejskich dwukrotnie (w 2012 r. i w 2015 r.). Przyjęcie takiego podejścia miało na celu określenie poziomu dostępności transportowej oraz jego zmian.

³ Kryterium wyboru była wielkość PKB na mieszkańca województwa z zastrzeżeniem, aby wśród nich znalazło się województwo z najwyższym (pominięto województwo mazowieckie), średnim i najniższym poziomem tego wskaźnika.

Na podstawie opinii o dostępności transportu publicznego na obszarach wiejskich przedstawiłem typologię obszarów wiejskich w Polsce, którą wykorzystałem w części koncepcyjnej pracy. Przedstawiłem dwa scenariusze poprawy dostępu transportu publicznego na obszarach wiejskich w Polsce - scenariusz zachowawczy i referencyjny. W scenariuszu zachowawczym założyłem brak istotnych zmian w obecnym sposobie zaspokajania potrzeb transportowych mieszkańców obszarów wiejskich. Jego skutkiem będzie pogłębianie wykluczania społecznego, wzrost motoryzacji indywidualnej, wyższe negatywne oddziaływanie transportu na środowisko naturalne i w konsekwencji ograniczanie dostępu do dóbr i usług dla mieszkańców obszarów wiejskich, szczególnie pozbawionych dostępu do własnego samochodu. Natomiast w scenariuszu referencyjnym zaproponowałem zmianę obecnego systemu obsługi potrzeb transportowych mieszkańców obszarów wiejskich w oparciu o cztery komponenty: organizacyjny, infrastrukturalny, ekonomiczny i prawny. W komponencie organizacyjnym przyjąłem aktywny udział organizatora transportu publicznego – przede wszystkim powiatu w obsłudze potrzeb transportowych mieszkańców obszarów wiejskich, infrastrukturalnym - rozwój infrastruktury liniowej i punktowej na obszarach wiejskich, ekonomicznym - potrzebę dofinansowania usług transportu publicznego traktowanych jako usługi użyteczności publicznej, prawnym - zmiany legislacyjne umożliwiające rozwój elastycznego systemu transportu publicznego.

W pracy zwróciłem uwagę na zróżnicowanie potrzeb transportowych mieszkańców obszarów wiejskich. To pozwoliło na wniosek, że w procesie kształtowania poziomu dostępności transportu publicznego należy uwzględniać lokalne uwarunkowania. Uwzględniając wyróżnione w pracy typy obszarów wiejskich oraz zakres aktywności ich mieszkańców, przyjąłem następujące rozwiązania:

1. Miejscowości zamieszkałe głównie przez starsze osoby (charakteryzują się najczęściej: niezadowalającym poziomem dostępności transportu publicznego, relatywnie niewielką liczbą ludności i nieregularnym popytem na usługi transportowe). Poprawa obsługi potrzeb transportowych mieszkańców tych miejscowości mogłaby się odbywać z wykorzystaniem elastycznych systemów transportowych: obszarowego w przypadku większych miejscowości wiejskich; przekazanie środka transportu w przypadku miejscowości średnich; przejazd taksówkami, dla miejscowości wiejskich o relatywnie małej liczbie ludności (do 100 osób).
2. Miejscowości z dominującą liczbą osób zatrudnionych w rolnictwie (charakteryzują się niezadowalającym bądź słabym poziomem dostępności transportu publicznego oraz bardzo wysokim udziałem gospodarstw domowych posiadających samochody osobowe - ok. 90 %).

Potrzeby transportowe miejscowości rolniczych mogłyby być lepiej obsługiwane poprzez wykorzystanie następujących elastycznych systemów transportowych: liniowych „+” – w miejscowościach położonych w niedużej odległości od głównych linii komunikacyjnych; „+” oznacza, możliwość zaspokajania potrzeb mieszkańców miejscowości położonych poza czynnymi liniami komunikacyjnymi, poprzez zgłoszenie takiej potrzeby transportowej (zjazd z trasy o kilka kilometrów); dualnych na liniach komunikacyjnych oferta usługowa poszerzona zostałaby o możliwość przewozu towarów transportem publicznym za dodatkową opłatą; obszarowych – usługi te polegałyby na dowozie do przystanków komunikacyjnych obsługiwanych przez regularną komunikację.

3. Miejscowości z przeważającą liczbą osób zatrudnionych poza rolnictwem (najczęściej charakteryzują się dobrym poziomem dostępności transportu publicznego). Spośród rozwiązań elastycznych na uwagę zasługują rozwiązania oparte na: liniowym systemie komunikacji publicznej, jako poszerzenie istniejącej oferty usług transportowych w czasie mniejszego zapotrzebowania na usługi transportowe oraz specjalne systemy komunikacji publicznej, jako rozwinięcie przewozów organizowanych przez zakłady pracy.

Planując organizację transportu, w tym dobierając do obsługi potrzeb transportowych odpowiedni sposób, należy przyjąć, że wyznacznikiem powinien być popyt na usługi transportowe, zbadany i przeanalizowany przez organizatora transportu.

Syntetyzując wyniki przeprowadzonych w pracy analiz dotyczących dostępności transportu pasażerskiego na obszarach wiejskich, sformułowałem następujące wnioski:

1. Rozwiązanie systemowe w Polsce, polegające na tym, że tylko gminy o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys. są zobligowane do tworzenia planów transportowych sprawia, iż większość obszarów wiejskich nie podlega tej regulacji, a skutkiem jest między innymi nierozpoznanie potrzeb transportowych mieszkańców tych obszarów.
2. Mechanizm rynkowy nie powinien być jedynym regulatorem rynku usług transportu pasażerskiego na obszarach wiejskich w Polsce. Dotychczasowe doświadczenia związane z zaspokajaniem potrzeb transportowych mieszkańców wsi, wskazują na potrzebę większej aktywności państwa i samorządów na rzecz poprawy dostępności publicznego transportu pasażerskiego na obszarach wiejskich. Chcąc wzmocnić ideę zrównoważonego rozwoju, należy promować usługi transportu publicznego, w tym transportu elastycznego, podkreślając korzyści społeczne, gospodarcze i środowiskowe, wynikające z tej oferty transportu.

3. Podstawowymi czynnikami wyboru transportu publicznego na obszarach wiejskich jest bliskość przystanku oraz w miejscowościach położonych dalej od miast – szybkość przemieszczenia. Są to ważne przesłanki dla wprowadzania elastycznych systemów obsługi transportowej na obszarach wiejskich, szczególnie tam, gdzie nie ma dostępu do usług transportu pasażerskiego.

4. Należy poszukiwać innych rozwiązań sposobu przemieszczania mieszkańców, uwzględniając racjonalizację kosztów. Wydaje się, że w przyszłości wiodącą rolę w przemieszczaniu będą odgrywać pojazdy autonomiczne. Rozwój pojazdów autonomicznych przyczyni się do efektywniejszego ich wykorzystaniem w stosunku do obecnego wykorzystania samochodu osobowego. Przyniesie to wymierne korzyści społeczne, gospodarcze i środowiskowe.

5. Integracja publicznego transportu zbiorowego jest ważną przesłanką zwiększania jego atrakcyjności wobec samochodów osobowych. Integracja może dotyczyć różnych elementów. Ważne dla użytkownika transportu publicznego są aspekty taryfowe oraz infrastrukturalne.

Zaprezentowana monografia stanowi uzupełnienie luki teoretycznej, metodycznej oraz pragmatycznej wynikającej z ograniczonej wiedzy na temat dostępności publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich w Polsce. W takim układzie stanowi autorski wkład w rozwój badań nad transportem w obszarze ekonomiki transportu oraz polityki transportowej.

5. Omówienie pozostałych osiągnięć naukowo-badawczych po uzyskaniu stopnia doktora

W początkowym okresie po uzyskaniu stopnia naukowego doktora, moje zainteresowania naukowo-badawcze związane były z funkcjonowaniem podmiotów transportowych, w tym ich zachowań strategicznych na rynku w kontekście akcesji Polski z Unią Europejską. Prowadzone badania stanowiły rozwinięcie prac realizowanych przed uzyskaniem stopnia naukowego doktora, prowadzonych z wykorzystaniem grantu Komitetu Badań Naukowych pt. *Konkurencyjność polskich spedytorów w warunkach integracji Polski z Unią Europejską* (kierownik projektu T. Kwarciniński; udział 100%. Umowa nr 5 H02C 068 21).

Ważną dla mojego rozwoju naukowego w tym czasie była współpraca w praktykę gospodarczą, którą rozpocząłem jeszcze przed obroną pracy doktorskiej (półroczny staż w przedsiębiorstwie C. Hartwig Szczecin Spedytorzy Międzynarodowi Sp. z o.o.). Ukończenie studiów podyplomowych z zakresu zarządzania projektami europejskimi służyło udziałowi realizacji projektów inwestycyjnych w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Wzrost Konkurencyjności Przedsiębiorstw na lata 2004–2006 priorytet 2, działanie 2.3. *Wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw przez inwestycje* dla przedsiębiorstw województwa zachodniopomorskiego. Udział w warsztatach szkoleniowych dotyczących funkcjonowania transportu publicznego zapoczątkował szerszą współpracę z Urzędem Marszałkowskim Województwa Zachodniopomorskiego, gdzie od 2007 roku pełnię funkcję eksperta ds. oceny projektów inwestycyjnych z zakresu infrastruktury transportu oraz transportu publicznego. Ważnym doświadczeniem praktycznym dla mnie był również udział w międzynarodowych warsztatach szkoleniowych zorganizowanych przez Komisję Europejską, które dotyczyły koncepcji funkcjonowania żeglugi bliskiego zasięgu (Barcelona 30.09.2006–4.10.2006).

W całym tym okresie utrzymywałem aktywną współpracę z podmiotami transportowymi, w szczególności realizującymi przewozy pasażerskie na obszarze województwa zachodniopomorskiego (przedsiębiorstwa transportu samochodowego oraz kolejowego), co pozwoliło na bieżąco analizować główne problemy związane z funkcjonowaniem przedsiębiorstw transportowych na rozwijającym się rynku przewozów pasażerskich.

Powołanie mnie do *Forum Trzydziestolatków* (2004 r.) - organu opiniotwórczego dla ministerstwa transportu, skupiającego „młodych” naukowców, pozwoliło mi włączyć się w debatę na temat kierunków rozwoju transportu w Polsce, w kontekście przygotowywanego wówczas dokumentu *Polityka Transportowa Państwa na lata 2005–2025* (w ostatecznej wersji dokument przyjął ramy czasowe 2006–2025).

W aktywności naukowej w tym okresie, podjąłem próbę odniesienia ogólnych zagadnień związanych ze strategiami rynkowymi na sektor transportu. W tym zakresie uwzględniłem w analizie strategii rynkowych, problematykę konkurencji oraz wpływu megatrendów na funkcjonowanie przedsiębiorstw transportowych. Zwróciłem również uwagę, że powszechnie przyjęta analiza otoczenia konkurencyjnego przedsiębiorstw M.E. Portera nie ma pełnego odniesienia do sektora transportu. Sektor ten bowiem pozbawiony jest

substytutu – w ujęciu międzydziałowym, chociaż istnieje i rozszerza się zakres substytucji międzygałęziowej.

Ważna była również analiza czynników konkurencyjności i efektywności przedsiębiorstw transportowych. W tym zakresie szczególną uwagę zwróciłem na kapitał ludzki. Uznałem, że takie jego cechy jak: kreatywność, innowacyjność kwalifikacje oraz umiejętności pracowników sprzyjają możliwości rozwoju przedsiębiorstwa, wpływając na szybkość zmian rynkowych oraz wzrost konkurencyjności przedsiębiorstwa na rynku. Osiągnięcie przewagi konkurencyjnej, oparte na czynniku ludzkim jest bardzo ważne, ponieważ jest to przewaga trudna do naśladowania i odwzorowania. Jednak stworzenie takiej przewagi jest niezwykle trudne oraz rozłożone w czasie.

W pracy badawczej zauważyłem, że już w początkowym okresie, integracja Polski z Unią Europejską przyniosła korzyści dla podmiotów transportu samochodowego oraz użytkowników transportu. Związane jest to z nowymi warunkami funkcjonowania przedsiębiorstw transportu samochodowego a także rozwoju infrastruktury transportu. Po ponad dekadzie od rozpoczęcia procesu integracji mogę potwierdzić, że to przedsiębiorcy z państw tzw. starej UE, są mniej konkurencyjni niż polscy przedsiębiorcy. Niestety stało się to przesłanką dla ochrony własnych narodowych rynków, co jest sprzeczne z zasadami wspólnego rynku (np. wymóg płacy minimalnej, nadmierne kontrole). Podobnie pozytywny wpływ widoczny jest w obszarze rozwoju infrastruktury transportu drogowego.

Powyższe doświadczenia natury pragmatycznej znalazły odzwierciedlenie w aktywności publikacyjnej:

1. E. Załoga, T. Kwarciański, *Strategie rynkowe w transporcie*, Wydawnictwo Naukowe US, Szczecin 2006, 154 s.
2. T. Kwarciański, *Konkurencyjność przedsiębiorstw transportowych regionu zachodniopomorskiego*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 392, Problemy Transportu i Logistyki nr 2, Szczecin 2006, s. 49-71.

Duży wpływ na mój rozwój naukowy miało uczestnictwo we współorganizowanych przez Polskie Towarzystwo Ekonomiczne niemiecko-polskich seminariów naukowych we Vlotho (Niemcy) – 2002 r. i 2003 r. Pozwoliło ono na poszerzenie moich dotychczasowych zainteresowań naukowych o aspekty społeczne, wyrosłe na bazie poznania podstaw teoretycznych i pragmatycznych społecznej gospodarki rynkowej. Nawiązane we Vlotho kontakty pozwoliły również na uczestnictwo w licznych konferencjach naukowych

organizowanych między innymi przez Szkołę Główną Handlową w Warszawie oraz Katolicki Uniwersytet Lubelski.

W prowadzonych badaniach potwierdziłem ważną rolę transportu w procesach gospodarczych oraz społecznych. Zwróciłem uwagę na potrzebę kształtowania preferencji użytkowników transportu w związku z licznymi negatywnymi skutkami ich decyzji rynkowych. Koszty zewnętrzne transportu wywoływane przez hałas, zanieczyszczenie środowiska, wypadki transportowe oraz kongestię obciążają społeczeństwo i są wyrazem niesprawności rynku.

Zauważam, że w państwach Europy Środkowej i Wschodniej bardzo szybko struktura gałęziowa rynku usług transportowych, upodobniła się do tej jaka ma miejsce w państwach Europy Zachodniej, a która jest oceniana jako niespełniająca wymogów zrównoważonego rozwoju. Z tego obszaru za istotne można uznać następujące publikacje:

1. T. Kwarciański, *Preferencje klientów jako czynnik zmian w transporcie*, w: *Nowa jakość polskiego transportu i logistyki po akcesji do Unii Europejskiej*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego, *Ekonomika Transportu Lądowego* nr 34, Wyd. Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2006, s. 191-199.
2. T. Kwarciański, *Konkurencja jako element stymulujący przedsiębiorczość firm usługowych*. W: *Przedsiębiorczość kluczem do sukcesu młodych w Polsce i Unii Europejskiej*, red. J. Brdulak, M. Kulikowski; Wyd. Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, Warszawa 2004, s. 177-187.
3. T. Kwarciański, *Liberalizacja i deregulacja jako element kształtujący rynek usług transportowych*, w: *Liberalizacja i deregulacja transportu w Unii Europejskiej. Oczekiwania i doświadczenia*, red. B. Liberadzki, Wyd. Instytut Logistyki i Magazynowania, Warszawa-Poznań 2007, s. 465-473.

Dynamiczny rozwój motoryzacji indywidualnej skierował moją uwagę na problem dostępności transportowej w szerokim znaczeniu, dostępu do infrastruktury transportu oraz usług transportu publicznego. Wsparcie finansowe na podjęcie prac badawczych z tego obszaru zapewnił otrzymany w 2007 roku grant wewnętrzny na Wydziale Zarządzania i Ekonomiki Usług. Jego efektem był rozwój naukowy, który zaowocował uzyskaniem w 2009 r. grantu Komitetu Badań Naukowych (grant habilitacyjny KBN nr N N112 291837 na projekt pt. *Dostępność transportowa jako czynnik kształtujący konkurencyjność regionu*,

kierownik i wykonawca T. Kwarciański, 2009–2012). Cenny dla rozwoju naukowego okazał się także udział w drugim grantie badawczym, (NCN nr N N112 368440 pt. *Model funkcjonowania pasażerskiego transportu regionalnego w Polsce*, kierownik prof. E. Załoga, 2011–2012), który poszerzył moje badania na temat dostępności transportowej oraz funkcjonowania transportu pasażerskiego na poziomie regionalnym.

Dla prac naukowo-badawczych związanych z dostępnością transportową ważne było określenie jej miejsca w teorii ekonomii. W polskiej literaturze przedmiotu dominowało podejście praktyczne charakterystyczne dla geografii transportu. Stąd wartościowe okazały się dla moich badań naukowych liczne kwerendy zagraniczne oraz bezpośrednie kontakty z osobami zajmującymi się problematyką dostępności transportowej. Okazją do dyskusji stało się uczestnictwo w pracy *Young Forum of European Transport Sciences* (lata 2013-2016). Ważne było również rozwijanie współpracy międzynarodowej, dzięki której udało się zrealizować liczne spotkania, staże, w przedsiębiorstwach i instytucjach związanych z transportem publicznym oraz osobami pracującymi na uczelniach zagranicznych (m.in. *Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft*, *Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft*, *Verband Deutscher Verkehrsunternehmen*, *Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg*, *Oberhavel Besitz- und Verwaltungsgesellschaft* oraz *Technische Universität Berlin*, *Wirtschaftsuniversität Wien*, *Hochschule Osnabrück*). Aktywność międzynarodowa była finansowana głównie z grantów KBN/NCN oraz programu Erasmus +.

W badaniach naukowych dotyczących dostępności transportowej, wyróżniam kilka obszarów:

A. Analiza dostępności transportowej w ujęciu teoretycznym. Badania z tego obszaru związane były z rozpoznaniem podstawowych zagadnień związanych z dostępnością transportową, tj. pojęciem, klasyfikacją, rodzajami oraz czynnikami ją warunkującymi. Zwróciłem uwagę, że jest to zagadnienie relatywnie często podejmowane i prezentowane w badaniach naukowych (szczególnie w geografii transportu), przez organy kształtujące politykę transportową oraz praktykę gospodarczą. Bazę dla rozważań stanowi przede wszystkim infrastruktura transportu, która stwarza możliwości rozwoju obszarom zapóźnionym oraz peryferyjnym. Do tych zagadnień nawiązują między innymi następujące publikacje:

1. T. Kwarciański, *Dostępność transportowa – podejście teoretyczne i praktyczne*, w: *Dostępność transportowa. Aspekty teoretyczne i praktyczne*, red. E. Załoga, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 538, Ekonomiczne Problemy Usług nr 33, Szczecin 2009, s. 63-75.
2. T. Kwarciański, *Dostępność transportowa jako przedmiot analizy teoretycznej*, Zeszyty Naukowe US nr 644, Problemy Transportu i Logistyki nr 14, Szczecin 2011, s. 53-64.

Prowadzenie badań związanych z dostępnością transportową, w ujęciu ekonomicznym, pozwoliło mi na wyróżnienie podstawowych uwarunkowań wpływających na nią. Zaliczyłem do nich punkty transportowe, infrastrukturę liniową transportu oraz usługi transportowe. Zauważyłem, że dla poziomu dostępności ważne są cechy infrastruktury transportu, czyli jej gęstość, przepustowość oraz szybkość przemieszczania się. W ocenie dostępności transportowej, w aspekcie usługi transportowej, za ważne uznałem koszty, ceny usług transportowych oraz popyt i podaż. Efektem prac badawczych z tego obszaru było wyróżnienie pojęcia dostępności do usług transportowych, co wskazywało na rynkowe podejście do zagadnienia dostępności transportowej.

B. Infrastruktura transportu oraz usługi transportowe jako czynniki kształtujące dostępność transportową.

W wielu pracach badawczych, na co zwróciłem uwagę także w poniższych artykułach, ważną rolę w kształtowaniu dostępności transportowej przypisuje się infrastrukturze transportu oraz usługom transportowym. Z tego też względu w tym obszarze badawczym podjąłem próbę analizy tych czynników w kontekście dostępności transportowej. Spośród prac naukowych z tego zakresu na uwagę zasługują następujące artykuły:

1. T. Kwarciański, *Transport infrastructure competitiveness determinant of region*, w: *Contemporary transportation systems. Selected theoretical and practical problems the transportation as the factor of the socio-economic development of region*, wyd. Politechniki Śląskiej, Gliwice 2012, s. 77-84.
2. T. Kwarciański, *Kierunki rozwoju infrastruktury transportu w Polsce w aspekcie europejskiej polityki transportowej*, w: *Finansowanie rozwoju transportu europejskiego*, red. E. Załoga, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 535, Ekonomiczne Problemy Usług nr 32, Szczecin 2009, s. 361-375.

3. T. Kwarciański, *Uwarunkowania rozwoju dostępności usług transportowych w regionie*, w: *Pasażerski transport regionalny – Współczesne wyzwania*, red. E. Załoga, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 713, Problemy Transportu i Logistyki nr 16, Szczecin 2012, s. 103-113.

Badania z obszaru infrastruktury transportu pozwoliły mi na określenie jej roli w zapewnieniu spójności społecznej, gospodarczej oraz terytorialnej. Podkreśliłem, że ma ona wpływ na podnoszenie konkurencyjności poprzez: skracanie czasu przemieszczenia, obniżanie kosztów transportu, poprawę atrakcyjności inwestycyjnej, produktywności kapitału oraz służy postępowi technicznemu. W ten sposób wpływa na poprawę efektywności funkcjonowania całego systemu transportowego. Zauważyłem, że poprawa infrastruktury transportu, w ujęciu jakościowym oraz ilościowym, sprzyja podniesieniu poziomu dostępności transportowej, co ma odzwierciedlenie w poprawie dostępności czasowej, przestrzennej oraz ekonomicznej.

Na poziom dostępności transportowej wpływa oferta przewozowa. W tym obszarze badawczym nawiązałem do prac podejmowanych w latach 60. ubiegłego wieku, które związane były z gęstością sieci komunikacyjnej. Podkreśliłem, że tego rodzaju dostępności nie należy łączyć z cechami usług transportowych ale jakością organizacji procesu transportowego. Zauważyłem, że poprawa poziomu dostępności do usług transportowych w sferze organizacyjnej związana jest między innymi z działaniami w obszarze spójności, rytmiczności oraz finansowania (współfinansowanie usług przez organizatora, wspólna taryfa). Ich celem, poza poprawą dostępności usług transportowych, jest zwiększenie konkurencyjności wobec motoryzacji indywidualnej.

W dalszej pracy naukowo-badawczej za ważne uznawałem, wypełniając w ten sposób lukę w badaniach, analizę dostępności do usług transportowych, odniesioną do stopnia zaspokojenia potrzeb transportowych mieszkańców.

Do powyższego zagadnienia nawiązują badania dostępności usług transportowych związane z zaspokojeniem potrzeb transportowych, które realizowałem samodzielnie oraz w zespole, w ramach wyżej wymienionych grantów badawczych. Samodzielne badanie zostało rozwinięte w przedstawionej monografii i związane jest z obszarami o niskim popycie na usługi transportowe. Stało się ono podstawą dla pogłębienia analizy teoretycznej i pragmatycznej w tym zakresie. Drugie (zespołowe) związane było z analizą dostępności do usług transportowych w regionie.

C. Dostępność usług transportowych na obszarach o niskim popycie

W kolejnym etapie rozwoju naukowego podjąłem próbę odniesienia zagadnień związanych z dostępnością transportową do usług transportu publicznego. Dla analizy przyjąłem potrzeby transportowe mieszkańców. W ujęciu obszarowym wyróżniłem dwa typy miejscowości, które uwzględniając wielkość popytu, charakteryzują się zróżnicowaną jego wielkością. Pierwszy to obszary miejskie; drugi – wiejskie oraz peryferyjne. Przyjąłem, że podstawowym czynnikiem różnicującym oba obszary jest liczba ludności, która ma wpływ na gęstość zaludnienia. Ponieważ większość badaczy zajmuje się obszarami miejskimi, także w ujęciu ekonomicznym, w swoich badaniach naukowych zwróciłem szczególną uwagę na obszary charakteryzujące się niskim popytem na usługi transportowe.

W prowadzonych badaniach związanych z dostępnością transportową zwracałem uwagę na cechy obszarów o niskim popycie na usługi transportowe. Obszary te charakteryzują się najczęściej małą liczbą ludności, rozproszoną zabudową, dużym udziałem starszych osób, niskimi dochodami mieszkańców, niską jakością infrastruktury oraz taboru transportu publicznego, brakiem narzędzi służących wspieraniu usług sterowanych popytem (np. elastycznych usług transportowych). Podkreśliłem, że ograniczanie oferty usług transportowych skutkuje wzrostem poziomu motoryzacji indywidualnej bądź wywołuje zjawisko wykluczania społecznego, co występuje na obszarach wiejskich w Polsce. Ponadto wskazałem, że obszary te, jako źródło popytu na usługi transportowe charakteryzują się niższą mobilnością mieszkańców, wyższym wskaźnikiem motoryzacji indywidualnej, niższą wielkością jednostki osadniczej, mniejszymi potokami ruchu.

Oceniając cechy popytu na usługi transportowe na obszarach wiejskich względem obszarów miejskich wskazałem, że w zakresie dojazdu do pracy występuje większy brak zgodności miejsca zamieszkania i miejsca pracy, większa średnia odległość do pracy, wyższy udział mieszkańców dojeżdżających do pracy własnym samochodem. Natomiast w zakresie dojazdu do szkół, wyższy udział dzieci i młodzieży dojeżdżającej oraz większe odległości dojazdu. Ponadto ograniczone są możliwości zaspokajania potrzeb transportowych na obszarach wiejskich w obszarze zdrowia, zakupów, kultury. Do powyższych zagadnień odnoszą się między innymi następujące moje publikacje:

1. T. Kwarciański, *Dostępność transportowa na obszarze o niskim popycie na usługi transportowe*, „Logistyka” 2014, nr 2.

2. T. Kwarciński, *Assessment of the accessibility of passenger transport in rural areas in Poland on the example of Zachodniopomorskie voivodeship*, „SUVREMENI PROMET”, 2015 nr 1–2, Zagreb, s. 12–16.

Większość artykułów z badań naukowych opublikowałem w Zeszytach Naukowych Uniwersytetu Szczecińskiego, z uwagi na ich uznanie w polskim środowisku naukowym, potwierdzone punktacją MNiSzW (na liście czasopism MNiSzW – część B, ZNUS Problemy Transportu i Logistyki uzyskały: do 2012 roku 6 pkt, później 8 pkt a od 2016 r. 10 pkt., natomiast Ekonomiczne Problemy Usług do 2012 roku – 9 pkt, obecnie 8 pkt. Wykorzystałem je także jako sposób na upowszechnienie swoich badań, gdyż większość numerów dostępna jest on-line.

6. Podsumowanie dorobku naukowo-badawczego

Podsumowując, na mój dorobek naukowo-badawczy, po uzyskaniu stopnia doktora, składają się:

1. Monografia habilitacyjna, współautorstwo 1 monografii, podręczniki, przewodniki, rozdziały w 9 monografiach, 41 artykuły w czasopismach naukowych, 15 opublikowanych referatów w materiałach konferencyjnych oraz opracowania typu *Miscellanea*. Łącznie opublikowałam 75 pozycji.
2. Badania własne i statutowe (łącznie 15).
3. Udział w krajowych i międzynarodowych kongresach, konferencjach i seminariach naukowych (łącznie 63).
4. Uczestnictwo w krajowych i międzynarodowych projektach badawczych (łącznie 3 w tym 2 granty NCN).
5. Opracowania niepublikowane: raporty i analizy oraz opracowania dla administracji rządowej, samorządowej, Unii Europejskiej (KE) oraz organizacji branżowych i praktyki gospodarczej (łącznie 8).

Tomasi Kwarciński