

Załącznik nr 2

**AUTOREFERAT**  
**przedstawiający opis dorobku i osiągnięć naukowych**

dr Teresa Gądek-Hawlana  
Katedra Transportu  
Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

Katowice 2019

## Spis treści

<b>1. Imię i nazwisko .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Posiadane dyplomy, stopnie naukowe.....</b>	<b>3</b>
<b>3. Informacje o dotychczasowym zatrudnieniu w jednostkach naukowych .....</b>	<b>4</b>
<b>4. Wskazanie osiągnięcia* wynikającego 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. 2017, poz. 1789).....</b>	<b>4</b>
<b>4.1. Tytuł osiągnięcia naukowego.....</b>	<b>4</b>
<b>4.2. Autor, tytuł publikacji, nazwa wydawnictwa, miejsce i rok wydania, recenzent wydawniczy .....</b>	<b>4</b>
<b>4.3. Omówienie celu naukowego pracy i osiągniętych wyników oraz ich ewentualnego wykorzystania .....</b>	<b>5</b>
<b>5. Omówienie pozostałych osiągnięć naukowo-badawczych .....</b>	<b>19</b>

**1. Imię i nazwisko**

Teresa Gądek-Hawlana

**2. Posiadane dyplomy, stopnie naukowe**

2003 – doktor Akademia Ekonomiczna w Katowicach (obecnie Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach)

Tytuł pracy: *Determinanty rozwoju podaży usług pocztowych w Polsce*

Promotor: prof. Maria Michałowska,

Recenzenci: prof. UE dr hab. Barbara Kos, prof. US dr hab. Aleksander Panasiuk

1996 – magister Akademia Ekonomiczna w Katowicach (obecnie Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach)

Tytuł pracy: *Międzynarodowa oraz krajowa spedycja oraz przewozy*

**Dodatkowe szkolenia i certyfikaty**

2005 – Szkolenie dla prowadzących kursy on-line, zorganizowane przez Polski Uniwersytet Wirtualny – Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie

2007 – Szkolenie „Promocja nauki”, przygotowane i prowadzone przez „Partners” Polska na zlecenie Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego

2009 – Szkolenie z zakresu własności intelektualnej w ramach projektu „Zarządzanie własnością intelektualną w środowisku akademickim Akademii Ekonomicznej”, dofinansowanego z Programu Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego „Kreator innowacyjności – wsparcie innowacyjne przedsiębiorczości akademickiej”

2010 – Interaktywne warsztaty w ramach projektu: „Budowa potencjału rozwojowego Wyższej Szkoły Bankowej w Poznaniu przez wzrost jakości i efektywności kształcenia”, współfinansowane ze środków Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego, których celem było wzbogacenie zakresu oddziaływań dydaktycznych na studentów z wykorzystaniem narzędzi psychologii, zagadnień związanych z wystąpieniami publicznymi i zarządzania procesem grupowym

### **3. Informacje o dotychczasowym zatrudnieniu w jednostkach naukowych**

01.10.1996–31.09.2003 – asystent, Katedra Transportu, Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, ul. 1 Maja 50, 40-287 Katowice

od 01.10.2003 – adiunkt. Katedra Transportu, Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, ul. 1 Maja 50, 40-287 Katowice

01.10. 2007–30.09.2017 r. – adiunkt, Katedra Logistyki, Wyższa Szkoła Bankowa w Poznaniu, Wydział Zamiejscowy w Chorzowie, ul. Sportowa 29, 41-506 Chorzów

#### **Ponadto w ramach umowy zlecenia pracowałam w następujących miejscach:**

2000–2001 – Wyższa Szkoła Bankowości i Finansów w Bielsku-Białej, ul. Tańskiego 5, Bielsko-Biała

2000 (I semestr) – Profesjonalna Szkoła Biznesu, ul. Miodowa 26, Kraków

2004–2006 – Wyższa Szkoła Zarządzania i Bankowości, ul. Armii Krajowej 4, Kraków

### **4. Wskazanie osiągnięcia\* wynikającego 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. 2017, poz. 1789)**

#### **4.1. Tytuł osiągnięcia naukowego**

*Partnerstwo na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce*

#### **4.2. Autor, tytuł publikacji, nazwa wydawnictwa, miejsce i rok wydania, recenzent wydawniczy**

Teresa Gądek-Hawlena, *Partnerstwo na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce*, Presscom sp. z o.o., Wrocław 2019, ISBN 978-83-66248-06-9

Recenzenci wydawniczy:

prof. dr hab. Bogdan Klepacki, Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego

dr hab. inż. Rafał Burdzik, prof. PŚ, Politechnika Śląska

### 4.3. Omówienie celu naukowego pracy i osiągniętych wyników oraz ich ewentualnego wykorzystania

Przekształcenia społeczno-gospodarcze dokonujące się od drugiej połowy XX w. oraz postęp techniczno-technologiczny w transporcie spowodowały, że dominującą rolę w przewozie – zarówno osób jak i ładunków – zaczął odgrywać transport samochodowy. Pomimo dużej popularności, wynikającej z największej dostępności i elastyczności przewozów, transport samochodowy jest najbardziej niebezpieczny spośród wszystkich gałęzi transportu. Na całym świecie w wypadkach drogowych ginie rocznie ponad 1,2 miliona osób, a ciężkim obrażeniom ulega ponad 50 milionów [ONZ, *Save Lives. A road safety technical package*, Geneva 2017, s. 8]. Tak duża liczba zabitych i poszkodowanych w wypadkach drogowych generuje potężne koszty zarówno dla poszkodowanych, bliskich ofiar wypadków, jak i dla całej gospodarki. Z szacunków ONZ wynika, że wypadki drogowe kosztują większość krajów 1–3% PKB [ONZ, *Save Lives. A road safety technical package*, Geneva 2017, s. 8]. W Polsce w 2015 r. wskaźnik ten wyniósł 3% PKB.

Duża liczba wypadków drogowych powoduje wykorzystanie części środków publicznych i prywatnych na usuwanie ich negatywnych skutków. Środki te mogłyby być przeznaczone na inne cele, wpływające na rozwój gospodarczy kraju. Taki rozwój ma wpływ na wzrost inwestycji państwa w bezpieczeństwo, a wśród osób fizycznych i właścicieli firm – na zakup droższych i bezpieczniejszych pojazdów [R. Sakhapov, R. Nikolaeva, *Economic Aspects of Traffic Safety Administration*, Transportation Research Procedia 2017, vol. 20, s. 579].

Skala zjawiska, jakim są wypadki drogowego i ich konsekwencje, spowodowała potrzebę podjęcia działań zarówno w ujęciu globalnym jak i regionalnym. W ujęciu międzynarodowym dokumentem wyznaczającym kierunki działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego jest rezolucja ONZ 64/255 z marca 2010 r. „Dekada Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011–2020”, stanowiąca podstawę wyznaczania programów ugrupowań integracyjnych i programów narodowych. W Polsce założenia i kierunki działań przedstawione w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020 oparte zostały na wytycznych wymienionej rezolucji oraz na IV Europejskim Programie Działań na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011–2020. Uzyskanie wskazanych w dokumentach efektów w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga przeprowadzenia wieloaspektowych badań obejmujących przyczyny i skutki wypadków drogowych oraz efektywnych metod ich zapobiegania. Waga problemu jest

szczególnie istotna ze względu na fakt, iż samo bezpieczeństwo ruchu drogowego jest interdyscyplinarnym zagadnieniem, a o skuteczności działań na jego rzecz decyduje podejście systemowe. Takie podejście z kolei powoduje, że znaczna część działań powinna być podejmowana w ramach partnerskiej współpracy pomiędzy podmiotami różnych sektorów lub pomiędzy organizacjami społecznymi. Z tego powodu po dokonaniu przeglądu opracowań krajowych i zagranicznych dotyczących partnerstwa na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego określono problemy, które należało rozwiązać zarówno w ujęciu teoretycznym, jak i empirycznym.

Potrzeba przeprowadzenia badań w tym obszarze wynikała ze słabego rozpoznania możliwości podejmowania działań w ramach partnerstwa oraz z niedostatecznego zbadania ich skuteczności. Brakuje opracowania modeli partnerstwa oraz rodzajów optymalnych działań w zakresie zmniejszania liczby wypadków i ich negatywnych następstw. Nie ma wiedzy o przyczynach niechęci do podejmowania działań w ramach partnerstwa oraz o czynnikach umożliwiających ich zainicjowanie i rozwój.

Ponadto zauważa się niedobór badań empirycznych dotyczących możliwości podejmowania współpracy na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Brakuje analiz wykorzystania potencjału partnerów z różnych sektorów przyczyniających się do poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W badaniach międzynarodowych problem podejmowany jest w sposób wycinkowy albo odnosi się do partnerstwa na poziomie globalnym [Global Road Safety Partnership, *National Society Engagement in Road Safety*, [tinyurl.com/global-safety](http://tinyurl.com/global-safety), dostęp: 20.01.2019].

Dodatkowo warto zauważyć, że zarówno w krajowych, jak i zagranicznych ośrodkach naukowych praktycznie nie prowadzi się badań na temat możliwości wykorzystania partnerstwa na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Widoczny jest brak wyraźnych założeń metodycznych określających działania w tym obszarze.

Wobec niedostatku analiz dotyczących nakreślonego problemu jako cel niniejszej pracy przyjąłam **rozpoznanie przyczyn i społeczno-ekonomicznych skutków wypadków drogowych, diagnozę czynników ograniczających rozwój partnerskiej współpracy na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz sformułowanie zaleceń umożliwiających podjęcie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach partnerstwa pomiędzy podmiotami sektora publicznego i prywatnego oraz organizacjami pozarządowymi.**

Cele pośrednie zmierzające do realizacji celu głównego sformułowałam następująco:

- określenie złożoności bezpieczeństwa ruchu drogowego przy wykorzystaniu wybranych teorii i modeli;
- rozpoznanie głównych zagrożeń w ruchu drogowym i ich następstw społeczno-ekonomicznych;
- usystematyzowanie założeń i kierunków działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- identyfikacja podmiotów sektora publicznego i prywatnego oraz organizacji pozarządowych, a także możliwych do podjęcia przez nie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- typologia modeli partnerstwa na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach współpracy pomiędzy podmiotami sektora publicznego i prywatnego oraz organizacjami pozarządowymi;
- przedstawienie rekomendacji dla podmiotów sektora publicznego i prywatnego oraz organizacji pozarządowych, umożliwiających wybór modelu partnerstwa i rodzajów możliwych do podjęcia działań.

Jako główną hipotezę przyjąłam stwierdzenie, że **podejmowanie działań w ramach partnerstwa pomiędzy podmiotami sektora publicznego i prywatnego oraz organizacjami pozarządowymi, opartego na wspólnie zdefiniowanych inicjatywach, może wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego**. Przyjąłam także następujące hipotezy częściowe:

- H1: bezpieczeństwo ruchu drogowego jest problemem interdyscyplinarnym;
- H2: społeczno-ekonomiczne skutki wypadków drogowych powodują konieczność zidentyfikowania przyczyn ich powstawania;
- H3: wybór metod przeciwdziałania wypadkom drogowym i ich skutkom powinien być oparty na badaniach naukowych oraz na wytycznych międzynarodowych i krajowych podmiotów wyznaczających kierunki działań;
- H4: w przypadku podmiotów sektora publicznego działania podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wynikają głównie z realizacji zadań publicznych;
- H5: w przypadku podmiotów sektora prywatnego i organizacji pozarządowych działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego mają dobrowolny charakter i wynikają zarówno z pobudek społecznych, jak i z chęci osiągnięcia korzyści;

- H6: niewielkie zainteresowanie podejmowaniem działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach partnerskiej współpracy jest efektem niewystarczającej wiedzy o partnerach i możliwych do podjęcia wspólnych inicjatywach;
- H7: w ramach partnerstwa podmioty są skłonne do podejmowania działań tego samego rodzaju.

Przyjęte przez mnie założenia badawcze, mające odzwierciedlenie w strukturze pracy, wymagały przestudiowania zagranicznej i krajowej literatury przedmiotu, dokonania analizy i krytycznej oceny dotychczasowych prac badawczych, opracowania narzędzi badawczych, a także przeprowadzenia badań empirycznych w podmiotach sektora publicznego, prywatnego i w organizacjach pozarządowych.

Analiza i krytyka piśmiennictwa stanowiły główną metodę badawczą zastosowaną w celu opisanego istoty podejmowania działań w ramach partnerstwa na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uwzględniono liczne publikacje zwarte i ciągłe, zarówno krajowe, jak i zagraniczne, traktujące o czynnikach wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego, metodach obliczania oraz rodzajach kosztów wypadków drogowych, uwarunkowaniach prawno-organizacyjnych, a także możliwościach współpracy sektora publicznego, prywatnego i organizacji pozarządowych. Cennym źródłem informacji w tym zakresie były także opracowania i raporty Organizacji Narodów Zjednoczonych, Światowej Organizacji Zdrowia, Banku Światowego oraz wspólnotowych i krajowych instytucji publicznych. Analiza ta pozwoliła na ustalenie i usystematyzowanie teoretycznych podstaw podjętego problemu oraz na zapoznanie się z wynikami dotychczasowych badań.

Badania empiryczne zostały przeprowadzone w dwóch etapach. Pierwszy etap badań (pilotażowy) przeprowadzono na dwóch grupach: podmiotach sektora prywatnego i podmiotach sektora publicznego w okresie lutego i marca 2018 r. Badania pilotażowe pozwoliły na weryfikację narzędzia badawczego. Drugi etap badań został przeprowadzony drogą internetową w okresie od sierpnia do października 2018 r. Badania miały charakter celowy – ze względu na odmienne liczbowo grupy podmiotów i ich charakterystykę. W badaniu wzięło udział 27 podmiotów sektora publicznego, 33 podmioty sektora prywatnego i 22 organizacje pozarządowe. Biorąc pod uwagę fakt, iż badania przeprowadzone zostały w trzech różnych pod wieloma względami grupach podmiotów, dobór próby badawczej był determinowany kilkoma czynnikami. W przypadku podmiotów sektora publicznego wybierano te, których zasięg działania ma charakter regionalny lub lokalny. Badań nie przeprowadzono wśród podmiotów administracji publicznej o ogólnokrajowym zasięgu. Taki dobór wynikał z analizy literatury, w której wskazuje się, że partnerstwo publiczno-społeczne ma charakter



głównie lokalny. Dobór podmiotów z sektora prywatnego był podyktowany przede wszystkim charakterem prowadzonej przez te podmioty działalności i ich dużą świadomością społeczno-ekonomicznych konsekwencji wypadków drogowych. W związku z tym grupą poddaną badaniu były podmioty sektora TSL. Wybór podmiotów tego sektora podyktowany był dwoma czynnikami. Po pierwsze, jak wynika z przeprowadzonego rozpoznania problemu, w znacznej części wypadków biorą udział kierowcy samochodów ciężarowych. Po drugie, z racji charakteru prowadzonej działalności przedsiębiorstwa sektora TSL są bezpośrednio narażone na ekonomiczne skutki wypadków drogowych, takie jak niezrealizowanie lub opóźnienie dostaw albo też uszkodzenie lub zniszczenie środka transportu stanowiącego źródło dochodów. Bardzo trudnym zadaniem okazało się dokonanie wyboru organizacji pozarządowych, czyli podmiotów z trzeciej grupy uwzględnianej w badaniu. Aktualnie brak jest informacji o organizacjach pozarządowych podejmujących głównie działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, brakuje ich danych teleadresowych. Dobór takich organizacji pozarządowych był możliwy dzięki ich zidentyfikowaniu w bazie danych na stronie [www.ngo.pl](http://www.ngo.pl) oraz w bazie sprawozdań finansowych i merytorycznych sporządzonych przez organizację pożytku publicznego, dostępnej w zasobach Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej. Na podstawie informacji znajdujących się w wymienionych bazach wyselekcjonowano 50 organizacji pozarządowych.

Podjęte w badaniach problemy podzielono na trzy obszary tematyczne:

- podejmowanie – indywidualnie i w ramach partnerstwa – działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, rodzaje podejmowanych działań i okres ich prowadzenia;
- czynniki decydujące o podjęciu działań w ramach partnerstwa oraz problemy z tym związane;
- czynniki wpływające na podjęcie działań w ramach partnerstwa w przyszłości oraz typy działań możliwych do realizacji w ramach partnerstwa.

Po nadaniu odpowiednich kodów odpowiedziom na pytania zawarte w kwestionariuszu ankiety przystąpiono do tworzenia bazy danych. Ponieważ próba badawcza była niewielka, dane zestawiono w arkuszu kalkulacyjnym Excel, a następnie opracowano i zwizualizowano wyniki, co pozwoliło na weryfikację hipotez oraz sformułowanie wniosków i rekomendacji.

Praca składa się z pięciu logicznie powiązanych ze sobą rozdziałów.

W pierwszym rozdziale pracy zawarto rozważania na temat bezpieczeństwa oraz jego roli w życiu jednostki i społeczeństwa, przeprowadzone na podstawie wybranych teorii i klasyfikacji potrzeb. Opisano istotę bezpieczeństwa ruchu drogowego, uwzględniając jego

interdyscyplinarny charakter. Problemy związane z zapewnieniem bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego przedstawiono w ujęciu chronologicznym, z uwzględnieniem podejść różnych dyscyplin naukowych do wybranych modeli bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym modeli ekonomicznych.

W rozdziale drugim zawarto identyfikację podstawowych zagrożeń związanych z ruchem drogowym. Zaprezentowano także metody szacowania kosztów wypadków drogowych oraz poddano analizie koszty wypadków drogowych w Polsce. W dalszej części rozdziału określono wpływ kosztów wypadków drogowych na gospodarkę oraz wskazano przesłanki i kierunki wyznaczonych w dokumentach programowych działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Rozdział trzeci dotyczy charakterystyki: podmiotów sektora publicznego, które są ustawowo zobligowane do podejmowania działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego; podmiotów sektora prywatnego, które ze względów ekonomicznych i społecznych zainteresowane są poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego; organizacji pozarządowych kierujących się względami społecznymi. Przedstawiono wykładnię przepisów prawa dotyczącą zadań podmiotów sektora publicznego różnych szczebli, przeanalizowano formy wsparcia i współpracy, jakie mogą zaoferować podmioty sektora prywatnego, a także zasady funkcjonowania organizacji pozarządowych oraz rodzaje działań, które mogą podjąć tego typu organizacje na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W rozdziale czwartym skoncentrowano uwagę na istocie partnerstwa oraz uwarunkowaniach współpracy pomiędzy podmiotami badanych sektorów. Wyszczególniono także mocne i słabe strony podejmowania inicjatyw w ramach partnerstwa. Rozważania uzupełniono wynikami badań ogólnych dotyczących poszczególnych modeli partnerstwa.

Wskazaniu możliwych form współpracy w ramach partnerstwa na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poświęcono rozdział piąty. Zobrazowano – z uwzględnieniem wyników badań bezpośrednich – modele partnerskiej współpracy oraz rodzaje działań. W dalszej części rozdziału zawarto rekomendacje dla podmiotów sektora publicznego i prywatnego oraz organizacji pozarządowych dotyczące optymalnych rozwiązań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W zakończeniu pracy przedstawiono wnioski końcowe z przeprowadzonych badań. Wskazano ważniejsze osiągnięcia rozprawy. Ilość i różnorodność materiału badawczego poddanego analizie pozwoliła na realizację celu pracy, potwierdzenie hipotez badawczych oraz wyciągnięcie znaczących wniosków i spostrzeżeń.

Wychodząc w podjętych przez mnie rozważaniach od klasyfikacji potrzeb według różnych kryteriów i koncepcji, wskazałam, że bezpieczeństwo można rozpatrywać zarówno z punktu widzenia jednostki jak i społeczeństwa. W obu przypadkach stanowi ono jedną z podstawowych potrzeb. Opierając się na literaturze przedmiotu, potwierdziłam, że istota bezpieczeństwa ruchu drogowego jest przedmiotem zainteresowania różnych dyscyplin naukowych. W ramach każdej z nich uwypuklony jest inny aspekt, stąd trudność w zdefiniowaniu samego pojęcia. Dodatkowym czynnikiem powodującym brak możliwości zdefiniowania pojęcia bezpieczeństwa ruchu drogowego jest przenikanie się różnych czynników powodujących wypadki drogowe [R. Elvik, A. Høy, T. Vaa i in., *The Handbook of Road Safety Measures*, Bingley 2009, s. 70]. Przegląd modeli bezpieczeństwa ruchu drogowego pozwolił na stwierdzenie, że perspektywa rozważań dotyczących przyczyn wypadku drogowego i jego skutków ulega ciągłej zmianie zarówno ze względu na charakter podejścia, jak i rodzaj modelu, i należy uznać, że będzie on ewaluował na skutek dokonujących się zmian społeczno-ekonomicznych na świecie i rozwoju nowych form przemieszczania się (np. pojazdy autonomiczne). Szczególną grupą modeli poddanych analizie były modele ekonomiczne, w których kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego badane są z punktu widzenia kompensacji ryzyka.

Na podstawie literatury krajowej i zagranicznej oraz danych ilościowych dotyczących struktury i źródeł wypadków zarówno na świecie jak i w Polsce zauważyłam, że człowiek i jego zachowanie są główną przyczyną wypadków drogowych. Do podstawowych w tym zakresie czynników zalicza się nadmierną prędkość, zachowania pieszych i rowerzystów, zachowania młodych kierowców, alkohol, leki i narkotyki, zmęczenie kierowcy, używanie telefonów komórkowych. Pozostałe przyczyny, niezależne od człowieka, to niewystarczająca widoczność, czynniki związane z drogą oraz pojazdem [J. Jackisch, D. Sethi, F. Mitis, *European facts and the global status report on road safety 2015*, Kopenhaga 2015, s. 8].

Analizując skutki wypadków drogowych, zwróciłam szczególną uwagę na koszty z nimi związane. Ważnym elementem podjętych rozważań były metody ich kwantyfikacji. Na podstawie przeglądu krajowych i zagranicznych opracowań można wskazać, że istnieje kilka metod kwantyfikacji kosztów wypadków drogowych stosowanych przez różne kraje. Konsekwencją wyznaczania kosztów wypadków drogowych różnymi metodami i przy uwzględnianiu różnych składników są różnice w kosztach ofiar śmiertelnych, ciężko rannych oraz pozostałych składników kosztów materialnych wypadków w poszczególnych krajach. Jednocześnie koszty wypadków drogowych stanowią istotne obciążenie dla bliskich ofiar wypadków drogowych, poszkodowanych oraz gospodarki kraju. Wypadki drogowe powodują

skutki gospodarcze w postaci utraconego PKB i ograniczonej konsumpcji na czas długotrwałej rekonwalescencji osoby rannej lub w postaci całkowitej utraty tych czynników w przypadku ofiary śmiertelnej. Do skutków gospodarczych zaliczyć można także skutki strukturalne związane z obniżoną sprawnością ofiary wypadku, występujące wówczas, gdy z powodu stałego bądź tymczasowego, ale wieloletniego uszczerbku na zdrowiu ofiary wypadków drogowych są zmuszone do zmiany swoich kwalifikacji zawodowych. Taka sytuacja ma miejsce, gdy nie nastąpiło uszkodzenie ciała uniemożliwiające wykonywanie jakiegokolwiek zawodu. Skutki strukturalne mogą trwać latami, aż do chwili, gdy osoby w wieku produkcyjnym uzyskają nowe kwalifikacje, odpowiednie do nowych miejsc pracy. Wśród skutków gospodarczych wymienić należy działania związane z podstawowym funkcjonowaniem społeczeństwa, dedykowane obsłudze państwa w chwilach zagrożenia bezpieczeństwa i życia jego obywateli. Są to podstawowe działania jednostek państwowych, istotne dla zapewnienia ładu i porządku w społeczeństwie [Instytut Badawczy Dróg i Mostów. Zakład Ekonomiki, *Metoda oraz wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2012, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych zdarzeń drogowych na sieci TEN-T*, Warszawa 2013, s. 8–9].

Aby przeciwdziałać niekorzystnemu zjawisku, jakim są wypadki drogowe i ich negatywne skutki społeczno-ekonomiczne, organizacje międzynarodowe oraz rządy państw wyznaczają kierunki i podejmują działania zmierzające do zmniejszenia liczby wypadków i ich negatywnych następstw. Pozytywnym aspektem w tym zakresie jest spójność celów i kierunków działań wszystkich organizacji i rządów państw. Jednocześnie zauważyć można, że potrzebę podejmowania działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wymienia się nie tylko w dokumentach programowych, ale także w dokumentach strategicznych dla konkretnych obszarów aktywności społeczno-gospodarczej, których działania mogą wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dokonany przegląd dokumentów pokazał, że w Polsce poza Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020 kwestie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wyznaczane są między innymi w Strategii Rozwoju Kraju do 2020 r., Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r., Strategii „Sprawne Państwo 2020” i w Narodowym Programie Zdrowia na lata 2016–2020. Brak pozytywnych efektów działań podejmowanych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego lub brak możliwości ich realizacji w określonym okresie skutkuje podejmowaniem działań uzupełniających – zarówno przez organizacje międzynarodowe, jak i rządy państw.

Do głównych grup podmiotów mogących wpływać pozytywnie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego zaliczyłam podmioty sektora publicznego, prywatnego i

organizacje pozarządowe. Charakter podejmowanych przez poszczególne grupy podmiotów działań wynika z różnych przyczyn. W przypadku podmiotów sektora publicznego działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wynikają z realizacji zadań publicznych. Różnorodność podejmowanych inicjatyw jest efektem zakresu kompetencji i obszaru działania danego podmiotu sektora publicznego.

Podmioty sektora prywatnego mogą podejmować działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w różnych formach [M. M. Seitanidi, A. Ryan, *A Critical Review of Forms of Corporate Community Involvement: From Philanthropy to Partnerships*, International Journal of Nonprofit and Voluntary Sector Marketing 2007, vol. 12, s. 249, za: A. Rudnicka, *CSR – doskonalenie relacji społecznych w firmie*, Warszawa 2012, s. 202]. Aktywność społeczna podmiotów sektora prywatnego nie tylko wynika z pobudek społecznych ale jest efektem chęci pozyskania wymiernych korzyści. Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego podejmowane przez podmioty sektora prywatnego z jednej strony skierowane są na zewnątrz, do szerszej grupy odbiorców (np. akcje promocyjne), a z drugiej – dotyczą samej firmy (np. szkolenia kierowców).

Do podmiotów, które podejmują działania na skutek pobudek społecznych, zaliczają się organizacje pozarządowe. Przeprowadzone badania wskazują, że organizacje pozarządowe prowadzą wiele aktywności w różnych sferach życia społecznego. Organizacje pozarządowe podejmujące działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego można podzielić na cztery grupy:

- 1) organizacje, których zasadniczym celem działalności są kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Krajowe Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Fundacja „Bezpieczni w Ruchu Drogowym”);
- 2) automobilkluby, które poza działaniami na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego zajmują się problemami upowszechniania kultury fizycznej, turystyki i sportu (np. Automobilklub Kędzierzyńsko-Kozielski, Automobilklub Ziemi Kłodzkiej, Automobilklub Beskidzki, Automobilklub Morski – Klub Obywatelski z siedzibą w Gdyni);
- 3) organizacje podejmujące zagadnienia szeroko rozumianego bezpieczeństwa miasta, gminy lub powiatu (np. Stowarzyszenie „Bezpieczne Miasto Tarnobrzeg”, Fundacja „Bezpieczne Miasto”, Stowarzyszenie „Bezpieczny Powiat Janowski”, Stowarzyszenie „Przeworsk – Powiat Bezpieczny”);
- 4) pozostałe organizacje, w których jednym z wielu celów działalności jest bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Organizacje pozarządowe podejmujące problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego to w większości organizacje utworzone po 1989 r. Ich liczba jest trudna do ustalenia. Organizacje te podejmują wiele aktywności mających na celu zmniejszaniu liczby wypadków i ich negatywnych następstw. Pozyskiwane przez nie środki finansowe pochodzą z różnych źródeł, a znaczna ich część przeznaczana jest na pomoc poszkodowanym w wypadkach drogowych.

W odniesieniu do możliwych form współpracy pomiędzy podmiotami sektora publicznego, prywatnego i organizacjami pozarządowymi w Polsce stwierdzam, że liczba i złożoność problemów dotyczących poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego powoduje, iż nie istnieje jedno rozwiązanie i nie można go osiągnąć przy wykorzystaniu podmiotów z jednego tylko sektora. Celowa wydaje się zatem idea rozwiązywania problemów w ramach partnerskiej współpracy.

Przedstawiając partnerstwo publiczno-prywatne, zwróciłam uwagę na jego znaczenie dla rozwoju infrastruktury transportowej. Ten model partnerstwa występuje najczęściej pomiędzy podmiotami sektora publicznego i prywatnego. Przedsięwzięcia prowadzone w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego obejmują nie tylko przebudowę dróg, ale również inwestycje dotyczące elementów infrastruktury punktowej (takich jak parkingi czy przystanki autobusowe) oraz rozwiązań teleinformatycznych. Inwestycje drogowe (związane z rozwojem infrastruktury drogowej) podejmowane w Polsce w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego są zgodne z kierunkiem działań wyznaczonym w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020. Infrastruktura drogowa ma znaczący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Poza korzyściami ogólnospołecznymi partnerstwo publiczno-prywatne przynosi też wymierne korzyści podmiotom prywatnym.

Pozostałe modele partnerstwa międzysektorowego są mniej popularne wśród podmiotów podejmujących działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. I tak, formą partnerstwa istotną z punktu widzenia działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego powinno być partnerstwo publiczno-społeczne, co wynika ze wspólnego społecznego celu partnerów. Jednak zarówno podmioty sektora publicznego, jak i organizacje pozarządowe wskazują na wiele problemów związanych z tym modelem partnerstwa. Do podejmowanych we współpracy pomiędzy podmiotami sektora publicznego i organizacjami pozarządowymi działań dotyczących minimalizowania liczby wypadków i ich skutków należy zaliczyć działania na rzecz ochrony zdrowia.

Kolejnym modelem partnerstwa poddanym przeze mnie badaniu było partnerstwo prywatno-społeczne. Dokonane rozpoznania wskazują, że chociaż obydwie grupy podmiotów mają odmienne cele, podmioty sektora prywatnego zainteresowane są tą formą współpracy oraz

podejmowaniem działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pomimo że nawiązywanie współpracy z organizacjami pozarządowymi niesie za sobą wiele rodzajów ryzyka (utrata wizerunku, kłopoty z rozliczeniem środków finansowych przez organizacje pozarządowe, niesymetryczne obciążenie zadaniami, które organizacje społeczne próbują scedować na partnerów biznesowych), podmioty sektora prywatnego traktują organizacje pozarządowe jako ważnych partnerów w realizacji zadań z zakresu społecznej odpowiedzialności biznesu, wybierając te organizacje, które mają doświadczenie w rozwiązywaniu różnych problemów społecznych [M. Karwacka, *Siła współpracy. Relacje przedsiębiorstw z organizacjami pozarządowymi w kontekście społecznej odpowiedzialności biznesu*, Kraków 2016, s. 244 – 291].

Najtrudniejszą choć jednocześnie mogącą być najskuteczniejszą w przypadku działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego formą partnerstwa jest partnerstwo wielosektorowe. Partnerstwa takie mogą napotkać kilka pułapek – poza możliwym niepowodzeniem wspólnego projektu mogą też stać się zbyt ekskluzywne i nie uwzględniać innych ważnych sektorów lub interesariuszy. Teoretycznie przewiduje się, że partnerstwo z wieloma interesariuszami z powodzeniem zrealizuje założone cele, a zatem przyniesie oczekiwane korzyści społeczne, jednak nie ma gruntownych badań w tym zakresie. Na potrzebę działań w ramach partnerstwa wielosektorowego na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wskazują zarówno międzynarodowe, jak i krajowe organizacje. W rzeczywistości społeczno-gospodarczej partnerstwa wielosektorowe podejmują starania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, jednak współpraca ta obejmuje podmioty o ponadnarodowym zakresie działania. Są to m.in. takie podmioty i instytucje, jak Bank Światowy, Organizacja Narodów Zjednoczonych, Komisja Europejska, General Motors, Michelin, Międzynarodowa Federacja Samochodowa. Jak już jednak wspomniano, są to głównie partnerstwa o międzynarodowym zasięgu, które wytyczają kierunki działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Analiza wybranych studiów przypadków działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zarówno w krajach europejskich jak i pozaeuropejskich wskazuje, że podejmowanie partnerskiej współpracy pomiędzy podmiotami różnych sektorów i organizacjami społecznymi przynosi wymierne korzyści zarówno dla podmiotów sektora publicznego oraz prywatnego, jak i dla społeczeństwa. W ujęciu finansowym korzyści te oznaczają znaczne oszczędności każdej z grup.

Wiele istotnych spostrzeżeń dotyczących możliwych form współpracy wynikło z badań bezpośrednich. Mając jednak na względzie liczebność próby badawczej, muszą zaznaczyć, że

nie wszystkie stwierdzenia można przenieść na całą populację – mogą one jednak stanowić inspirację do zgłębienia zagadnienia. Wiele podmiotów indywidualnie podejmuje działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, co jest efektem braku informacji o inicjatywach, jakie podmioty mogłyby podjąć we współpracy, oraz o podmiotach, które byłyby taką współpracą zainteresowane. Podstawową kwestią wymagającą rozwiązania jest zatem wzrost dostępu do informacji o inicjatywach i partnerach chętnych do podjęcia współpracy na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uważam, że w pierwszej kolejności problem ten powinien zostać rozwiązany przez podmioty sektora publicznego, które są zobligowane do podejmowania działań na tym polu. Wydaje się, że w dobie Internetu rozwiązaniem mogłoby być stworzenie platform internetowych. Inną, zaproponowaną przez grupę badaczy z Instytutu Spraw Publicznych [G. Makowski, E. Bogacz-Wojtanowska, M. Dudkiewicz i in., *Jakość współpracy między organizacjami pozarządowymi i administracją publiczną. Raport końcowy z badań*, Warszawa 2011] formą, która umożliwiłaby dostęp do informacji oraz pozwoliłaby zidentyfikować potencjalnych partnerów i działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, może być stworzenie przez podmioty sektora publicznego zespołów lub pojedynczych stanowisk do spraw współpracy z podmiotami sektora prywatnego i organizacjami pozarządowymi. Propozycja ta wydaje się słuszna, choćby ze względu na postrzeganie podmiotów sektora publicznego jako wiarygodnych. Wymienione rozwiązania mogłyby uskutecznić współpracę w ramach partnerstwa publiczno-społecznego i publiczno-prywatnego. Odnosząc się natomiast do partnerstwa prywatno-społecznego, wskazałam, że w tym przypadku to organizacje pozarządowe powinny podjąć się rozwiązania problemów z dostępem do informacji o inicjatywach na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego możliwych do przeprowadzenia z podmiotami sektora prywatnego. Ważne jest, aby organizacja była przygotowana do współpracy. Organizacje chcące współpracować z sektorem prywatnym muszą rzetelnie przedstawiać informacje o prowadzonej działalności, prezentując dotychczasowe osiągnięcia, powołując się na rekomendacje partnerów z sektora prywatnego lub publicznego, publikując w ogólnodostępnych źródłach informacje na temat sposobów realizacji działań na swoim obszarze i zwiększając tym samym przejrzystość własnego funkcjonowania.

Istotne spostrzeżenie dokonane podczas przeprowadzonych badań dotyczy przewagi wewnątrzsektorowej współpracy na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego nad współpracą międzysektorową. Zgadzam się z opinią T. Ponchek, że korzystniejszą formą współpracy jest współpraca międzysektorowa, w ramach której każdy sektor wnosi inne umiejętności, zasoby i wiedzę [T. Ponchek, *To Collaborate or Not to Collaborate? A Study of*



*the Value of Innovation from a Sectoral Perspective*, Journal of the Knowledge Economy 2016, vol. 7 (1), s. 43–79]. Ta forma współpracy nie dotyczy osiągania przez podmioty w niej uczestniczące korzyści materialnych, ale ogólnospołecznych, co w przypadku działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego jest szczególnie ważne. Różny potencjał, doświadczenie i możliwości podmiotów sektora publicznego i prywatnego oraz organizacji pozarządowych powinny pozwolić na osiągnięcie pozytywnych efektów w ramach podjętej współpracy.

Głównym problemem napotykanym w ramach współpracy przez każdą z badanych grup były „dodatkowa praca/koszty” oraz „problemy z komunikacją z partnerem”. Pierwszy z czynników – dodatkowa praca i koszty – będzie zawsze występował w ramach partnerstwa, gdyż podejmowanie jakichkolwiek działań wiąże się z poniesieniem określonych nakładów. Problemy z komunikacją są natomiast efektem tego, że każda grupa podmiotów realizuje swoje zadania w innej rzeczywistości społeczno-gospodarczej – część organizacji pozarządowych funkcjonuje w zupełnie innych realiach niż podmioty sektora publicznego czy prywatnego. Chociaż partnerstwo na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego niesie za sobą dodatkową pracę i koszty, to jednak podmioty dostrzegają zalety działań partnerskich na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Żaden z badanych podmiotów nie uznał, że współpraca międzysektorowa nie przynosi w tym zakresie korzyści.

Typowe działania, które skłonne są podejmować w ramach partnerstwa podmioty sektora publicznego i prywatnego oraz organizacje pozarządowe, obejmują udział w projektach o zasięgu lokalnym, promowanie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, edukację i szkolenie uczestników ruchu drogowego. Podejmowanie bądź rozwijanie współpracy w zakresie wskazanych działań (jeśli uwzględnić potencjał i możliwości podmiotów należących do każdego z trzech badanych grup) powinno przynieść pozytywne efekty i jest zgodne z założeniami Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020.

Analiza współpracy wewnątrzsektorowej i międzysektorowej dowodzi istnienia niewielkiej różnicy we wskazywaniu możliwych działań wspólnych. Najczęściej podejmowane przez podmioty sektora publicznego działania w ramach współpracy wewnątrzsektorowej to:

- koordynowanie działań,
- udział w projektach o zasięgu lokalnym,
- udział w projektach o zasięgu krajowym,
- finansowanie działań,

- działania promocyjne,
- monitoring,
- prowadzenie badań lub udział w badaniach,
- konsultowanie aktów prawnych.

Natomiast podmioty sektora prywatnego i organizacje pozarządowe w ramach współpracy wewnątrzsektorowej najchętniej podejmują takie działania, jak:

- udział w projektach o zasięgu lokalnym,
- udział w projektach o zasięgu krajowym,
- działania promocyjne,
- edukacja i szkolenia.

Oznacza to, że największą liczbę wspólnych działań podejmują podmioty sektora publicznego. Jest to efekt realizacji zadań publicznych oraz większej możliwości współpracy z innymi podmiotami sektora publicznego, takimi jak policja, straż miejska czy straż pożarna. Liczba rodzajów działań podejmowanych w ramach współpracy wewnątrzsektorowej jest w przypadku podmiotów sektora prywatnego taka sama jak w przypadku organizacji pozarządowych.

Realizacja działań w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego powinna dotyczyć udziału w projektach o zasięgu lokalnym oraz działań promocyjnych. W ramach tego modelu partnerstwa mogą wystąpić – poza dodatkową pracą – problemy z komunikacją pomiędzy partnerami. W ramach partnerstwa publiczno-społecznego obie grupy podmiotów (podmioty publiczne i organizacje pozarządowe) wskazały działania tego samego rodzaju. Były to: udział w projektach o zasięgu lokalnym, działania promocyjne oraz edukacja i szkolenie. Problemy, które mogą wystąpić w tego typu współpracy, dotyczą tych samych elementów, które są wymieniane przez podmioty nawiązujące partnerstwa publiczno-prywatne.

W przypadku partnerstwa prywatno-społecznego można zauważyć, że podmioty z różnych grup wskazują inny zakres działań, jakie chcą podjąć w ramach współpracy. Podmioty sektora prywatnego wskazują na większy zasięg współpracy na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego niż ich potencjalni partnerzy, jakimi są organizacje pozarządowe. Taka sytuacja może świadczyć o tym, że w ramach podmiotów sektora prywatnego badane były przedsiębiorstwa sektora TSL, dla których kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego są ważne. Oznacza to, że w badanym zakresie organizacje pozarządowe powinny wykazywać większe zainteresowanie współpracą z podmiotami sektora prywatnego, zwłaszcza z podmiotami sektora TSL.

Znaczący wniosek z przeprowadzonych badań dotyczy małego zainteresowania udziałem w projektach międzynarodowych realizowanych w formule partnerstwa. Powodem może być brak wystarczającej wiedzy o możliwościach udziału w takich projektach albo dobór grup docelowych, w których prowadzono badania. Udział w projektach międzynarodowych w każdym z rodzajów partnerstwa najczęściej zgłaszały podmioty sektora prywatnego, co może się wiązać z ich zasięgiem działania. Należy zauważyć, że udział w projektach międzynarodowych niekoniecznie musi przynosić więcej korzyści niż działania lokalne. W omawianym zakresie współpraca na poziomie lokalnym może być efektywna, gdyż jest skierowana do konkretnej społeczności i stanowi reakcję na konkretne potrzeby.

Innym spostrzeżeniem jest brak zainteresowania konsultowaniem aktów prawnych we współpracy z podmiotami sektora prywatnego. Biorąc pod uwagę doświadczenie praktyczne w tym zakresie, zwłaszcza podmiotów sektora TSL, należałoby zauważyć, że wszelkie uwagi tego typu firm mogłyby być cenną wskazówką przy tworzeniu przepisów krajowych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Reasumując, uznaję, że przyjęta w pracy hipoteza główna mówiąca, że kompleksowe podejmowanie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wiąże się z partnerstwem pomiędzy podmiotami sektora publicznego i prywatnego oraz organizacjami pozarządowymi, opartym na wspólnie zdefiniowanych inicjatywach została zweryfikowana pozytywnie.

Pragnę dodać, że w trakcie studiów nad literaturą i podczas badań pierwotnych dostrzegłam wiele nierozstrzygniętych jeszcze kwestii, na które zabrakło miejsca w ramach podjętych w rozprawie rozważań, a które wyznaczają istotne poznawczo i ważne teoretyczne kierunki przyszłych badań. Liczę, że zgromadzona przez mnie wiedza i poczynione ustalenia mogą stanowić przyczynek do przyszłych badań, będących ważnym głosem w dyskursie na temat działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce i że zostaną wykorzystane przez instytucje i organizacje publiczne, podmioty sektora prywatnego oraz organizacje społeczne podejmujące problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

## **5. Omówienie pozostałych osiągnięć naukowo-badawczych**

Od momentu uzyskania stopnia doktora nauk ekonomicznych mój dorobek naukowy koncertuje się wokół kilku obszarów badawczych. Pierwszy z obszarów badań stanowi kontynuację rozważań rozpoczętych przed uzyskaniem stopnia doktora i dotyczy wybranych obszarów funkcjonowania publicznego operatora pocztowego w Polsce. W rezultacie

podjętych wysiłków badawczych w tym nurcie opublikowałam indywidualnie i we współautorstwie z dr. M. Wróblem - pracownikiem Poczty Polskiej S.A. następujące artykuły: T. Gądek-Hawlena, M. Wróbel, *Ocena jakości tradycyjnych i nowych usług pocztowych w świetle badań rynkowych*, W: *Telekomunikacja i poczta jako stymulator rozwoju e-gospodarki w Polsce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2005, s. 241 – 250. Mój wkład w powstanie tego artykułu polegał na: opracowaniu koncepcji artykułu, jego struktury i wniosków. Mój udział procentowy szacuje na 50%.

T. Gądek-Hawlena, M. Wróbel, *The Place the Polish Postal Operator on the European Union Postal Services Market – Chosen Aspects*, Transcom 2005, Żylna 2005, s. 69 – 74. Mój wkład w powstanie tego artykułu polegał na: merytorycznym opracowaniu artykułu, zebraniu danych, opracowaniu struktury artykułu. Mój udział procentowy szacuje na 60%.

T. Gądek-Hawlena, *Kierunki zmian w strukturze podażowej publicznego operatora pocztowego w Polsce*, W: *Infrastruktura rozwoju społeczno-gospodarczego*, red. J. Brdulak, Ł. Wódkowski, Instytut Wiedzy, Warszawa 2004, s. 247 -265.

Na rozwój usług pocztowych wpływ ma posiadany przez przedsiębiorstwo potencjał osobowy i rzeczowych oraz jego racjonalne wykorzystanie. Podejmując dalsze badania w tym obszarze, skupiłam się na funkcjonowaniu sieci pocztowej publicznego operatora pocztowego. Wyniki przeprowadzonych rozpoznań znalazły odzwierciedlenie w kolejnych publikacjach:

T. Gądek-Hawlena, M. Wróbel, *Sieć pocztowa ogniwem rozwoju regionalnego*, W: *Efektywny transport – konkurencyjna gospodarka*, red. M. Michałowska, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2009, s. 223 – 231. Mój wkład w powstanie tego artykułu polegał na: kwerendzie literatury przedmiotu, opracowaniu części teoretycznej, redakcji tekstu. Mój udział procentowy szacuje na 40%.

T. Gądek-Hawlena, M. Wróbel, *Dostosowywanie czasu pracy placówek pocztowych do preferencji i potrzeb klientów na przykładzie centrum sieci pocztowej, oddział rejonowy w Bielsku-Białej*, Zeszyty Naukowe nr 514, Ekonomiczne Problemy Łączności nr 11, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2009, s. 157 – 164. Mój wkład w powstanie tego artykułu polegał na: opracowaniu struktury artykułu, opracowaniu wyników i wniosków, redakcji tekstu. Mój udział procentowy szacuje na 50%.

Taki kierunek badań w naturalny sposób ewoluował w stronę identyfikacji przekształceń łańcucha logistycznego publicznego operatora pocztowego oraz efektywności podejmowanych w tym zakresie działań. Rezultaty podjętych badań były zaprezentowane w następujących publikacjach:

T. Gądek-Hawlena, M. Wróbel, *The Effects of Innovative Solutions Implemented in The Supply Chain of The Public Postal Operator in Poland*, Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej we Wrocławiu, nr 1/2015, s. 35 - 44. Mój wkład w powstanie tego artykułu polegał na: opracowaniu koncepcji artykułu, struktury artykułu, redakcji tekstu. Mój udział procentowy szacuje na 50%.

T. Gądek-Hawlena, M. Wróbel, *The Use of Outsourcing in Transport for the Purpose of Improving the Effectiveness of the Postal Supply Chain*, W: *Contemporary Transportation System. Selected Theoretical and Practical Problems The Co-Modality of Transportation*, red. R. Janecki, S. Krawiec, G. Sierpiński, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2013, s. 155 – 162. Mój wkład w powstanie tego artykułu polegał na: kwerendzie literatury przedmiotu, opracowaniu koncepcji artykułu, opracowaniu wyników. Mój udział procentowy szacuje na 60%.

T. Gądek-Hawlena, M. Wróbel, *The Efficiency of Postal Logistic Process*, Transcom 2013, Żylna 2013, s. 55 – 59. Mój wkład w powstanie tego artykułu polegał na: opracowaniu struktury artykułu, redakcji tekstu. Mój udział procentowy szacuje na 40%.

T. Gądek-Hawlena, M. Wróbel, *Selected Transformations of the Supply Chain and Their Significance for the Operational Effectiveness of Polish Post*, W: *Contemporary Transportation Systems. Selected Theoretical and Practical Problems. Modelling of Change in Transportation Subsystems*, red. R. Janecki, S. Krawiec, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2011, s. 43 – 50. Mój wkład w powstanie tego artykułu polegał na: opracowaniu koncepcji artykułu, kwerendzie literatury, opracowaniu wniosków. Mój udział procentowy szacuje na 60%.

Cykl badań w tym nurcie zamyka artykuł podejmujący zagadnienia funkcjonowania operatorów pocztowych w środowisku sieciowym:

T. Gądek-Hawlena, M. Wróbel, *Operatorzy pocztowi w sieciowym środowisku współczesnej gospodarki na przykładzie Poczty Polskiej S.A.*, W: *Przedsiębiorstwo w sieci*, red. W. Czakon, Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej w Poznaniu, t. 64, nr 7, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Bankowej w Poznaniu, Poznań 2015, s. 81 – 93. Mój wkład w powstanie tego artykułu polegał na: kwerendzie literatury, opracowaniu założeń merytorycznych, opracowaniu struktury artykułu. Mój udział procentowy szacuje na 50%.

Reasumując, cykl publikacji podejmujących wybrane problemy funkcjonowania publicznego operatora pocztowego w Polsce obejmuje 19 publikacji, w tym 7 angielskojęzycznych.

Na kolejnym obszar moich zainteresowań badawczych wpłynęły dokonujące się przekształcenia w transporcie lotniczym w wyniku akcesji Polski ze strukturami Unii

Europejskiej i ich wpływ na rozwój turystyki. Wyniki podjętych w tym zakresie badań zostały zaprezentowane między innymi w wymienionych poniżej publikacjach:

T. Gądek-Hawlena: *Tendencje na rynku przewozów turystycznych na przykładzie miasta Krakowa*, W: *Efektywny transport – konkurencyjna gospodarka*, red. M. Michałowska, Wyd. Akademii Ekonomicznej, Katowice 2009, s. 233 – 239.

T. Gądek-Hawlena, *Determinanty podaży usług lotniczych i ich wpływ na rozwoju ruchu turystycznego w Polsce*, W: *I Ogólnopolska Konferencja Instytutów i Katedr Turystyki i Rekreacji Państwowych Szkół Wyższych nt. Z warsztatów badawczych instytutów i katedr turystyki i rekreacji – nowe trendy rozwoju turystyki. 09–11.10.2008*, Wyższa Szkoła Zawodowa w Sulechowie, Sulechów–Klask 2008, s. 149 – 156.

T. Gądek-Hawlena, *Możliwości oddziaływania transportu lotniczego na rozwój turystyki w Polsce*, W: *Przeobrażenia na rynku turystyki i kierunki jego rozwoju*, red. B. Mayer, A. Panasiuk, Zeszyty Naukowe, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2007, s. 79 – 84.

Z czasem zaczęłam uwzględniać w swoich badaniach także inne gałęzie transportu wpływające na zmiany ruchu turystycznego. Rozwój moich zainteresowań wynikał z obserwacji zmian, jakie dokonywały się w infrastrukturze transportu drogowego. Efekty przeprowadzonych badań przedstawiłam w następujących publikacjach:

T. Gądek-Hawlena, *Przestrzenne rozmieszczenie infrastruktury transportu drogowego w Polsce i jej dopasowanie do potrzeb ruchu turystycznego – zarys problemu*, W: *Potencjał turystyczny. Zagadnienia przestrzenne*, Zeszyty Naukowe nr 590, Ekonomiczne Problemy Usług nr 52, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2010, s. 455 – 464.

T. Gądek-Hawlena, *Rola infrastruktury transportu w rozwoju turystyki w regionie*, W: *Nauka i dydaktyka w turystyce i rekreacji*, red. S. Tanaś, Łódzkie Towarzystwo Ekonomiczne, Łódź 2010, s. 35 – 48.

T. Gądek-Hawlena, *Wybrane korzyści z rozwoju turystyki w regionie w aspekcie przekształceń w infrastrukturze transportu*, W: *Efektywność transportu w teorii i praktyce*, red. M. Michałowska, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2010, s. 152 – 164.

T. Gądek-Hawlena, *Przekształcenia w transporcie i ich dostosowanie do potrzeb ruchu turystycznego w regionie*, *Handel Wewnętrzny*, listopad 2009, s. 230 – 240.

Istotnym problemem w kontekście przewozów turystycznych transportem drogowym były kwestie bezpieczeństwa. Wyniki badań zestawiałam w następujących artykułach:

T. Gądek-Hawlena, *Bezpieczeństwo przewozów autokarowych – znaczenie dla turystyki religijnej*, W: *Turystyka religijna. Zagadnienia interdyscyplinarne*, red. Z. Kroplewski, A.

Panasiuk, *Zeszyty Naukowe* nr 647, *Ekonomiczne Problemy Usług* nr 65, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2011, s. 259 - 269.

T. Gądek-Hawlena, *Zaspokajanie potrzeb transportowych turystów w miejscach kultu religijnego*, W: *Turystyka religijna*, red. Z. Kroplewski, A. Panasiuk, *Rozprawy i Studia*, t. 765, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2010, s. 287 – 295.

Inspiracją do prowadzenia kolejnych rozpoznaw w obszarze turystyki, w tym działań organizacji pozarządowych na rzecz jej rozwoju, był udział w projekcie badań statutowych realizowanych przez Katedrę Transportu w latach 2011–2013. Poczynione rozpoznania badawcze i ich wyniki zaprezentowane zostały m.in. w poniższych publikacjach:

T. Gądek-Hawlena, *Działania organizacji pozarządowych na rzecz rozwoju turystyki na przykładzie kolei wąskotorowych w Polsce*, *Turystyka Kulturowa* 4/2018, s. 78 – 94.

T. Gądek-Hawlena, *Wykorzystanie środków unijnych przez organizacje pozarządowe na rzecz rozwoju turystyki*, *Ekonomiczne Problemy Turystyki*, nr 2 (22), *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego* nr 783, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2013 (18), s. 193 – 204.

T. Gądek-Hawlena, *Organizacje pozarządowe i ich związek z turystyką w regionie*, *Ekonomiczne Problemy Turystyki*, nr 1 (21), *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego* nr 782, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2013, s. 9 – 18

Cykl badań dotyczący roli transportu w turystyce obejmuje 22 publikacje. 7 artykułów zostało opublikowanych w *Zeszytach Naukowych Uniwersytetu Szczecińskiego*, które dostępne są w Internecie.

Kolejny, najnowszy nurt moich zainteresowań badawczych dotyczył na wstępnym etapie działań organizacji pozarządowych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wśród wybranych artykułów można wymienić:

T. Gądek-Hawlena, *Społeczna odpowiedzialność organizacji pozarządowych działających na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego*, *Marketing i Rynek* 11/2017, s. 74 – 85, [integralna część czasopisma – Dokument elektroniczny CD-ROM] .

T. Gądek-Hawlena, M. Ogłodziński, *Non-governmental organization as Active Participants in Road Safety Programmes*, *Zarządzanie Publiczne*, *Zeszyty Naukowe Instytutu Spraw Publicznych Uniwersytetu Jagiellońskiego* 4 (32)/2015, s. 373 – 384. Mój wkład w powstanie tego artykułu polegał na: opracowaniu założeń merytorycznych, opracowaniu struktury artykułu, redakcji tekstu. Mój udział procentowy szacuje na 50%.

T. Gądek-Hawlena, *Działania organizacji pozarządowych na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego*, *Logistyka* 3/2015, nr 3, s. 5342– 5349, *dod. Logistyka –*

nauka. Artykuły recenzowane [integralna część czasopisma – Dokument elektroniczny CD-ROM].

T. Gądek-Hawlana, *Stan bezpieczeństwa pieszych uczestników ruchu drogowego w Polsce i możliwości oddziaływania organizacji pozarządowych na rzecz jego poprawy*, W: *Współczesne problemy zarządzania a społeczna odpowiedzialność biznesu*, red. A. Depta, Politechnika Łódzka, Łódź 2014, s. 307 – 316.

T. Gądek-Hawlana, *Źródła finansowania organizacji pozarządowych działających na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego*, Zeszyty Politechniki Śląskiej nr 1925, Transport z. 85, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2014, s. 11 – 20.

T. Gądek-Hawlana, *Organizacje pozarządowe jako aktywni uczestnicy działań na rzecz rozwoju regionu*, W: *Współczesne uwarunkowania rozwoju społeczno-gospodarczego. Świat – Polska – region świętokrzyski*, red. A. Maciąg, Politechnika Świętokrzyska, Kielce 2014, s. 215 – 223.

Ze względu na wagę problemu, który zidentyfikowałam w trakcie prowadzenia badań, rozszerzyłam rozważania na kwestie partnerstwa na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, a główną pozycją w tym nurcie badań jest rozprawa habilitacyjna:

T. Gądek-Hawlana, *Partnerstwo na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce*, Presscom sp. z o.o., Wrocław 2019.

Ponadto poczynione przez mnie badania zostały przedstawione w następujących artykułach:

T. Gądek-Hawlana, *Cooperation between the public sector and non-government organizations for road safety*, EasyChair Preprint no. 587, October 24, 2018.

T. Gądek-Hawlana, *Partnerstwo prywatno-społeczne na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego z perspektywy przedsiębiorstw sektora TSL*, Marketing i Rynek 11/2018, s. 155 – 169, [integralna część czasopisma – Dokument elektroniczny CD-ROM].

T. Gądek-Hawlana, *Współpraca organizacji pozarządowych działających na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego z podmiotami prywatnymi w Polsce*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego, Ekonomika Transportu Lądowego, nr 74, 2017, s. 119 – 128.

Przy wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego istotne mogą być wyniki prowadzonych przez mnie badań, omówione w artykułach:

T. Gądek-Hawlana, K. Krawiec, *Perspektywy rozwoju autonomicznego transportu drogowego towarów. Cz. 1: Ekonomika i Organizacja Logistyki*, Zeszyty Naukowe Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie, Wydawnictwo SGGW, nr 5/2018 (w druku). Mój



wkład w powstanie tego artykułu polegał na: opracowaniu założeń merytorycznych, opracowaniu struktury artykułu, opracowaniu wniosków, redakcji tekstu. Mój udział procentowy szacuje na 50%.

T. Gądek-Hawlana, M. Los, *Nowoczesne rozwiązania w pojazdach ciężarowych i ich wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego*, *Ekonomika i Organizacja Logistyki*, Zeszyty Naukowe Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie, Wydawnictwo SGGW, nr 4/2018, s. 25 -35. Mój wkład w powstanie tego artykułu polegał na: kwerendzie literatury, opracowaniu założeń merytorycznych, opracowaniu struktury artykułu, redakcji tekstu. Mój udział procentowy szacuje na 50%.

Ważnym etapem mojego rozwoju naukowego był udział w projektach badań statutowych realizowanych przez Katedrę Transportu, takich jak:

1. od 2018 – *Identyfikacja zjawisk przesunięcia modalnego (modal shift) na wybranym poligonie badawczym – etap II*. Projekt realizowany w ramach potencjału badawczego przez Katedrę Transportu pod kierunkiem prof. UE dr hab. Janusza Figury. Charakter udziału habilitanta w projekcie: członek zespołu.
2. 2017 – *Przesunięcia modalne w sektorze transportu – spedycji – logistyki. Etap I: Geneza, kontekst i istota zjawisk przesunięcia modalnego (modal shift) w sektorze TSL*. Projekt realizowany w ramach potencjału badawczego przez Katedrę Transportu pod kierunkiem prof. UE dr hab. Marii Michałowskiej. Charakter udziału habilitanta w projekcie: członek zespołu.
3. 2016 – *Społeczna odpowiedzialność biznesu jako źródło innowacyjności w sektorze TSL – etap III*. Projekt realizowany w ramach potencjału badawczego przez Katedrę Transportu pod kierunkiem prof. UE dr hab. Marii Michałowskiej. Charakter udziału habilitanta w projekcie: członek zespołu.
4. 2015 – *Społeczna odpowiedzialność biznesu w strategiach podmiotów TSL na rynku europejskim – etap II*. Projekt realizowany w ramach potencjału badawczego przez Katedrę Transportu pod kierunkiem prof. UE dr hab. Marii Michałowskiej. Charakter udziału habilitanta w projekcie: członek zespołu.
5. 2014 – *Społeczna odpowiedzialność biznesu (Corporate Social Responsibility) w sektorze TSL (Transport – spedycja – logistyka) w Polsce – etap I*. Projekt realizowany w ramach potencjału badawczego przez Katedrę Transportu pod kierunkiem prof. UE dr hab. Marii Michałowskiej. Charakter udziału habilitanta w projekcie: członek zespołu.
6. 2013 – *Strategie kooperacji I i III sektora w obszarze transportu. Zalecane kierunki i narzędzia działania – etap III*. Projekt realizowany w ramach potencjału badawczego przez

Katedrę Transportu pod kierunkiem prof. UE dr hab. Marii Michałowskiej. Charakter udziału habilitanta w projekcie: członek zespołu.

7. 2012 – *Interakcje działalności organizacji non-profit i podmiotów polityki transportowej w Polsce. Analiza studiów przypadków – etap II*. Projekt realizowany w ramach potencjału badawczego przez Katedrę Transportu pod kierunkiem prof. UE dr hab. Marii Michałowskiej. Charakter udziału habilitanta w projekcie: członek zespołu.
8. 2011 – *Identyfikacja organizacji non profit jako interesariuszy polityki transportowej. Etap I*. Projekt realizowany w ramach potencjału badawczego przez Katedrę Transportu pod kierunkiem prof. UE dr hab. Marii Michałowskiej. Charakter udziału habilitanta w projekcie: członek zespołu.
9. 2007 – *Integracja systemów transportowych w warunkach gospodarki rynkowej. Procesy, mierniki, modele – etap III*. Projekt realizowany w ramach potencjału badawczego przez Katedrę Transportu pod kierunkiem prof. UE dr hab. Marii Michałowskiej. Charakter udziału habilitanta w projekcie: członek zespołu.

Dokonując podsumowania mojego dorobku i osiągnięć naukowo-badawczych od czasu uzyskania stopnia doktora do chwili obecnej, stwierdzam, że:

1. Jestem autorką lub współautorką 58 publikacji, w tym:
  - a. autorką 1 samodzielnej monografii,
  - b. współautorką 1 podręcznika akademickiego,
  - c. autorką 21 rozdziałów bądź podrozdziałów w monografiach lub recenzowanych opracowaniach zbiorowych,
  - d. autorką 35 publikacji naukowych w czasopiśmie, zeszytach naukowych i materiałach konferencyjnych.
2. Brałam udział w projekcie realizowanym w ramach konsorcjum naukowo-przemysłowego pomiędzy Uniwersytetem Ekonomicznym w Katowicach jako liderem projektu, Komendą Wojewódzką Policji w Krakowie oraz firmą WASKO SA – numer projektu O R00 0138.
3. Brałam udział w 9 wieloetapowych projektach realizowanych przez Katedrę Transportu Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach w ramach działalności statutowej (Potencjał badawczy).
4. Brałam udział w 2 projektach na rzecz dydaktyki.
5. Zrealizowałam trzy projekty indywidualne (badania własne).
6. Opiniowałam 2 projekty na rzecz Polskiej Organizacji Turystyki.
7. Byłam przewodniczącą komitetu organizacyjnego 7 konferencji organizowanych przez Katedrę Transportu, Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach.

8. Wypromowałam łącznie 317 dyplomantów (prace licencjackie, inżynierskie, magisterskie – Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, Wyższa Szkoła Bankowa w Poznaniu, Wydział Zamiejscowy w Chorzowie) oraz wykonałam 280 recenzji (prace licencjackie, inżynierskie, magisterskie – Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, Wyższa Szkoła Bankowa w Poznaniu, Wydział Zamiejscowy w Chorzowie).
  9. Brałam udział w 33 konferencjach i seminariach o zasięgu ogólnokrajowym i międzynarodowym, podczas których prezentowałam koncepcje i wyniki swoich badań.
  10. Brałam czynny udział w spotkaniach Południowego Klastra Kolejowego (2017–2018).
  11. Otrzymałam następujące nagrody:  
2011 – zespołowa nagroda stopnia drugiego Rektora Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach za pracę organizacyjną.  
2004 – zespołowa nagroda stopnia drugiego za rozwój naukowy, w tym za wyróżniającą się pracę doktorską.  
Od 2018 r. jestem członkiem Polskiego Stowarzyszenia Telematyki Transportu.
- W przedstawionym autoreferacie omówiłam główne moje osiągnięcia naukowo-badawcze po uzyskaniu stopnia doktora nauk ekonomicznych w dyscyplinie ekonomia. Szczegółowe informacje dotyczące mojego dorobku publikacyjnego, osiągnięć dydaktycznych i popularyzatorskich oraz informacje o współpracy z instytucjami, organizacjami i towarzystwami naukowymi w kraju i za granicą zostały przedstawione w odrębnych dokumentach stanowiących załącznik do wniosku.

Katowice, 15.04.2019 r.

*TERESA GADEK-HAWLINA*