

Monika Bąk, Przemysław Borkowski  
Uniwersytet Gdański<sup>1</sup>

# Kierunki współczesnych badań transportowych na świecie (cz. 1)

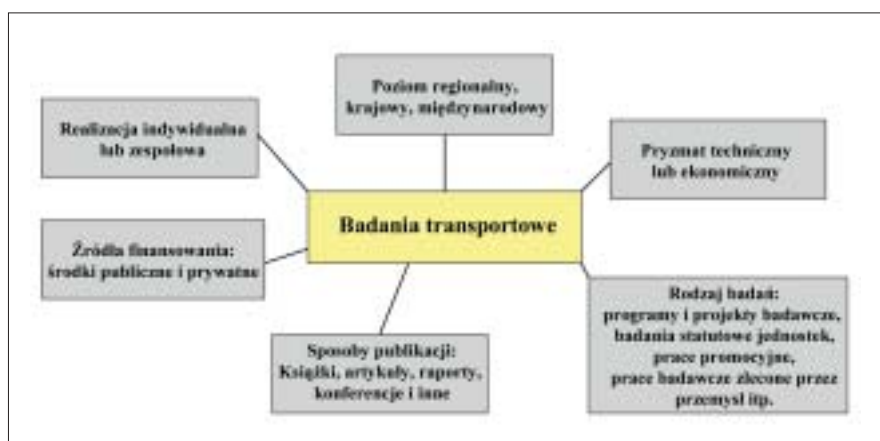
W artykule dokonano próby określenia kierunków i rodzajów badań transportowych realizowanych w ostatnim czasie, skupiając się na kilku obszarach geograficznych i tematycznych, a mianowicie na programach badawczych Unii Europejskiej, Stanów Zjednoczonych i Japonii. Odniesiono się też do oceny pól badawczych w szerokim kręgu międzynarodowym w oparciu o wyniki badań prezentowanych na Światowych Konferencjach Badań Transportowych.

Analizę kierunków współczesnych badań transportowych należy rozpocząć od określenia perspektywy i klasyfikacji tych badań. Od tego spojrzenia zależy w dużej mierze postrzeganie priorytetów, wyników badań, ich ewolucji itp. Badania transportowe realizowane są bowiem na różnych szczeblach (regionalnym, krajowym czy międzynarodowym), jako badania indywidualne lub zespołowe i dotyczą zróżnicowanej problematyki, którą najogólniej można rozpatrywać przez pryzmat inżynierii lub ekonomii. Kolejną perspektywą analizowania badań transportowych dotyczy rodzaju badań (międzynarodowe programy i projekty badawcze, programy krajowe / rządowe, badania statutowe jednostek naukowych / instytutów transportowych, projekty własne uczelni wyższych, prace promocyjne, na przykład doktorskie czy habilitacyjne, prace badawcze zlecone przez sektor przemysłu i inne). Różne są też sposoby publikacji wyników badań (książki, artykuły, referaty na konferencjach międzynarodowych, raporty i inne). Rodzaj badań wskazuje zwykle na źródła ich finansowania, którymi mogą być instytucje międzynarodowe, rząd czy jego agenda, samorządy i władze regionalne, instytuty naukowe, uczelnie wyższe czy też przedsiębiorstwa lub ich zrzeszenia. Zróżnicowany zakres badawczy, cele i zespoły badawcze oznaczają oczywi-

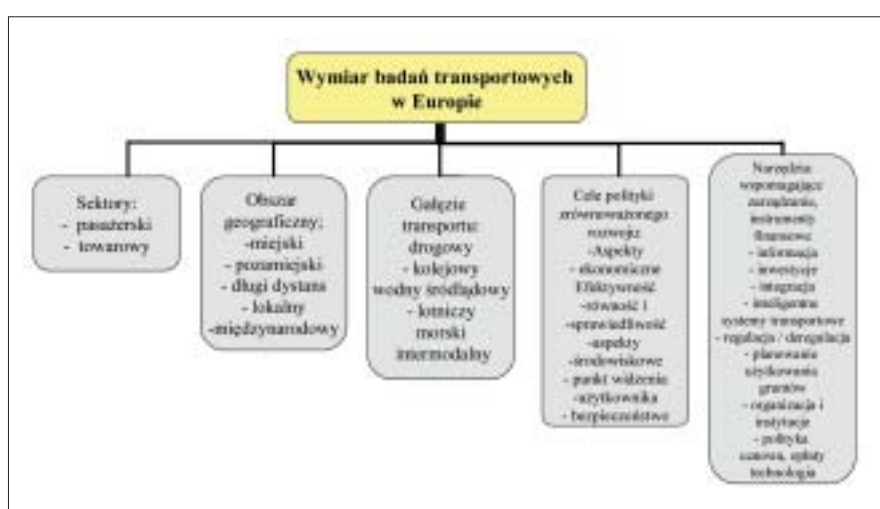
ście wykorzystywanie różnorodnych metod i środków badawczych. Współcześnie badania o charakterze technicznych instytucji badawczych – najczęściej finansowanych przez wielkie koncerny producentów pojazdów, samolotów czy paliw. Natomiast badania o charakterze ekonomicznym w większości przypadków finansowane są ze źródeł publicznych. Ogólne kryteria klasyfikacji badań transportowych przedstawiono na rysunku 1.

## Badania transportowe w UE

Badania i rozwój stanowią istotny element europejskiej polityki gospodarczej, dynamicznie rozwijającej się polityki innowacji oraz polityki transportowej. Badania transportowe w UE realizowane są poprzez programy ramowe, projekty zamawiane przez instytucje unijne, czy też wspólne projekty w ramach Europejskiej Przestrzeni Badawczej, w tym powiązane bezpośrednio z sektorem przemysłu. Wymiar ba-



Rys. 1. Kryteria podziału światowych badań transportowych. Źródło: opracowanie własne.



Rys. 2. Wymiar badań transportowych w Unii Europejskiej. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ERA (European Research Area / Europejska Przestrzeń Badawcza), [http://ec.europa.eu/research/leaflets/enlargement/index\\_pl.html](http://ec.europa.eu/research/leaflets/enlargement/index_pl.html)

<sup>1</sup> Dr hab. Monika Bąk, prof. UG i dr Przemysław Borkowski pracują w Katedrze Badań Porównawczych Systemów Transportowych na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego (przyp. red.).

dań transportowych podejmowanych w Unii Europejskiej przedstawiono na rysunku 2.

Programy ramowe, realizowane od połowy lat 80. XX wieku, dotyczą w sferze transportu rozmaitych zagadnień związanych z rozwojem sektora w ujęciu technicznym, ekonomicznym i społecznym. Obecnie składane są wnioski dotyczące siódmego już programu ramowego. Ciekawą propozycją UE jest stworzenie Europejskiej Przestrzeni Badawczej, która ma na celu zapewnienie spójności i zwiększenie oddziaływania badań naukowych w Europie. Wśród zasadniczych wyzwań, jakim ma ona spro-

stać, wymienić należy: lepsze wykorzystanie zasobów i placówek naukowych na poziomie europejskim, większą dynamikę inwestycji prywatnych w badania i rozwój, zwiększenie mobilności badaczy, jak również zapewnienie warunków bardziej sprzyjających przestrzeni badawczej "wspólnych wartości"<sup>2</sup>.

Celem instytucji Unii Europejskiej jest rozpowszechnianie wyników badań i coraz intensywniejsze ich wdrażanie, również w postaci nowych instrumentów stosowanych w polityce UE czy poszczególnych państw członkowskich. W tabeli 1 przedstawiono wybrane inicjatywy UE w zakresie roz-

powszechniania wyników projektów badawczych.

W Unii Europejskiej wspierane są tak zwane platformy technologiczne i różnego rodzaju organizacje wspierające rozwój badań. Celem platform jest przede wszystkim wymiana informacji i konsultacje z branżowymi ekspertami, przemysłem, a także poprawa przepływu informacji między badaczami. Funkcjonujące w Europie platformy i podobne instytucje zidentyfikowano w tabeli 2.

Przedstawione w tabelach 1 i 2 zestawienia przedsięwzięć, których celem jest zebranie informacji o bada-

<sup>2</sup> Patrz więcej na temat Europejskiej Przestrzeni Badawczej: [http://ec.europa.eu/research/leaflets/enlargement/page\\_54\\_pl.html](http://ec.europa.eu/research/leaflets/enlargement/page_54_pl.html)

Tab. 1. Przedsięwzięcia Unii Europejskiej – tematyka ogólna B&R

Inicjatywa / instytucja	Link do strony internetowej	Cele działania
CORDIS Wspólnotowy Serwis Informacyjny Badań i Rozwoju	<a href="http://cordis.europa.eu/pl/home.html">http://cordis.europa.eu/pl/home.html</a>	Portal poświęcony badaniom i rozwojowi w UE zawierający serwisy dotyczące poszczególnych programów ramowych, wyniki projektów i linki do stron internetowych projektów badawczych
ERANET	<a href="http://cordis.europa.eu/coordination/era-net.htm">http://cordis.europa.eu/coordination/era-net.htm</a>	Inicjatywa w ramach tworzenia Europejskiej Przestrzeni Badawczej; współpraca i koordynacja badań naukowych w UE poprzez wspieranie tworzenia sieci naukowych
Joint Research Centre	<a href="http://ec.europa.eu/dgs/jrc/index.cfm">http://ec.europa.eu/dgs/jrc/index.cfm</a>	Centrum badawcze Unii Europejskiej, zarządzające również systemem informacji o projektach (PKS / Project Knowledge System)
Research Information Centre	<a href="http://ec.europa.eu/research/infocentre/index_en.cfm">http://ec.europa.eu/research/infocentre/index_en.cfm</a>	Tematyczne zestawienie informacji nt. ważniejszych wydarzeń w poszczególnych obszarach badawczych, np. konferencji, seminariów, programów badawczych
TRKC – Transport Research Knowledge Center	<a href="http://www.transport-research.info/web/index.cfm">http://www.transport-research.info/web/index.cfm</a>	Portal informacyjny o projektach transportowych realizowanych w UE, analizy wyników projektów wg grup zagadnień
Dyrekcja Generalna Transport i Energia	<a href="http://ec.europa.eu/transport/index_en.html">http://ec.europa.eu/transport/index_en.html</a>	Wyniki projektów i opracowań
COST – European Co-operation in the field of Scientific and Technical Research	<a href="http://www.cost.esf.org/">http://www.cost.esf.org/</a>	Wsparcie koordynacji badań i współpracy naukowej między instytucjami UE

Źródło: badania własne.

niach transportowych, udostępnienie i wymiana tych danych lub stworzenie forum współpracy na różnych poziomach, świadczy o dużej aktywności UE w ostatnich latach w tym zakresie. Niewątpliwie bodźcem do tych przedsięwzięć jest aktywne finansowanie badań naukowych przez Unię i budżety krajowe państw członkowskich oraz konieczność ich rozpowszechniania, a także powiązania z praktyką gospodarczą i sferą decyzyjną polityki transportowej. Coraz ściślejsza jest współpraca instytucji badawczych – zarówno dwustronna, jak i w ramach różnego rodzaju platform, forum współpracy itp. Prowadzi to do realizacji wspólnych przedsięwzięć badawczych i jednocześnie do lepszego przepływu informacji dotyczących obszarów badań w poszczególnych instytucjach. Niestety, trzeba zauważyć, że aktywność polskich instytucji badawczych jest w tym zakresie dość umiarkowana. Jeśli już polskie jednostki uczestniczą w badaniach transportowych finansowanych przez UE, to jako partnerzy projektów koordynowanych przez organizacje z Europy Zachodniej. W niewielkim stopniu

polski potencjał badawczy w dziedzinie transportu jest w stanie sprostać wielkiej konkurencji ze strony renomowanych instytucji badawczych z UE-15. Aktywność polskiej strony powinna być tym bardziej silniejsza w zakresie rozszerzania współpracy, nawiązywania kontaktów, realizowania wspólnych projektów itp. Udział w dużych programach badawczych umożliwia – oprócz rozwoju naukowego – w dużej mierze także szerokie rozpowszechnienie wyników badań i zwiększa możliwości ich wdrożenia.

### Badania transportowe w Japonii

Japońskie badania nad transportem zdominowane są przez przyjętą formułę organizacji władz odpowiedzialnych za transport i wynikające z niej priorytety. Zagadnienia związane z transportem podlegają superministerstwu – łączącemu funkcje zagospodarowania przestrzennego, rozwoju infrastruktury i transportu (Ministry of Land, Infrastructure and Transport). Cele działania ministerstwa zdefiniowano w 5 obszarach:

- działania zmierzające do poprawy jakości życia ludności
- poprawa konkurencyjności
- bezpieczeństwo
- ochrona środowiska
- zachowanie różnorodności regionów.

Żaden z powyższych celów nie ma bezpośrednio transportowego charakteru. Wyznacza to automatycznie rolę transportu jako służebną wobec celów o bardziej ogólnym, czy też „społecznym” charakterze. Badania transportowe są więc raczej narzędziem umożliwiającym realizację nadrzędnej koncepcji, którą dokumenty programowe ministerstwa definiują jako: „rozwój i ochrona walorów Japonii w zrównoważony i sprecyzowany sposób”<sup>3</sup>.

Zakres priorytetowych badań transportowych zapisany jest natomiast w publikowanych białych księgach – dokumentach dzielonych zazwyczaj na część zadaniową i część administracyjną. Część administracyjna opisuje przekształcenia i zmiany organizacyjne wewnątrz ministerstwa, przewidywane w okresie obowiązywania celów wyznaczonych w dokumencie.

<sup>3</sup> MILT's Policy statement, [http://www.mlit.go.jp/english/2006/2006\\_pamphlet/01.pdf](http://www.mlit.go.jp/english/2006/2006_pamphlet/01.pdf)

Tab. 2. Transportowe platformy technologiczne i organizacje wspomagające, działające w Europie (również poza UE).

Inicjatywa / instytucja	Link do strony internetowej	Cele działania
ERTRAC European Road Transport Research Advisory Council	<a href="http://www.ertrac.org/">http://www.ertrac.org/</a>	Platforma technologiczna w transporcie drogowym, wymiana informacji i konsultacje między przedsiębiorcami, zarządcami i naukowcami, wizja kierunków badań w świetle potrzeb użytkowników i przemysłu
ERRAC	<a href="http://www.errac.org/about.htm">http://www.errac.org/about.htm</a>	Platforma technologiczna w transporcie kolejowym, wymiana informacji i konsultacje między przedsiębiorcami, zarządcami i naukowcami, wizja kierunków badań w świetle potrzeb użytkowników i przemysłu
ACARE	<a href="http://www.acare4europe.org/">http://www.acare4europe.org/</a>	Platforma technologiczna w transporcie lotniczym, wymiana informacji i konsultacje między przedsiębiorcami, zarządcami i naukowcami, wizja kierunków badań w świetle potrzeb użytkowników i przemysłu
WATERBORNE	<a href="http://www.waterborne-tp.org/">http://www.waterborne-tp.org/</a>	Platforma technologiczna w transporcie wodnym, wymiana informacji i konsultacje między przedsiębiorcami, zarządcami i naukowcami, wizja kierunków badań w świetle potrzeb użytkowników i przemysłu
ITF International Transport Forum	<a href="http://www.internationaltransportforum.org/">http://www.internationaltransportforum.org/</a>	Wcześniej (przed 2006 r.) Europejska Konferencja Ministrów Transportu, organizacja międzyrządowa, forum współpracy i wymiany informacji wspierające rozwój zintegrowanych, efektywnych i przyjaznych środowisku systemów transportowych
ECTRI European Conference of Transport Research Institutes	<a href="http://www.ectri.org/index.html">http://www.ectri.org/index.html</a>	Organizacja non-profit zrzeszająca instytuty transportowe UE; celem działalności jest wspieranie tworzenia europejskiej przestrzeni badawczej w zakresie transportu
FERSI Forum of European Road Research Institutes	<a href="http://www.fersi.org/">http://www.fersi.org/</a>	Organizacja powstała w 1991 r. w celu wzmocnienia współpracy instytutów badawczych zajmujących się problematyką transportu drogowego
NTF Nordic Transport Forum	<a href="http://www.ntf-research.org/">http://www.ntf-research.org/</a>	Forum współpracy w zakresie współpracy i promowania badań transportowych północnej Europy
DEUFRAKO German-French co-operation in transport research	<a href="http://www.deufrako.org/">http://www.deufrako.org/</a>	Forum współpracy w zakresie badań transportowych francusko - niemieckich

Źródło: opracowanie własne.

Część zadaniowa definiuje natomiast priorytety polityki i badań transportowych. W ostatnim dokumencie tego rodzaju – białej księdze z 2005 r.<sup>4</sup>, ustalono 3 priorytety badawcze z zakresu transportu: poprawę bezpieczeństwa transportu, modernizację infrastruktury i wzmocnienie transportowej obsługi turystyki. Badania te prowadzone są przez instytuty rządowe we współpracy ze środowiskiem akademickim i finansowane z budżetu państwa.

Analiza japońskiej bazy instytucji badawczych READ (Directory Database

of Research and Development Activities)<sup>5</sup> oraz informacji publikowanych przez Japońską Agencję ds. Nauki i Technologii – JSTA (Japan Science and Technology Agency)<sup>6</sup> pozwalają na identyfikację 129 instytucji zajmujących się transportem. Bliższa ocena zakresu ich studiów wskazuje, iż jedynie około 50 instytucji zajmuje się badaniami stricte transportowymi. Pozostałe prowadzą badania z zakresu transportu uzupełniająco i jedynie w stopniu niezbędnym dla realizacji prac z dziedzin powiązanych z działalnością transportową i logistyką – jak budownictwo czy sektor energetyczny.

<sup>4</sup> White Paper on Land, Transport and Infrastructure in Japan 2005, Ministry of Land, Infrastructure and Transport, 2005.

<sup>5</sup> [http://read.jst.go.jp/index\\_e.html](http://read.jst.go.jp/index_e.html)

<sup>6</sup> <http://www.jst.go.jp/EN/>



Tab. 3. Instytucje badawcze transportu w Japonii – stan na koniec 2007 r.

Typ	Liczba instytucji badawczych
Instytuty badawcze i fundacje	16
Uniwersytety i wyższe uczelnie techniczne	23
Instytucje administracyjno-badawcze (rządowe)	10
Prywatne instytuty badawcze przy przedsiębiorstwach	5

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Read i JSTA.

Badania transportowe w większości są prowadzone w instytucjach funkcjonujących w ramach sektora szkolnictwa wyższego. Sporą rolę odgrywają również niezależne instytuty badawcze i fundacje. Znaczącą pozycję posiadają instytuty badawcze bezpośrednio podległe rządowi – są to na ogół instytuty działające sektorowo. Dane dotyczące finansowania badań transportowych przez prywatnych sponsorów są natomiast niekompletne i niedostępne. W zestawieniu ujęte zostały jedynie największe instytuty założone przez firmy i mające status jednostek od nich niezależnych. Wielka liczba działów badawczych w przedsiębiorstwach związanych z na przykład sektorem motoryzacyjnym, czy przemysłem stoczniowym, nie jest ujawniana w oficjalnych zestawieniach.

## Amerykańskie badania transportowe

Badania transportu w USA zdominowane są przez projekty finansowane przez Departament Transportu (De-

partment of Transport) – jednostkę odpowiadającą funkcyjnie ministerstwu transportu. W systemie amerykańskim rolę koordynatora badań transportowych pełni Research and Innovative Technology Administration (RITA) – jednostka działająca w ramach Departamentu Transportu, jednakże powoływana przez Kongres. Zadania RITA zostały określone ogólnie jako „koordynacja badań nastawionych na innowacyjność w dziedzinie transportu”<sup>7</sup> w akcie Kongresu powołującym ją do istnienia. Niezależnie funkcjonują także ośrodki badawcze innych instytucji związanych z transportem. Są to:

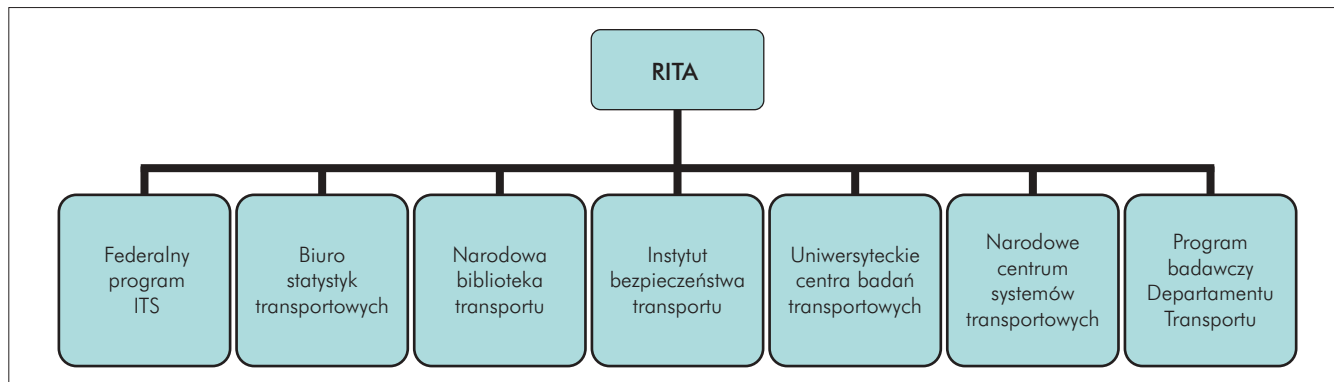
- Federal Aviation Administration (FAA)
- Federal Highway Administration (FHWA)
- Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA)
- Federal Railroad Administration (FRA)
- Federal Transit Administration (FTA)
- Maritime Administration (MARAD)
- National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA)
- Office of the Secretary (OST)
- Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA).

Należy jednak podkreślić, że największym budżetem czysto badawczym dysponuje RITA. Co więcej, jest to organizacja powołana specjalnie dla realizacji i koordynacji badań transportowych, podczas gdy rządowe agencje transportowe pełnią głównie funkcje regulacyjne i zarządcze, a badaniami zajmują się jedynie dla wspomagania realizacji powyższych celów podstawowych.

Szczegółowe zadania organizacji prezentuje plan strategiczny na lata 2006 – 2010, definiując je jako<sup>8</sup>:

- koordynacja i usprawnienie oraz sprawowanie nadzoru nad badaniami prowadzonymi w departamencie transportu
- prace na rzecz wprowadzania nowych technologii, w szczególności „inteligentnych systemów transportowych”
- badania statystyczne transportu, analizy transportowe
- edukacja w zakresie transportu.

Działalność tą RITA prowadzi wykorzystując infrastrukturę organizacyjną departamentu transportu. Istotą funk-



Rys. 3. Zakres działań RITA w koordynacji amerykańskich badań transportowych. Źródło: opracowanie własne.

<sup>7</sup> Section 108 of title 49, United States Code.

<sup>8</sup> Transportation Research, Development and Technology Strategic Plan 2006-2010, Research and Innovative Technology Administration, US Department of Transportation, Washington 2005.

cjonowania tego swoistego centrum zarządzania badaniami jest koordynacja pracy jednostek badawczych, funkcjonujących w ministerstwie i poza nim (rysunek 3).

Jako koordynatorowi, podlegają temu centrum niemal wszystkie liczące się programy badawcze w zakresie transportu, sponsorowane przez administrację. Centrum opiekuje się bogatą biblioteką transportową. Koordynuje działania w ramach federalnego projektu „Intelligent Transport System”, zmierzającego do zintegrowania programu rozwoju „inteligentnej” infrastruktury z programem rozwoju „inteligentnych” pojazdów. W zamierzeniach oba programy zmierzają do stworzenia przy wykorzystaniu technologii informatycznych i komunikacyjnych nowej jakości technicznej transportu. Zadaniem Biura Statystyk Transportowych (Bureau of Transport Statistics) jest nie tylko zbieranie danych transportowych, ale także ich analiza ilościowa oraz prace badawcze na zlecenie pozostałych instytucji funkcjonujących w ramach systemu.

Oddzielną jednostkę stanowi Instytut Bezpieczeństwa Transportu (Transportation Safety Institute), którego badania dotyczą wszystkich gałęzi transportu, zaś dodatkowo realizowany jest program ograniczenia ryzyka transportu materiałów niebezpiecznych.

Narodowe Centrum Systemów Transportowych (Volpe National Transportation Systems Center) jest jednostką, której zadaniem jest prowadzenie badań i wsparcie eksperckie zarówno w zakresie sieci transportowych, jak i logistyki. Centrum prowadzi też studia nad efektami integracji rozwiązań technicznych i ich wprowadzania do transportu. Działalność centrum ma charakter usługowy przede wszystkim dla rządu centralnego i władz stanowych a także dla władz lokalnych (hrabstw).

Największym potencjałem badawczym dysponują w zakresie badań transportowych jednostki akademickie. Ich działania są koordynowane przez RITA, które nadzoruje również

proces przyznawania grantów badawczych. W większości badania sponsorowane, prowadzone w ośrodkach akademickich, mają charakter efektywnościowy – to znaczy rozwijane są badania nad zmianami w zakresie transportu, jego unowocześnianiem i większą integracją. Sam program uniwersyteckich centrów badań transportowych zapoczątkowała ustawa z 1987 r.<sup>9</sup>, której efektem było powołanie 10 centrów regionalnych. Z kolei nowe prawo z 1991 r.<sup>10</sup> dodało do tej liczby 4 centra narodowe i 6 tak zwanych Instytutów Badawczych (wciąż pozostających jednostkami formalnie uniwersyteckimi, ale funkcjonującymi autonomicznie pod nazwą University Research Institutes). Zadaniem tej pierwszej sieci badawczej transportu było przede wszystkim opracowanie nowych technologii transportowych i zwiększenie kwalifikacji osób zatrudnionych w instytucjach rządowych zajmujących się transportem. Natomiast sześć pierwotnych instytutów badawczych zaangażowano w realizację zamówionych rządowych projektów z zakresu poprawy efektywności transportu. Kolejny krok na drodze koordynacji badań transportowych poczyniono w 1998 r.<sup>11</sup>, kiedy nie tylko podniesiono liczbę centrów do 33, ale i opracowano zinstytucjonalizowany program finansowania badań transportowych.

Uniwersyteckie centra transportu funkcjonują w obecnej postaci jako efekt aktu prawnego z 2005 r. (The Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act), polecającego administracji utworzenie maksymalnie 60 centrów w całym kraju z budżetem w latach 2005 - 2009 wynoszącym 76,7 mln USD rocznie. W rezultacie utworzono 40 centrów badań w instytucjach, które zostały wyznaczone w zapisie ustawowym i dalsze 20 centrów badań transportowych, wyłonionych w drodze konkursu ofert. Realizacja programu poprzez nakierowanie tak wielkich środków finansowych przesądza też o podstawowych kierunkach badań transportu, jakie są realizowane w USA w perspektywie do 2009 r.

Centra badawcze podzielono na 5 kategorii, różniących się wielkością finansowania i wagą prowadzonych tam badań:

- narodowe (centra finansowane w zakresie 2,5 - 3,5 mln USD rocznie)
- regionalne (centra finansowane w zakresie 1 - 2,25 mln USD rocznie)
- pierwszej kategorii (centra finansowane w zakresie 1 mln USD rocznie)
- drugiej kategorii (centra finansowane w zakresie 0,5 mln USD rocznie)
- trzeciej kategorii (centra o różnym zakresie finansowania).

Status centrum nie jest nadawany raz na zawsze. Instytucja może tę funkcję utracić, a inna – oferująca w kolejnym roku budżetowym lepszą ofertę badawczą – może wejść na to miejsce.

W pierwszej grupie centrów badawczych o znaczeniu narodowym znalazły się: Uniwersytet Marshalla, Uniwersytet stanowy w Montanie, Uniwersytet Północno-Zachodni, uniwersytety stanowe z Portland i Oklahomy, Uniwersytety: Alaskański, Vermont, Minnesota, Wisconsin oraz Missouri University of Science and Technology.

W ramach listy regionalnej posłużono się kluczem geograficznym – wyróżniono 10 regionów i przyporządkowano im jednostki uniwersyteckie. Grupa instytucji pierwszej kategorii to kolejne 15 uniwersytetów; druga kategoria obejmuje dalsze 22 instytucje. Uzupełnieniem tego grona jest 8 kolejnych uniwersytetów z trzeciej kategorii finansowania – w tym przypadku finansowanie nie jest przyznawane na badania transportowe jako takie, lecz na realizację konkretnego projektu pomocniczego, wspierającego badania prowadzone w innych instytucjach.

## Światowa Konferencja Badań Transportowych

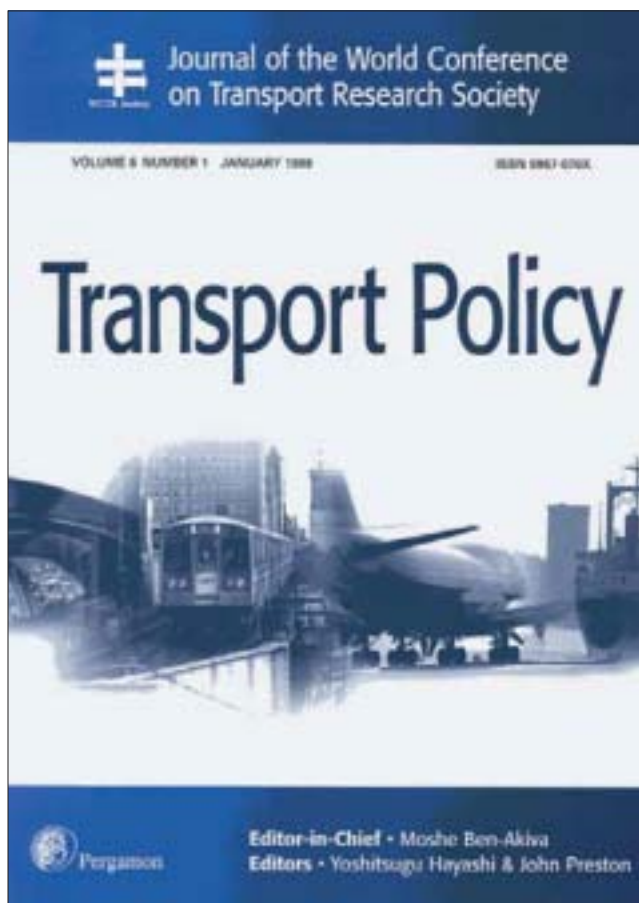
Celem Stowarzyszenia Światowej Konferencji Badań Transportowych (WCTRS – World Conference on Trans-

<sup>9</sup> The Surface Transportation and Uniform Relocation Assistance Act.

<sup>10</sup> The Intermodal Surface Transportation Efficiency Act.

<sup>11</sup> The Transportation Equity Act for the 21st Century.

portation Research Society)<sup>12</sup> jest stworzenie forum wymiany pomysłów, poglądów i wyników badań w szerokich kręgach naukowców, przedsiębiorców, decydentów polityki transportowej czy odpowiedzialnych za szkolenie kadr dla transportu. WCTRS stało się w ciągu ostatnich kilkunastu lat wiodącym ośrodkiem w tym zakresie. Głównym zadaniem stowarzyszenia jest organizacja wielkich światowych konferencji, odbywających się cyklicznie co 3 lata w różnych miejscach na świecie. Ponadto stowarzyszenie wydaje własne czasopismo transportowe: *Transport Policy*. WCTRS przyznaje też kilka nagród, w tym główną WCTRS, nagrody dla młodych naukowców (do 35 roku życia) i inne.



Rys. 4. Czasopismo „Transport Policy” wydawane przez WCTRS.  
Źródło: <http://www.wctrs.org/indexp.htm>

Pierwsza, tak zwana pre-WCTR konferencja, odbyła się w 1973 r. w Brugii w Belgii. Następne konferencje odbywały się w kolejności chronologicznej w następujących miastach:

I WCTR Rotterdam, Holandia 1977; II WCTR Londyn, Wielka Brytania 1980; III WCTR Hamburg, Niemcy 1983; IV WCTR Vancouver, Kanada 1986; V WCTR Jokohama, Japonia 1989; VI WCTR Lyon, Francja 1992; VII WCTR Sydney, Australia, 1995; VIII WCTR Antwerpia, Belgia 1998; IX WCTR Seul, Korea 2001; X WCTR Sztambuł, Turcja 2004; XI WCTR Berkeley, USA 2007. Konferencje te przyciągały liczne grono uczestników, w tym zwykle kilkuset prelegentów. Dyskusje i prelekcje plenarne oraz równoległe sesje naukowe trwają zwykle 4 dni. Obszary badawcze zmieniały się w ciągu minionych lat, dostosowując się do bieżących potrzeb i aktualnych kierunków badań transportowych. Niewątpliwie rolą WCTR jest też wskazywanie na nowe pojawiające się problemy, dotyczące polityki transportowej, zarządzania transportem czy kwestii technologicz-

nych, które wpływają na przyszłe kierunki badań transportowych oraz edukacji w zakresie transportu w przyszłości. Udało się, w pewnym sensie, poprzez bezpośrednie relacje konferencyjne uczestników z całego świata wypełnić lukę między badaniami a praktyką.

Stowarzyszenie i konferencje mają charakter multimodalny oraz multi-dyscyplinarny. Obejmują różne aspekty badań transportowych, planowania, polityki i zarządzania. Na pewno atutem WCTRS jest klasyfikacja obszarów tematycznych i ich klarowne usystematyzowanie.

Od strony formalnej, WCTRS jest stowarzyszeniem ustanowionym w ramach prawa szwajcarskiego. Główny organ władzy to Zgromadzenie Ogólne, w którego skład wchodzi wszyscy członkowie. Natomiast organem wykonawczym jest Komitet Sterujący, zajmujący się bieżącą działalnością oraz wyborem miejsca i współorgani-

zowaniem kolejnych konferencji światowych (wraz z komitetem organizacyjnym / lokalnym). Na czele Komitetu stoi Prezydent WCTRS. Obecnie (kadencja 2007-2009) rolę tę pełni profesor Tony May z Instytutu Badań Transportowych (ITS) Uniwersytetu Leeds w Wielkiej Brytanii. Poza organizacją konferencji WCTRS wydaje transportowe czasopismo „Transport Policy”.

Odrębnym obszarem działalności WCTRS jest organizacja prac specjalnych grup tematycznych (*ang. Special Interest Groups – SIG*). Zostały one stworzone w odpowiedzi na zapotrzebowanie członków WCTRS, a celem ich działań jest pomoc w wymianie pomysłów i wyników badań między badaczami w tym samym obszarze. Grupy te powstawały w różnych latach wraz ze zgłaszanymi

postulatami. Obecnie działa 11 specjalnych grup SIG. Ostatnia powstała w 2001 r. i zatwierdzona została na WCTR w Seulu:

- SIG-1 Transport i rozwój przestrzenny
- SIG-2 Transport morski i porty
- SIG-3 Bezpieczeństwo w transporcie – badania i polityka
- SIG-4 Transport niezmotoryzowany w krajach rozwijających się
- SIG-5 Systemy infrastruktury transportowej
- SIG-6 Transport i telekomunikacja
- SIG-7 Transport miejski w krajach rozwijających się
- SIG-8 Badania Transportu Lotniczego
- SIG-9 Transport ładunków w miastach
- SIG-10 Instrumenty polityki transportowej w miastach
- SIG-11 Transport i środowisko

Grupy tematyczne prowadzą własne sesje tematyczne na cyklicznych konferencjach światowych WCTR, ale też organizują spotkania, konferencje, sesje między poszczególnymi konferencjami „głównymi”.

<sup>12</sup> <http://www.wctrs.org/>