

Czym cechuje się dobra komunikacja publiczna? Czy popularne ostatnio tezy o „darmowym” transporcie czy jednym bilecie są remedium na malejącą liczbę pasażerów komunikacji miejskiej? O tym, a także o wyzwaniach stojących przed uczelniami wyższymi i zbliżającym się jubileuszu 80-lecia Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, z profesorem Robertem Tomanekiem, nowo wybranym rektorem Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, rozmawia Anna Koteras.

Doświadczenie w zarządzaniu uczy pokory

Rozmawia **ANNA KOTERAS**

Anna Koteras: Został Pan Profesor wybrany nowym rektorem Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach. Na początku proszę pozwolić złożyć sobie gratulacje w imieniu całego Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP.

Robert Tomanek: Bardzo dziękuję za życzenia. Z KZK GOP łączą mnie ciepłe wspomnienia. To tu od 1992 roku uczyłem się kierowania zespołami pod rządami kolejnych prezesów – Jacka Stankowskiego i potem Jerzego Śmiałka. Co prawda po zakończeniu pracy na stanowisku zastępcy dyrektora w 1999 roku zarzekałem się, że funkcje kierownicze są nie dla mnie, jednak kiedy w 2005 roku profesor Andrzej Bartczek, dziekan Wydziału Ekonomii, zaproponował mi funkcję prodziekana i kiedy potem w 2008 roku zostałem prorektorem, szlify zdobyte w KZK GOP okazały się bezcenne i do dziś przynoszą profity. Do tego dodałbym doświadczenie zdobyte w ramach doradztwa dla KZK GOP, co przydaje się zwłaszcza we współpracy uczelni z samorządami.

A.K.: W przyszłym roku akademickim uczelnia będzie obchodzić jubileusz 80-lecia istnienia. To piękna rocznica, ale też okazja do podsumowań i planowania. Jak wygląda ten bilans?

R.T.: Uczelnia systematycznie się rozwija. W kolejnych dekadach XXI wieku notuje wzrost kadrowy, majątkowy, a przede wszystkim naukowy i w zakresie dy-

Robert Tomanek

– profesor Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, pracuje w Katedrze Transportu. Wiceprzewodniczący Komisji Transportu PAN o. Katowice, wchodzi w skład komitetu redakcyjnego miesięcznika „Transport Miejski i Regionalny” oraz rady naukowej kwartalnika „Transport Problems”. W latach 1992-1997 zastępca dyrektora (ds. marketingu) Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Naukowo zajmuje się obecnie przede wszystkim zagadnieniami ekonomiki transportu oraz logistyki miejskiej (zbiorowym transportem miejskim)¹.

Fot. Dominik Gajda



daktyki. Obecnie na Uniwersytecie Ekonomicznym w Katowicach kształcimy około 11 500 studentów oraz ponad 800 słuchaczy studiów podyplomowych. Sytuacja jest stabilna. Choć kilka lat temu mieliśmy nawet około 15 000 studentów, to obecnie odczuwalny jest efekt nasycenia rynku, co skutkuje spadkiem liczby studentów studiów niestacjonarnych. Na czterech wydziałach w Katowicach i jednym w Rybniku prowadzimy 20 kierunków studiów pierwszego i drugiego stopnia, i oferujemy w ramach tych kierunków ponad 70 specjalności. Corocznie oferowane jest również 50-70 kierunków studiów podyplomowych. Zajęcia prowadzi wykwalifikowana kadra dydaktyczna – około 500 osób, w tym ponad 120 profesorów. Warto dodać, że zajęcia dydaktyczne prowadzą także praktycy. Studenci mogą kształcić się za granicą w ramach ponad 100 zawartych przez uczelnię umów. Konkurencja na rynku edukacyjnym jest coraz silniejsza, jednak potencjał i ugruntowana pozycja Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach jest naszym niezaprzeczalnym atutem. W gronie uniwersytetów ekonomicznych (Szkoła Główna Handlowa w Warszawie i uniwersytety ekonomiczne w Krakowie, Poznaniu i Wrocławiu) jesteśmy jednostką najmniejszą, jednak szczegółowy *benchmarking* pokazuje, że w wielu parametrach oceny uzyskujemy ponadprzeciętne wyniki. W szczególności bardzo wysoko oceniają prestiż uczelni pracodawcy. Nie oznacza to, że możemy spocząć na laurach, wprost przeciwnie – potrzebujemy zmian w wielu obszarach aktywności.

A.K.: Z czego Pan Profesor jako przedstawiciel uczelni jest najbardziej dumny?

R.T.: Tak złożona organizacja, jak uczelnia wyższa, ma wiele aktywności. Wiąże się z tym sukcesy, którymi można się szczycić. Długo można by je wymieniać. Jednak doświadczenie nauczyciela akademickiego, który prowadzi zajęcia od 29 lat, skłania mnie do konstatacji, że najbardziej jestem dumny ze studentów. W tej młodzieży jest spory potencjał. Wielu z nich wykazuje się aktywnościami w kołach naukowych i organizacjach studenckich. Ta obserwacja i doświadczenie skłoniły mnie do szczerzego zapisania w pierwszym punkcie mojego programu wyborczego „Po pierwsze studenci”.

A.K.: Jakie cele stawia sobie Pan jako nowy rektor uczelni?

R.T.: Doświadczenie w zarządzaniu uczy pokory. Mam świadomość ograniczeń organizacyjnych i finansowych. Niepokoję się, na ile zmiany regulacji prawnych wpłyną na faktyczną realność zamierzeń, które opisałem w programie wyborczym. Realizując obowiązującą strategię uniwersytetu i mój program wyborczy, chciałbym wykorzystać możliwości: internacjonalizacji, realizacji trzeciej misji uczelni oraz integracji potencjału akademickiego.

Przez integrację rozumiem przygotowanie projektów wspólnych kierunków kształcenia oraz wymiany potencjału dydaktycznego z uczelniami regionu oraz uniwersytetami ekonomicznymi. Tym kluczowym przedsięwzięciom muszą towarzyszyć zmiany w polityce kadrowej – konieczne są zmiany pokoleniowe



Fot. Dominik Gajda

Centrum Nowoczesnych Technologii Informatycznych – nowoczesny budynek, przeznaczony głównie na cele dydaktyczno-naukowe. Działalność Centrum ma także pomóc wzmocnić współpracę z sektorem biznesowym w zakresie kreowania i zastosowania ICT (Information and Communication Technology).

rozumiane jako szansa dynamicznego rozwoju zawodowego młodych naukowców. Musimy także dobrać inwestycje w kampusie na ulicy Bogucickiej.

A.K.: W swojej działalności naukowej zajmuje się Pan logistyką miejską i ekonomią transportu. Czy można wymienić konkretne parametry cechujące dobrą komunikację publiczną?

R.T.: Temat rzeka... Kluczowa kwestia to mobilność. Urbanizacja, wymogi zrównoważonego rozwoju oraz zmiany modelu gospodarki powodują, że zmienia się model oraz wymagania mobilności miejskiej. To ma wpływ na ocenę transportu zbiorowego, który pełni kluczową rolę w zaspokajaniu potrzeb przewozowych w systemie zrównoważonej mobilności miejskiej. W ogromnym skrócie: konieczne jest, aby wspomniany transport zapewniał wysoką dostępność (w przestrzeni i czasie), wygodę oraz prestiż. To ostatnie jest zaskakujące, prawda? Otóż jesteśmy niewolnikami naszych samochodów, gwałtowny rozwój motoryzacji wpłynął na zachowania komunikacyjne, a jednym z elementów, o których uczy psychologia transportu, jest przeświadczenie, że posiadacz auta jest królem szosy. A król rzadko chodzi piechotą, w szczególności na przystanek komunikacyjny. Pora, aby królem poczuł się pasażer transportu zbiorowego.

A.K.: Obecnie bardzo dużo mówi się o kierunkach rozwoju nowoczesnego transportu publicznego. Na co powinni stawiać jego organizatorzy, aby stworzyć nowoczesną i przyjazną komunikację?

R.T.: Kontynuując wcześniejszą myśl, należy zwrócić uwagę na wzrost dostępności, wykorzystując istniejące przestrzenie transportowe i priorytety dla środków transportu zbiorowego, tak aby minimalizować czas dojścia do przystanku i oczekiwania na pojazd, po to, by w efekcie czas podróży był nie dłuższy niż czas przejazdu samochodem. Pojazdy oraz infrastruktura powinny być nie tylko funkcjonalne i wygodne (w tym takie „drobiazgi”: oświetlenie, kolorystyka oraz wentylacja i zapach), ale niech cechuje je atrakcyjny design. Mamy



Spotkanie z Leszkiem Balcerowiczem w 2015 roku

◆ świetnych grafików, to przecież podnosi atrakcyjność nie tylko transportu zbiorowego, ale i samego miasta. Jeśli do tego dodamy preferowanie zrównoważonej mobilności, to powstaje przepis na prestiżowy i tym samym konkurencyjny miejski transport zbiorowy.

A.K.: Tematy dotyczące komunikacji miejskiej są również żywo dyskutowane w przestrzeni publicznej. Na ile możemy mówić o merytorycznych dyskusjach i próbach wypracowania dobrych rozwiązań, a na ile rosną w siłę tendencje populistyczne?

R.T.: Zwróciła Pani uwagę, że skupiając się na cechach dobrego transportu publicznego, nie mówiłem o cenie ani o „jednym bilecie”? No właśnie. Ciekawe byłyby badania prasoznawcze w tym zakresie. Tak się składa, że według moich obserwacji ton tej uproszczonej i populistycznej dyskusji nadają politycy oraz ci pasażerowie, którzy korzystają bezalternatywnie z transportu zbiorowego i dla których cena jest najważniejsza. Pierwsi nie korzystają z transportu zbiorowego, drudzy tak, choć spora grupa okazjonalnie i w dodatku posiadając uprawnienia do zniżek (choć jeszcze muszą poczekać kilka lat na uprawnienie do bezpłatnego przejazdu). Jednych i drugich nie interesuje jakość. Na marginesie: ciekawe, że obecnie mówi się, że program 500+ będzie stymulatorem rozwoju motoryzacji, a nie wzrostu przejazdów transportem zbiorowym. W mojej opinii dużą rolę w takim ukształtowaniu dyskusji odgrywa mała wiedza na temat równoważenia mobilności w miastach, a także podstawowych relacji ekonomicznych. Dotyczy to zarówno polityków, jak i ich politycznych klientów.

A.K.: Jak zapobiegać takiemu populizmowi? Czy może warto w jakichś obszarach takim prądom ulegać?

R.T.: Tu nie ma cudownych lekarstw, populizm był, jest i będzie. Nie trzeba daleko szukać: Brexit. Populizm żywi się brakiem wiedzy i emocjami, czemu sprzyja uproszczona i masowa komunikacja. Potrzeba

Fot. Arkadiusz Lawrywaniec

trwałej i rozwiniętej edukacji transportowej, budowania kapitału społecznego, będącego podstawą zrównoważonej mobilności. To także rola uczelni, w tym Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, który akurat w obszarze gospodarki miejskiej, transportu i logistyki dysponuje potencjałem naukowym oraz ofertą dydaktyczną. Mamy to, czego nie ma żadna inna uczelnia publiczna i chyba niepubliczna także: ofertę kształcenia w zakresie logistyki na studiach pierwszego stopnia – licencjackich i inżynierskich – oraz magisterskich 3- i 4-semestralnych, ponadto kształcimy doktorantów z zakresu transportu i logistyki oraz prowadzimy studia podyplomowe, w tym po raz pierwszy studia podyplomowe z zakresu zarządzania zrównoważoną mobilnością miejską.

A.K.: Które z często podnoszonych cech komunikacji są najbardziej cenione przez użytkowników? Czy można mówić o wartościach optymalnych dla organizacji komunikacji, takich jak częstotliwość, jakość taboru, czy może rzeczywiście odpowiedzią są popularne ostatnio tendencje do wprowadzenia tak zwanej darmowej komunikacji bez oglądania się na pozostałe czynniki?

R.T.: Moim zdaniem nie ma jakiegoś jednolitego modelu. Każdorazowo trzeba na te relacje patrzeć w odniesieniu do danego miasta, w danym czasie. Istotna jest konkurencyjność transportu zbiorowego – w odniesieniu do substytucyjnego transportu indywidualnego. A tzw. „darmowa komunikacja” to kpina ze zdrowego rozsądku obywateli. Cytując noblistę Miltona Friedmana, powiem, że „w gospodarce nie ma darmowych obiadów”. Przecież bezpłatne przejazdy będą oznaczać wzrost dotacji, tym samym, jeśli nie wzrosną obciążenia podatkowe, to konieczne będzie przesunięcie wydatków publicznych lub ograniczenie przewozów. Co więcej, to jedna z tych decyzji, które niezwykle trudno odwrócić. Nie ma „darmowej komunikacji”, a jej hipotetyczny wpływ na wzrost przewozów transportu zbiorowego i równoważenie mobilności miejskiej nie znalazł potwierdzenia ani w praktyce, ani w teorii.

A.K.: Obecnie jednym z najgorętszych tematów jest sprawa tak zwanej ustawy metropolitalnej. Najważniejszym tematem w tym kontekście jest ponownie transport publiczny. Taka ustawa jest potrzebna?

R.T.: Czas pokaże. Niewątpliwie metropolitalność to atrakcyjna cecha obszarów zurbanizowanych. Jednak czy ustawa (jakakolwiek) przybliży nas do tego celu? Metropolizacja to *de facto* integracja. Integracja ustawowa oznacza przesunięcia kompetencji na poziom metropolii. Zapewne będzie to źródłem wielu dyskusji. Integracja daje efekty synergii, kiedy uczestnicy widzą ewidentne korzyści przesunięcia kompetencji, albo kiedy z góry narzuci się takie zmiany. Ustawa nadal jest przedmiotem prac, zobaczymy, czy jej efektem będzie faktyczna metropolizacja.

A.K.: Bardzo dziękuję za rozmowę. ■

¹ Źródło: <http://www.ue.katowice.pl/uczelnia/o-uczelnii/wladze/prorektor-ds-organizacji-finansow-i-rozwoju.html>