

Dr Barbara Ocicka
Szkoła Główna Handlowa w Warszawie
ORCID: 0000-0003-4898-9594
e-mail: barbara.ocicka@sgh.waw.pl

Role interesariuszy w rozwoju transportu multimodalnego w świetle wyników badań w Projekcie ChemMultimodal

Roles of stakeholders in multimodal transport development in the light of the research results within the ChemMultimodal Project

Streszczenie

Celem artykułu jest wskazanie i określenie ról głównych interesariuszy mających wpływ na rozwój multimodalnego transportu towarowego. Podstawę wnioskowania stanowią wyniki Projektu ChemMultimodal zrealizowanego w latach 2016–2019 w regionie Europy Środkowej. W Projekcie wykorzystano ilościowe i jakościowe metody badawcze: badanie ankietowe, pogłębione wywiady indywidualne oraz studia przypadków. Wyniki badań na przykładzie branży chemicznej doprowadziły do konstatacji o konieczności holistycznego podejścia w dążeniu do wzrostu znaczenia transportu multimodalnego w przewozach ładunków. Wymaga ono integracji strategii, celów i działań kluczowych interesariuszy. Do interesariuszy tych należą: instytucje określające strategię i regulacje w zakresie polityki transportowej oraz planujące i finansujące inwestycje na poziomie Unii Europejskiej, krajowym i regionalnym, ogniwa łańcuchów dostaw, przedsiębiorstwa produkcyjne i handlowe oraz uczestnicy rynku usług TSL, a także klastry i izby przemysłowe.

Słowa kluczowe:

zrównoważony rozwój, interesariusze, transport multimodalny, polityka transportowa, ślad węglowy

Abstract

The aim of the article is to identify and define the roles of the main stakeholders that influence the development of multimodal freight transport. The conclusions are based on the results of the ChemMultimodal Project implemented in 2016–2019 in the Central Europe region. The Project team used quantitative and qualitative research methods: survey, in-depth individual interviews and case studies. The research findings on the example of the chemical industry led to the conclusion of the need for a holistic approach in the pursuit of increasing the significance of multimodality in cargo transportation. It requires integration of strategies, objectives and activities of key stakeholders. These stakeholders include: institutions that define strategies and regulations in the field of transport policy, plan and finance investments at the EU, national and regional level, links of supply chains, manufacturing and trade companies, logistics service providers as well as clusters and chambers of industries.

Key words:

sustainable development, stakeholders, multimodal transport, transport policy, carbon footprint

JEL: L21, L91, L98

Wprowadzenie

Zgodnie z decyzją Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej, rok 2018, był rokiem transportu multimodalnego. Podczas konferencji podsumowującej wydarzenia i projekty z minionego roku i określającej przyszłe kierunki zmian, V. Bulc — Komisarz ds. Transportu — wskazała dekarbonizację jako fundamentalną i przewodnią zasadę dla rozwoju transportu multimodalnego, przeciwstawiając jej wartość kosztów zewnętrznych transportu na poziomie 1 bln EUR, czyli 7% PKB

krajów Unii Europejskiej (UE) (Bulc, 2019). Wśród filarów tego rozwoju wskazała również cyfryzację, innowacje oraz inwestycje, kierując uwagę na szanse tworzone przez zaawansowaną analitykę danych oraz innowacje technologiczne dla kształtowania bardziej efektywnych modeli biznesowych i oferowania konkurencyjnych usług w przewozach multimodalnych. W świetle wymienionych priorytetowych kierunków rozwoju transportu multimodalnego, warto podjąć rozważania mające na celu wskazanie i określenie ról głównych interesariuszy w skali makro-, mezo- i mikroekonomicznej.

W artykule przedstawiono wyniki badań zrealizowanych w Projekcie ChemMultimodal (*Promotion of Multimodal Transport in Chemical Logistics*), skoncentrowanych na promocji niskoemisyjnego transportu multimodalnego w branży chemicznej, mającej na celu poprawę jego efektywności i wzrost wykorzystania rozwiązań przyjaznych środowisku naturalnemu. W pierwszej części określono czynniki determinujące rozwój transportu niskoemisyjnego. Następnie zaprezentowano cele i etapy Projektu ChemMultimodal. Kolejno — na podstawie wyników prac projektowych — wskazano głównych interesariuszy oraz zaproponowano działania zorientowane na wzrost znaczenia przewozów multimodalnych. W podsumowaniu ujęto najważniejsze wnioski, przyszłe wyzwania dla rozwoju transportu oraz potencjalne kierunki badań.

Czynniki wpływające na rozwój niskoemisyjnego transportu

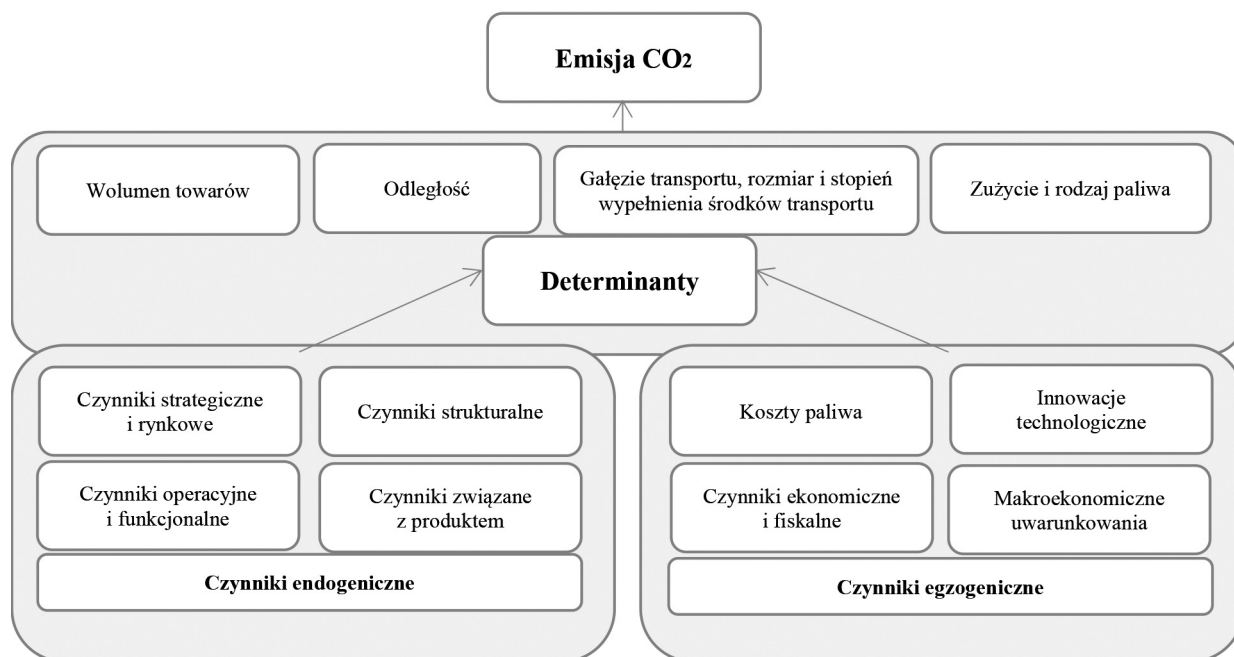
Zastosowanie przez przedsiębiorstwa rozwiązań transportowych ukierunkowanych na redukcję emisji CO₂ jest determinowane przez liczne czynniki, które mogą zarówno oddziaływać jako potencjalne katalizatory, jak również bariery dla ich rozwoju. Jedną z klasyfikacji tych czynników przedstawili V. Belvedere i A. Grando, systematyzując je w dwie grupy: endogeniczne i egzogeniczne (por. rysunek 1).

Czynniki strategiczne i rynkowe obejmują cele przedsiębiorstw w dostarczaniu wartości klientom i innym interesariuszom, które z kolei przekładają się na kryteria i ich istotność w podejmowaniu decyzji i działań w zarządzaniu transportem, takie jak m. in. koszty, czas czy emisja CO₂. **Czynniki strukturalne** dotyczą konfiguracji sieci logistycznej przedsiębiorstwa, stopnia jej centralizacji i decentralizacji oraz rodzajów przepływów mających wpływ na efektywność zarządzania transportem. Czynniki te znajdują przełożenie na **aspekty operacyjne i funkcjonalne**, a w rezultacie na praktyki zarządzania procesami logistycznymi. Z kolei na ich wdrożenie i doskonalenie oddziałują czynniki związane z produktem, np. zmienne kształtujące podatność transportową. W skali mikroekonomicznej ślad węglowy może być mierzony i analizowany w odniesieniu do własnej działalności przedsiębiorstwa, łańcucha dostaw lub produktów (Boukherroub i inni, 2017, s. 43). Przedmiotem uwagi w artykule jest pomiar emisji CO₂ będącej efektem procesów transportowych, a w szczególności porównanie jej poziomów przy zmianie gałęzi transportu. W tym zakresie przedsiębiorstwa podejmują decyzje (Blanco i Sheffi, 2017, s. 173):

- **strategiczne**, np. konfiguracja i rekonfiguracja sieci dostaw umożliwiająca korzystanie z infrastruktury różnych gałęzi transportu, w tym terminali multimodalnych,
- **taktyczne**, np. współpraca z ogniwami łańcucha dostaw umożliwiająca integrację potrzeb transportowych i wspólne wykorzystanie (współdzielenie) połączeń i środków transportu czy korzysta-

Rysunek 1

Czynniki wpływające na wybór niskoemisyjnych rozwiązań transportowych



Źródło: Belvedere i Grando, 2017, s. 144.

nie z usług operatorów transportu multimodalnego,

- **operacyjne**, np. ustalenie preferencji gałęzi transportu w planowaniu przewozów i rozwój praktyk wykorzystujących różne gałęzie.

Czynniki egzogeniczne odnoszą się do makrootoczenia przedsiębiorstw, wywodząc się z megatrendów i trendów ekonomicznych, technologicznych, infrastrukturalnych, społecznych czy prawnych. Dla działalności przedsiębiorstw w Polsce należy przyjąć perspektywę polityki i regulacji Unii Europejskiej dotyczących rozwoju transportu niskoemisyjnego, zgodnie z którą celem nadrzędnym jest zapewnienie wzrostu sektora transportu i wspieranie mobilności przy jednoczesnej redukcji emisji do 2050 r. o co najmniej 60% w porównaniu z poziomem z roku 1990 (Biała Księga, 2011). Na poziomie ogólnokrajowym uwarunkowania są ujęte w *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* wraz z Dokumentem Implementacyjnym do tej strategii, a na poziomie regionalnym w strategiach rozwoju poszczególnych województw, np. w *Strategii rozwoju województwa mazowieckiego do 2030 r. Innowacyjne Mazowsze*.

Cele i etapy Projektu ChemMultimodal

Głównym celem Projektu ChemMultimodal w programie INTERREG Europa Środkowa w ramach polityki spójności Unii Europejskiej było upowszechnienie wykorzystania transportu multimodalnego produktów chemicznych poprzez koordynację działań między firmami zaangażowanymi we współpracę w łańcuchach dostaw oraz władzami na szczeblu krajowym i europejskim. Został on zrealizowany w okresie od 1.06.2016 r. do 31.05.2019 r. przez 14 partnerów w 7 krajach, z udziałem Polskiej Izby Przemysłu Chemicznego oraz Katedry Logistyki w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie. Metodologię prac projektowych przedstawiono na rysunku 2. Służyły one osiągnięciu następujących celów szczegółowych:

- poprawa współpracy i koordynacji działań logistycznych nakierowanych na wzrost wykorzystania transportu multimodalnego,
- identyfikacja rozwiązań (wyzwań) stanowiących bariery oraz „wąskie gardła” dla rozwoju transportu multimodalnego,
- budowa dedykowanego modelu będącego narzędziem umożliwiającym zamianę transportu drogowego na kolejowy (multimodalny),
- osiągnięcie 10% wzrostu transportu multimodalnego w ciągu trwania projektu przy jednoczesnym zmniejszeniu emisji CO₂ o 5%,

- zaproponowanie nowych połączeń multimodalnych do obsługi przemysłu chemicznego,
- zbudowanie świadomości istotności transportu multimodalnego wśród interesariuszy projektu,
- opracowanie rekomendacji dla regulacji w dążeniu do wzrostu wykorzystania transportu multimodalnego na szczeblu międzynarodowym i w poszczególnych krajach.

W pierwszym etapie zrealizowano badanie empiryczne wśród 21 przedsiębiorstw (12 z branży chemicznej i 9 z branży logistycznej) dotyczące wykorzystania transportu multimodalnego przez przedsiębiorstwa chemiczne oraz współpracujących z nimi uczestników rynku usług TSL. Jako metody badawcze wykorzystano badanie ankietowe oraz pogłębione wywiady indywidualne z przedstawicielami wybranych firm. Udział przewozów kolejowych i multimodalnych w łańcuchach dostaw badanych przedsiębiorstw chemicznych objął zakres od 0% do 75%, z medianą na poziomie 28% (Cichosz, Nowicka i Pluta-Zaremba, 2017, 1437–1438), co pozwoliło zidentyfikować wciąż duży potencjał do wykorzystania w rozwoju tego rodzaju przewozów w szczególności na trasach na większych odległościach. Wyniki badań pozwoliły wskazać bariery dla wyboru transportu multimodalnego przez przedsiębiorstwa, które zostały usystematyzowane w obszarach dotyczących:

- jakości i dostępności infrastruktury oraz warunków i możliwości korzystania z niej,
- wewnętrznych wyzwań w przedsiębiorstwach w zakresie planowania i zastosowania przewozów multimodalnych,
- bardzo ograniczonego stopnia realizacji polityki zrównoważonego rozwoju przez firmy.

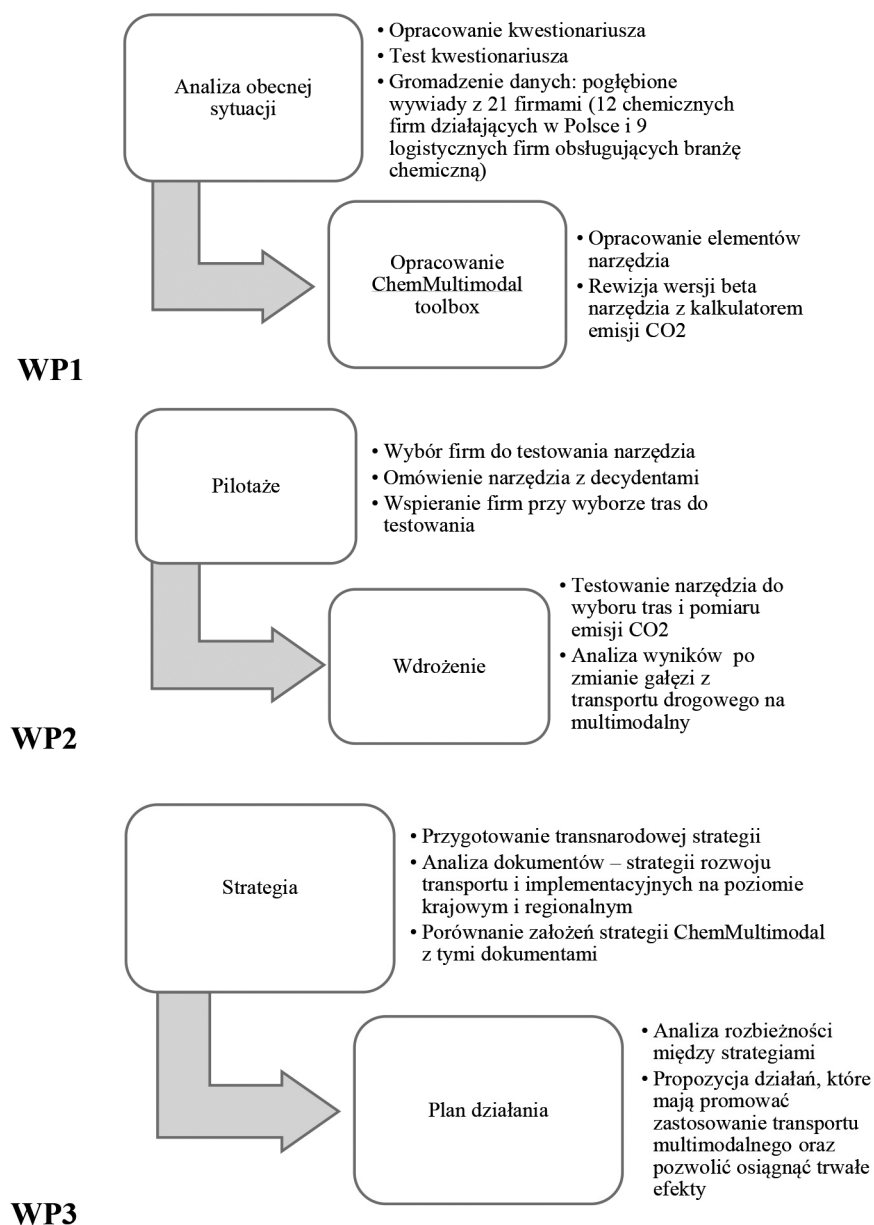
W drugim etapie opracowano narzędzie tzw. *ChemMultimodal toolbox* pomocne w zarządzaniu zmianami gałęzi z transportu drogowego na multimodalny w łańcuchach dostaw. Tworzą je cztery elementy: niekomercyjne usługi doradcze, platforma do budowania scenariuszy tras z wykorzystaniem transportu multimodalnego (w tym przede wszystkim kolejowego) i ich wizualizacji na mapie — *Intermodal Links*, wytyczne dla planowania transportu oraz kalkulator środowiskowy.

W trzeciej fazie przeprowadzono badania pilotażowe polegające na zamianie gałęzi transportu na wybranych trasach w łańcuchach dostaw przedsiębiorstw chemicznych. Analiza studiów przypadków tras, na których firmy zrealizowały zamiany gałęzi transportu, posłużyła do pomiaru i oceny poziomu emisji CO₂. Skala redukcji emisji CO₂ na trasach podlegających analizie wynosiła od 38,7% do 59,7% wśród przedsiębiorstw w Polsce.

W etapie czwartym przeprowadzono analizę źródeł wtórnych obejmujących strategię i regulacje na poziomie unijnym, krajowym i regionalnym (województwa mazowieckiego) kształtujące warunki i zasady rozwoju transportu oraz sformułowano rekomendacje

Rysunek 2

Etapu Projektu ChemMultimodal



Źródło: Ocicka i Pluta-Zaremba, 2019.

zmian w ich zakresie na podstawie wyników Projektu. Partnerzy opracowali transnarodową strategię wspierającą rozwój transportu multimodalnego w Europie Środkowej, w której określono takie obszary strategiczne, jak promowanie wydajnego transportu multimodalnego, zwiększanie świadomości i wspieranie zmiany gałęzi transportu, zapewnienie równych warunków dla konkurencyjności różnych gałęzi transportu, rozbudowę infrastruktury transportu oraz mierzenie i redukcja emisji CO₂. W Polsce zgłoszono uwagi do projektu *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.* w procedurze konsultacji społecznych prowadzonej przez Ministerstwo Infrastruktury w grudniu 2018 r.

Warto wskazać, że 29 zaproponowanych poprawek i zmian zostało całkowicie lub częściowo uwzględnionych w nowej wersji projektu ogłoszonej w marcu 2019 r., a dotyczyły one (Cichosz i inni, 2019, 38–39):

- wzmocnienia pozycji i roli transportu multimodalnego w strategii,
- podkreślenia znaczenia i konieczności rozwoju infrastruktury transportu w tym terminali uwzględniających przeładunek multimodalny i wymagania względem towarów niebezpiecznych,
- wzrostu konkurencyjności transportu multimodalnego poprzez zrównoważenie opłat za dostęp do infrastruktury różnych gałęzi transportu,

Tabela 1

Role i zakres działań głównych interesariuszy rozwoju multimodalnego transportu cargo

Interesariusze	Kluczowa rola	Zakres głównych działań	Potencjalne efekty
Instytucje na szczeblu unijnym i krajowym, w tym Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu przy Komisji Europejskiej, Ministerstwo Infrastruktury w Polsce	Wiodąca w obszarze strategicznym pod względem regulacji, finansowania projektów inwestycyjnych oraz integracji infrastruktury między i w krajach członkowskich	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kształtowanie strategii, zasad i regulacji polityki transportowej wspierających rozwój transportu multimodalnego ■ Planowanie funduszy i wspieranie inwestycji infrastrukturalnych i technologicznych mających na celu integrację gałęzi transportu ■ Kształtowanie świadomości i ustalanie wytycznych (standardów) dla kalkulacji zewnętrznych kosztów transportu i wdrożenia zasady „zanieczyszczający płaci” 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Rozwój zasobooszczędnego, konkurencyjnego unijnego i krajowego systemu transportowego wychodzącego naprzeciw wymogom zrównoważonego rozwoju bazującego na filarach, takich jak: dekarbonizacja, cyfryzacja, innowacje i inwestycje
Instytucje na szczeblu regionalnym, np. Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	Wspierająca w obszarze strategicznym i taktycznym w skali regionalnej	<ul style="list-style-type: none"> ■ Planowanie i wspieranie inwestycji infrastrukturalnych zgodnie z potrzebami transportowymi ■ Wdrażanie mechanizmów i instrumentów wspomagających rozwój transportu multimodalnego ■ Zwiększanie świadomości i promowanie wśród przedsiębiorstw transportu multimodalnego jako niskoemisyjnego ■ Rozpowszechnianie dostępu do narzędzi pomiaru emisji CO₂ 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Rozwój zrównoważonego systemu transportowego w regionie
Przedsiębiorstwa produkcyjne i handlowe	Stymulująca wzrost popytu na rynku przewozów multimodalnych	<ul style="list-style-type: none"> ■ Tworzenie i wdrażanie strategii logistycznych uwzględniających wymagania zrównoważonego rozwoju ■ Wzmacnianie kompetencji pracowników w zakresie planowania transportu multimodalnego i zarządzania nim ■ Wykorzystanie nowoczesnych narzędzi i technologii wspomagających zarządzanie transportem multimodalnym ■ Uwzględnianie kryteriów środowiskowych w wyborze tras i gałęzi transportu ■ Pomiar i przygotowanie raportów środowiskowych emisji CO₂ w rezultacie procesów transportowych ■ Poszukiwanie efektów synergii z potrzebami transportowymi innych firm (także konkurentów) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zwiększenie efektywności transportu multimodalnego pod względem ekonomicznym i środowiskowym ■ Wzrost świadomości poziomu emisji w rezultacie procesów transportowych ■ Redukcja emisji CO₂ na skutek zwiększenia wykorzystania transportu multimodalnego
Uczestnicy rynku usług TSL: firmy transportowe, spedycyjne, logistyczne, operatorzy terminali przeładunkowych i platform transportowych, właściciele i podmioty zarządzające infrastrukturą punktową i liniową	Rozwijająca podażową stronę rynku przewozów multimodalnych	<ul style="list-style-type: none"> ■ Rozwój usług transportu multimodalnego dopasowanych do potrzeb klientów z różnych branż ■ Rozwój usług konsolidujących mniejsze ładunki w odpowiedzi na potrzeby MŚP ■ Zastosowanie bodźców dla klientów do korzystania z usług transportu multimodalnego ■ Uwzględnianie kosztów zewnętrznych transportu w porównaniu atrakcyjności gałęzi i połączeń transportowych ■ Rozwój i zastosowanie technologii wspierających planowanie i realizację przewozów multimodalnych ■ Pogłębilna współpraca z wymianą informacji o ofertach, tworząca platformę dla intensywnego rozwoju usług przewozów multimodalnych 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Rozwój usług odpowiadających rynkowym potrzebom przewozowym ■ Zwiększenie dostępności i konkurencyjności przewozów kolejowych (i multimodalnych) ■ Wzrost częstotliwości i terminowości połączeń multimodalnych
Klasy i izby przemysłowe, np. Polska Izba Przemysłu Chemicznego, Mazowiecki Klaster Chemiczny	Promująca dobre praktyki i współpracę w rozwoju transportu multimodalnego	<ul style="list-style-type: none"> ■ Promowanie, rozpowszechnianie informacji o dobrych praktykach ■ Inicjowanie współpracy między przedsiębiorstwami mającej na celu rozwój rozwiązań multimodalnych 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Transfer wiedzy i doświadczeń ■ Zwiększenie efektywności rozwiązań multimodalnych, np. przez współdzielenie zasobów

Źródło: opracowanie na podstawie wyników Projektu ChemMultimodal.

- stosowania nowoczesnych technologii i narzędzi cyfrowych na poziomie krajowym, jak i przedsiębiorstw, wspierających planowanie transportu intermodalnego (np. ogólnodostępnej platformy) oraz konsolidujących nadawców małych przesyłek (np. giełd ładunków),
- rozwoju i zastosowania nowoczesnych narzędzi do mierzenia emisji gazów cieplarnianych w wyniku operacji transportowych,
- edukacyjnych zadań oraz współpracy z jednostkami naukowo-badawczymi.

Krąg interesariuszy rozwoju transportu multimodalnego

Etapy Projektu umożliwiły identyfikację głównych interesariuszy rozwoju transportu multimodalnego, poznanie ich ról w tym procesie oraz wzajemnych zależności. Zostały one zaprezentowane w tabeli 1.

Analiza ról interesariuszy pozwoliła przyporządkować pożądane działania i ich potencjalne efekty. Wprawdzie badania były poświęcone branży chemicznej, jednak ich wyniki oferują możliwość transferu doświadczeń i budowania efektów synergicznych w przekroju różnych branż w szczególności, że działania interesariuszy mają w dużym stopniu charakter uniwersalny, biorąc pod uwagę aspekty infrastrukturalne, technologiczne, ekonomiczne, prawne czy społeczne na poziomie krajowym i regionalnym oraz aspekty zarządcze i behawioralne w działalności przedsiębiorstw.

Podsumowanie

Mimo trwającej od wielu lat dyskusji o potrzebie zwiększenia roli transportu multimodalnego w świetle długookresowej strategii zrównoważonego rozwoju, wciąż jego wykorzystanie nie jest wystarczające dla wyraźnej redukcji kosztów zewnętrznych transportu. W rezultacie, rozwój i zwiększenie skali przewozów multimodalnych nadal stanowią cel liczący

nych przedsięwzięć, których przykładem jest Projekt ChemMultimodal. Wyniki badań w Projekcie pozwoliły wskazać kluczowych interesariuszy i zwrócić uwagę na ich role oraz potencjalne działania na rzecz rozwoju transportu multimodalnego. W konkluzji należy podkreślić, że konieczne jest podejście integrujące strategię, cele i działania interesariuszy w skali makro-, mezo- i mikroekonomicznej. W dążeniu do jego osiągnięcia niezbędne jest proaktywne zaangażowanie interesariuszy podejmujących współpracę wychodzącą naprzeciw nie tylko barierom, lecz także szansom. W świetle wypowiedzi V. Bulc — Komisarz ds. Transportu, cyfryzacja tworzy nowe szanse na pogłębioną integrację, której kluczowym czynnikiem sukcesu jest współdziałanie interesariuszy, mające wysokie znaczenie dla efektywności procesów logistycznych oraz rozszerzenia usług transportowych w przyszłości. Jako główną technologię wskazano zaawansowaną analitykę danych, w szczególności istotną dla osiągnięcia wyższych poziomów integracji usług w transporcie multimodalnym. Adresując barierę wobec dzielenia się danymi wśród przedsiębiorstw, Komisarz ds. Transportu wskazała, że ich wykorzystanie może stać się katalizatorem rozwoju innowacji, a zatem determinować rozwój gospodarczy. Potrzeba wykorzystania nowoczesnych technologii cyfrowych na rzecz rozwoju transportu multimodalnego z pewnością będzie stanowić przedmiot projektów badawczych i wdrożeniowych w najbliższej przyszłości.

Niniejszy artykuł powstał w ramach realizacji projektu nr CE36 ChemMultimodal współfinansowanego przez Program Interreg Central Europe.



Praca naukowa finansowana ze środków finansowych na naukę w latach 2016–2019 przyznanych na realizację projektu międzynarodowego współfinansowanego.

Bibliografia/References

- Belvedere, V., Grando A. (2017). *Sustainable Operations and Supply Chain Management*. Chichester: Wiley.
- Blanco, E. E., Sheffi, Y. (2017). Green Logistics. W Y. Bouchery, Ch. J. Corbett, J. C. Fransoo, T. Tan (red.), *Sustainable Supply Chains. A Research-Based Textbook on Operations and Strategy* (147–187). Heidelberg: Springer.
- Boukherroub, T., Bouchery, Y., Corbett, Ch. J., Fransoo, J. C. (2017). W Y. Bouchery, Ch. J. Corbett, J. C. Fransoo, T. Tan (red.), *Sustainable Supply Chains. A Research-Based Textbook on Operations and Strategy* (43–64). Heidelberg: Springer.
- Bulc, V. (2019). *Opening Address. Year of Multimodality. High-level conference: Multimodal transport — towards the future*. 26th February 2019, Brussels. https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics/events/2019-02-26-high-level-conference_en.
- Cichosz, M., Nowicka, K., Ocicka, B., Pluta-Zaremba, A. (2019). Projekt ChemMultimodal — na rzecz strategicznego rozwoju zrównoważonego transportu. *Kwartalnik Nauk o Przedsiębiorstwie*, 2(51), 33–42.

Cichosz, M., Nowicka, K., Pluta-Zaremba, A. (2017). Uwarunkowania wyboru transportu multimodalnego w branży chemicznej w Polsce. *Przemysł Chemiczny*, 7(96), 1435–1439.

Komisja Europejska (2011). *Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu — dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*. Pozyskano z <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:PL:PDF>.

Ocicka, B., Pluta-Zaremba, A. (2019). Wyniki projektu ChemMultimodal w kontekście czynników rozwoju transportu multimodalnego. *Konferencja Naukowa Strategiczne kierunki rozwoju transportu multimodalnego*. Warszawa: Szkoła Główna Handlowa w Warszawie.

Dr Barbara Ocicka

Doktor nauk ekonomicznych, adiunkt w Katedrze Logistyki w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie.

Dr Barbara Ocicka

PhD in Economic Sciences, assistant professor in Department of Logistics at SGH Warsaw School of Economics.

PWE POLECA



www.pwe.com.pl

Od wielu lat toczy się międzynarodowa debata publiczna na temat współpracy międzysektorowej w zakresie realizacji projektów infrastrukturalnych w ramach szeroko rozumianego partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP). Zagadnienia PPP doczekały się już znaczącej literatury. Jednak debata nad tym zagadnieniem nie doprowadziła ani do ujednoczenia definicji partnerstwa, ani też ogólnych ocen efektywności modeli PPP. Ze względu na swe rozmiary, dynamikę zmian i istotne kontrowersje tematyka ta staje się nieprzejrzysta i coraz trudniejsza do analizy. Prezentowana książka wychodzi naprzeciw zapotrzebowaniu na syntetyczne opracowania monograficzne, które stanowią punkt wyjścia badań i analiz szczegółowych, mogą stanowić wsparcie w kształceniu menedżerów publicznych i prywatnych, a także praktyków poszukujących źródeł ramowej, kontekstualnej wiedzy do podejmowania decyzji operacyjnych. Książka prezentuje elementy toczącej się międzynarodowej debaty na temat PPP i projektów infrastrukturalnych w pięciu rozdziałach dotyczących:

- ✔ problematyki definicyjnej i klasyfikowania modeli PPP w ramach różnych nomenklatur kontraktowych,
- ✔ charakterystyki PPP jako jednej z form polityki i praktyki tzw. outsourcingu administracyjnego,
- ✔ kontekstu teoretycznego i doktrynalnego debaty publicznej na temat PPP,
- ✔ ocen efektywności modeli PPP,
- ✔ niektórych formułowanych w debacie publicznej sugestii odnośnie do warunków efektywności modelu PPP.