

Tabela 1. Konferencje organizowane w kraju o tematyce motoryzacyjnej
 Table 1. Conferences organized in Poland regarding motorization matter

Lp.	Nazwa konferencji, kongresu	Miejsce	Pierwsza w roku	Pierwsza konf. odbyta po 1990 r.	Ilość odbytych konferencji		Inicjator i Główny Organizator
					Ogółem	Po 1990 r.	
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Konferencja Silnikowa KONES	Różne miejscowości	1974	1992	31	12	Instytut Lotnictwa
2.	Konferencja Silników Spalinowych KONSPAL	Wrocław	2000	2000	2	2	Wyższa Szkoła Oficerska
3.	Konferencja KOSS'90	Kraków	1990	1990	1	1	Polit. Krakowska SIMP
4.	Badania Symulacyjne w Technice Samochodowej	Lublin, Kazimierz Dolny	1991	1991	7	7	Polit. Lubelska PAN Oddz. Kraków
5.	Konferencja – CIMAC	Warszawa	1996	1996	1	1	SIMP
6.	Diagnostyka Samochodowa	Łódź	1999	1999	1	1	SIMP
7.	EKODIESEL 98	Warszawa Kraków	1998	1998	1	1	Instytut Lotnictwa
8.	Konferencja KONMOT	Szczawnica Zakopane	1976	1992	7	4	Polit. Krakowska PAN Oddz. Kraków

Cd. tabeli 1
Contd table 1

9.	AUTOPROGRES	Warszawa	1976	1993	6	4	PIMOT, WITPIS, SIMP, Instytut Pojazdów Mech. WAT
10.	KONMOT- AUTOPROGRES AUTOPROGRES- KONMOT	Zakopane Pasym k/Olsztyna	2000	2000	3	3	Polit. Krakowska PIMOT
11.	Konferencja Hamulcowa	Łódź	1991	1991	5	5	Polit. Łódzka PIMOT, SIMP
12.	Problemy Bezpieczeństwa w Pojazdach Samoходowych	Kielce	1998	1998	4	4	Polit. Świętokrzyska
13.	Pojazd a Środowisko	Jedlnia-Letnisko	1997	1997	5	5	Polit. Radomska
14.	Problemy Rekonstrukcji Wypadków Drogowych	Kraków Zakopane	1984	bd	4	2	Instytut Ekspertyz Sądowych
15.	Paliwa Alternatywne do Silników Spalinowych	Warszawa	1993	1993	1	bd	Instytut Lotnictwa
16.	Rozwój Konstrukcji Silników Spalinowych i Jakość Paliw w Aspektach Spełniania Wymagań Przyszłości	Kraków	2001	2001	1	1	Politechnika Krakowska

Cd. tabeli 1
Contd table 1

17.	Rozwój Motoryzacji a Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego	Słupsk	2003	2003	bd	2	PAN
18.	Rozwój Techniki Samochodowej a Ubezpieczenia Komunikacyjne	Radom	2004	2004	1	1	Wyższa Szkoła Biznesu w Radomiu
19.	Tłokowe Silniki Spalinowe	Gdańsk-Jurata	1993	bd	bd	bd	Polit. Gdańska
20.	Rozruch Silników Spalinowych SYMROZ	Szczecin	1985	bd	9	5	Politechnika Szczecińska
21.	Symposium PTNM	Konopnica k. Łodzi	1996	1996	11	6	PTNM Polit. Łódzka
22.	Doładow. Silników TURBO	Szczecin	1998	1998	bd	4	Polit. Szczecińska
23.	Silniki Spalinowe w zastosowaniu wojsk SILWOJ		1989	bd	7	bd	WAT
24.	International Congress on Combustion Engines PTNSS Kongres – 2005	Bielsko-Biała Szczyrk	2005	2005	1	1	PTNSS

Tabela 2. Konferencje blisko tematycznie związane z tematyką motoryzacji
 Table 2. Conferences closely related to motorization matter

Lp.	Nazwa konferencji, kongresu	Miejsce	Pierwsza w roku	Pierwsza konf. odbyta po 1990 r.	Ilość odbytych konferencji		Inicjator i Główny Organizator
					Ogółem	Po 1990 r.	
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Trans 97	Warszawa		1997			Szkoła Główna Handlowa
2.	Problemy Recyklingu	Rzgów k/Łodzi	2001	2001	3	3	SGGW Warszawa
3.	Kolegium Placówek Dydaktycznych Specjalności Samochody i Ciągniki oraz Silniki Spalinowe	Warszawa	1977	1991	23	9	Politechniki krajowe
4.	Międzynarodowe Naukowe Colloquium CAX TECHNIQUES	Rzeszów				5	Polit. Rzeszowska

Pewne uwagi dotyczące konferencji odbywających się w kraju tematycznie związanych z motoryzacją

CEZARY SZCZEPANIAK

Politechnika Łódzka
Instytut Pojazdów

Można zauważyć, że istnieje w kraju wyraźna tendencja wzrostu liczby organizowanych konferencji, tematycznie związanych z motoryzacją. Konferencje te, o zasięgu krajowym pozwalają dostrzec wyraźną chęć organizatorów tych konferencji do uczynienia z nich wydarzeń o charakterze międzynarodowym.

Problemy motoryzacji obejmują dzisiaj szeroki wachlarz zagadnień, w tym między innymi: zagadnienia rozwoju transportu i jego środków, problemy tworzenia inteligentnych systemów transportu, problemy ekologiczne wywołane wzrostem rozwoju liczby użytkowanych samochodów i innych środków transportowych, przystosowanie społeczeństw do skutków i następstw rozwoju motoryzacji, problemy zastępczych źródeł energii i ich wykorzystywania, oraz wiele innych problemów. Ten olbrzymi zakres tematyczny jest między innymi powodem powstawania różnych konferencji, kongresów i sympozjów, które swoją tematykę poświęcają wybranym, węższym problemom związanym z motoryzacją.

W tabeli 1 zestawiono konferencje organizowane w kraju, tematycznie związane z problemami motoryzacji, a w tabeli 2 konferencje blisko tematycznie związane z tematyką motoryzacji.

W obydwu tabelach wymieniano jedynie te konferencje, które odbywały się po 1990 roku. Rok 1990 przyjęto jako początkowy, ponieważ jest uznany historycznie za początek zmian modelowych w odniesieniu do systemów ekonomiczno-społecznych kraju. Będzie dalej nazywany także rokiem początkowym. Dane do tabel uzyskano z zasobów archiwum własnego oraz informacji nadesłanych przez niektórych organizatorów konferencji.

W tabeli 1 znajdują się 24 pozycje, co oznacza odbycie po 1990 roku takiej liczby tematycznych konferencji, poświęconych problemom motoryzacji. Liczba wszystkich konferencji, które miały miejsce w latach 1990-2005 wynosi 77. Nie jest to jednak liczba w pełni dokładna. Niewielkie od niej odchylenia mogą wyrażać się w jednostkach.

Można powiedzieć, że w każdym roku omawianego okresu mogłoby odbywać się 5 konferencji. Uważam, że liczba wszystkich konferencji tj. 76 oraz średnia jej wartość dla każdego roku równa 5, jest duża, wręcz bardzo duża. Nie rozważając wszystkich uwarunkowań i faktów, które mogą wpływać na to, czy dana konferencja się odbędzie czy nie, można tylko wspomnieć o tym, że konferencje wymienione w tabeli 1 mają w większości charakter naukowo-techniczny i odbywały się w kraju w okresie braku stabilizacji gospodarczej i istnienia pewnych napięć społecznych. To wpływało bezpośrednio i pośrednio na prace naukowe i wszelkie prace o charakterze twórczym.

W ograniczonych środkach przeznaczonych w budżecie państwa na działalność naukową, oraz w stałej reorganizacji jednostek badawczo-rozwojowych nie można dostrzec sprzyjającej atmosfery, nawet do bieżącej twórczej działalności w obszarze nauki czy techniki. Tym samym tworzenie licznych konferencji i spotkań, jako forum do prezentacji osiągnięć naukowych oraz umożliwiającego wymianę poglądów i myśli, sprzyjających stymulacji dalszych kierunków badań, wydaje się nie być celowe a organizowanie konferencji staje się celem samym w sobie.

Dziedzina motoryzacji obejmuje bardzo szeroką tematykę, a problematyka badawcza stąd wynikająca wymaga prowadzenia wielu badań o charakterze podstawowym i stosowanym. Analizując przebieg poszczególnych konferencji nasuwa się spostrzeżenie, że ten olbrzymi wachlarz tematów związanych z rozwojem motoryzacji uwidacznia się w znacznej mierze w ich programach. To z jednej strony jest zjawisko pozytywne, z drugiej zaś strony świadczące o rozdrobnieniu tematyki badawczej.

Przy występujących małych środkach przeznaczonych na badania naukowe rozdrabnianie tematyki ma swój wpływ na to, że wiele problemów badawczych jest rozwiązywanych w ograniczonych zakresach. Do tego ograniczenia zakresów badawczych przyczynia się również fakt braku zainteresowania przemysłu istniejącego na terenie kraju realizacją z ośrodkami naukowymi kraju wspólnie określonych programów badawczych.

Konferencje naukowo-techniczne poświęcone problemom motoryzacji, które odbywały się w kraju w minionym piętnastolecu świadczą o dużym potencjale badawczym wyznaczanym przez ludzi i materialne wyposażenie laboratoriów. Wykorzystanie tego potencjału bez zapewnienia odpowiednich środków finansowych nie jest możliwe, a organizowanie licznych konferencji może jedynie stwarzać mylne wrażenie o tym, jakie sukcesy odnosimy na polu działalności naukowej związanej z rozwojem motoryzacji.

Powyżej przedstawiłem tylko pewne powody, dla których sądzę, że istniejemy w czasach nadmiaru konferencji motoryzacyjnych. Te rozważania nie wyczerpują wszystkich zagadnień związanych z organizacją konferencji krajowych, w tym także konferencji motoryzacyjnych. Nie jest moim celem jednak przeprowadzenie szczegółowej analizy różnych zjawisk i wydarzeń towarzyszących organizowaniu takich konferencji. Chciałbym jednak dalej przedstawić pewną analizę wynikającą bezpośrednio z danych zawartych w tabeli 1 i 2.

Tylko trzy konferencje, tj.: KONES, AUTOPROGRES i KONMOT mają swoje początki przed okresem transformacji ustrojowej. Historia ich organizowania ma długą tradycję. W roku 2000 organizatorzy konferencji „8” i „9” porozumieli się i od tej pory jest organizowana jedynie konferencja o zmiennej nazwie „Autoprogress – Konmot” i „Konmot-Autoprogress”. Wspomnieć wypada, że każda z tych konferencji posiada taki sam lub bardzo zbliżony program.

Znakomita większość konferencji została kreowana w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia wbrew wydarzeniom, które decydowały o zmianie właściciela polskiego przemysłu motoryzacyjnego, które wpływały na zanik zainteresowania przemysłu wszelką myślą o działaniu perspektywicznym. Dlatego instytuty i katedry uczelni technicznych oraz jednostki badawczo-rozwojowe należące kiedyś do przemysłu były i są obecne również w dużej mierze bez zdeterminowanych działań na rzecz rozwoju przemysłu, tworzącego przyszły obraz motoryzacji. Skąd więc i dlaczego tyle miejsc, w których prezentuje się osiągnięcia z działalności naukowej i technicznej na rzecz rozwoju motoryzacji bez udziału „przemysłu motoryzacyjnego” istniejącego na terenie Polski? Odpowiedź na to pytanie wymagałaby wiele aspektowej analizy.

Rodzi się pytanie, czy utrzymanie pełnej swobody przy podejmowaniu inicjatyw powoływania tematycznie nowych konferencji i swobody w kontynuowaniu konferencji już realizowanych jest zasadne z punktu widzenia rozwoju nauki w kraju, z punktu widzenia tworzenia nowych osiągnięć materialnych, z punktu widzenia zbliżenia naszego kraju do ogólnego rozwoju cywilizacyjnego w oparciu o założenia globalizacji? Uważam, że odpowiedź na takie pytanie powinna być negatywna. Sądzę natomiast, że powinna być organizowana w Polsce jedna konferencja naukowo-techniczna obejmująca w poszczególnych grupach tematycznych większość problemów związanych z rozwojem motoryzacji.

Dla umożliwienia szybkiego i pełnego umiejscowienia tej konferencji w programach międzynarodowych podobnych zdarzeń w świecie powinna odbywać się ona pod patronatem FISITA lub ESV. Do jej organizacji powinny przystąpić gremia państwowe a patronat powinni objąć przedstawiciel Rządu RP lub Prezydenta. Istnieją w kraju materialne możliwości organizacji takiego przedsięwzięcia, a zespół ludzi, którzy byliby zaangażowani przy jego organizacji, zapewniłby z pewnością przebieg konferencji na najwyższym poziomie.

Podstawową sprawą do załatwienia przed podjęciem organizacji konferencji motoryzacyjnej o międzynarodowym zasięgu jest przekonanie władz państwa do celowości organizacji takiego przedsięwzięcia, nadto spowodowanie rzeczywistego zainteresowania jej organizacją przedsiębiorstw przemysłowych oraz przedsiębiorstw działających w sferze usług związanych z motoryzacją znajdujących się w kraju. Doświadczenia innych krajów wskazują, że duże konsorcja przemysłu motoryzacyjnego chętnie biorą udział w organizacji takich konferencji, jeżeli posiadają one odpowiednią rangę oraz zapewniają odpowiedni merytoryczny program.

Konferencja powinna odbyć się w Krakowie lub w Warszawie, lub w jednej z miejscowości kuracyjnych. Atrakcyjne miejsce odbywania się takiej konferencji jest ważnym czynnikiem w przyciąganiu uczestników z zagranicy, szczególnie tych, którzy zajmują eksponowane pozycje w sferze nauki czy przemysłu.

**Some comments relating to conferences closely related
to motorization matter taking place in Poland**