ZESZYTY NAUKOWE POLITECHNIKI ŚLĄSKIEJ 2005
Seria: TRANSPORT z. 58 Nr kol. 1688

Ryszard JANECKI[1]

KONTEKST POLITYKI TRANSPORTOWEJ REGIONÓW

Streszczenie. W artykule przedstawiono komponenty procesu formułowania programu polityki transportowej w wymiarze regionalnym. Na etapie identyfikacji problemów do rozwiązania, podejmowanych w ramach polityki transportowej regionów, proponuje się zastosowanie metod analizy kontekstowej. Są one dotychczas wykorzystywane w metodologii innych dyscyplin nauk społecznych, w geografii i ekologii społecznej.

CONTEXT OF TRANSPORT POLITICS FOR COUNTRY REGIONS

Summary. Components of formation process of regional program transport politics have been shown in article. Context analysis methods have been proposed to identify problems of transport politics of country regions. This methods are use in methodology of other science such as social sciences, geography and social ecology.

1. UWAGI WSTĘPNE – KONTEKST W METODOLOGII WYBRANYCH DZIEDZIN NAUKI

W metodologii nauk społecznych, w tym socjologii i nauk politycznych, oraz w metodologiach geografii i ekologii społecznej od lat trzydziestych XX wieku funkcjonuje pojęcie kontekstu[2].

Znaczenie podejścia kontekstowego, a zatem również czynników kontekstowych ulegało istotnemu zróżnicowaniu. Do przełomu postmodernistycznego w naukach społecznych nie znajdowano uzasadnienia dla badań nad wpływem czynników przestrzennych: lokalnych i regionalnych[3]. Wiązało się to z obowiązującym wtedy poglądem o ujednoliconych społeczeństwach państw narodowych[4]. Dopiero od początku lat siedemdziesiątych wyniki badań empirycznych zaczęły potwierdzać występujące zróżnicowanie regionalne w wielu segmentach przestrzeni społecznej i ekonomicznej oraz znaczenie tych faktów w rozwiniętych państwach Zachodu. Dało to impuls do rozwoju nurtu postmodernistycznego w naukach społecznych oraz dowartościowania wymiaru przestrzennego w procesach badawczych nad rzeczywistością społeczno-ekonomiczną[5]. Podejście

[1] Wydział Transportu, Politechnika Śląska, Krasińskiego 8, 40-019 Katowice, rjan48@wp.pl
[2] Zob. T. Zarzycki: Region jako kontekst zachowań politycznych, Warszawa 2002, s. 11.
[3] Zob. szerzej J. Agnew: Place and Politics, The Geographical Mediation of State and Society, Boston 1987.
[4] Zob. T. Zarzycki: op. cit., s. 13.
[5] Interesującą charakterystykę nurtu postmodernistycznego w socjologii przedstawiają m.in.: J. Szacki: Historia myśli socjologicznej. Wydanie nowe, Warszawa 2002; Z. Bauman: Intimations of Postmodernity, London – New York 1992; J. F. Lyotard: Kondycja ponowoczesna. Raport o stanie wiedzy, tłum. M. Kowalska, J. Migasiński, Warszawa 1997.

kontekstowe stało się jedną z uznanych metod badawczych w tych obszarach wiedzy. Dzieje się tak również dlatego, że ujmowany dzisiaj powszechnie czynnik kulturowy[6] oraz zbliżenie ekonomii i pozostałych nauk społecznych mogą być wprowadzone do tych obszarów wiedzy właśnie poprzez kontekst[7].

Odnosząc zatem definicję kontekstu do nauk społecznych, geografii społecznej i politycznej oraz ekologii społecznej jej formuła jest następująca[8]: kontekst to wszystkie istotne uwarunkowania działań społecznych, tworzące sformalizowany system interpretacji zróżnicowanej przestrzennie rzeczywistości społecznej. Tak definiowane pojęcie kontekstu staje się dla tych dyscyplin naukowych instrumentem wyjaśniania determinant zachowań społecznych oraz daje podstawę do ich lepszej i pełnej interpretacji.

Z przedstawioną powyżej definicją kontekstu koresponduje nurt analiz regionalnych, których przedmiotem badań są znaczenia materialnych składników przestrzeni[9]. Dla przykładu, z wielu prezentowanych przez B. Jałowieckiego taksonomii przestrzeni, warto wymienić jej interesujący podział uwzględniający typologię grup społecznych w powiązaniu z zajmowanym przez te grupy obszarem, zaproponowany przez R. Strassoldo. Będą to przestrzenie jednostek, małych grup społecznych (diad, rodzin, spotkań towarzyskich), organizacji formalnych, małych społeczności lokalnych, miejskich i regionalnych zbiorowości, państw narodowych i ludzkości[10].

Procesy przemian polskiej przestrzeni nabrały szczególnego znaczenia w dobie transformacji systemowej i akcesji do Unii Europejskiej. A. Kukliński wymienia sześć procesów tworzenia polskiej przestrzeni, których rezultatem będzie w przyszłości jej adaptacja do warunków i parametrów Unii Europejskiej[11]: procesy tworzenia przestrzeni otwartej, przestrzeni konkurencyjnej, przestrzeni efektywnej, przestrzeni czystej, przestrzeni innowacyjnej i przestrzeni zróżnicowanej. Nowy kształt przestrzeni Polski powinien się wyłonić w pierwszych dekadach XXI wieku jako rezultat powstawania nowego typu gospodarki globalnej i globalnego społeczeństwa, konsolidacji Wspólnoty Europejskiej oraz ostatecznego zwycięstwa systemu demokratycznego i gospodarki kapitalistycznej w krajach Europy Środkowej i Wschodniej[12]. W wyniku wymienionych procesów następować będzie przechodzenie[13]:

- od przestrzeni zamkniętej do otwartej,
- od przestrzeni monopolistycznej do konkurencyjnej,
- od przestrzeni nieefektywnej do efektywnej,
- od przestrzeni brudnej do czystej,
- od przestrzeni rutynowej do innowacyjnej,
- od przestrzeni negatywnego uniformizmu do przestrzeni wielorakich zróżnicowań.

---

[6] Zob. m.in. Z. Chromiński, A. Malinowski: Ekologia człowieka, Warszawa 1999, s. 5.

[7] Zob. m.in.: F. Fukuyama: Zaufanie. Kapitał społeczny a droga do dobrobytu, tłum. Anna i Leszek Śliwa, Warszawa-Wrocław 1997; M. Granovetter: Economic Action and Social Structure. The Problem of Embeddness, American Journal of Socjology nr 91/1981, s. 481 – 570.

[8] Zob. T. Zarzycki: Region jako kontekst ..., op. cit., s. 40 – 44 i 54.

[9] Jest to teoria przestrzeni znaczącej oraz społecznego wytwarzania przestrzeni – zob. m.in.: P. L. Berger, T. Luckman: Społeczne tworzenie rzeczywistości, tłum. J. Niżnik, Warszawa 1983; B. Jałowiecki: Społeczne wytwarzanie przestrzeni, Warszawa 1988; B. Jałowiecki: Społeczna przestrzeń metropolii, Warszawa 2000.

[10] Zob. R. Strassoldo: The social construction and sociological analysis of Space, 1984 za B. Jałowiecki: Społeczne wytwarzanie ..., op. cit., s. 19 – 28.

[11] Zob. A. Kukliński: Europejski kontekst przekształceń polskiej przestrzeni [w:] Polska 2000, Plus, Koncepcje polityki przestrzennego zagospodarowania kraju. Raport. Hipoteza t. I, J. Kołodziejski (red.), Warszawa 1995, s. 41.

[12] Zob. A. Kukliński, A. Mync, R. Szal: Polska przestrzeń na przełomie XX i XXI wieku, w: Polska przestrzeń w perspektywie długiego trwania, A. Kukliński (red.), PAN KPZK Biuletyn z. 178, Warszawa 1997, s. 49.

[13] Zob. A. Kukliński: Europejski kontekst ..., op. cit., s. 43.

Nawet bardzo skrótowa, ze względu na wymagania redakcyjne, prezentacja istoty metody kontekstowej pozwala na identyfikację szeregu przesłanek uzasadniających zastosowanie analizy kontekstowej w metodologii polityki transportowej regionów, będącej przedmiotem zainteresowania nauk ekonomicznych.

2. METODA KONTEKSTOWA – PRZESŁANKI ZASTOSOWAŃ W METODOLOGII POLITYKI TRANSPORTOWEJ REGIONÓW

Wśród przesłanek zastosowania analizy kontekstowej w metodologii polityki transportowej wymienić należy:

- Identyczność podstawowych cech systemów społecznego (w obszarze którego wykorzystuje się dzisiaj metody analizy kontekstowej) i transportowego (dla którego proponuje się zastosowanie tego narzędzia). Można bowiem przyjąć, że obydwa systemy są systemami sztucznymi, a więc stworzonymi w wyniku działalności ludzkiej. Poprzez swoje sprzężenie z otoczeniem są systemami otwartymi. Obserwowane w systemach społecznych i w systemach transportowych powiązania pomiędzy elementami w każdym z systemów dowodzą, że są one również systemami spójnymi. Kolejna cecha to stabilność systemów w określonym przedziale czasu, oznaczająca stałość pewnych właściwości systemów. Pomimo zmian w samych systemach jak i w ich otoczeniu właściwości te pozostają niezmienne. System społeczny i system transportowy cechuje zdolność adaptacji do warunków otoczenia. Procesy adaptacyjne prowadzą do rozwiązań korzystnych dla funkcjonowania każdego z systemów. Zatem zachowania homeostatyczne, charakterystyczne dla systemów naturalnych, dotyczą również porównywanych tutaj systemów stworzonych przez ludzi. Wreszcie oba systemy nie wykazują cech systemów zcentralizowanych[14].
- Zbieżność dokonanego w naukach społecznych przejścia od paradygmatu stałości znaczeń świata społecznego wraz z jego otoczeniem do uznania względności systemu społecznego oraz środowiska, w którym on funkcjonuje i się rozwija z widzeniem otoczenia transportu w naukach ekonomicznych. Otoczenie systemu transportowego jest bowiem również zróżnicowane w najszerszym tego słowa znaczeniu, a więc niejednorodne oraz charakteryzuje się dużą dynamiką zmian[15].
- Otwartość systemu transportowego oraz zmienność w czasie i w przestrzeni jego otoczenia, które to cechy stwarzają konieczność istnienia systemu opisu i interpretacji rzeczywistości społeczno-ekonomicznej transportu (samego systemu oraz powiązanego z sektorem otoczenia). W przypadku świata społecznego interpretatorem rzeczywistości społecznej, w tym otaczającego środowiska i zjawisk w nim rejestrowanych, staje się kontekst zachowań społecznych zarówno jednostek, jak i grup. Podobnie dla systemu transportowego, rozpatrywanego w tym artykule w wymiarze regionalnym, interpretatorem rzeczywistości społeczno-ekonomicznej jest kontekst polityki transportowej regionów[16].

---

[14] Zob. F. Tomala: System transportowy a ogólna teoria systemów. Zeszyty Naukowe WSE, Sopot 1986, s. 73.

[15] Szerzej piszą o różnych aspektach zróżnicowania otoczenia transportu m.in.: G. Gorzelak: Założenia długofalowej strategii rozwoju regionalnego [w:] Strategia rozwoju Polski do roku 2020. Studia eksperckie na temat 20-lecia 2001 – 2020, Warszawa 2001, s. 341 – 363; J. Kleer: Globalizacja szansą dla Polski [w:] Strategia rozwoju Polski do roku 2020. Studia eksperckie na temat 20-lecia 2001 – 2020, Warszawa 2001, s. 11 – 28; J. Kleer: Koniunktura światowa i procesy globalne [w:] Strategia rozwoju Polski do roku 2020. Diagnoza ogólnych uwarunkowań rozwojowych, Warszawa 2000, s. 77 – 119; J. Kołodziejski: Uwarunkowania przestrzenne długookresowej strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Polski [w:] Strategia rozwoju Polski do roku 2020. Diagnoza ogólnych uwarunkowań rozwojowych, Warszawa 2000, s. 365 – 400; S. Koreniuk: Dysproporcje w rozwoju regionów w Polsce – wybrane aspekty, Wrocław 2003; E. Nowińska-Łaźniewska: Relacje przestrzenne w Polsce w okresie transformacji w świetle teorii rozwoju regionalnego, Poznań 2004.

[16] Kontekst może być uważany za element odzwierciedlający wyniki wszystkich procedur prowadzących do

- Konieczność znajomości kontekstu polityki transportowej dla osiągnięcia zakładanych jej celów w poszczególnych regionach. Kontekst bowiem, jako determinanta polityki transportowej regionów, tworzy jednocześnie podstawę informacyjną niezbędną w procesie formułowania programu tej polityki. Zatem informacje kontekstowe powinny być wykorzystywane przez podmioty kreujące programy regionalnej polityki transportowej.
- Obserwowany z dużą intensywnością w ostatnich latach trend zbliżenia ekonomii i pozostałych nauk społecznych. Priorytet wpływu społecznego uznawany jest bowiem coraz powszechniej w metodologii nauk ekonomicznych. M. Lipset odwołujący się do kontekstu ekonomicznego systemów politycznych[17], czy F. Fukuyama podkreślający ważność społecznych pobudek działań ludzkich jako jednostek lub na poziomie grup społecznych[18], to przykłady podejścia uwzględniającego wzajemne oddziaływania pomiędzy kontekstem ekonomicznym a systemem społecznym lub kontekstem społecznym i systemem ekonomicznym. Ważność czynnika wpływu społecznego dostrzegana jest także w obszarze dyscyplin naukowych zajmujących się problematyką transportu. Można tutaj wymienić ekonomikę transportu badającą m.in. problemy zachowań komunikacyjnych ludności jako elementu sfery realnej gospodarowania w transporcie pasażerskim[19], czy też postulat F. Krzykały rozwoju socjologii transportu jako jednej z subdyscyplin socjologii gospodarczej[20].

3. ROLA KONTEKSTU W PROCESIE FORMUŁOWANIA PROGRAMU POLITYKI TRANSPORTOWEJ REGIONÓW

Polityka transportowa jest elementem szerokiego spectrum działań mieszczących się w zakresie polityki rozwoju gospodarczego. W budowie programu polityki transportowej W. Grzywacz, K. Wojewódzka-Król i W. Rydzkowski wyróżniają dwa etapy działań[21]:
- tworzenie podstawy informacyjnej procesu budowy programu, obejmujące rozpoznanie potrzeb transportowych oraz uwarunkowań rozwoju i funkcjonowania transportu,
- formułowanie programu polityki transportowej, w którym działania dotyczą:
  - określenia celów i zadań polityki,
  - określenia programu realizacyjnego,
  - wyboru metod i narzędzi polityki,
  - sprecyzowania kierunków i środków zabezpieczenia realizacyjnego programu,
  - określenia zakresu koordynacji, koncentracji i konsolidacji działań,
  - określenie organizacji i zasad monitorowania oraz korygowania polityki transportowej.

Na rysunku 1 przedstawiono procedurę budowy programu polityki transportowej.

Jeżeli przyjąć, że tworzenie programu polityki transportowej, także w wymiarze regionalnym, należy do planowania zorientowanego problemowo, a więc nie obejmuje etapu

identyfikacji podstawowych problemów rozwoju transportu w poszczególnych regionach.

[17] Zob. M. Lipset: Homo politicus. Społeczne podstawy polityki, tłum. G. Dziurdzik-Kwaśniewska, Warszawa 1998, s. 52 – 64.

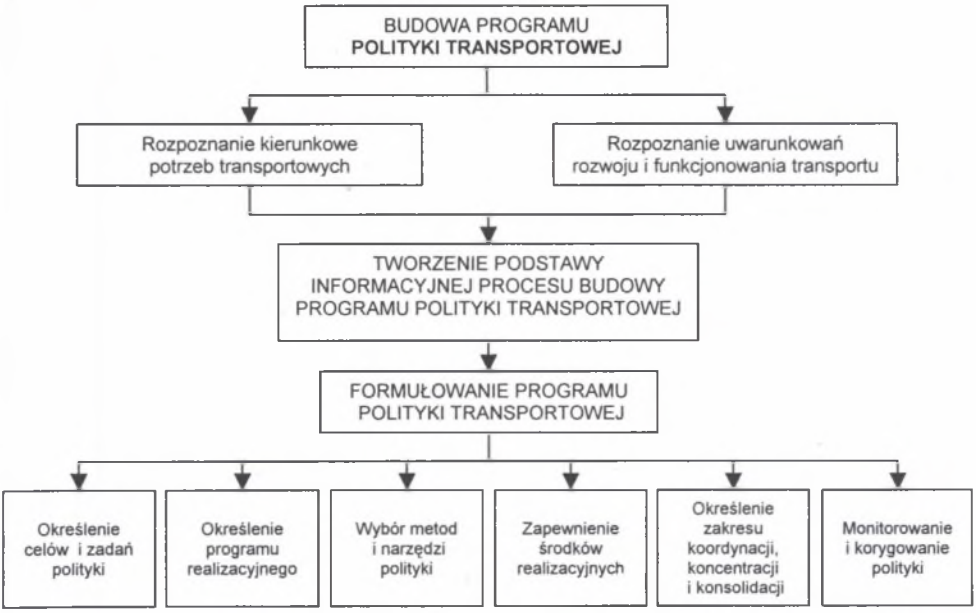
[18] Zob. F. Fukuyama: Zaufanie. Kapitał społeczny ..., op. cit., s. 16 i 32.

[19] Tematykę zachowań komunikacyjnych mieszkańców prezentują w swoich pracach m.in.: D. L. McFadden: Zapotrzebowanie na komunikację miejską. Analiza behawioralna – laureat Nagrody Nobla w dziedzinie ekonomii w 2000 r. – zob. T. Gruszecki: Nagrody Nobla w ekonomii, Lublin 2001, s. 73; w Polsce m.in.: O. Wyszomirski: Funkcjonowanie rynku komunikacji miejskiej, Gdańsk 1998, s. 32 – 48; W. Starowicz, A. Rudnicki, R. Janecki: Kompleksowe badania ruchu w Katowicach i Siemianowicach Śląskich – synteza wyników, zeszyt SITK nr 73, Kraków 1999.

[20] Zob. F. Krzykała: Główne problemy socjologii gospodarczej. Wprowadzenie do metodologii i metodyki badań, Poznań 1999, s. 80 – 89; F. Krzykała: Socjologia transportu w zarysie, Poznań 2004.

[21] Zob. W. Grzywacz, K. Wojewódzka-Król, W. Rydzkowski: Polityka transportowa, Gdańsk 2003, s. 19 – 23.

przekładania misji na cele problemowe[22], to uszczegółowieniem przedstawionej procedury będzie następujący proces kreowania polityki transportowej regionu:



Rys. 1. Procedura budowy programu polityki transportowej
Fig. 1. Construction procedure of transport politics program

Źródło: opracowanie własne na podstawie: W. Grzywacz, K. Wojewódzka-Król W. Rydzkowski, Polityka transportowa, Gdańsk 2003, S. 19 - 23

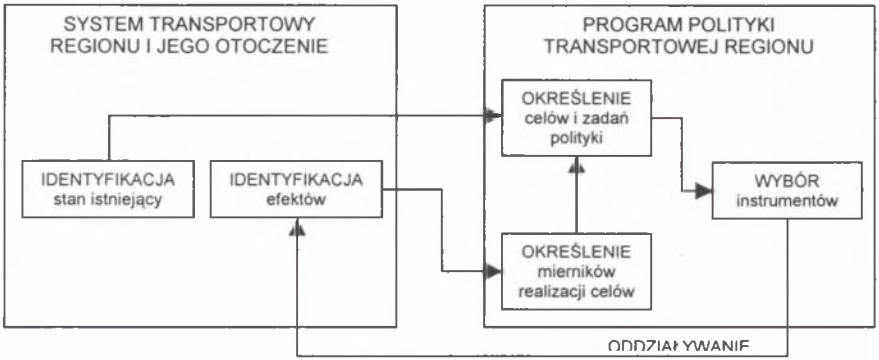
- identyfikacja stanu istniejącego systemu transportowego i jego otoczenia (potrzeby, bariery, uwarunkowania),
- określenie celów i zadań polityki transportowej,
- wybór metod i instrumentów realizacji polityki,
- określenie mierników realizacji celów polityki transportowej,
- określenie zasad identyfikacji efektów oddziaływania polityki i jej korygowania.

Na rysunku 2 przedstawiono wymienione elementy procesu kreowania polityki transportowej regionu.

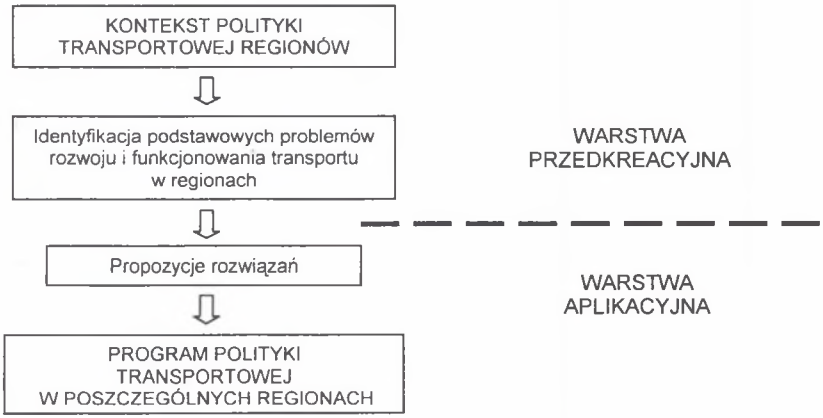
Można zatem uznać, że w omówionej powyżej metodologii formułowania programu polityki transportowej regionu kontekst odzwierciedlać będzie wynik wszystkich procedur prowadzących do identyfikacji podstawowych problemów rozwoju i funkcjonowania transportu w regionach – zob. rys. 3 i 4. W tym przypadku kontekst tworzy w procesie formułowania polityki transportowej poszczególnych regionów swoistą warstwę przedkreacyjną, którą uznać należy za warstwę ex ante w stosunku do programu polityki transportowej regionu.

[22] Zob. m.in.: P. Kotler, G. Armstrong, J. Saunders, V. Wong: Marketing. Podręcznik europejski, Warszawa 2002, s. 121. Możliwe jest również podejście, w którym określona jest misja i zidentyfikowane są oraz zdiagnozowane problemy. Stanowią one podstawę do definiowania celów polityki transportowej, a procedury formułowania programu polityki transportowej mają charakter planowania zorientowanego problemowo.

Wskazanie na merytoryczną rolę kontekstu w procesie formułowania programu polityki transportowej w poszczególnych regionach prowadzi do uznania kontekstu za jedyną determinantę polityki transportowej regionów, a więc za główny czynnik określający jej kształt. Program regionalnej polityki transportowej jest wobec tego produktem interakcji kontekstu i celów oraz zadań polityki transportowej regionów – tworzy w procesie jego formułowania warstwę aplikacyjną[23].



Rys. 2. Elementy procesu kreowania polityki transportowej
Fig. 2. Elements of creation process of transport politics



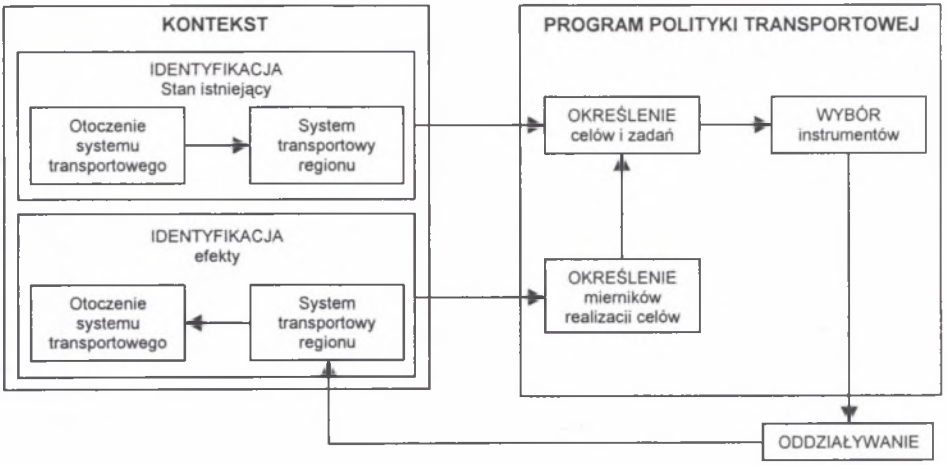
Rys. 3. Kontekst w procesie formułowania programu polityki transportowej poszczególnych regionów
Fig. 3. Context in process of formularization of transport politics for country regions

Przedstawiony układ oddziaływań składa się więc z kontekstu jako zjawisk – przyczyn i polityki transportowej regionów jako zjawisk – skutków oraz relacji oddziaływań pomiędzy tymi relatywami. Można ten układ określić również jako oddziaływanie warstw przedkreacyjnej (ex ante) i aplikacyjnej, co zobrazowano na rys. 5.

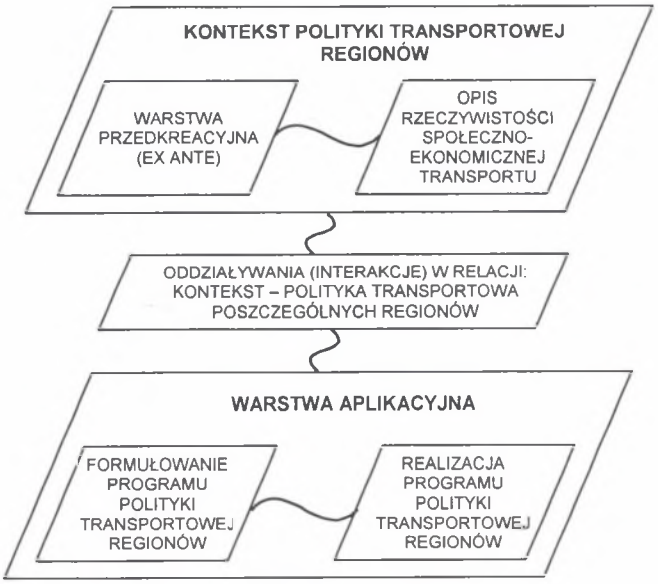
Analizę relacji typu przyczyna – skutek uważa się za „najważniejszy albo nawet jedyny cel badań ekonomicznych"[24]. Jednocześnie rzadko występują proste związki przyczy-

[23] Drugim elementem tworzącym warstwę aplikacyjną są działania związane z realizacją programu polityki transportowej w poszczególnych regionach.
[24] Zob. S. Stachak: Wstęp do metodologii nauk ekonomicznych, Warszawa 1997, s. 66 – 67.

nowe, co ma miejsce także w odniesieniu do relacji w układzie kontekst – polityka transportowa regionów. Możliwe relacje oddziaływań w tym układzie są bowiem w znacznej części związkami złożonymi.



Rys. 4. Wykorzystanie metody kontekstowej w procesie formułowania polityki transportowej regionu
Fig. 4. Use of context analysis method in process of formularization of transport politics for country regions



Rys. 5. Rola kontekstu polityki transportowej regionów
Fig. 5. Context role of transport politics for country regions

Dla grup użytkowników transportu regionalnego, których zachowania transportowe pozostają jednym z czynników kształtujących potrzeby transportowe w sferze ekonomicznej (podmioty gospodarcze w regionie, państwo i samorząd terytorialny) i w sferze społecznej (indywidualni użytkownicy i gospodarstwa domowe) otoczenia systemu transportowego w

regionie, kontekst staje się również zbiorem uwarunkowań i okoliczności ich zachowań. Jest więc w tym przypadku kontekstem zachowań transportowych grup wymienionych użytkowników transportu w regionie.

4. WNIOSKI

- Budowa programu polityki transportowej w wymiarze regionalnym wymaga kierunkowego rozpoznania potrzeb transportowych, uwarunkowań rozwoju i funkcjonowania transportu oraz identyfikacji i diagnozy stanu istniejącego systemu transportowego regionu.
- Porównanie rozpoznanych potrzeb transportowych w regionie z istniejącymi możliwościami obsługi przez system transportowy na jego obszarze jest podstawą do określenia problemów do rozwiązania w ramach polityki transportowej regionu.
- Wymienione fazy budowy programu polityki transportowej regionu odzwierciedla jej kontekst. Metody kontekstowe stosowane są w metodologii wybranych nauk społecznych (socjologia i politologia), geografii społecznej i ekologii społecznej Proponuje się ich wykorzystanie w metodologii formułowania programów polityki transportowej regionów, jej ważnego etapu, jakim niewątpliwie pozostaje etap określania problemów do rozwiązania przez politykę transportową. Na tej podstawie w kolejnej fazie formułowania polityki określa się jej cele i zadania.
- Znaczenie metod kontekstowych w procesie budowy programu polityki transportowej poszczególnych regionów wyznaczają następujące funkcje kontekstu:
  - kontekst jako narzędzie do definiowania problemów podejmowanych przez politykę transportową regionów,
  - kontekst jako jedyna determinanta polityki transportowej regionów,
  - kontekst jako zbiór uwarunkowań i okoliczności zachowań transportowych grup użytkowników transportu w regionie.

Literatura

1. Agnew J.: Place and Politics, The Geographical Mediation of State and Society, Boston 1987.
2. Bauman Z.: Intimations of Postmodernity, London – New York 1992.
3. Berger P. L., Luckman T.: Społeczne tworzenie rzeczywistości, tłum. J. Niżnik, Warszawa 1983.
4. Chromiński Z., Malinowski A.: Ekologia człowieka, Warszawa 1999.
5. Fukuyama F.: Zaufanie. Kapitał społeczny a droga do dobrobytu, tłum. A. Śliwa, L. Śliwa, Warszawa – Wrocław 1997.
6. Gorzelak G.: Założenia długofalowej strategii rozwoju regionalnego [w:] Strategia rozwoju Polski do roku 2020. Studia eksperckie na temat 20-lecia 2001 – 2020, Warszawa 2001.
7. Granovetter M.: Economic Action and Social Structure. The Problem of Embeddness, American Journal of Sociology nr 91/1981.
8. Gruszecki T.: Nagrody Nobla w ekonomii, Lublin 2001.
9. Grzywacz W., Wojewódzka-Król K., Rydzkowski W.: Polityka transportowa, Gdańsk 2004.
10. Jałowiecki B.: Społeczne wytwarzanie przestrzeni, Warszawa 1988.
11. Jałowiecki B.: Społeczna przestrzeń metropolii, Warszawa 2000.

12. Kleer J.: Globalizacja szansą dla Polski, w: Strategia rozwoju Polski do roku 2020. Studia eksperckie na temat 20-lecia 2001 – 2020, Warszawa 2001.
13. Kleer J.: Koniunktura światowa i procesy globalne [w:] Strategia rozwoju Polski do roku 2020. Diagnoza ogólnych uwarunkowań rozwojowych, Warszawa 2000.
14. Kołodziejski J.: Uwarunkowania przestrzenne długookresowej strategii rozwoju gospodarczego Polski [w:] Strategia rozwoju Polski do roku 2020. Diagnoza ogólnych uwarunkowań rozwojowych, Warszawa 2000.
15. Korenik S.: Dysproporcje w rozwoju regionów w Polsce – wybrane aspekty, Wrocław 2003.
16. Kotler P., Armstrong G., Saunders J., Wong V.: Marketing. Podręcznik europejski, Warszawa 2002.
17. Krzykała F.: Główne problemy socjologii gospodarczej. Wprowadzenie do metodologii i metodyki badań, Poznań 1999.
18. Krzykała F.: Socjologia transportu w zarysie, Poznań 2004.
19. Kukliński A.: Europejski kontekst przekształceń polskiej przestrzeni [w:] Polska 2000 Plus. Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju. Raport t.I, J. Kołodziejski (red.), Warszawa 1995.
20. Kukliński A., Mync A., Szul R.: Polska przestrzeń na przełomie XX i XXI wieku [w:] Polska przestrzeń w perspektywie długiego trwania, A. Kukliński (red.), PAN KPZK Biuletyn z. 178, Warszawa 1997
21. Lipset S. M.: Homo politicus. Społeczne podstawy polityki, tłum. G. Dziurdzik-Kwaśniewska, Warszawa 1998.
22. Lyotard J. F.: Kondycja ponowoczesna. Raport o stanie wiedzy, tłum. M. Kowalska, J. Migasiński, Warszawa 1997.
23. Nowińska-Łaźniewska E.: Relacje przestrzenne w Polsce w okresie transformacji w świetle teorii rozwoju regionalnego, Poznań 2004.
24. Stachak S.: Wstęp do metodologii nauk ekonomicznych, Warszawa 1997.
25. Starowicz W., Rudnicki A., Janecki R.: Kompleksowe badania ruchu w Katowicach i Siemianowicach Śląskich – synteza wyników, Zeszyt SITK nr 73, Kraków 1999.
26. Szacki J.: Historia myśli socjologicznej. Wydanie nowe, Warszawa 2002.
27. Tomala F.: System transportowy a ogólna teoria systemów, Zeszyty Naukowe WSE, Sopot 1986.
28. Wyszomirski O.: Funkcjonowanie rynku komunikacji miejskiej, Gdańsk 1998.
29. Zarzycki T.: Region jako kontekst zachowań politycznych, Warszawa 2002.