

Załącznik nr 3
Do wniosku z dnia 10.11.2025 r.
w postępowaniu habilitacyjnym
Bartłomiej Kołsut

Autoreferat

przedstawiający opis dorobku i osiągnięć naukowych

Bartłomiej Kołsut

Poznań, 10.11.2025 r.

Spis treści

1. IMIĘ I NAZWISKO.....	3
2. POSIADANE DYPLOMY, STOPNIE NAUKOWE LUB ARTYSTYCZNE	3
3. INFORMACJA O DOTYCHCZASOWYM ZATRUDNIENIU W JEDNOSTKACH NAUKOWYCH LUB ARTYSTYCZNYCH	3
4. GŁÓWNE OSIĄGNIĘCIE NAUKOWE	4
4.1. STRUKTURA GŁÓWNEGO OSIĄGNIĘCIA NAUKOWEGO.....	4
4.2. WPROWADZENIE DO PROBLEMATYKI BADAŃ MOTORYZACJI INDYWIDUALNEJ	9
4.3. CEL I ZAKRES OSIĄGNIĘCIA, GŁÓWNE PROBLEMY BADAWCZE	13
4.4. PODSTAWY METODOLOGICZNE BADAŃ NAD RYNKIEM SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W POLSCE	16
4.5. PRZEBIEG REWOLUCJI MOTORYZACYJNEJ W POLSCE	22
4.6. ZRÓŻNICOWANIE PRZESTRZENNE ZMIAN NA RYNKU SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W POLSCE	27
4.7. UWARUNKOWANIA INSTYTUCJONALNE PRZEBIEGU I PRZESTRZENNEGO ZRÓŻNICOWANIA REWOLUCJI MOTORYZACYJNEJ W POLSCE.....	35
4.8. WKŁAD W ROZWÓJ DYSCYPLINY GEOGRAFIA SPOŁECZNO-EKONOMICZNA I GOSPODARKA PRZESTRZENNA	43
4.9. BIBLIOGRAFIA	44
5. BADANIA REALIZOWANE POZA GŁÓWNYM OSIĄGNIĘCIEM NAUKOWYM	53
5.1. POWIĄZANIA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNE I WSPÓŁPRACA JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO	53
5.2. ROZWÓJ LOKALNY, REWITALIZACJA MIAST I PLANOWANIE STRATEGICZNE.....	54
5.3. STRUKTURA PRZESTRZENNA I CZYNNIKI FUNKCJONOWANIA RYNKU NOWYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W POLSCE (ZAGADNIENIA NIEWCHODZĄCE W SKŁAD GŁÓWNEGO OSIĄGNIĘCIA NAUKOWEGO).....	56
5.4. BIBLIOGRAFIA	58
6. INFORMACJA O WYKAZYWANIU SIĘ ISTOTNĄ AKTYWNOŚCIĄ NAUKOWĄ ALBO ARTYSTYCZNĄ REALIZOWANĄ W WIĘCEJ NIŻ JEDNEJ UCZELNI, INSTYTUCJI NAUKOWEJ LUB INSTYTUCJI KULTURY, W SZCZEGÓLNOŚCI ZAGRANICZNEJ	60
6.1. UCZESTNICTWO W PROJEKTACH BADAWCZYCH.....	60
6.2. UDZIAŁ W KONFERENCJACH NAUKOWYCH, STAŻACH I SEMINARIACH BADAWCZYCH.....	62
6.3. DZIAŁALNOŚĆ RECENZYJNA	64
7. INFORMACJA O OSIĄGNIĘCIACH DYDAKTYCZNYCH, ORGANIZACYJNYCH ORAZ POPULARYZUJĄCYCH NAUKĘ LUB SZTUKĘ	65
7.1. OSIĄGNIĘCIA DYDAKTYCZNE	65
7.2. OSIĄGNIĘCIA ORGANIZACYJNE	70
7.3. OSIĄGNIĘCIA POPULARYZUJĄCE NAUKĘ.....	71

1. Imię i nazwisko

Bartłomiej Kołsut

2. Posiadane dyplomy, stopnie naukowe lub artystyczne

- 2015 Stopień doktora nauk o Ziemi w zakresie geografii przyznany przez Radę Wydziału Nauk Geograficznych i Geologicznych Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu na podstawie rozprawy doktorskiej pt. *Zinstytucjonalizowane sieci współdziałania międzygminnego w Polsce*; promotor: Prof. dr hab. Tadeusz Stryjakiewicz; recenzenci: Prof. dr hab. Tomasz Kaczmarek, Prof. UW dr hab. Wojciech Dziemianowicz; praca doktorska uzyskała, decyzją komisji i Rady Wydziału, wyróżnienie;
- 2010 Tytuł zawodowy magistra gospodarki przestrzennej uzyskany na Wydziale Nauk Geograficznych i Geologicznych Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu na podstawie pracy magisterskiej pt. *Możliwości funkcjonowania Chojnic i Człuchowa jako zespołu miejskiego*; promotorzy: Prof. dr hab. Henryk Rogacki i Prof. dr hab. Tadeusz Stryjakiewicz; recenzent: dr Anna Świdurska; praca magisterska uzyskała, decyzją komisji, wyróżnienie.

3. Informacja o dotychczasowym zatrudnieniu w jednostkach naukowych lub artystycznych

- 2015 – Adiunkt na Wydziale Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej (do 2020 r. Wydziale Nauk Geograficznych i Geologicznych) Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu.

4. Główne osiągnięcia naukowe

4.1. Struktura głównego osiągnięcia naukowego

Jako główne osiągnięcie naukowe stanowiące znaczny wkład w rozwój dyscypliny naukowej geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna przedstawiam cykl 13 powiązanych tematycznie publikacji pod wspólnym tytułem *Wymiar przestrzenny rewolucji motoryzacyjnej w Polsce*, na który składa się:

a) **6 artykułów naukowych:**

[1] Kudłak, R., & Kolsut, B. (2025). The uneven geography of used car imports in Poland: the role of regional historical legacies and social ties. *GeoJournal*, 90, 243. <https://doi.org/10.1007/s10708-025-11492-5>

Mój udział (50%) obejmował określenie koncepcji badań importu samochodów używanych do Polski, przygotowanie bazy danych wykorzystanej w analizie, identyfikację prawidłowości przestrzennych w zakresie koncentracji działalności importowej, przeprowadzenie obliczeń oraz opracowanie map i ilustracji. Odpowiadałem za koncepcję i redakcję części *Motorization growth in emerging and developing economies: the role of used car imports, Materials and methods* oraz *Results*. Uczestniczyłem także w opracowaniu pozostałych części artykułu, wnosząc wkład w interpretację wyników oraz ich powiązanie z literaturą dotyczącą geografii społeczno-ekonomicznej.

[2] Kolsut, B., & Kudłak, R. (2024). From systemic to sustainability transitions: An emerging economy perspective on urban sprawl and the automobile revolution. *European Urban and Regional Studies*, 31(2), 149-167. <https://doi.org/10.1177/09697764231188>

Odpowiadałem za 50% prac nad artykułem. Zaproponowałem zakres podjętej problematyki, którą zaprezentowaliśmy na *Special Session: Ecology, Economy and Climate Crisis in European Regional Development II* w ramach Global Conference on Economic Geography w Dublinie (2022), a następnie zgłosiliśmy do publikacji w numerze specjalnym czasopisma *European Urban and Regional Studies* (redagowanego przez organizatorów ww. sesji). W ramach prac nad artykułem opracowałem koncepcję i metodykę badania związku między wielkością i strukturą parku samochodowego w Polsce a suburbanizacją. Przeprowadziłem także główną część badań empirycznych, przygotowałem wnioski końcowe oraz redagowałem treść artykułu.

[3] Kolsut, B., Stryjakiewicz, T., & Gadziński, J. (2022). Do motorisation statistics reflect the real geography of car ownership in Poland? *Quaestiones Geographicae*, 41(2), 95-108. <https://doi.org/10.2478/quageo-2022-0016>

Mój udział (65%) obejmował: pozyskanie z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców szczegółowych informacji o zarejestrowanych w Polsce pojazdach, stworzenie z nich autorskiej bazy danych, a także jej analizę, która doprowadziła do identyfikacji zakresu i rozkładu przestrzennego opisanych w artykule ułomności. Ponadto, koordynowałem prace dotyczące

tekstu artykułu i byłem głównym autorem sposobów korekty opisanych w publikacji ułomności.

[4] Kolsut, B., & Stryjakiewicz, T. (2021). Do spatial differences in the personal car market reflect a centre-periphery structure? The case of Poland. **European Transport Research Review**, 13(1), 1-12. <https://doi.org/10.1186/s12544-021-00494-2>

Mój udział (65%) obejmował przede wszystkim opracowanie koncepcji badania relacji między peryferyjnością społeczno-gospodarczą a podstawowymi wskaźnikami rynku samochodowego w Polsce oraz jej empiryczną weryfikację. Ponadto byłem odpowiedzialny za przygotowanie i analizę danych, a także za sformułowanie kluczowych wniosków dotyczących przestrzennego zróżnicowania procesów peryferyzacji w Polsce oraz ich związku z rynkiem samochodów osobowych.

[5] Stryjakiewicz, T., Kolsut, B., Doszczeczko, B., Dyba, W., Kisiąła, W., Kudłak, R., & Wojtyra, B. (2021). Przegląd ekonomiczno-przestrzennych badań rynku samochodów osobowych. **Przegląd Geograficzny**, 93(2), 249-268. <https://doi.org/10.7163/PrzG.2021.2>

Mój udział (30%) obejmował określenie koncepcji i struktury artykułu, redakcję jego końcowej wersji oraz przygotowanie fragmentów dotyczących: (I) badań w zakresie handlu międzynarodowego samochodami używanymi, (II) identyfikacji kluczowych mechanizmów przepływu pojazdów pomiędzy krajami wysoko rozwiniętymi a gospodarkami wschodzącymi oraz (III) ich znaczenia dla kształtowania poziomu motoryzacji w Europie Środkowo-Wschodniej. Ponadto, byłem głównym autorem wstępu i podsumowania, w tym w sformułowaniu głównych wniosków dotyczących zróżnicowania przestrzennego procesów rozwoju rynku samochodowego.

[6] Kolsut, B. (2020). The import of used cars to Poland after EU accession. **Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego**, 34(2), 129-143. <https://doi.org/10.24917/20801653.342.9>

- b) **Monografia naukowa pt. *The Economic Geography of the Car Market. The Automobile Revolution in an Emerging Economy***, składająca się z dziewięciu rozdziałów i opublikowana w prestiżowym wydawnictwie Routledge Taylor & Francis (poziom II listy MNiSW), która stanowi efekt moich wieloletnich badań nad wymiarem przestrzennym rewolucji motoryzacyjnej w Polsce. Jestem pierwszym redaktorem publikacji oraz głównym autorem koncepcji badawczej, założeń metodycznych, wniosków końcowych oraz zaakceptowanego przez recenzentów i wydawnictwo *Book Proposal*. W ramach prac nad książką odpowiadałem także za pozyskanie i opracowanie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK) oraz przygotowanie autorskiej bazy danych, stanowiącej podstawę analiz empirycznych zawartych w monografii. Opracowałem również szczegółową procedurę oraz narzędzia badawcze służące realizacji wywiadów kwestionariuszowych face to face, w tym określiłem populację generalną, opracowałem operat losowania i skonstruowałem kwotową próbę badawczą. Kierowałem także realizacją przeprowadzonych w Poznaniu oraz powiatach: poznańskim, stalowowolskim

i lwóweckim badań terenowych (podczas których zrealizowano 4000 bezpośrednich wywiadów kwestionariuszowych z kierowcami), stanowiących podstawę empiryczną dwóch rozdziałów (6 i 7). Oprócz redakcji książki i wkładu w jej koncepcję oraz metodykę, jestem współautorem sześciu rozdziałów (1–5 i 9), które stanowią część głównego osiągnięcia naukowego:

[7a] Kołsut, B., & Stryjakiewicz, T. (2023). Introduction. W: B. Kołsut & T. Stryjakiewicz (red.), *The Economic Geography of the Car Market. The Automobile Revolution in an Emerging Economy* (s. 1-15). **Routledge, Taylor & Francis.** <https://doi.org/10.4324/9781003309659-1>

Mój udział (65%) obejmował współtworzenie opisanej w rozdziale koncepcji monografii, opracowanie głównych założeń metodologicznych oraz struktury analizy dotyczącej wymiaru przestrzennego rewolucji motoryzacyjnej w Polsce i jej uwarunkowań. Odpowiadałem za sformułowanie kluczowych pytań badawczych, opracowanie ram analitycznych oraz koncepcji wykorzystania danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców i wywiadów kwestionariuszowych *face to face*.

[7b] Stryjakiewicz, T., & Kołsut, B. (2023). Why is Poland such an intriguing case study of the automobile revolution in an emerging economy? W: B. Kołsut & T. Stryjakiewicz (red.), *The Economic Geography of the Car Market. The Automobile Revolution in an Emerging Economy* (s. 16-24). **Routledge, Taylor & Francis.** <https://doi.org/10.4324/9781003309659-2>

Mój udział (50%) obejmował opracowanie części poświęconej koncepcyjnemu ujęciu przestrzennych aspektów przemian rynku samochodowego w Polsce, którą traktowałem jako środkowoeuropejskiego reprezentanta grupy gospodarek wschodzących (*emerging economies*). Wniosłem autorski wkład w przedstawienie następujących wątków tego rozdziału: roli układu centrum-peryferie, zróżnicowań regionalnych w zakresie importu samochodów używanych, *urban sprawl* oraz regresu transportu publicznego. Przygotowana przeze mnie część zarysowuje ramy interpretacyjne wymiaru przestrzennego rewolucji motoryzacyjnej w Polsce (szczególnie po wejściu do Unii Europejskiej), stanowiące punkt odniesienia dla dalszych analiz w monografii.

[7c] Kudłak, R., Kołsut, B., & Kisiała, W. (2023). Driving gears of car ownership transformation. W: B. Kołsut & T. Stryjakiewicz (red.), *The Economic Geography of the Car Market. The Automobile Revolution in an Emerging Economy* (s. 25-44). **Routledge, Taylor & Francis.** <https://doi.org/10.4324/9781003309659-3>

Mój udział (30%) obejmował współtworzenie koncepcji rozdziału i jego części interpretacyjnej, związanej z przestrzennymi aspektami rozwoju motoryzacji, w tym roli układu centrum-peryferie, suburbanizacji i zróżnicowań regionalnych. Opracowałem również fragmenty dotyczące wpływu rynku wtórnego, podkreślając znaczenie importu samochodów używanych w kształtowaniu dynamiki i przestrzennego obrazu rozwoju motoryzacji w Polsce.

[7d] Kisiała, W., Kudłak, R., **Kołosut, B.** (2023). The market for new cars. Another dimension of the core-periphery pattern. W: B. Kołosut & T. Stryjakiewicz (red.), *The Economic Geography of the Car Market. The Automobile Revolution in an Emerging Economy* (s. 45-71). **Routledge, Taylor & Francis.** <https://doi.org/10.4324/9781003309659-4>

Odpowiadałem za 30% prac nad rozdziałem. Współtworzyłem koncepcję rozdziału i jego część empiryczną oraz interpretacyjną, związaną z przestrzennymi aspektami rozwoju rynku oraz uwarunkowaniami instytucjonalnymi które istotnie zwiększyły znaczenie leasingu w przemianach na rynku samochodów osobowych w Polsce.

[7e] **Kołosut, B.**, Kisiała, W., & Kudłak, R. (2023). Import of second-hand cars: Evidence of individual entrepreneurship and social networks? W: B. Kołosut & T. Stryjakiewicz (red.), *The Economic Geography of the Car Market. The Automobile Revolution in an Emerging Economy* (s. 72-95). **Routledge, Taylor & Francis.** <https://doi.org/10.4324/9781003309659-5>

Odpowiadałem za 40% prac nad rozdziałem. Byłem głównym autorem koncepcji, wprowadzenia i wniosków, redagowałem tekst oraz opracowałem zasadniczą część interpretacyjną dotyczącą instytucjonalnych i przestrzennych uwarunkowań importu samochodów używanych do Polski. Zdefiniowałem również ramy teoretyczne odnoszące się do liberalizacji handlu po 1989 r. i po akcesji do UE, a także wprowadziłem perspektywę sieci społecznych i przedsiębiorczości indywidualnej w analizie międzynarodowego handlu samochodami używanymi.

[7f] **Kołosut, B.**, & Stryjakiewicz, T. (2023). Conclusions, policy recommendations and future challenges in the context of the COVID-19 pandemic. W: B. Kołosut & T. Stryjakiewicz (red.), *The Economic Geography of the Car Market. The Automobile Revolution in an Emerging Economy* (s. 177-188). **Routledge, Taylor & Francis.** <https://doi.org/10.4324/9781003309659-9>

Mój udział (65%) obejmował opracowanie koncepcji rozdziału oraz napisanie zasadniczej części tekstu poświęconej syntezie wyników w zakresie wymiaru przestrzennego i instytucjonalnych uwarunkowań rewolucji motoryzacyjnej w Polsce. Ponadto przygotowałem część rekomendacyjną oraz postscriptum dotyczące pandemii COVID-19, w którym ukazałem konsekwencje kryzysu podażowego, zmian w strukturze rynku samochodowego oraz ich znaczenie dla gospodarek wschodzących.

- c) **Wieloautorska monografia** popularyzująca, a także rozszerzającą zrealizowane w ramach przedstawionego powyżej tematu wyniki badań:

[8] Stryjakiewicz, T., & **Kołosut, B.** (red.). (2024). *Polska Rzeczpospolita Samochodowa. Geografia samochodów osobowych w Polsce*. Poznań, **Bogucki Wydawnictwo Naukowe.**

Mój udział (30%) obejmował opracowanie koncepcji i struktury merytorycznej książki oraz koordynację prac redakcyjnych nad całością publikacji. Byłem głównym autorem układu treści oraz sposobu prezentacji zagadnień, łączącego ujęcie naukowe z elementami popularyzującymi – takimi jak fotografie, mapy, infografiki i przykłady ilustrujące zjawiska opisane

w poszczególnych rozdziałach. Odpowiadałem również za wybór i przygotowanie większości ilustracji oraz za koncepcję ich wykorzystania jako narzędzia wizualizacji danych przestrzennych i upowszechniania wiedzy geograficzno-ekonomicznej.

Znaczna część publikacji stanowiących główne osiągnięcie naukowe jest współautorska. Wynika to z faktu, że **prowadzone przeze mnie badania miały charakter zespołowy** i realizowane były w ramach projektów badawczych angażujących badaczy z Zakładu Geografii Ekonomicznej UAM oraz Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu. Współautorstwo w tym kontekście jest naturalną konsekwencją złożoności podejmowanej problematyki, wymagającej połączenia różnych kompetencji z zakresu nauk społecznych (w tym głównie geografii społeczno-ekonomicznej), a także integracji badań ilościowych i jakościowych z analizami przestrzennymi. Takie podejście jest zgodne ze współczesnymi standardami badań, w których coraz częściej kluczowe rezultaty naukowe powstają w interdyscyplinarnych zespołach badawczych.

Współautorstwo poszczególnych publikacji, omówione powyżej, odzwierciedla rzeczywisty podział zadań w ramach prowadzonych badań. **Moja rola miała wiodący i koordynacyjny charakter** – odpowiadałem za opracowanie koncepcji badawczych, określenie założeń metodologicznych, tworzenie baz danych, planowanie i realizację badań empirycznych oraz syntezę wyników. W 10 spośród 13 publikacji składających się na główne osiągnięcie naukowe jestem autorem wiodącym, wnoszącym największy (z czego w trzech przypadkach – równy z innym współautorem) wkład w ich powstanie, a w przypadku 7 publikacji mój udział wynosi przynajmniej 50%. Sądzę, że tak zorganizowana współpraca naukowa sprzyjała pogłębionej analizie badanych zjawisk i pozwoliła na uzyskanie rezultatów o znaczeniu przekraczającym indywidualne wkłady poszczególnych autorów, przy mojej kluczowej roli w ich merytorycznym kształtowaniu.

Przyjęta w moich badaniach perspektywa „wymiaru przestrzennego rewolucji motoryzacyjnej” mieści się w obrębie geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarki przestrzennej, pozostając jednocześnie w ścisłym związku z kilkoma jej subdyscyplinami. Związki z **geografią transportu** [I] wynikają z samej natury analizowanego zjawiska: samochód jest środkiem transportu, a więc narzędziem zaspokajania potrzeb mobilności, wykorzystującym istniejącą infrastrukturę i jednocześnie współkształtującym układy osadnicze (Rodrigue, 2024). W tym ujęciu rewolucja motoryzacyjna to nie tylko proces technologiczny, lecz przede wszystkim zmiana w sposobie przemieszczania się, a tym samym – organizacji przestrzeni i dostępu do zasobów.

Jednocześnie motoryzacja jest zjawiskiem głęboko zakorzenionym w sferze **konsumpcji** [II]. Samochód stanowi dobro trwałego użytku wpływające na status społeczny, a jego umasowanie odzwierciedla przemiany w strukturze potrzeb i stylach życia (Merriman, 2009; Urry, 2004). W tym sensie badanie rynku samochodowego to także badanie w zakresie geografii konsumpcji – przestrzennego różnicowania wzorców nabywania i użytkowania dóbr, które jednocześnie kształtują mobilność i wyrażają pozycję społeczną.

Samochód jest także produktem rynkowym – przedmiotem wymiany, handlu i pośrednictwa. Analiza jego przepływów między krajami i regionami wpisuje się w **geografię rynku** [III], ukazując różnicowanie przestrzenne transakcji, kanałów dystrybucji i instytucjonalnych uwa-

runkowań wymiany. Szczególne znaczenie w tym kontekście ma rynek wtórny i zjawisko importu samochodów używanych, które w Polsce stały się jednym z głównych mechanizmów umasowienia motoryzacji i ważnym elementem handlu międzynarodowego (Grubel, 1980). Badania te ujawniają, że rewolucja motoryzacyjna w krajach transformujących się ma nie tylko wymiar społeczny, lecz także handlowy i sieciowy – związany z funkcjonowaniem powiązań międzynarodowych i efektami sąsiedztwa gospodarek o różnym poziomie rozwoju.

Rewolucja motoryzacyjna ma również istotny wymiar przestrzenny, bezpośrednio powiązany z **gospodarką przestrzenną** [IV]. Umasowienie samochodu i wzrost mobilności indywidualnej miały istotny związek z rozpraszaniem zabudowy, suburbanizacją i utrwalania praktyk charakterystycznych dla zjawiska *urban sprawl* (Cao i in., 2007). Procesy te prowadzą do wzrostu kosztów obsługi infrastrukturalnej i wydłużania dystansów codziennych dojazdów. W tym kontekście rewolucja motoryzacyjna staje się ważnym punktem odniesienia dla gospodarki przestrzennej i planowania rozwoju, wskazując, jak polityka transportowa i decyzje przestrzenne wzajemnie się warunkują, a zaniedbania w tej sferze mogą utrwalać nieefektywne struktury terytorialne.

Wreszcie, mimo że moje analizy nie obejmowały bezpośrednio strony podażowej rynku, proces umasowienia motoryzacji indywidualnej znajduje także istotne odniesienia w relacji do **geografii przemysłu** [V]. W Stanach Zjednoczonych i Europie Zachodniej, a także później w Japonii i Korei Płd. rewolucja motoryzacyjna stworzyła ogromne społeczne zapotrzebowanie na samochód jako dobro powszechne, które stało się impulsem do rozwoju krajowego przemysłu motoryzacyjnego. Na tę potrzebę odpowiadali krajowi producenci (Ford, Volkswagen, Renault, Toyota czy Hyundai), którzy dzięki masowej produkcji i ekspansji na rynku wewnętrznym stali się filarami nowoczesnych gospodarek. W tym sensie rewolucja motoryzacyjna była dla społeczeństw państw rozwiniętych nie tylko zmianą w sposobie przemieszczania się, lecz także kołem zamachowym budowy wzrostu gospodarczego i silnej pozycji własnego kapitału produkcyjnego (Dicken, 2015). Odniesienie do tego modelu pozwala lepiej zrozumieć odmienność polskiej ścieżki, w której rozwój motoryzacji miał przede wszystkim charakter popytowy – oparty na imporcie i indywidualnej przedsiębiorczości, a nie na silnym krajowym zapleczu przemysłowym.

Przedstawiony cykl publikacji rozwija zatem tradycję geografii transportu, ale jednocześnie wykracza poza jej klasyczne ramy, łącząc ją z wątkami charakterystycznymi dla geografii konsumpcji i rynku, gospodarki przestrzennej, a w mniejszym stopniu także z odniesieniami do geografii przemysłu. Sądzę, że tak ujęta perspektywa pozwala na całościową interpretację procesu umasowienia motoryzacji indywidualnej w Polsce.

4.2. Wprowadzenie do problematyki badań motoryzacji indywidualnej

Badania nad rynkiem samochodowym od wielu dekad zajmują istotne miejsce w literaturze geograficznej, ekonomicznej i socjologicznej. Samochód jest traktowany zarówno jako dobro konsumpcyjne, wskaźnik rozwoju gospodarczego i statusu społecznego, jak i element struktury przestrzennej wpływający na kształtowanie układów osadniczych i zachowań transportowych (Urry, 2004; Dicken, 2015; Mom, 2020). Umasowienie samochodu osobowego pozostaje jednym z kluczowych procesów współczesnych przemian społeczno-gospodarczych, które w spo-

sób trwały przeorganizowały zarówno globalną gospodarkę, jak i codzienne praktyki społeczne. Mimo że w wielu krajach wysoko rozwiniętych tempo przyrostu liczby pojazdów uległo w ostatnich dekadach spowolnieniu, samochód nie stracił swojego znaczenia – ani jako podstawowy element życia codziennego, ani jako filar przemysłu o strategicznym znaczeniu (Global Fortune, 2024). Na poziomie mikrospołecznym pozostaje on także istotnym składnikiem budżetów gospodarstw domowych – w krajach wysoko rozwiniętych jego użytkowanie pochłania średnio 10-15% wydatków, a w gospodarkach wschodzących nawet 25% (Covarrubias & Ramirez Perez, 2020). Tak silna obecność samochodu zarówno w wymiarze codziennych praktyk, jak i w strukturze wydatków sprawiła, że stał się on również ważnym przedmiotem analiz naukowych. W różnych tradycjach badawczych akcentowano odmiennie kwestie technologii, rynku, infrastruktury, instytucji regulacyjnych lub uwarunkowań społeczno-kulturowych, jednak wspólnym mianownikiem pozostaje przekonanie, że umasowienie motoryzacji jest jednym z procesów, który najsilniej przeobraził społeczeństwa i gospodarki w XX i XXI wieku. Jego analiza wymaga zatem nie tylko perspektywy ekonomicznej (dotąd często dominującej w naukach społecznych), ale także przestrzennej, pozwalającej uchwycić zależności pomiędzy rozwojem rynku motoryzacyjnego a zróżnicowaniami regionalnymi i megatrendami globalnymi.

W tym szerokim nurcie refleksji pojawia się pytanie o adekwatny język opisu, szczególnie istotne w kontekście tytułu niniejszego osiągnięcia: „Wymiar przestrzenny rewolucji motoryzacyjnej w Polsce”. Termin „rewolucja motoryzacyjna” został szerzej rozwinięty w redagowanej przeze mnie i Prof. Strykiewicza książce *The Economic Geography of the Car Market. The Automobile Revolution in an Emerging Economy* (Kołsut & Strykiewicz, 2023c), a w publikacji [7b] podjęto próbę jego konceptualizacji i definicji, nawiązując m.in. do ujęcia przedstawionego przez Freysseneta (2009). Samo pojęcie „rewolucji” bywa rozumiane potocznie jako synonim zmian gwałtownych i krótkotrwałych, podczas gdy umasowienie samochodu było procesem rozciągniętym na dekady. Warto jednak podkreślić, że w naukach społecznych, ekonomicznych i historycznych pojęcie to bywa stosowane również do procesów długofalowych, których istotą jest jakościowy przełom w strukturze gospodarki i organizacji społeczeństwa. Michel Freyssenet (2009) wskazuje, że pierwsza rewolucja motoryzacyjna polegała na ustanowieniu globalnego standardu technologicznego opartego na silniku spalinowym oraz na umasowieniu samochodu jako dobra konsumpcyjnego, które zmieniło relacje między produkcją, konsumpcją i przestrzenią. Proces ten doprowadził do „automobilizacji społeczeństw uprzemysłowionych” i trwał do momentu załamania się powojennego kompromisu społeczno-gospodarczego w latach 1970. Obecnie – jak zauważa Freyssenet – obserwujemy drugą rewolucję motoryzacyjną, wynikającą z równoczesnego rozwoju nowych wielkich rynków (BRIC) oraz poszukiwania alternatywnych napędów pod presją klimatyczną, energetyczną i społeczną. Rewolucja ta nie dotyczy więc wyłącznie technologii, lecz przekształca także model rozwoju motoryzacji – sposoby produkcji, organizację sieci transportowej oraz relacje centrum–peryferie.

Podobne ujęcie pojęcia rewolucji pojawia się w naukach społecznych w odniesieniu do innych procesów długotrwałych, lecz strukturalnie przełomowych. Rewolucja przemysłowa (Landes, 2003) nie była jednorazowym wydarzeniem, lecz wieloetapowym przejściem od gospodarki agrarnej do nowego układu stosunków społecznych i gospodarczych wywołanych zmianami technologicznymi. Rewolucja naukowa (Kuhn, 1962) oznaczała zmianę paradyg-

matu poznawczego, zachodzącą poprzez długotrwałą kumulację nowych idei i sporów naukowych, a rewolucja kulturalna (Inglehart, 1997) odnosi się do trwających dekady zmian wartości, które zmodyfikowały wzorce zachowań, preferencje społeczne i sposoby uczestnictwa w życiu publicznym. W tym kontekście, przemiany rynku motoryzacyjnego w Polsce po 1989 roku stanowią Środkowoeuropejski wariant procesu opisanego przez Freysseneta dla państw Zachodu (z tą tylko różnicą, że sam silnik spalinowy nie był w tym przypadku czymś nowym). Transformacja ustrojowa stworzyła warunki do gwałtownego przejścia od ograniczonego dostępu do samochodu do powszechnej automobilności, co w krótkim czasie ukształtowało nowe sposoby przemieszczania się, wzorce konsumpcji i kształtowania układów osadniczych. Pojęcie „rewolucji” odnosi się zatem nie do tempa zmian, lecz do ich głębi, trwałości i systemowego charakteru, które trwale przekształciły podstawy funkcjonowania społeczeństwa i gospodarki.

W tym kontekście kluczowe znaczenie ma „wymiar przestrzenny” analizowanego procesu. W ujęciu przyjmowanym przez mnie odnosi się on do sposobu, w jaki rewolucja motoryzacyjna przejawia się w strukturach i relacjach przestrzennych – zarówno w obrębie poszczególnych terytoriów, jak i pomiędzy nimi. Tak rozumiany „wymiar przestrzenny” obejmuje nie tylko zróżnicowanie przestrzenne dynamiki i struktury rynku samochodowego, lecz także przekraczające granice terytorialne więzi międzyludzkie, powiązania gospodarcze oraz uwarunkowania instytucjonalne wpływające na przebieg i konsekwencje tego procesu. W tym znaczeniu „wymiar przestrzenny” stanowi zasadniczą perspektywę analizy przemian rynku samochodowego w Polsce.

W dalszej części analizy konieczne było uwzględnienie dorobku międzynarodowego, który – choć bogaty – koncentruje się przede wszystkim na krajach wysoko rozwiniętych, pozostawiając w cieniu doświadczenia Europy Środkowo-Wschodniej. Dotychczasowe badania nad umasowieniem motoryzacji koncentrowały się głównie na krajach wysoko rozwiniętych, które przechodziły przez „pierwszą rewolucję motoryzacyjną” znacznie wcześniej i w odmiennych warunkach instytucjonalnych, gospodarczych i przestrzennych (Bardou i in., 1982; Urry, 2004; Freyssenet, 2009). W literaturze stosunkowo dobrze opisano związki pomiędzy rozwojem przemysłu motoryzacyjnego, suburbanizacją i zmianami w organizacji mobilności w Stanach Zjednoczonych czy Europie Zachodniej (Pucher, 1990; Gartman, 2004; Paterson, 2007). Znacznie słabiej rozpoznane pozostają natomiast doświadczenia Europy Środkowo-Wschodniej, gdzie umasowienie samochodu nastąpiło dopiero po 1989 roku, w warunkach gwałtownej transformacji systemowej i otwarcia na globalny rynek. Dotyczy to szczególnie Polski – największego kraju regionu, który wyróżnia się zarówno skalą zmian, jak i ich dynamiką. Mimo rosnącej liczby opracowań empirycznych, nadal niewystarczająco wyjaśnione pozostają mechanizmy przestrzennego zróżnicowania tego procesu oraz jego specyficzne trajektorie w porównaniu z krajami zachodnimi. To właśnie ta luka uzasadnia potrzebę badań skupionych na wymiarze przestrzennym rewolucji motoryzacyjnej w Polsce.

Przyjęcie takiego ujęcia wymagało odniesienia się do krajowego dorobku badawczego, który – choć rzadko bezpośrednio odwoływał się do pojęcia rewolucji motoryzacyjnej – wniósł istotny wkład w rozpoznanie przestrzennych aspektów poziomu motoryzacji, mobilności i dostępności transportowej. Fundamenty tej refleksji ukształtowały się w ramach polskiej geografii transportu już na początku lat 80., kiedy Potrykowski i Taylor (1982) podkreślali znaczenie podejść statystyczno-matematycznych jako narzędzia umożliwiającego „wymierne uchwycenie zjawisk i procesów transportowych”. W ich ujęciu transport był traktowany nie tylko jako

element infrastruktury, lecz przede wszystkim jako proces przestrzenny silnie powiązany z warunkami fizyczno- i ekonomiczno-geograficznymi. Badacze ci zwracali również uwagę na ścisłe związki między systemami transportowymi a rozwojem społeczno-gospodarczym regionów oraz na potrzebę integracji geografii transportu z ekonomią, statystyką i naukami technicznymi (Potrykowski & Taylor, 1982: 16-17).

Do tej tradycji nawiązywały późniejsze badania nad mobilnością i dostępnością prowadzone już w realiach transformacji ustrojowej i integracji europejskiej. Problematyka wymiaru przestrzennego motoryzacji indywidualnej w Polsce była dotąd podejmowana głównie w badaniach zespołu Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN pod kierunkiem Prof. Tomasza Komornickiego, który prowadził systematyczne analizy przestrzenne i funkcjonalne transportu indywidualnego w kontekście transformacji ustrojowej i integracji europejskiej (Komornicki, 2003, 2008, 2011). Badania te wniosły kluczowy wkład w rozwój geografii transportu, koncentrując się m.in. na przemianach mobilności codziennej, identyfikacji czynników kształtujących poziom motoryzacji w Polsce oraz analizie jego przestrzennego zróżnicowania. Prace zespołów badawczych IGiPZ PAN obejmowały także analizy dostępności komunikacyjnej, rozmieszczenia sieci drogowej oraz powiązań między rozwojem infrastruktury transportowej a kształtowaniem się procesów osadniczych. W tym nurcie rozwijano również modelowe i ilościowe podejście do badania dostępności przestrzennej oraz jej zmian w wyniku inwestycji infrastrukturalnych, a także zagadnienia efektywności dojazdów, różnic modalnych i przestrzennego zróżnicowania zachowań komunikacyjnych, w których wykorzystano m.in. metody dezagregowane i modele sieciowe (Rosik i in., 2018; Niedzielski, 2006; Niedzielski i in., 2020). Uzupełnia je ogólnopolskie ujęcie oparte na pilotażu GUS z 2015 r., wskazujące na dominację samochodu i kluczową rolę podziału miasto-wieś w kształtowaniu wzorców mobilności (Bartosiewicz & Pieleśiak, 2019). W badaniach tych zwracano uwagę, że mobilność jest z jednej strony funkcją infrastruktury, a z drugiej – organizacji przestrzeni, budżetów czasowych i preferencji użytkowników. Istotnym uzupełnieniem tego nurtu są prace badaczy Instytutu Transportu Samochodowego, w tym szczególnie Edwarda Menesa (1998, 2001), a następnie Macieja Menesa (2018), którzy analizowali strukturę i dynamikę parku samochodowego w Polsce po 1990 r., zwracając uwagę m.in. na proces starzenia się pojazdów, zmiany w strukturze paliwowej i niedoskonałości oficjalnych statystyk.

Dorobek tych autorów i kierowanych przez nich zespołów stanowi tło dla moich badań – zarówno w sensie teoretycznym, jak i empirycznym. Obecna w tych badaniach perspektywa geograficzna (akcentująca zróżnicowania przestrzenne, uwarunkowania instytucjonalne i ich skutki terytorialne) była punktem wyjścia do pogłębionej refleksji nad rewolucją motoryzacyjną w Polsce. Moje prace rozwijają tę tradycję, przesuwając punkt ciężkości z mobilności, dostępności transportowej i infrastruktury na analizę samego rynku samochodowego: jego dynamiki, struktury i przestrzennego zróżnicowania w powiązaniu z procesami transformacji gospodarczej, integracji europejskiej, suburbanizacji i zmian instytucjonalnych z nimi związanych. W tym zakresie zarysowuje się wyraźna luka badawcza – mimo bogatego dorobku w zakresie analiz infrastruktury transportowej, dostępności i mobilności codziennej, w polskiej geografii społeczno-ekonomicznej brakowało dotąd kompleksowych badań nad samym rynkiem samochodów osobowych, jego strukturą, dynamiką i przestrzennym zróżnicowaniem. Prezentowany cykl publikacji stanowi próbę wypełnienia tej luki poprzez zintegrowane ujęcie procesu

umasowienia motoryzacji indywidualnej w Polsce w kontekście instytucjonalnym, społeczno-ekonomicznym, a przede wszystkim – przestrzennym.

4.3. Cel i zakres osiągnięcia, główne problemy badawcze

Głównym celem badań, których efektem jest przedstawiony cykl publikacji, była **rekonstrukcja przemian rynku motoryzacji indywidualnej w Polsce w okresie transformacji systemowej i integracji europejskiej, a w szczególności ich przestrzennego zróżnicowania oraz specyfiki na tle innych krajów**. Osiągnięcie tego celu było możliwe dzięki realizacji czterech celów szczegółowych (CS), rozwiniętych w formie dziesięciu pytań badawczych (PB):

CS1. Wzmocnienie podstaw metodologicznych badań nad rynkiem samochodów osobowych w Polsce, w tym identyfikacja ograniczeń oficjalnych statystyk oraz opracowanie narzędzi ich korekty

PB1. Jakie ograniczenia i zniekształcenia zawierają oficjalne statystyki dotyczące parku samochodowego w Polsce (w tym związane z obecnością tzw. „martwych dusz”) i jakie mają one konsekwencje dla analiz przestrzennych?

PB2. Jakie narzędzia i metody korekty danych mogą zostać zastosowane, aby zwiększyć wiarygodność badań rynku samochodów osobowych i umożliwić rzetelne porównania w czasie i przestrzeni?

CS2. Analiza dynamiki i wyodrębnienie kluczowych etapów rozwoju rynku samochodów osobowych w Polsce po 1989 roku oraz osadzenie ich w szerszym kontekście porównawczym – zwłaszcza wobec krajów Europy Środkowo-Wschodniej i państw rozwiniętych

PB3. Jakie były główne etapy rozwoju rynku samochodów osobowych w Polsce po 1989 roku?

PB4. W jakim stopniu tempo i charakter rewolucji motoryzacyjnej w Polsce różnią się od doświadczeń innych krajów Europy Środkowo-Wschodniej oraz państw rozwiniętych?

CS3. Identyfikacja prawidłowości przestrzennych przemian rynku samochodowego w skali międzynarodowej, regionalnej i lokalnej

PB5. Czy istnieją prawidłowości przestrzenne w zakresie przepływu samochodów używanych między krajami rozwiniętymi i rozwijającymi się oraz jakie znaczenie odgrywa w tym przypadku efekt bliskości (sąsiedztwa) oraz asymetria poziomu nasycenia krajowych rynków motoryzacyjnych?

PB6. Jaka jest struktura przestrzenna parku samochodowego w Polsce oraz importu samochodów używanych do Polski i czy ujawniają one prawidłowości w postaci koncentracji zjawiska, wyodrębniania się układów regionalnych bądź specjalizacji funkcjonalnej poszczególnych obszarów?

PB7. Jak procesy suburbanizacji, rozproszenia zabudowy i peryferyjnego położenia wobec ośrodków centralnych wpływają na dynamikę i strukturę rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce?

CS4. Wyjaśnienie wpływu uwarunkowań instytucjonalnych na przebieg i przestrzenne zróżnicowanie rewolucji motoryzacyjnej w Polsce

PB8. W jaki sposób kluczowe punkty krytyczne (upadek „żelaznej kurtyny”, akcesja Polski do Unii Europejskiej oraz globalny kryzys finansowy) przełożyły się na dynamikę i strukturę przestrzenną rewolucji motoryzacyjnej w Polsce?

PB9. Jaka była rola państwa (w tym szczególnie w zakresie polityki przestrzennej, transportowej i handlowej) w funkcjonowaniu rynku samochodów osobowych w Polsce?

PB10. Jakie znaczenie w kształtowaniu rynku samochodów osobowych w Polsce miały instytucje nieformalne, tj. wzorce i praktyki społeczne funkcjonujące poza oficjalnymi regulacjami?

Tak zdefiniowane cele i pytania badawcze pozwalają uchwycić zarówno długookresową dynamikę rynku samochodów osobowych w Polsce, jak i jego wieloaspektowe uwarunkowania przestrzenne i instytucjonalne, a także problemy metodologiczne jego analizy. Przedłożony przeze mnie cykl publikacji stanowi odpowiedź na wyraźną lukę badawczą, wynikającą z marginalnej obecności problematyki motoryzacji indywidualnej w geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarce przestrzennej oraz dyscyplinach pokrewnych, mimo jej kluczowego znaczenia dla rozwoju gospodarczego, przemian przestrzennych i codziennych praktyk mobilności. W tab. 1 zestawiono publikacje tworzące główne osiągnięcie naukowe z pytaniami badawczymi (PB), wskazując, w których pracach podejmowane były poszczególne zagadnienia. Pozwala to uchwycić wzajemne powiązania między publikacjami i pokazuje, że cały cykl (mimo różnorodności podejść i akcentów tematycznych) układa się w spójną konstrukcję badawczą, prowadzącą do odpowiedzi na sformułowane problemy naukowe.

Zakres czasowy badań obejmował okres transformacji systemowej i integracji europejskiej, tj. lata 1989-2021, a w jednym przypadku 1989-2023. W wymiarze przestrzennym analizy prowadzone były głównie na poziomie Polski jako całości, z dekompozycją na jednostki regionalne i lokalne (województwa, powiaty i gminy), a w jednym przypadku także na zbiorze regionów miejskich. Tak zróżnicowany układ czasowo-przestrzenny umożliwił zarówno uchwycenie procesów długookresowych (np. periodyzacja rozwoju rynku samochodów osobowych), jak i identyfikację regularności strukturalno-przestrzennych, ujawniających się w bardziej szczegółowej skali – regionalnej lub lokalnej (np. przestrzenne klastry importu samochodów używanych).

Pod względem metodycznym cykl łączy tradycyjne i względnie proste metody ilościowe z bardziej zaawansowanymi narzędziami analizy przestrzennej. W poszczególnych badaniach wykorzystano:

- metody wskaźnikowe – m.in. poziom motoryzacji, struktura paliwowa, udział samochodów firmowych, udział samochodów poszczególnych marek,
- miary koncentracji i nierówności – krzywa Lorenza, współczynnik Giniego,

- statystyki przestrzenne – zarówno globalne (statystyka I Morana), jak i lokalne (LISA – lokalny wskaźnik autokorelacji przestrzennej),
- analizę korelacji i regresji – do zbadania zależności pomiędzy rozwojem motoryzacji indywidualnej a innymi zjawiskami społeczno-gospodarczymi, w tym suburbanizacją i peryferyjnością.

Tabela 1. Pytania badawcze podejmowane w publikacjach składających się na główne osiągnięcie naukowe

Publikacja	Pytania badawcze									
	PB1	PB2	PB3	PB4	PB5	PB6	PB7	PB8	PB9	PB10
[1] Kudłak, R., & Kołsut, B. (2025). The uneven geography of used car imports in Poland: the role of regional historical legacies and social ties. <i>GeoJournal</i> , 90, 243.					X	X				X
[2] Kołsut, B., & Kudłak, R. (2024). From systemic to sustainability transitions: An emerging economy perspective on urban sprawl and the automobile revolution. <i>European Urban and Regional Studies</i> , 31(2), 149-167.							X		X	
[3] Kołsut, B., Stryjakiewicz, T., & Gadziński, J. (2022). Do motorisation statistics reflect the real geography of car ownership in Poland? <i>Quaestiones Geographicae</i> , 41(2), 95-108.	X	X								X
[4] Kołsut, B., & Stryjakiewicz, T. (2021). Do spatial differences in the personal car market reflect a centre-periphery structure? The case of Poland. <i>European Transport Research Review</i> , 13(1), 1-12.							X			
[5] Stryjakiewicz, T., Kołsut, B., Doszczeczko, B., Dyba, W., Kisiała, W., Kudłak, R., & Wojtyra, B. (2021). Przegląd ekonomiczno-przestrzennych badań rynku samochodów osobowych. <i>Przegląd Geograficzny</i> , 93(2), 249-268.				X	X				X	
[6] Kołsut, B. (2020). The import of used cars to Poland after EU accession. <i>Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego</i> , 34(2), 129-143.	X				X	X		X	X	
[7a] Kołsut, B., & Stryjakiewicz, T. (2023). Introduction. W: B. Kołsut & T. Stryjakiewicz (red.), <i>The Economic Geography of the Car Market. The Automobile Revolution in an Emerging Economy</i> (s. 1-15). Routledge, Taylor & Francis.	X	X								X
[7b] Stryjakiewicz, T., & Kołsut, B. (2023). Why is Poland such an intriguing case study of the automobile revolution in an emerging economy?				X					X	
[7c] Kudłak, R., Kołsut, B., & Kisiała, W. (2023). Driving gears of car ownership transformation.			X				X	X		
[7d] Kisiała, W., Kudłak, R., Kołsut, B. (2023). The market for new cars. Another dimension of the core-periphery pattern.			X			X		X		
[7e] Kołsut, B., Kisiała, W., & Kudłak, R. (2023). Import of second-hand cars: Evidence of individual entrepreneurship and social networks?			X		X	X		X		X
[7f] Kołsut, B., & Stryjakiewicz, T. (2023). Conclusions, policy recommendations and future challenges in the context of the COVID-19 pandemic.			X	X			X	X	X	
[8] Stryjakiewicz, T., & Kołsut, B. (red.). (2024). <i>Polska Rzeczpospolita Samochodowa. Geografia samochodów osobowych w Polsce</i> . Poznań, Bogucki Wydawnictwo Naukowe.	X		X			X				X

W większości publikacji zastosowano także narzędzia wizualizacji kartograficznej (kartogramy, mapy klastrów jednostek z wysokimi i niskimi wartościami LISA), umożliwiające ukazanie terytorialnych wzorców transformacji rynku samochodowego. Syntetyczne zestawienie zakresu czasowego, przestrzennego oraz zastosowanych metod w poszczególnych publikacjach o charakterze empirycznym przedstawiono w tab. 2.

Tabela 2. Zakres czasowy, przestrzenny i metodyczny badań empirycznych w publikacjach wchodzących w skład głównego osiągnięcia naukowego

Publikacja	Zakres czasowy	Zakres przestrzenny	Metody badawcze
[1] Kudlak, R., & Kołsut, B. (2025)	2017-2021	Polska w układzie gmin	Statystyki globalne I Morana, lokalny wskaźnik autokorelacji przestrzennej (LISA)
[2] Kołsut, B., & Kudlak, R. (2024)	2004-2020	Wybrane regiony miejskie w Polsce (n = 45)	Metoda wskaźnikowa (m.in. poziom motoryzacji, udział samochodów z silnikiem diesla), analiza korelacji
[3] Kołsut, B., Stryjakiewicz, T., & Gadziński, J. (2022)	2004-2018	Polska w układzie powiatów	Metoda wskaźnikowa, analiza korelacji
[4] Kołsut, B., & Stryjakiewicz, T. (2021)	2004-2018	Polska w układzie gmin	Statystyki opisowe, analiza regresji
[6] Kołsut, B. (2020)	2004-2018	Polska w układzie powiatów	Krzywa Lorenza, metoda wskaźnikowa,
[7c] Kudlak, R., Kołsut, B., & Kisiąła, W. (2023)	1989-2019	Polska, w tym w układzie powiatów	Metoda wskaźnikowa, kartogram, statystyki globalne I Morana, lokalny wskaźnik autokorelacji przestrzennej (LISA)
[7d] Kisiąła, W., Kudlak, R., Kołsut, B. (2023)	1989-2019	Polska, w tym w układzie powiatów	Metoda wskaźnikowa, kartogram, krzywa Lorenza, indeks Giniego, statystyki globalne I Morana, lokalny wskaźnik autokorelacji przestrzennej (LISA)
[7e] Kołsut, B., Kisiąła, W., & Kudlak, R. (2023)	1989-2019	Polska, w tym w układzie powiatów	Metoda wskaźnikowa, kartogram, statystyki globalne I Morana, lokalny wskaźnik autokorelacji przestrzennej (LISA)
[8] Stryjakiewicz, T., & Kołsut, B. (red.). (2024)	1989-2023	Polska, w tym w układzie powiatów	Metoda wskaźnikowa

Aby zachować przejrzystość wywodu, dalszą część opracowania zorganizowałem w układzie zidentyfikowanych i określonych na wstępie pytań badawczych, tzn. kolejne podrozdziały odpowiadają czterem celom szczegółowym (CS1-CS4) oraz dziesięciu pytaniom badawczym (PB1-PB10). Każdą część rozpoczynam od zarysowania treści rozdziału, a następnie sformułowania pytań i odpowiedzi bazujących na wynikach badań empirycznych wraz z dyskusją opartą na literaturze przedmiotu. Całość kończę ujęciem syntetycznym, w którym pokazuję wkład uzyskanych rezultatów w rozwój dyscypliny naukowej geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna.

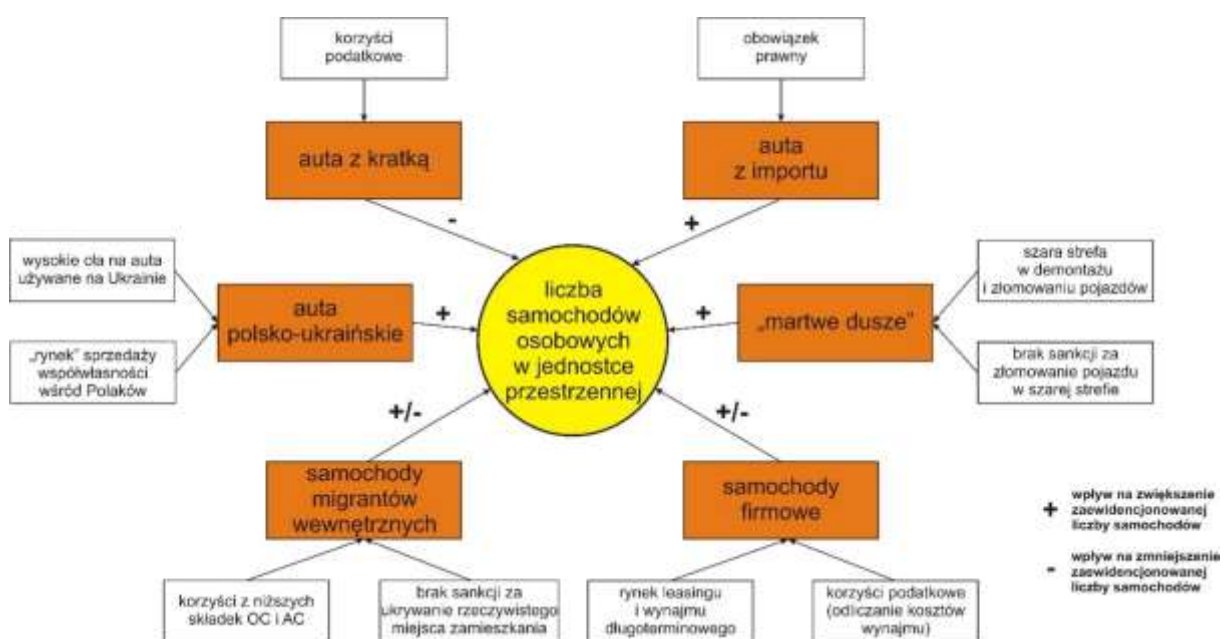
4.4. Podstawy metodologiczne badań nad rynkiem samochodów osobowych w Polsce

W tej części przedstawiam wyniki moich badań ukierunkowanych na wzmocnienie podstaw metodologicznych analiz rynku samochodów osobowych w Polsce. Badania te koncentrowały się na identyfikacji ograniczeń oficjalnych statystyk (w tym zjawiska tzw. „martwych dusz”)

oraz na ocenie ich wpływu na analizy przestrzenne i porównania międzynarodowe. Opracowana typologia ułomności danych pozwoliła wskazać mechanizmy i zasięg przestrzenny błędów rejestracyjnych, a także ich konsekwencje dla interpretacji zjawisk motoryzacyjnych. W dalszej części zaprezentowano narzędzia i metody korekty, które umożliwiają bardziej wiarygodne analizy w układach czasowych i przestrzennych.

PB1. Jakie ograniczenia i zniekształcenia zawierają oficjalne statystyki dotyczące parku samochodowego w Polsce (w tym związane z obecnością tzw. „martwych dusz”) i jakie mają one konsekwencje dla analiz przestrzennych?

Jednym z kluczowych wyzwań badań geograficzno-ekonomicznych jest jakość danych, które – zamiast „neutralnego odzwierciedlenia” rzeczywistości – są wytworem procedur ewidencyjnych, definicji operacyjnych i rozwiązań instytucjonalnych, a przez to w różnym stopniu zniekształcają obraz przestrzenny badanych zjawisk. W przypadku motoryzacji problem ten ma szczególną wagę: wskaźniki opisujące park samochodowy są szeroko wykorzystywane w porównaniach międzynarodowych i w debacie publicznej. Przykładowo, raporty Komisji Europejskiej (Transport in Figures, 2023) czy Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów (ACEA, 2024) przedstawiają Polskę jako lidera pod względem poziomu motoryzacji w Europie. Tego typu zestawienia są jednak mylące, ponieważ w dużej mierze odzwierciedlają nie rzeczywistą skalę użytkowania samochodów, lecz niedoskonałości systemu rejestracji i brak skutecznych mechanizmów wyrejestrowywania pojazdów.



Rycina 1. Schemat wpływu ułomności statystyki motoryzacji i ich przyczyn na liczbę samochodów osobowych zarejestrowanych w danej jednostce terytorialnej

źródło: Kołsut i in. (2022).

W literaturze i analizach eksperckich wskazywano na liczne źródła zniekształceń danych o motoryzacji oraz na systemowe zawyżenia i zaniżenia związane z konstrukcją statystyki motoryzacyjnej (Kublik 2005, 2013a, 2013b; Komornicki 2008, 2011; E. Menes 1998; M. Menes 2018). Moje badania rozwijają te wątki, wprowadzając systematyczną typologię ułomności

oficjalnych statystyk, pokazując ich strukturę przestrzenną oraz wskazując, w jaki sposób ograniczają one możliwość rzetelnej analizy geograficznej. Takie podejście pozwoliło przejść od rozproszonych obserwacji do spójnego ujęcia metodologicznego, które stało się podstawą do wypracowania narzędzi korekty i interpretacji zjawisk motoryzacyjnych w skali kraju oraz układach regionalnych i lokalnych.

W publikacjach [3], [7a] i [8] zrekonstruowałem i skategoryzowałem główne typy błędów danych o parku samochodowym w Polsce, wskazując ich mechanizmy i skutki przestrzenne. Dodatkowo w publikacji [6] opisałem ułomność związaną z autami pochodzącymi z importu. W swoich pracach wyróżniłem sześć kluczowych ułomności (rycina 1):

1. „Martwe dusze” – to pojazdy, które od dawna nie uczestniczą w ruchu, a mimo to pozostają w oficjalnym rejestrze. Dzięki uruchomieniu systemu centralnej ewidencji pojazdów 2.0 w 2017 r. i wprowadzeniu kategorii „pojazdu archiwalnego” (ZAR-A) możliwa stała się ich jednoznaczna identyfikacja. Dane z 2018 r. wskazywały, że ponad 6 mln samochodów osobowych (czyli około 26% całego parku) miało taki status. Korekta o tę kategorię obniża wskaźnik motoryzacji w Polsce z poziomu europejskiej czołówki do około 450 samochodów na 1000 mieszkańców, co sytuuje kraj w drugiej dziesiątce państw UE. Analiza wieku „martwych dusz” potwierdza, że dominują wśród nich bardzo stare pojazdy – blisko 2/3 wyprodukowano przed 1990 r. Część tych pojazdów to także auta importowane w okresach instytucjonalnych przełomów – w latach 1990-1991 (początki transformacji ustrojowej) oraz 2004-2006 (pierwsze lata członkostwa w Unii Europejskiej). Ich szczególna koncentracja w dawnych województwach płockim, radomskim, elbląskim i wałbrzyskim (30-34-procentowy udział w parku) wiąże się nie tylko z różnicami w praktykach ewidencyjnych urzędów wojewódzkich w latach 1990., ale także z peryferyjnym położeniem tych obszarów. Należy przy tym podkreślić, że pozostawianie wielu z tych pojazdów w rejestrze było w dużej mierze skutkiem ich demontażu w szarej strefie, poza oficjalnym systemem recyklingu i opodatkowania. Nieuwzględnienie tego zjawiska prowadzi więc do poważnych zniekształceń poziomu motoryzacji w Polsce oraz ukrywa rzeczywiste koszty środowiskowe i instytucjonalne związane z nieformalnym obiegiem pojazdów.
2. Auta z kratką – zjawisko to odnosi się do samochodów osobowych rejestrowanych formalnie jako pojazdy ciężarowe, w których przestrzeń pasażerską od ładunkowej oddziela metalowa kratka. Ta praktyka prowadziła do istotnego zaniżania wskaźników motoryzacji w części regionów, przy równoczesnym zawyżaniu liczby pojazdów ciężarowych. Zjawisko to nie miało charakteru losowego – koncentrowało się w dużych aglomeracjach miejskich, gdzie korzystali z niego przedsiębiorcy flotowi, a także w regionach z dużym udziałem arealu sadowniczego (auta tego typu były wykorzystywane także do transportu drobnych towarów).
3. Samochody firmowe – stanowią kolejną istotną ułomność statystyki motoryzacyjnej w Polsce, której znaczenie polega nie na zmianie ogólnego poziomu motoryzacji, lecz na zniekształceniu jego obrazu przestrzennego. W 2021 r. samochody firmowe stanowiły ok. 9-10% całego parku samochodowego, a ich rejestracje były wyraźnie skoncentrowane – niemal 30% w Warszawie i kolejne 25% w pięciu dużych ośrodkach metropolitalnych. Wynika to z faktu, że samochody firmowe rejestrowane są w miejscu siedziby właściciela (najczęściej firm leasingowych), a nie faktycznego użytkownika.

Szczególną rolę oprócz dużych miast odgrywają w tym przypadku gminy, które – dzięki możliwości ustalania stawek podatku od środków transportowych (obejmującego pojazdy ciężarowe, ciągniki samochodowe, przyczepy, naczepy i autobusy) – obniżyły je do minimum, przyciągając w ten sposób firmy leasingowe z pobliskich dużych miast. Choć podatek ten nie obejmuje samochodów osobowych, w praktyce firmy leasingowe dokonują tam rejestracji całej swojej floty. Obecność samochodów firmowych skutkuje zatem przeszacowaniem liczby pojazdów w dużych miastach i wybranych gminach podmiejskich (np. Suchy Las, Kampinos, Cedry Wielkie), które pełnią funkcję lokalnych „rajów podatkowych”, zniekształcając obraz struktury przestrzennej rynku samochodowego w obszarach metropolitalnych.

- 4.auta polsko-ukraińskie – to specyficzna (choć zaznaczająca się wyłącznie regionalnie w strefie przygranicznej Polski południowo-wschodniej) ułomność polskiej statystyki motoryzacyjnej, wynikająca z praktyki masowego rejestrowania przez polskich współwłaścicieli pojazdów faktycznie użytkowanych na Ukrainie (por. Ziętał 2013; Brzuszkiewicz 2018). Działo się to w okresie przed wybuchem pełnoskalowej wojny w 2022 r., w związku z wysokimi cłami na import samochodów z Unii Europejskiej. Nieformalny „handel współwłasnością” prowadzi do przeszacowania liczby samochodów osobowych w wybranych powiatach (m.in. powiaty: m. Przemyśl, jarosławski, bieszczadzki, przeworski i przemyski) od ok. 10 do 30%.
- 5.auta z importu – dotyczą samochodów sprowadzanych z zagranicy, które następnie przez dłuższy czas nie trafiają do użytkowników docelowych, tylko są w posiadaniu pośredników. Prowadzi to do sztucznego zawyżenia liczby samochodów w powiatach o silnej koncentracji podmiotów z branży handlu samochodami używanymi. Skala tego zjawiska została przeze mnie oszacowana dzięki zestawieniu danych z centralnej ewidencji pojazdów (wskazujących miejsce pierwszej rejestracji), z danymi Ministerstwa Finansów (miejsce zapłaty akcyzy), pokazując przeszacowanie liczby samochodów w województwie wielkopolskim (w mniejszym stopniu także w województwach świętokrzyskim i lubuskim).
- 6.samochody migrantów wewnętrznych – ułomność wynikająca z braku powiązania rejestru pojazdów z faktycznymi zmianami miejsca zamieszkania ich właścicieli. Dotyczy głównie studentów i młodych pracowników, którzy przenoszą się z peryferii do dużych miast. W efekcie liczba samochodów w aglomeracjach jest zaniżana, a w gminach oddziaływania – zawyżana. Tej ułomności niestety nie dało się dotąd oszacować.

Typologia ułomności oficjalnych statystyk motoryzacyjnych ujawnia, że problem jakości danych ma charakter strukturalny i wynika z nakładania się czynników instytucjonalnych, prawnych i społecznych. Różne kategorie błędów prowadzą zarówno do systematycznego zawyżenia poziomu motoryzacji, jak i do istotnych zniekształceń jej obrazu przestrzennego, co znacząco ogranicza możliwość prowadzenia rzetelnych analiz geograficznych. Jest to problem typowy dla dużych rejestrów administracyjnych, na co wskazują liczne badania nad wykorzystaniem *big data* w naukach społecznych i przestrzennych (Stopher & Greaves, 2007; Arribas-Bel, 2014; Kitchin, 2014). Systematyzacja i empiryczna weryfikacja tych ograniczeń, przeprowadzona w ramach badań (publikacje [3], [6], [7a] i [8]), stworzyła podstawy do wypracowania procedur korekty, które pozwalają na bardziej wiarygodne badania nad przestrzennym wymiarem przemian rynku samochodów osobowych w Polsce.

PB2. Jakie narzędzia i metody korekty danych mogą zostać zastosowane, aby zwiększyć wiarygodność badań rynku samochodów osobowych i umożliwić rzetelne porównania w czasie i przestrzeni?

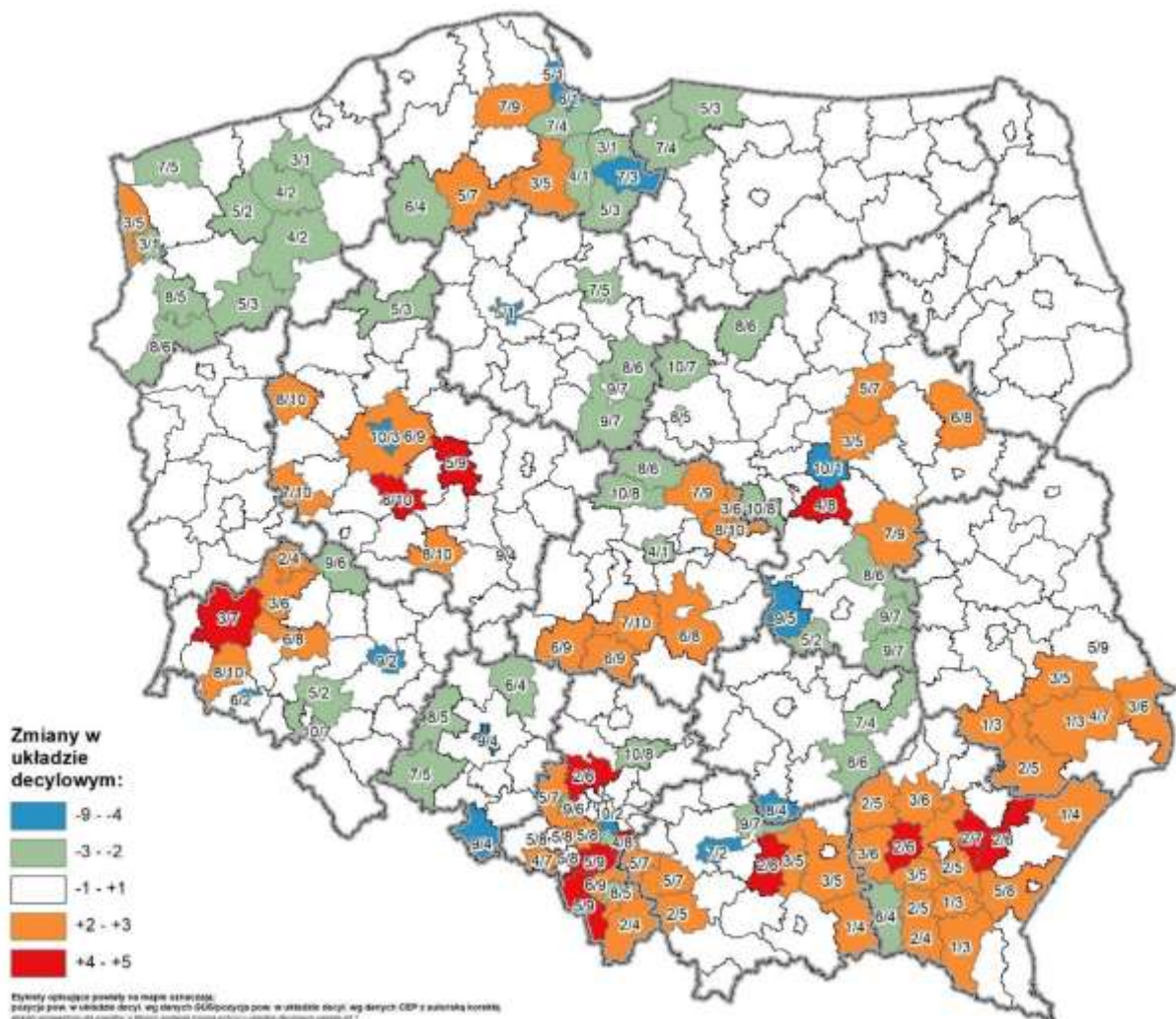
Wymogiem prowadzenia badań geograficznych nad motoryzacją (choć dotyczy to właściwie wszystkich badań) jest zapewnienie jakości i wiarygodności danych, które zwykle nie są neutralnym odbiciem rzeczywistości, lecz wytworem formalnych procedur ewidencyjnych. Problemy tego typu występują także w innych krajach: przykładowo w Szwecji stwierdzono, że pozostawianie w rejestrach samochodów czasowo wyrejestrowanych, które faktycznie nie wracały już do użytkowania, prowadziło do systematycznego przeszacowania poziomu motoryzacji (Feeney & Cardebring, 1988). W Polsce zasadniczym przełomem metodologicznym było uruchomienie systemu centralnej ewidencji pojazdów 2.0 w 2017 r., który po raz pierwszy pozwolił na identyfikację tzw. „pojazdów archiwalnych”.

W reakcji na te problemy, w ramach prowadzonych przeze mnie badań zbudowana została autorska baza obejmująca ponad 40 mln wierszy, która dzięki unikalnym identyfikatorom pojazdów pozwala zarówno na badania statyczne, jak i dynamiczne (np. migracji pojazdów między jednostkami administracyjnymi), prowadzone w różnych skalach przestrzennych: od poziomu gmin po województwa. Proces jej budowy zakładał w pierwszej kolejności systematyczne oczyszczanie danych (zob. ułomności opisane w publikacji [3]) obejmujące eliminację braków i niespójności, standaryzację kategorii oraz uzupełnienie informacji przestrzennych (np. dotyczących gminy lub powiatów zamieszkania właściciela). Powstałe w ten sposób źródło stanowiło fundament do opracowania metod korekty oficjalnych statystyk motoryzacyjnych.

Najważniejszym, wykorzystanym w tym celu elementem była kategoria „pojazdu archiwalnego”, obejmująca samochody nieaktywne w systemie od co najmniej sześciu lat. Jak już wcześniej wspominałem, w 2018 r. obejmowała ona ponad 6 mln samochodów osobowych, czyli ok. 26% całego parku, a ich odjęcie prowadziło do radykalnej zmiany wartości wskaźnika motoryzacji (zob. publikacje [3] i [8]). Ponieważ jednak informacje o „pojazdach archiwalnych” dostępne są w centralnej ewidencji pojazdów dopiero od 2017 r., zaproponowano autorską metodę rekonstrukcji danych dla wcześniejszych lat opartą na analizie przeżycia (*survival analysis*) pojazdu. Funkcje przeżycia wyprowadzono z danych z lat 2017-2021, wykorzystując informacje o liczbie pojazdów w rejestrze, liczbie pojazdów archiwalnych oraz liczbie wyrejestrowań. Metoda ta pozwoliła oszacować prawdopodobieństwo „przetrwania” pojazdów w zależności od ich wieku i dzięki temu odtworzyć rzeczywistą wielkość parku w okresie transformacji i po akcesji do UE. Umożliwiła ona także określenie rozkładu przestrzennego poziomu motoryzacji, co jest szczególnie istotne w kontekście opisywanego osiągnięcia naukowego.

Korekta objęła także inne kategorie zniekształceń, m.in. auta z kratką (formalnie ciężarowe, faktycznie użytkowane jako osobowe) czy samochody firmowe, rejestrowane w siedzibach przedsiębiorstw leasingowych i dużych firm. Efekty zastosowanych metod najlepiej ukazuje porównanie przestrzennego rozkładu wskaźnika motoryzacji przed i po korekcie (rycina 2). Wyniki wskazują na istotne zmiany w układzie decylowym: duże miasta traciły pozycję ze względu na odjęcie aut firmowych, natomiast niektóre powiaty zyskiwały dzięki relatywnie niewielkiemu udziałowi „martwych dusz” i znaczącemu udziałowi aut z kratką. Jak pokazano w publikacji [3], tego typu różnice mają konsekwencje nie tylko poznawcze, ale także prak-

tyczne: błędnie wyliczone wskaźniki prowadziły do nietrafionych diagnoz w dokumentach strategicznych i mogły wpływać na decyzje inwestycyjne w transporcie i planowaniu przestrzennym.



Rycina 2. Porównanie rozkładu przestrzennego wskaźnika motoryzacji w Polsce wg danych GUS i Centralnej Ewidencji Pojazdów po autorskiej korekcie [31.12.2018 r.]

Źródło: Kołsut i in. 2022.

W szerszej perspektywie opracowana baza i metody korekty otwierają nowe możliwości badawcze: szacowanie rozmiarów i struktury przestrzennej szarej strefy („martwe dusze”, samochody polsko-ukraińskie, „tankowozy”), analiza migracji pojazdów wewnątrz kraju (dzięki unikalnym identyfikatorom), identyfikacja źródeł importu czy badania intensywności użytkowania pojazdów. Opublikowane wyniki badań stanowią także przykład, jak krytyczna refleksja nad jakością danych i rozwój narzędzi ich korekty mogą podnieść wiarygodność badań geograficzno-ekonomicznych i wzmocnić ich użyteczność w analizie procesów społeczno-gospodarczych, zwłaszcza tych o wyraźnym wymiarze przestrzennym.

4.5. Przebieg rewolucji motoryzacyjnej w Polsce

W tej części rekonstruuje przebieg rewolucji motoryzacyjnej w Polsce po 1989 r., identyfikując etapy napływu pojazdów do parku samochodowego oraz zmienną relację między rynkiem pierwotnym i wtórnym w kontekście zmian regulacyjnych i makroekonomicznych. Stanowi to podstawę dla porównań z krajami Europy Środkowo-Wschodniej i państwami rozwiniętymi.

PB3. Jakie były główne etapy rozwoju rynku samochodów osobowych w Polsce po 1989 roku?

Rozwój rynku samochodów osobowych w Polsce po 1989 r. jest jednym z najbardziej wyrazistych przykładów przemian konsumpcyjnych, w których spłotły się procesy liberalizacji gospodarczej i transformacji instytucjonalnej. Motoryzacja indywidualna w krajach postkomunistycznych rozwijała się w tempie wyjątkowo szybkim i odmiennym od wzorców znanych z państw wysoko rozwiniętych – zarówno pod względem dynamiki, jak i struktury popytu (por. Pucher, 1995; E. Menes, 2001; Pucher & Buehler, 2005; Komornicki, 2011). Szczególną cechą polskiego przypadku było przenikanie się dwóch segmentów rynku – pierwotnego i zagranicznego wtórnego, których relatywna rola zmieniała się w zależności od regulacji państwowych, uwarunkowań makroekonomicznych i procesów międzynarodowych, takich jak liberalizacja handlu czy integracja europejska.

Moje badania (szczególnie publikacje: [6], [7c], [7d] i [7e]) przyczyniły się do rekonstrukcji tych przemian poprzez analizy długookresowych trendów, wskazanie etapów rozwoju rynku oraz określenie zmieniających się proporcji między napływem samochodów nowych i używanych. Pozwoliło to na uchwycenie specyfiki polskiej rewolucji motoryzacyjnej w szerszym kontekście porównawczym – zarówno względem innych krajów Europy Środkowo-Wschodniej, jak i wobec doświadczeń Europy Zachodniej.

Na podstawie przeprowadzonych analiz wyodrębniłem sześć wyraźnych etapów¹, które różniły się zarówno tempem napływu samochodów, jak i znaczeniem rynku pierwotnego i wtórnego (tabela 1 i rycina 3):

- 1. Chaotyczny start (1989-1992).** Pierwszy etap rozwoju rynku samochodów osobowych po 1989 r. miał charakter przełomowy i turbulentny. Otwarcie zachodniej granicy umożliwiło napływ samochodów używanych, wcześniej praktycznie niedostępnych (Dobosz, 2011; Kublik, 2016). Początkowo skala importu była ograniczana przez wysokie cła (20%), jednak ich szybka redukcja do 10% oraz tzw. „okno bezcłowe” w 1991 r. doprowadziły do gwałtownego napływu samochodów – około 350 tys. w ciągu jednego roku (Grygier, 2020). Był to pierwszy epizod masowego transferu aut z krajów o wysokim poziomie nasycenia pojazdami do rynku wschodzącego, porównywalny z późniejszymi doświadczeniami Meksyku i Rosji (Chu & Delgado, 2009; Davis & Kahn, 2010; Golunov, 2018). Średnioroczny napływ samochodów osobowych w tym okresie wyniósł ok. 470 tys., z czego 290 tys. (62%) stanowiły auta nowe, a 180 tys. (38%) – używane pochodzące z importu (zob. tabela 3; rycina 3).

¹ Przedstawiona w niniejszym autoreferacie periodyzacja przemian rynku samochodowego w Polsce stanowi syntezę ustaleń, które znalazły się w publikacjach [7c], [7d] i [7e].

Tabela 3. Średnioroczna liczba nowych rejestracji samochodów osobowych w Polsce (w tys.) w wyróżnionych etapach rozwoju rynku po 1989 r.

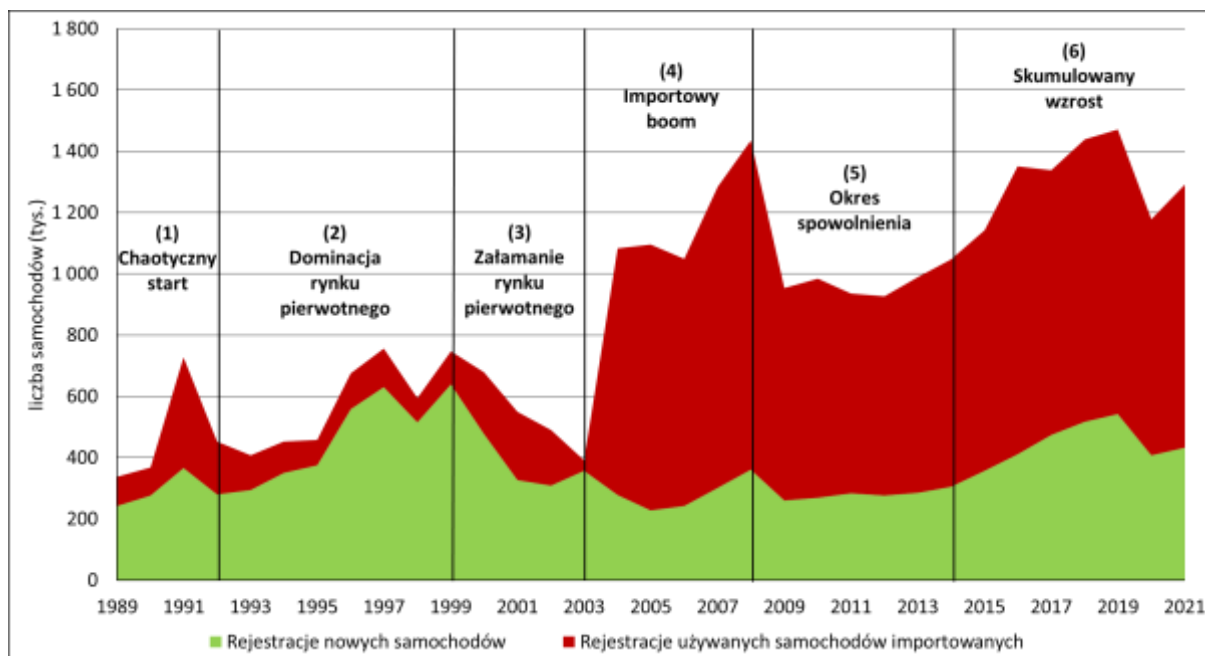
Etap	Średnioroczna liczba nowych rejestracji samochodów osobowych (tys.):		
	nowych	używanych importowanych	razem
1. Chaotyczny start (1989-1992)	290	180	470
2. Dominacja rynku pierwotnego (1993-1999)	480	104	584
3. Załamanie rynku pierwotnego (2000-2003)	367	160	527
4. Importowy boom (2004-2008)	282	907	1 189
5. Okres spowolnienia (2009-2014)	280	693	973
6. Skumulowany wzrost (2015-2021)	449	867	1 316

źródło: opracowanie własne na podstawie: Kisiąła i in. (2023); Kołsut i in. (2023).

2. **Dominacja rynku pierwotnego (1993-1999).** Po 1992 r. rozwój motoryzacji w Polsce przybrał formę najbardziej zbliżoną do trajektorii obserwowanych wcześniej w krajach Europy Zachodniej. Wysokie cła na samochody (35% od 1993 r.) ograniczyły ich napływ do wyjątkowo niskiego poziomu – w 1994 r. zarejestrowano jedynie 41 tys. takich pojazdów. Głównym źródłem wzrostu stał się więc rynek pierwotny, ze średniorocznym napływem około 480 tys. aut (82% wszystkich nowych rejestracji). Podpisany w 1993 r. Układ Europejski stopniowo zmieniał ramy handlu, wprowadzając kontyngenty bezcłowe na auta nowe i przewidując redukcję (o 5 punktów procentowych rocznie) ceł na samochody używane (Preston, 1998; Stryjakiewicz, 1999). W tym czasie rozwijała się produkcja krajowa „aut dla ludu”² (Daewoo, Fiat, Polonez), a równolegle kwitła szara strefa w postaci tzw. „składaków” (Dobosz, 2011), które były sposobem na obejście wysokich barier celnych i stanowiły alternatywę wobec ograniczonego importu kompletnych samochodów. W efekcie struktura rynku została w tym okresie zdominowana przez rynek pierwotny, a jego względnie stabilny i przewidywalny rozwój przypominał pierwszą falę umasowienia motoryzacji w Europie Zachodniej.
3. **Załamanie rynku pierwotnego (2000-2003).** Lata 2000-2003 to czas głębokiego kryzysu rynku pierwotnego, bezprecedensowego w całym okresie transformacji. Wysokie bezrobocie i problemy przedsiębiorstw produkcyjnych szczególnie mocno uderzyły w rynek pierwotny, powodując gwałtowny spadek sprzedaży nowych samochodów (Adamowicz, 2009). Jednocześnie stopniowe obniżanie ceł na auta używane otwierało przestrzeń dla rozwoju importu, choć jego dynamikę chwilowo ograniczyły dodatkowe regulacje wprowadzone przez rząd (Komornicki, 2011). Średnioroczny napływ pojazdów obniżył się do ok. 527 tys., a struktura rynku (poza rokiem 2003) zaczęła się stop-

² Pojęcie „auta dla ludu” nawiązuje do samochodów projektowanych i produkowanych z myślą o masowym odbiorcy. Charakteryzowały się one niskim kosztem zakupu i eksploatacji, prostotą konstrukcji, dużą niezawodnością oraz możliwością produkowania na szeroką skalę (np. Ford T w USA, VW Typ 1 w Niemczech, Citroën 2CV we Francji, Fiat 500 we Włoszech lub Hyundai Pony w Korei Płd.).

niowo przesuwając w stronę segmentu wtórnego – udział nowych samochodów zmniejszył się do 70%, a importowanych używanych wzrósł do 30%. Etap ten unaoczniał podatność polskiej motoryzacji na wstrząsy makroekonomiczne i regulacyjne, a zarazem przygotował grunt pod gwałtowną eksplozję importu używanych samochodów po akcesji do UE.



Rycina 3. Zmiany liczby nowych rejestracji samochodów osobowych w Polsce w latach 1989-2021 – rynek pierwotny (rejestracje nowych samochodów) i wtórny (rejestracje używanych samochodów importowanych)

źródło: opracowanie własne na podstawie: Kisiąła i in. (2023); Kołsut i in. (2023).

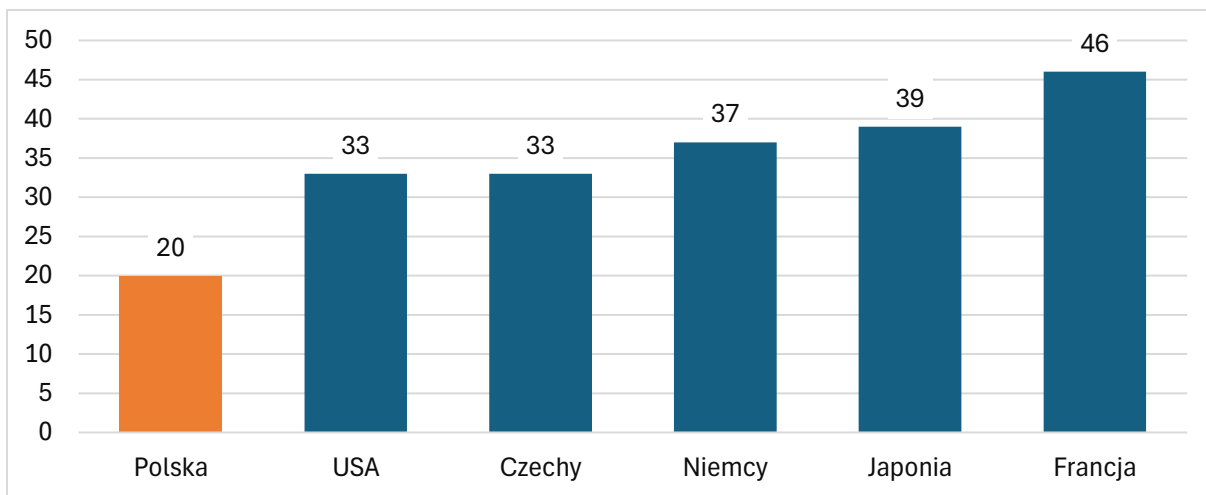
4. **Importowy boom (2004-2008).** Akcesja Polski do Unii Europejskiej w 2004 r. otworzyła granice dla masowego napływu samochodów używanych z Europy Zachodniej, inicjując kluczową fazę polskiej rewolucji motoryzacyjnej (Krzak, 2004; Kołsut, 2020). Zniesienie barier celnych sprawiło, że w latach 2004-2008 średnioroczny przyrost wielkości parku samochodowego wyniósł rekordowe 1,19 mln, z czego aż 907 tys. (76%) stanowiły auta używane pochodzące z importu, a tylko 282 tys. (24%) – nowe. Polska stała się wówczas największym rynkiem wtórnym w Europie opartym na imporcie, co wyróżniało ją na tle państw wysoko rozwiniętych, w których dominował krajowy obrót autami używanymi. Proces ten dodatkowo wspierała aprecjacja złotego wobec euro, która znacząco obniżała relatywne ceny importowanych pojazdów (NBP, 2019). Choć rynek pierwotny notował umiarkowany wzrost, to jego znaczenie w dynamice napływu pojazdów było marginalne wobec dominacji rynku wtórnego. Okres importowego boomu zdefiniował zatem na trwałe specyfikę polskiego rynku – umasowienie motoryzacji oparte na imporcie samochodów używanych, a nie na sprzedaży nowych aut, jak miało to miejsce w krajach rozwiniętych.
5. **Okres spowolnienia (2009-2014).** Lata 2009-2014 przyniosły wyraźne spowolnienie importu samochodów używanych, które było następstwem globalnego kryzysu finansowego. Choć dotknął on głównie USA i Europę Zachodnią, to pośrednio wpłynął także

na obniżenie siły nabywczej gospodarstw domowych w Polsce. Dodatkowym czynnikiem zmieniającym warunki handlu międzynarodowego był spadek wartości złotego wobec euro (który podniósł koszty importu) oraz wprowadzenie w wielu krajach Europy Zachodniej programów typu *cash for clunkers*, zmniejszających podaż aut używanych przeznaczonych na eksport (Haydock i in., 2012; Li i in., 2013). W Polsce skutkowało to spadkiem średniorocznego napływu pojazdów do poziomu ok. 973 tys., z czego ok. 693 tys. (71%) stanowiły auta używane, a 280 tys. (29%) nowe. Rynek pierwotny pozostawał więc na stabilnym (choć niskim) poziomie, a wtórny wyraźnie wyhamował w porównaniu z latami boomu 2004-2008.

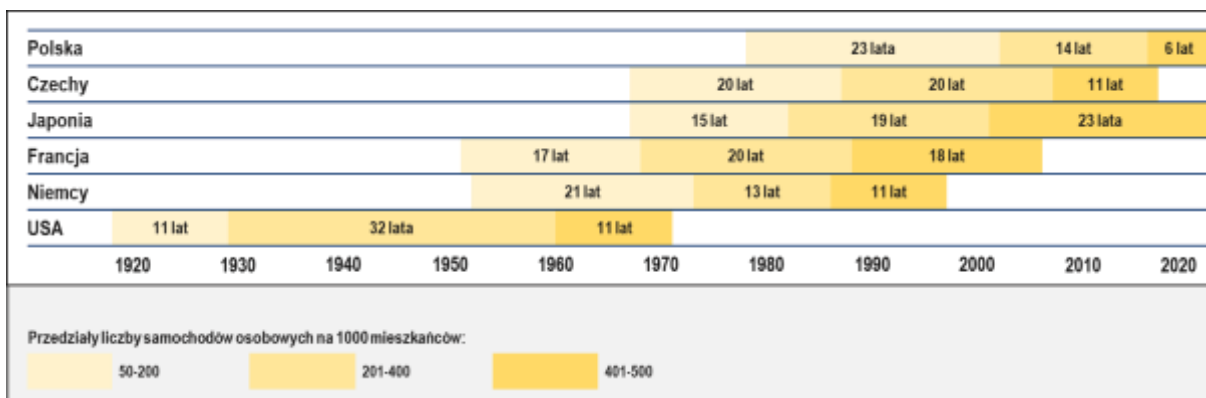
- 6. Skumulowany wzrost (2015-2021).** Po 2015 r. polski rynek samochodów osobowych wszedł w fazę skumulowanego wzrostu, w której zarówno rynek pierwotny jak i wtórny rozwijały się równolegle i w dużej mierze komplementarnie. Średnioroczny napływ osiągnął rekordowy poziom ok. 1,32 mln samochodów rocznie, z czego 867 tys. (66%) stanowiły auta używane, a 449 tys. (34%) – nowe. Dynamiczny wzrost rynku pierwotnego był napędzany przede wszystkim przez gwałtowną popularyzację leasingu i istotny udział samochodów firmowych (Kisiała i in., 2023), natomiast utrzymujący się import z rynku wtórnego zapewniał masową dostępność tanich aut dla gospodarstw domowych. W rezultacie ten etap rozwoju oznaczał nie tylko dalsze umasowienie motoryzacji, lecz także pewną zmianę jakościową – wzrost udziału nowych aut flotowych oraz stopniowe odmładzanie części parku samochodowego. Był to zatem okres największego w historii przyrostu liczby pojazdów w Polsce, w którym na trwałe ukształtował się model rynku łączący cechy gospodarki wschodzącej (duża rola wtórnego importu) i gospodarki rozwiniętej (rosnący segment pierwotny).

PB4. W jakim stopniu tempo i charakter rewolucji motoryzacyjnej w Polsce różnią się od doświadczeń innych krajów Europy Środkowo-Wschodniej oraz państw rozwiniętych?

Przebieg rewolucji motoryzacyjnej w Polsce znacząco różnił się zarówno od trajektorii obserwowanych w krajach wysoko rozwiniętych, jak i od doświadczeń większości pozostałych państw Europy Środkowo-Wschodniej (zob. publikacje [7b] i [7f]). W literaturze wskazuje się (opisując to szerzej w publikacji [5]), że w gospodarkach dojrzałych proces umasowienia motoryzacji był długotrwały (por. ryciny 4 i 5) i silnie oparty na rynku pierwotnym – produkcji i sprzedaży nowych pojazdów, który stanowił integralną część krajowego przemysłu oraz filar wzrostu gospodarczego (Flink, 1990; Urry, 2004). Osiągnięcie kolejnych progów nasycenia trwało dekady: przykładowo, przyrost o ok. 300 samochodów na 1000 mieszkańców, jaki w Polsce nastąpił w latach 2004-2023, zajmował we Francji 46 lat, w Niemczech 37, a w USA 33. W krajach rozwiniętych rewolucja motoryzacyjna była więc bardziej rozłożona w czasie, a jej podstawą był stabilny rynek nowych samochodów.

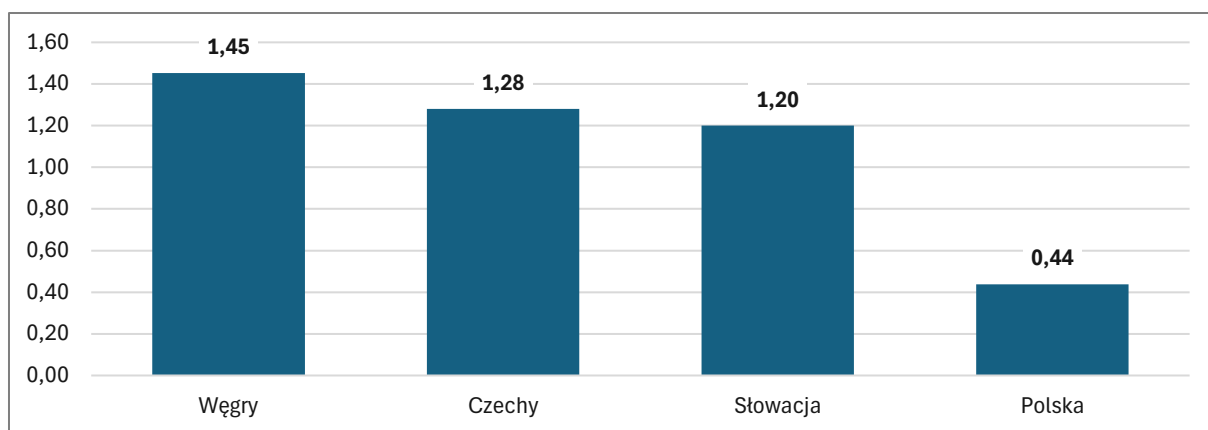


Rycina 4. Liczba lat potrzebnych do zmiany wskaźnika liczby samochodów osobowych na 1000 mieszkańców z ok. 220 do ok. 530 (zmiana, która dokonała się w Polsce w latach 2004-2023)
 źródło: opracowanie własne na podstawie danych: Bardou i in. (1982); Laux (1992); Pucher (1995); Davis & Morris (1992); Davis i in. (2011); Davis & Boundy (2021); Transport in Figures (2002; 2006; 2023); Automobile Inspection (2025).



Rycina 5. Porównanie czasu potrzebnego do osiągnięcia trzech progów poziomu motoryzacji: 200, 400 i 500 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców w wybranych krajach
 źródło: opracowanie własne na podstawie danych: Bardou i in. (1982); Laux (1992); Pucher (1995); Davis & Morris (1992); Davis i in. (2011); Davis & Boundy (2021); Transport in Figures (2002; 2006; 2023); Automobile Inspection (2025).

Różnice widać również wyraźnie na tle pozostałych krajów Europy Środkowo-Wschodniej. Czechy, Słowacja i Węgry – mimo wspólnej transformacyjnej genezy – szybciej rozwinęły rynek pierwotny i były w mniejszym stopniu otwarte na import samochodów używanych. Polska natomiast wyróżnia się zdecydowaną dominacją rynku wtórnego. Dane z lat 2004-2023 pokazują, że stosunek sprzedaży nowych samochodów do importu używanych wynosił średnio 0,44, podczas gdy w Czechach było to 1,28, na Słowacji 1,2, a na Węgrzech nawet 1,45 (rycina 6). Polska jest wyróżniającym się krajem regionu, w którym przez niemal dwie dekady import samochodów używanych systematycznie i znacznie przewyższał rejestracje pojazdów nowych (przewagę rynku wtórnego, choć w mniejszej skali, obserwowano również w Rumunii). Czechy, Słowacja i Węgry rozwijały się zatem w sposób bardziej zbliżony do zachodniego modelu, podczas gdy Polska zbudowała swój park samochodowy głównie na „drugim obiegu” samochodów z Niemiec i innych państw UE (Root, 2006; Mehlhart i in., 2011).



Rycina 6. Wartości wskaźnika opisującego relację między rynkiem pierwotnym a wtórnym w nowych rejestracjach w wybranych krajach Europy Środkowo-Wschodniej w latach 2004-2023

źródło: ACEA i CEPiK z autorską korektą (Polska), Czech Statistical Office (Czechy), Hungarian Central Statistical Office (Węgry), Statistical Office of the Slovak Republic (Słowacja).

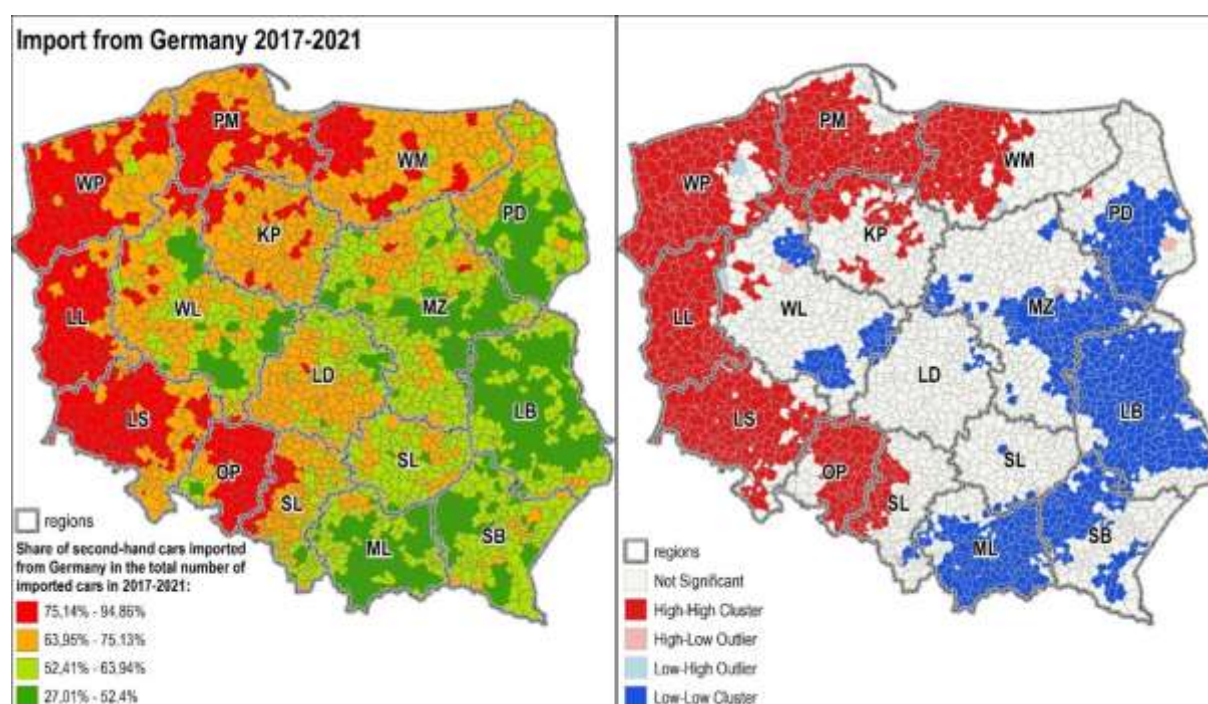
Rewolucja motoryzacyjna w Polsce (szczególnie po wejściu do Unii Europejskiej) wpisuje się w szerszą dyskusję nad zróżnicowanymi ścieżkami modernizacji w gospodarkach postkomunistycznych Europy Środkowo-Wschodniej. Specyfika Polski polegała na silnym podporządkowaniu dynamiki zmian czynnikom zewnętrznym – otwarciu granic, asymetrii między rynkami krajów Europy Zachodniej i Środkowo-Wschodniej oraz integracji z Unią Europejską, a nie na wewnętrznej ekspansji krajowego przemysłu samochodowego, jak miało to miejsce w państwach wysoko rozwiniętych czy nawet w części krajów regionu. Takie przyspieszone, importowo zorientowane ścieżki rozwoju mogą prowadzić do powstania specyficznych modeli konsumpcji i struktur przestrzennych, które trudno jednoznacznie wpisać w zachodnie wzorce umasowienia mobilności (por. Tuvikene, 2018; Jurkowski, 2025). Polska droga do motoryzacji masowej stanowi więc nie tylko przykład odmiennego mechanizmu upowszechnienia samochodu jako środka transportu, ale również ilustrację peryferyjnego uczestnictwa w globalnym systemie samochodowym, w którym krajowy park budowany jest przede wszystkim w oparciu o wtórny rynek pojazdów innego państwa. W literaturze z zakresu geografii ekonomicznej ugruntowane jest przekonanie, że peryferyjność krajów Europy Środkowo-Wschodniej przejawia się po stronie produkcyjnej w: 1) zależności przemysłu samochodowego od kapitału zagranicznego i 2) funkcjach poddostawczych w ramach globalnych łańcuchów wartości (Guzik i in., 2020; Pavlínek, 2022; Domański i in., 2024). Wyniki moich badań pokazują, że mechanizm ten ma również wymiar konsumpcyjny: peryferyjność regionu utrwała się poprzez wzorce popytu oparte na imporcie używanych samochodów, będących efektem redystrybucji parku pojazdów z krajów rozwiniętych do rozwijających się.

4.6. Zróżnicowanie przestrzenne zmian na rynku samochodów osobowych w Polsce

W tej części przedstawiam wyniki badań nad zróżnicowaniem przestrzennym polskiego rynku samochodów osobowych. Analizy obejmują: (i) kierunki i mechanizmy przepływów używanych aut między krajami o różnym poziomie rozwoju, (ii) terytorialną strukturę parku i importu samochodów w Polsce, w tym koncentrację, regionalizację i specjalizację oraz (iii) wpływ suburbanizacji, rozproszenia zabudowy i peryferyjności na dynamikę i strukturę motoryzacji.

**PB5. Czy istnieją prawidłowości przestrzenne w zakresie przepływu samochodów używanych między krajami rozwiniętymi i rozwijającymi się oraz jakie znaczenie odgrywają w tym przypadku efekt bliskości (sąsiedztwa) oraz asymetria poziomu nasyce-
nia krajowych rynków motoryzacyjnych?**

Międzynarodowy handel samochodami używanymi stanowi klasyczny przykład przepływu dóbr konsumpcyjnych wzdłuż osi centrum-peryferie, gdzie rynki o wysokim poziomie nasyce-
nia i rozbudowanym segmencie pierwotnym stają się źródłem podaży dla krajów o niższym
poziomie motoryzacji i ograniczonej sile nabywczej (zob. publikacja [5]). W literaturze wska-
zuje się, że proces ten jest warunkowany zarówno czynnikami ekonomicznymi (różnice w do-
chodach, asymetria poziomu nasyce-
nia rynków), jak i przestrzennymi oraz instytucjonalnymi (Grubel, 1980; Root, 2007; Mehlhart i in., 2011). Istotnym elementem jest także (jak pokazano
w publikacjach [1] i [6]) redukcja kosztów transakcyjnych i logistycznych, a także możliwość
wykorzystania istniejących więzi społecznych i kulturowych, które sprzyjają wymianie mię-
dzynarodowej (Williamson, 2008; Rosenfeld, 2012).

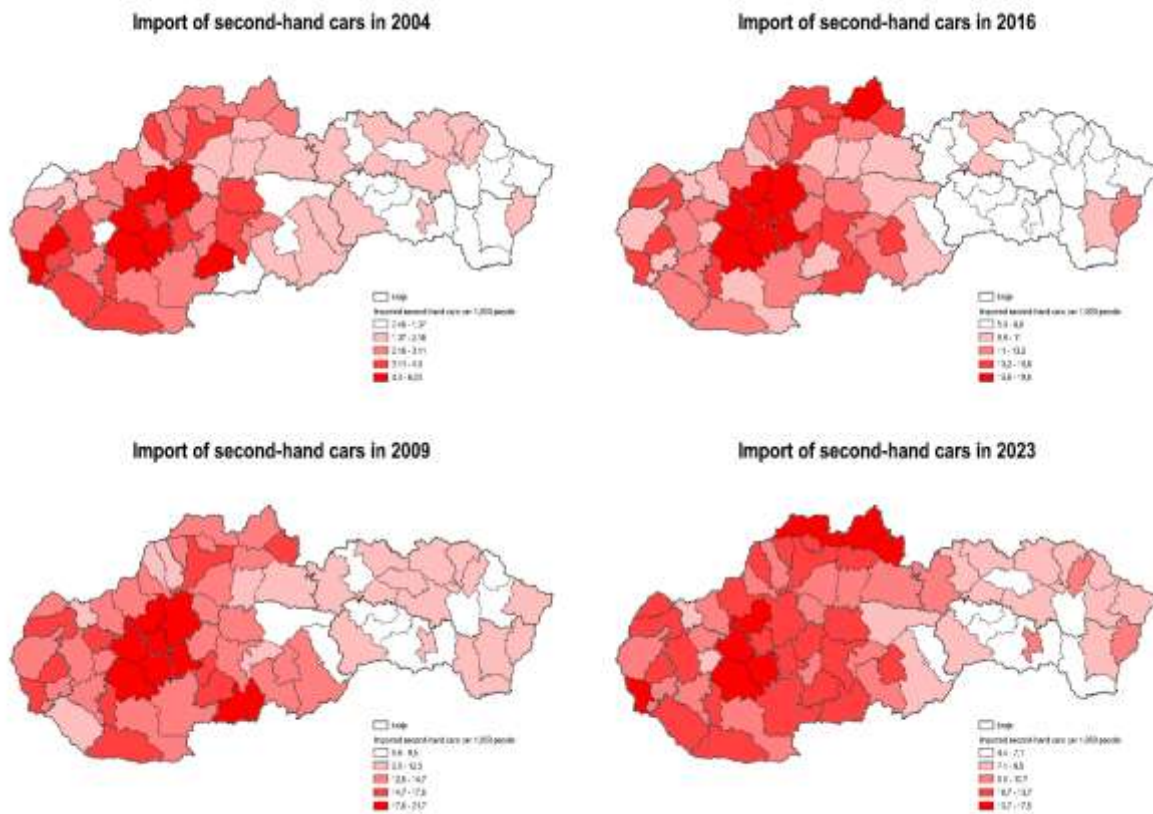


Rycina 7. Zróżnicowanie przestrzenne importu samochodów używanych z Niemiec do polskich gmin w okresie 2017-2021

źródło: Kołsut i in. (2023).

Bliskość fizyczna odgrywa tu kluczową rolę. Największe przepływy samochodów używanych występują tam, gdzie możliwy jest relatywnie tani transport lądowy bez konieczności zmiany środka przewozu – przykłady obejmują import z USA do Meksyku, czy z Niemiec do Polski. W Polsce, co wykazano w publikacjach [1] i [7e], koncentracja napływu samochodów używanych z Niemiec widoczna jest szczególnie w województwach zachodnich (rycina 7). Jednoznacznie wskazuje to na rolę odległości i kosztów transportu. Analogiczne prawidłowości potwierdzają moje badania dotyczące Słowacji (prowadzone wspólnie z pracownikami Zakładu

Geografii Ekonomicznej i Społecznej Uniwersytetu Komeńskiego w Bratysławie), gdzie dominacja importu występuje w zachodniej części kraju, bliżej granicy z Czechami i Austrią (rycina 8) – oraz w Rumunii, gdzie zjawisko to, jak pokazują badania Cościuga (2017) oraz Cościuga i in. (2017), skoncentrowane jest również w regionach zachodnich. Z kolei tam, gdzie handel wymaga transportu morskiego, jego skala jest nieporównywalnie mniejsza – mimo że istnieją przykłady eksportu z Europy lub Japonii do Afryki, to liczby te są wielokrotnie niższe niż w przypadku Europy Środkowej czy Meksyku (por. UNECE, 2017).



Rycina 8. Zróżnicowanie przestrzenne importu samochodów używanych do jednostek szczebla powiatowego w Słowacji (*okresów*) w latach 2004, 2009, 2016 i 2023
 źródło: Kołsut & Horňák (2025).

Drugim czynnikiem kształtującym przepływy jest asymetria poziomu nasycenia rynków motoryzacyjnych. Kraje Europy Zachodniej, z dojrzałym rynkiem pierwotnym i relatywnie szybkim cyklem wymiany pojazdów, generują nadwyżki podaży, które znajdują odbiorców w gospodarkach transformujących się. Polska – co wykazano w publikacjach [6] i [7e] – stała się największym odbiorcą używanych samochodów w UE, głównie dzięki importowi z Niemiec. Podobne mechanizmy obserwowano także poza Europą: Meksyk masowo importował używane pojazdy z USA (Davis & Kahn, 2010), a dalekowschodnia Rosja – z Japonii (Golunov, 2018). W każdym z tych przypadków asymetria podaży i popytu, pogłębiona różnicami dochodów i kosztów utrzymania pojazdów, była kluczowym czynnikiem napędzającym handel wtórny.

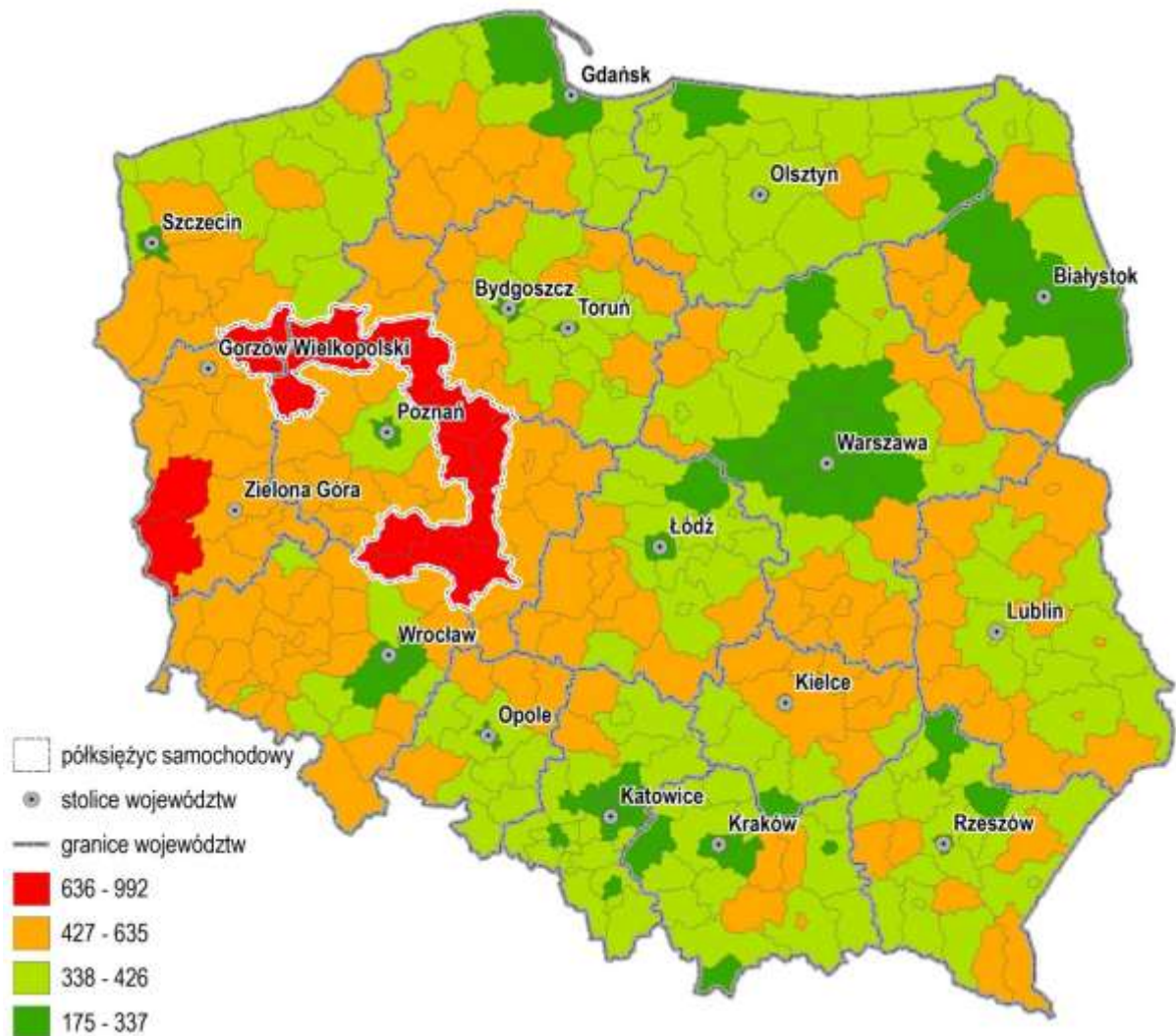
Obok bliskości fizycznej równie istotna jest bliskość relacyjna, obejmująca więzi społeczne, kulturowe i migracyjne, które obniżają koszty transakcyjne i zmniejszają ryzyko wymiany w warunkach niepewności. W badaniach, które prowadziłem z prof. Kudłakiem (publikacja [1]), wykazaliśmy, że import z Niemiec, Belgii i Austrii do Polski był szczególnie intensywny w regionach o silnych tradycjach migracyjnych do tych krajów, w związku z tym, że sieci społeczne sprzyjały przepływowi informacji i budowały zaufanie. Podobne mechanizmy odnotował Coşciug (2017) w badaniach nad Rumunią – wskazując, że to właśnie regiony o największych strumieniach emigracji do Włoch, Hiszpanii czy Niemiec charakteryzowały się najwyższym poziomem importu samochodów używanych, gdyż migranci po powrocie posiadali wiedzę instytucjonalną, umiejętności językowe i rozbudowane sieci kontaktów handlowych. Można zatem mówić o tworzeniu się ukrytej infrastruktury handlu, opartej na powiązaniach migracyjnych i kulturowych, która współkształtowała geografie rynku wtórnego obok klasycznych czynników fizycznej odległości i asymetrii poziomu nasycenia. Podobne zjawiska opisano również poza Europą. Beuving (2013) pokazał na przykładzie rynku samochodów używanych w Cotonou (Benin), że pośrednicy (tzw. *démarcheurs*) tworzą nieformalne sieci oparte na zaufaniu, reputacji i wspólnych kodach kulturowych, które kompensują brak formalnych instytucji i informacji rynkowej. W Afryce Zachodniej handel wtórnymi pojazdami rozwija się niemal wyłącznie w oparciu o takie powiązania społeczne, często z udziałem diaspory nigeryjskiej. Z kolei Ezeoha i in. (2018) zwracają uwagę, że w krajach Afryki Zachodniej, takich jak Benin, Togo i Nigeria, w warunkach słabo rozwiniętych formalnych instytucji handlowych to właśnie więzi społeczne umożliwiają funkcjonowanie rynku samochodów używanych. Relacje oparte na zaufaniu, pokrewieństwie i istnieniu wspólnot plemiennych zastępują formalne mechanizmy kontroli i obniżają ryzyko transakcyjne, pozwalając na utrzymanie transgranicznej wymiany mimo niepewności i braku stabilnych regulacji. W tym sensie Ezeoha i in. (2018) pokazują, że podobnie jak w Europie Środkowo-Wschodniej, także w Afryce relacyjny wymiar handlu odgrywa kluczową rolę w kształtowaniu jego przestrzennej organizacji.

Wydaje się zatem, że przestrzenne prawidłowości w handlu samochodami używanymi są efektem współdziałania trzech czynników: (1) bliskości fizycznej i związanych z nią kosztów transportu, (2) asymetrii poziomu nasycenia samochodami i struktury rynków oraz (3) bliskości relacyjnej, osadzonej w sieciach społecznych i kulturowych. Polska stanowi przykład kraju, w którym wszystkie te czynniki nakładają się na siebie, tworząc unikatową kombinację wysokiej zależności od importu, silnych powiązań transgranicznych i uwarunkowań historyczno-społecznych, co czyni ją szczególnie interesującym przypadkiem w badaniach nad globalną geografą rynku samochodów osobowych.

PB6. Jaka jest struktura przestrzenna parku samochodowego w Polsce oraz importu samochodów używanych do Polski i czy ujawniają one prawidłowości w postaci koncentracji, regionalizacji bądź specjalizacji określonych obszarów?

W świetle przeprowadzonych przeze mnie badań, struktura parku samochodowego oraz importu samochodów używanych do Polski wykazuje pewne prawidłowości przestrzenne, obejmujące: (1) koncentrację działalności pośredniczącej, (2) przestrzenną autokorelację natężenia zjawiska oraz (3) regionalne zróżnicowanie dominujących marek. Razem tworzą one obraz

rynku motoryzacyjnego w Polsce, kształtowanego przez zależności wynikające z bliskości fizycznej i relacyjnych uwarunkowań wymiany.

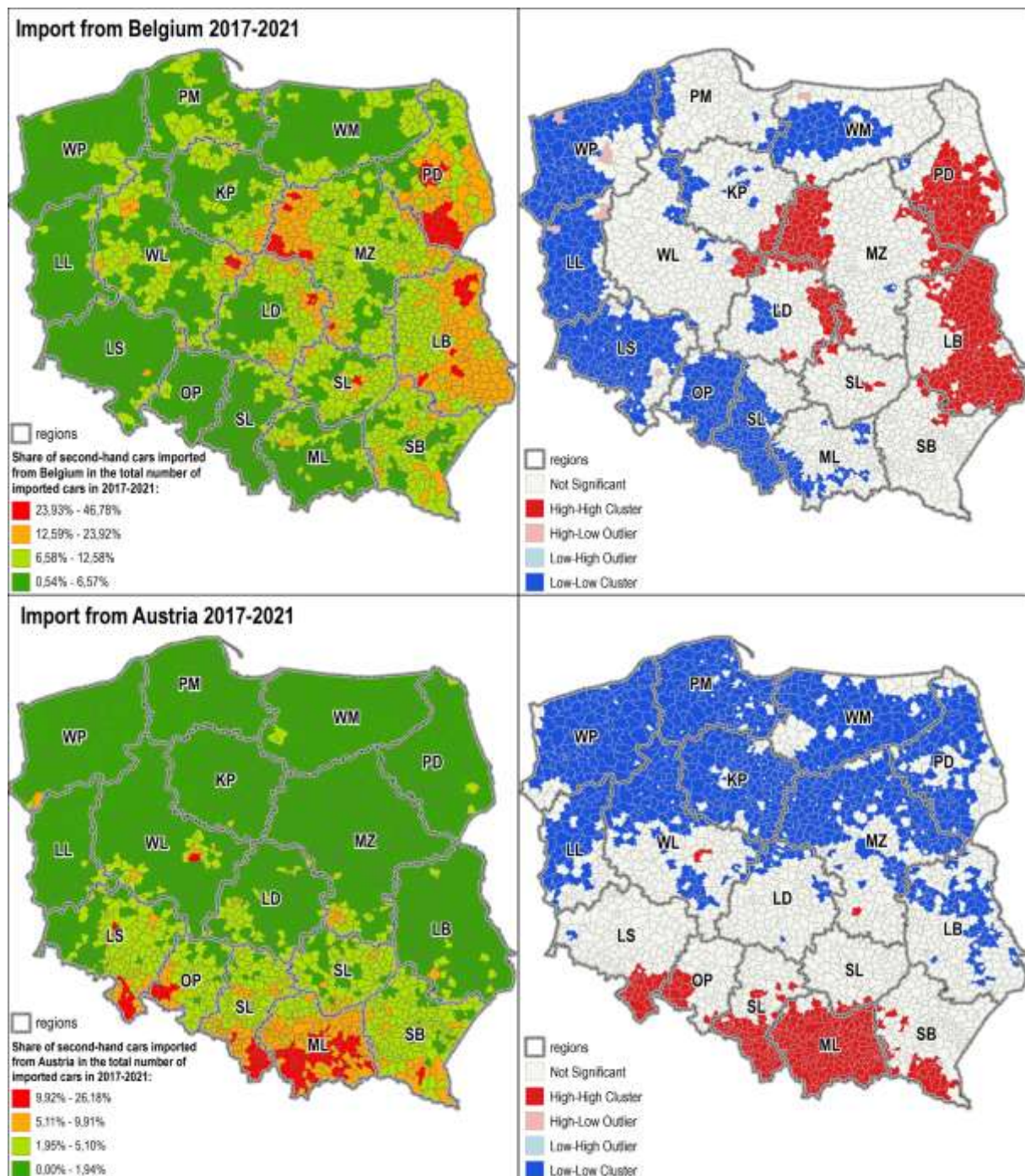


Rycina 9. Struktura przestrzenna importu samochodów używanych (wartości skumulowane z okresu 2004-2021) na 1000 mieszkańców w układzie powiatów

źródło: Strykiewicz & Kołsut (2024).

Po pierwsze, obserwujemy w Polsce względnie silną koncentrację przestrzenną importu w tzw. bramach wjazdowych (*gateways*), czyli obszarach, w których rozwija się działalność pośrednicząca w sprowadzaniu pojazdów. Najbardziej wyrazistym przykładem tego zjawiska jest Wielkopolska, gdzie ukształtował się swoisty „pólksiężyc samochodowy”, grupujący powiaty o wyjątkowo wysokim natężeniu rejestracji aut z importu (zob. publikacje [6] i [8]; rycina 9). Koncentracja ta wskazuje na znaczenie lokalnych zasobów (przedsiębiorczości, kompetencji językowych i sieci kontaktów), które sprzyjają tworzeniu się swoistych „ekosystemów pośrednictwa”. W kontekście koncepcji relacji rynkowych opisanych przez Goulda i Fernandez (1989), takie regiony pełnią funkcję brokerów w sieci transakcyjnej, ułatwiając wymianę między podmiotami, które nie mają do siebie bezpośredniego dostępu ani zaufania. Dzięki temu usieciwienie przedsiębiorców zamieszkujących tereny Wielkopolski staje się źródłem przewagi w organizowaniu i koordynowaniu transakcji związanych z handlem pojazdami. Podobne mechanizmy opisał Coşciug (2017) w badaniach nad Rumunią, wskazując na dominującą rolę

Siedmiogrodu (zwłaszcza obszaru w okolicach Kluż-Napoki), jako rdzenia pośrednictwa w imporcie pojazdów, w którym sieci przedsiębiorców i migrantów domykają przepływy między rynkami Europy Zachodniej a krajowym popytem na samochody osobowe.



Rycina 10. Struktura przestrzenna udziału importu samochodów używanych z Belgii i Austrii w imporcie ogółem (wartości skumulowane z lat 2017-2021) oraz wyniki analizy LISA (Lokalnych Współczynników Autokorelacji Przestrzennej)

źródło: Kudlak & Kołsut (2025).

Po drugie, wyniki moich analiz przestrzennych (szczególnie publikacje [1] i [7e]) wskazują na silną autokorelację przestrzenną importu samochodów używanych, co oznacza, że

gminy o podobnym natężeniu zjawiska tworzą wyraźne skupiska terytorialne, odzwierciedlające w pewnym sensie proces regionalizacji rynku. Globalny współczynnik autokorelacji przestrzennej I Morana (Moran, 1950), obliczany według wzoru:

$$I = \frac{N \sum_{i=1}^N \sum_{j=1}^N w_{ij} (x_i - \bar{x})(x_j - \bar{x})}{W \sum_{i=1}^N (x_i - \bar{x})^2}$$

gdzie:

N – liczba jednostek przestrzennych,

W – macierz wag przestrzennych (suma wszystkich jej elementów),

w_{ij} – waga powiązania między jednostkami i i j

x_i, x_j – wartości analizowanej zmiennej w jednostkach przestrzennych i i j ,

osiągnął dla udziału samochodów sprowadzanych z Niemiec, Belgii i Austrii wyjątkowo wysokie wartości (0,817-0,870; $p < 0,001$), co wskazuje na bardzo silną tendencję do przestrzennego grupowania się gmin o zbliżonych poziomach tego wskaźnika. Tak wysokie poziomy współczynnika I Morana sytuują analizowane zjawisko w górnych granicach rozkładu teoretycznego, potwierdzając istnienie wyraźnych zależności przestrzennych. Zastosowanie lokalnych współczynników autokorelacji (LISA; Anselin, 1995) pozwoliło z kolei wskazać konkretne skupiska gmin typu *high-high* (czyli gmin o wysokich wartościach wskaźnika otoczonych przez gminy o podobnie wysokich wartościach). Znajdują się one m.in. w zachodnich województwach w przypadku importu z Niemiec, w południowej Małopolsce dla importu z Austrii oraz na Podlasiu dla importu z Belgii (ryciny 7 i 10). Zastosowanie globalnych i lokalnych miar autokorelacji przestrzennej pozwoliło potwierdzić ogólną prawidłowość terytorialnego skupiania się zjawiska oraz wskazać jego główne obszary koncentracji. W ten sposób moje badania uzupełniają dotychczasowe (głównie jakościowe) analizy mechanizmów kształtujących międzynarodowy handel samochodami używanymi (por. Beuving, 2006; Cościąg, 2017), rozszerzając je o perspektywę ilościową opartą na metodach analizy przestrzennej.

Po trzecie, analiza struktury przestrzennej marek (publikacja [8]) ujawnia elementy regionalnej specjalizacji rynku motoryzacyjnego. W zachodniej i północnej części kraju przeważa Volkswagen, a Audi – w pasie województw wschodnich. Marki francuskie (Renault, Peugeot, Citroën) mają silniejszą pozycję w Wielkopolsce, natomiast włoskie (Fiat, Alfa Romeo) – w Małopolsce i na Górnym Śląsku. W tym ostatnim przypadku szczególnie widoczny jest efekt zakorzenienia przemysłowego: większa koncentracja fiatów w rejonie Bielska-Białej i Tychów wiąże się z wieloletnią obecnością w tych miastach zakładów tego koncernu, tradycjami produkcji małych samochodów (popularnych w dużych aglomeracjach) oraz pakietami pracowniczymi, które kształtowały lokalne preferencje motoryzacyjne. Zjawisko przestrzennego zróżnicowania struktury marek oraz lokalnych preferencji motoryzacyjnych nie jest specyfiką Polski, lecz przejawem szerszych prawidłowości obserwowanych także w innych krajach. Analizy Götza i in. (2025), oparte na danych niemieckiego Federalnego Urzędu Transportu Samochodowego (*Kraftfahrt-Bundesamt*), pokazują, że również w Niemczech popularność marek wykazuje pewne prawidłowości przestrzenne: Audi i BMW przeważają w Bawarii, Mercedes-Benz w Badenii-Wirtembergii, Volkswagen w rejonie Wolfsburga, Fiat i Alfa Romeo w południowych, a Škoda we wschodnich regionach kraju. W innym ujęciu, Grinblatt i in. (2008) zwracają uwagę na mikrospołeczne mechanizmy, które mogą leżeć u podstaw takich

wzorców – wykazując, że decyzje zakupowe dotyczące samochodów są silnie skorelowane przestrzennie w sensie sąsiedzkim. Konsumenci częściej wybierają te same marki i modele co osoby z ich najbliższego otoczenia, zwłaszcza wśród gospodarstw o niższych dochodach, na obszarach wiejskich oraz w segmencie samochodów używanych. Autorzy interpretują te wyniki jako przejaw społecznych efektów informacji i naśladownictwa, łącząc je z lokalnie domkniętym procesem kształtowania się preferencji i lojalności wobec marek. Wyniki moich badań pokazują, że podobne mechanizmy (oparte na lokalnych sieciach społecznych i relacjach migracyjnych) mogą również współkształtować przestrzenny układ rynku motoryzacyjnego w Polsce, nadając mu cechy regionalnej specjalizacji.

PB7. Jak procesy suburbanizacji, rozproszenia zabudowy i peryferyjnego położenia wobec ośrodków centralnych wpływają na dynamikę i strukturę rozwoju motoryzacji w Polsce?

Suburbanizacja od samego początku była ściśle związana z rozwojem indywidualnej motoryzacji, co pokazują klasyczne analizy amerykańskie (Jackson, 1987; Newman & Kenworthy, 1989), wskazujące na sprzężenie między rozwojem przedmieść a uzależnieniem od samochodu. Te ustalenia potwierdzają także badania współczesne (Poiani & Stead, 2017). Polska suburbanizacja, choć zakorzeniona w tych samych ogólnych mechanizmach, ma jednak szczególny charakter, co pokazałem (wspólnie z współautorami) głównie w publikacjach [2], [7c] i [7f]. Suburbanizacja w Polsce jest bowiem wyjątkowo chaotyczna i rozproszona w wyniku: 1) liberalizacji polityki przestrzennej oraz 2) faktycznej abdykacji państwa w zakresie kontroli nad procesami urbanizacyjnymi (Kowalewski & Nowak, 2018; Śleszyński i in., 2020). W takich warunkach samochód staje się nie tyle wyborem, ile koniecznością zapewniającą codzienną mobilność (por. Niedzielski, 2006; Niedzielski i in., 2020). Badania, które zrealizowałem, potwierdziły, że gminy podmiejskie charakteryzują się wyższym wskaźnikiem motoryzacji niż rdzenie metropolii oraz większym udziałem pojazdów z silnikami Diesla, mających bardziej niekorzystny wpływ na jakość powietrza. Na obszarach tych częściej spotykane są również starsze auta, spełniające niższe normy emisji spalin Euro, co pogłębia negatywne skutki środowiskowe i zdrowotne. Wyniki badań społecznych, podsumowanych w publikacji [7f], pokazują ponadto, że mieszkańcy suburbiów nie tylko posiadają więcej samochodów niż mieszkańcy miast, ale także pokonują nimi dłuższe dystanse i wykorzystują je w większym zakresie codziennych aktywności – zwłaszcza wśród młodych rodzin, dla których samochód jest podstawowym narzędziem organizacji życia. Statystyczne zależności między stopniem rozproszenia zabudowy a poziomem motoryzacji oraz strukturą parku samochodowego wskazują, że suburbanizacja w Polsce sprzyja wzrostowi liczby pojazdów, zwiększeniu ich intensywnego użytkowania oraz utrwalaniu się niekorzystnej struktury parku – opartej na starszych, bardziej emisyjnych samochodach i wzmacniającej zależność mieszkańców od transportu indywidualnego.

Kwestia peryferyjności – zarówno przestrzennej, jak i społeczno-gospodarczej – również różnicuje dynamikę i strukturę przestrzenną rewolucji motoryzacyjnej w Polsce. Wyniki badań prowadzonych przeze mnie wspólnie z Prof. Strykiewiczem nad strukturą regionalną Polski w układzie centrum-peryferie (publikacja [4]) pokazują, że wskaźnik centralności gmin

silnie dodatnio koreluje z poziomem sprzedaży nowych samochodów oraz – ujemnie – z wiekiem pojazdów. Innymi słowy, w dużych aglomeracjach i ich otoczeniu obserwuje się większy udział nowych aut, podczas gdy w gminach peryferyjnych dominuje znacznie starszy park samochodowy, w większym stopniu oparty na używanych pojazdach importowanych. Co istotne, nie występuje zależność między peryferyjnością a samym poziomem motoryzacji (co potwierdza wyniki badań Jonga i in., 2004 lub Dargay i in., 2007) ani skalą importu używanych aut (do obszarów centralnych importowane są głównie młodsze pojazdy, a do peryferii – starsze). W konsekwencji peryferyjność nie tyle zwiększa liczbę pojazdów, co przesuwa strukturę parku w kierunku wiekowych, tańszych i bardziej emisyjnych samochodów, pogłębiając różnice jakościowe w systemie transportowym. Syntetyczne wyniki naszego projektu badawczego opublikowane w książce *The Automobile Revolution in an Emerging Economy* (publikacje [7c] i [7f]) potwierdzają te ustalenia i wskazują szerszy kontekst. Po 1990 r. marginalizacji obszarów peryferyjnych sprzyjał brak aktywnej polityki transportowej preferującej komunikację publiczną, co w praktyce wymusiło szybkie upowszechnienie tanich samochodów używanych jako podstawowego środka mobilności na wsi i w małych miastach. Zjawisko to szczególnie silnie zaznaczyło się w obszarach peryferyjnych, gdzie wskaźniki wykluczenia transportowego są najwyższe i gdzie zakup taniego, kilkunastoletniego samochodu z silnikiem diesla jest jedyną realną alternatywą wobec zaniku transportu zbiorowego. W rezultacie, peryferyjność nie tylko wzmacnia popyt na samochody (bo brak jest dostępnych alternatyw), ale przede wszystkim kształtuje jakość parku: na peryferiach dominują starsze, bardziej emisyjne i mniej bezpieczne auta, co zwiększa koszty środowiskowe i społeczne motoryzacji. Z kolei w obszarach centralnych samochód jest częściej nowszy, kupowany na rynku pierwotnym, co odzwierciedla wyższe dochody i lepszą dostępność alternatyw. Takie zróżnicowanie dowodzi, że peryferyjność w Polsce nie tyle obniża wskaźnik motoryzacji, ile tworzy dualizm jakościowy: nowoczesna, choć często flotowa motoryzacja centrów i „starzejąca się” motoryzacja peryferii.

4.7. Uwarunkowania instytucjonalne przebiegu i przestrzennego zróżnicowania rewolucji motoryzacyjnej w Polsce

W czwartej części opisującej odpowiedzi na sformułowane w rozdziale 5.2 pytania badawcze, syntetyzuję uwarunkowania instytucjonalne rewolucji motoryzacyjnej w Polsce, łącząc trzy wątki: (a) wpływ punktów krytycznych – upadku „żelaznej kurtyny”, akcesji do UE i globalnego kryzysu finansowego – na tempo i przestrzenną strukturę zmian, (b) rolę państwa w politykach handlowej, przestrzennej i transportowej, które sprzyjały umasowieniu mobilności indywidualnej oraz (c) znaczenie instytucji nieformalnych i praktyk rynkowych kształtujących „drugi obieg” pojazdów i jego przestrzenne zróżnicowanie.

PB8. W jaki sposób kluczowe punkty krytyczne (upadek „żelaznej kurtyny”, akcesja Polski do Unii Europejskiej oraz globalny kryzys finansowy) przełożyły się na dynamikę i strukturę przestrzenną rewolucji motoryzacyjnej w Polsce?

Przestrzenny wymiar rewolucji motoryzacyjnej w Polsce nie może być w pełni zrozumiany bez uwzględnienia uwarunkowań instytucjonalnych, które w kluczowych momentach wyznaczały jej kierunek i tempo. Instytucje – rozumiane jako zestaw regulacji, polityk publicznych oraz

ram międzynarodowej wymiany handlowej – tworzyły warunki, w których kształtował się rynek samochodowy i wzorce mobilności. Geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna, w tym obecny w niej nurt badań instytucjonalnych, podkreśla znaczenie takich ram w kształtowaniu trajektorii rozwojowych (Stryjakiewicz, 2007; Gwosdz, 2014). Szczególnie użyteczna jest tu teoria zależności od ścieżki, wskazująca na rolę punktów krytycznych (*critical junctures*), które otwierają nowe trajektorie rozwoju, a jednocześnie zamykają inne możliwości (Mahoney, 2000; Martin & Sunley, 2006). W tym kontekście zasadne staje się pytanie, jak trzy potencjalnie kluczowe punkty krytyczne: (1) upadek „żelaznej kurtyny”, (2) akcesja Polski do Unii Europejskiej oraz (3) globalny kryzys finansowy, wpłynęły na dynamikę i strukturę przestrzenną polskiej rewolucji motoryzacyjnej.

Upadek „żelaznej kurtyny” był pierwszym z punktów krytycznych, które wyznaczyły trajektorię przemian motoryzacyjnych w Polsce. Lata 90. nie przyniosły jeszcze masowego napływu pojazdów z zagranicy ze względu na obowiązujące bariery celne i regulacyjne ograniczające import opisane m.in. w publikacji [7e]. Istotą dokonującej się wówczas zmiany była jednak transformacja instytucjonalna – przejście od gospodarki centralnie sterowanej do gospodarki rynkowej, której fundamentem stały się bezpośrednio inwestycje zagraniczne, prywatna własność, mała przedsiębiorczość, indywidualne praktyki konsumpcyjne oraz otwarcie na mechanizmy handlu międzynarodowego (Stryjakiewicz, 1999). Kluczowym elementem tego okresu było podpisanie w 1991 r. Układu Europejskiego (Europe Agreement, 1993), który z jednej strony przewidywał stopniowe znoszenie barier w handlu, z drugiej zaś w początkowym okresie utrzymywał podwyższone cła na samochody używane oraz wprowadzał kontyngenty na import aut nowych z krajów Unii Europejskiej – w kontekście głównego osiągnięcia opisano to szerzej w publikacjach [7d] i [7e]. Oznaczało to uprzywilejowanie producentów europejskich kosztem marek azjatyckich i amerykańskich oraz stopniowe „oswajanie” polskiego rynku z logiką wspólnotowych reguł gospodarczych. Transformacja lat 90. miała także konsekwencje dla podażowej strony przemian na rynku motoryzacyjnym. Fabryka Samochodów Osobowych (FSO) i Fabryka Samochodów Małolitrażowych (FSM) odegrały jeszcze przez pewien czas istotną rolę w zaspokajaniu rosnącego popytu, ale próba utrzymania segmentu tanich aut dla szerokich grup konsumentów zakończyła się niepowodzeniem. W szczególności inwestycja Daewoo w FSO, która po erze fiatów 125 i 126p oraz Poloneza miała być szansą na stworzenie produkowanej w Polsce nowej wersji taniego „samochodu dla ludu”, zakończyła się po kilku latach upadkiem koreańskiego inwestora i marginalizacją tego segmentu. Okres po 1989 r. można zatem interpretować jako punkt krytyczny, który nie tyle od razu zainicjował umasowienie motoryzacji indywidualnej, ile zdefiniował ramy dalszych przemian: od rynku regulowanego i częściowo chronionego przed napływem starszych samochodów z zewnątrz, opartego na krajowych producentach i decyzjach państwowych, ku systemowi silnie powiązanemu z rynkiem unijnym i w coraz większym stopniu zdominowanemu przez import samochodów używanych.

Jednym z kluczowych elementów głównego osiągnięcia naukowego jest ukazanie znaczenia akcesji Polski do Unii Europejskiej jako najważniejszego wydarzenia, które przyspieszyło tempo rewolucji motoryzacyjnej w Polsce. Otwarcie jednolitego rynku oznaczało zniesienie barier w handlu samochodami, w tym przede wszystkim ceł na pojazdy używane, co pociągnęło za sobą bezprecedensowy napływ aut z Europy Zachodniej. W latach 2004-2008 rejestrowano w Polsce średnio 860 tys. używanych samochodów rocznie (zob. publikacja [6]),

a w 2008 r. liczba ta przekroczyła milion. Tym samym zagraniczny rynek wtórny niemal całkowicie zdominował rozwój polskiego parku samochodowego, marginalizując sprzedaż nowych aut, która przez kolejne ponad 20 lat nie osiągnęła poziomów notowanych w drugiej połowie lat 90. (publikacja [7d]). Równolegle fundusze europejskie umożliwiły szybki rozwój infrastruktury drogowej, w tym autostrad i dróg ekspresowych, co nie tylko poprawiło dostępność transportową kraju (Rosik i in., 2015), ale także otworzyło nowe lokalizacje dla inwestycji przemysłowych typu *greenfield* oraz centrów handlowych w pobliżu dużych miast. Zjawisko to wzmocniło suburbanizację, zróżnicowało kierunki dojazdów do pracy, a wobec braku adekwatnej polityki transportowej oznaczało dalsze zwiększenie presji na mobilność indywidualną. Akcesję do Unii Europejskiej można zatem interpretować nie tyle jako zmianę kierunku rozwoju w sensie instytucjonalnym, ile jako moment radykalnego wzmocnienia i przyspieszenia trajektorii wyznaczonej już w latach 1989-1991 wraz z transformacją ustrojową i podpisaniem Układu Europejskiego. Wejście do UE usunęło ostatnie bariery instytucjonalne ograniczające handel samochodami, otworzyło napływ używanych pojazdów na bezprecedensową skalę i stworzyło warunki do rozbudowy infrastruktury drogowej, co w konsekwencji utrwaliło dominację transportu indywidualnego w Polsce.

Globalny kryzys finansowy stanowił kolejny, istotny punkt krytyczny w rozwoju motoryzacji, choć jego wpływ na Polskę był odmienny niż w przypadku Stanów Zjednoczonych i krajów Europy Zachodniej. W wymiarze globalnym kryzys miał fundamentalne znaczenie dla branży motoryzacyjnej: doprowadził do krytycznej sytuacji finansowej producentów, upadku General Motors i Chrysler Group, a także głębokiej zapaści sprzedaży nowych samochodów w USA i Europie Zachodniej. W Polsce nie nastąpiło załamanie rynku na taką skalę, co było efektem względnie stabilnych czynników wzrostowych w gospodarce i innych praktyk zakupowych, skoncentrowanych na rynku wtórnym. Kryzys miał jednak znaczenie jako swoisty „przerywnik” w trajektorii szybkiego wzrostu, a jego konsekwencje dobrze ilustrują rolę uwarunkowań instytucjonalnych. Po pierwsze, gwałtowne osłabienie złotego wobec euro (bezpośredni skutek kryzysu) podniosło ceny importowanych samochodów i czasowo ograniczyło skalę napływu pojazdów używanych. Po drugie, programy typu *cash for clunkers* w Niemczech, Francji i we Włoszech zmniejszyły podaż starszych aut na rynkach wtórnych Europy Zachodniej, co ograniczyło dostępność głównego źródła zaopatrzenia dla polskich nabywców. Jednocześnie to właśnie w tym okresie nastąpiła w Polsce wyjątkowa zmiana struktury importu – po raz pierwszy i jedyny po wejściu do UE doszło do radykalnego „odmłodzenia” sprowadzanych samochodów, gdyż na rynek trafiały relatywnie młode pojazdy wycofywane z rynków zagranicznych. Po trzecie, spadek siły nabywczej Polaków i wzrost bezrobocia w początkowej fazie kryzysu osłabiły popyt na samochody, w tym także na rynku wtórnym. W rezultacie kryzys nie zahamował w dłuższej perspektywie rewolucji samochodowej w Polsce, ale uwidoczniał podatność tego procesu na uwarunkowania instytucjonalne i zewnętrzne szoki gospodarcze, które modyfikowały zarówno skalę, jak i strukturę importu samochodów.

Moje badania wskazują zatem, że opisane wyżej trzy punkty krytyczne nie były odrębnymi epizodami, lecz kolejnymi etapami długotrwałego procesu, który ukształtował specyficzną ścieżkę rewolucji motoryzacyjnej w Polsce. Ich sekwencja pozwala uchwycić mechanizm *path dependence*, w którym kolejne przesilenia nie zmieniały raz obranego kierunku, ale redefiniowały jego tempo i strukturę: odchodząc od modelu opartego na krajowej produkcji, przez gwałtowną dominację importu aut używanych, po podatność rynku na zewnętrzne

wstrząsy i regulacje. Sądzę, że wnioski płynące z przypadku Polski mają także szerszy wymiar – pokazują, że dokonujące się w XXI w. umasowienie motoryzacji indywidualnej w gospodarkach wschodzących przybiera różne formy w zależności od przyjętych rozwiązań instytucjonalnych. W części krajów, takich jak Polska, umasowienie motoryzacji było w dużym stopniu zdeterminowane wejściem na ścieżkę silnej integracji handlowej z państwami o wysokim poziomie nasycenia samochodami. W innych gospodarkach wschodzących (np. Meksyk, Chiny) proces ten przybrał odmienne formy, co potwierdza, że rewolucja motoryzacyjna nie przebiega według jednego wzorca, lecz jest kształtowana przez specyficzne uwarunkowania instytucjonalne i momenty krytyczne, które w różnych krajach mogą przynieść odmienne rezultaty.

PB9. Jaka była rola państwa (w tym szczególnie w zakresie polityki przestrzennej, transportowej i handlowej) w funkcjonowaniu rynku samochodów osobowych w Polsce?

Odpowiedź na to pytanie jest w zasadzie kontynuacją wątków przedstawionych w PB8, lecz rozwiniętą o wyraźne wskazanie roli państwa w procesie umasowienia motoryzacji indywidualnej. Przyjmuję – w oparciu o przeprowadzone badania empiryczne – że przebieg rewolucji motoryzacyjnej w Polsce był w dużej mierze rezultatem neoliberalnego zwrotu w politykach publicznych, który nadał priorytet: (1) otwarciu gospodarczemu i liberalizacji handlu międzynarodowego, (2) deregulacji planowania przestrzennego, (3) rozwojowi infrastruktury drogowej kosztem alternatyw transportowych oraz (4) zachowaniu rozproszonego, słabo skoordynowanego systemu zarządzania terytorialnego. Zastrzegam, że nie formułuję tego twierdzenia na podstawie badań ilościowych wprost mierzących zależności między politykami publicznymi a rozwojem motoryzacji, lecz opieram je na analizie procesów, które – choć uchwycone pośrednio – konsekwentnie wskazują na istnienie takiej zależności. Tezę tę rozwinę wokół czterech głównych argumentów.

Po pierwsze, liberalizacja handlu i akcesja do Unii Europejskiej stworzyły warunki instytucjonalne, które otworzyły polski rynek na masowy napływ samochodów używanych. W latach 90. polityka państwa chroniła jeszcze krajowych producentów i rynek pierwotny poprzez wysokie cła na samochody używane. Jednak podpisanie Układu Europejskiego (1991) po kilku latach uruchomiło proces otwierania rynku na pojazdy z Europy Zachodniej, a akcesja do Unii w 2004 r. była katalizatorem tego procesu: zniesienie barier handlowych spowodowało napływ używanych aut na bezprecedensową skalę. Warto dodać, że Polska nie zdecydowała się – w odróżnieniu od Węgier (Judgment of the Court, 2006; Velten i in., 2020) i Rumunii (Root, 2007) – na próbę ograniczenia importu w pierwszych latach członkostwa, mimo że w debacie publicznej co pewien czas pojawiały się artykułowane przez członków rządu pomysły podniesienia akcyzy na starsze pojazdy (PAP, 2020). Również Czechy, zachowując mocniejsze ogniwa własnego przemysłu motoryzacyjnego, inaczej przechodziły ten etap. Polska ścieżka rozwoju różniła się także od doświadczeń pozaeuropejskich gospodarek wschodzących. Meksyk, korzystając w relacjach gospodarczych z USA z ram NAFTA (a później USMCA), miał większe możliwości sterowania warunkami integracji (które świadomie wykorzystał, co szerzej opisałem w publikacjach [5], [6] i [7e]; por. Davis & Kahn, 2010; Coffin, 2015). Z kolei Chiny – dzięki swojej skali – narzucały własne reguły światowym producentom i konsekwentnie blokowały import aut używanych, wspierając rozwój krajowych marek. Polska, wybierając integrację

w ramach UE, przyjęła logikę jednolitego rynku, w której Komisja Europejska i Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej odgrywały rolę „strażnika” reguł swobodnego przepływu dóbr (Judgment of the Court, 2006; Root, 2007). Ten instytucjonalny wybór otworzył ogromne możliwości modernizacyjne, zwiększając mobilność indywidualną Polaków – szczególnie na obszarach peryferyjnych, gdzie brakowało alternatyw wobec starych samochodów z importu. Ale w przypadku motoryzacji, zdeterminował też model jej umasowienia oparty na imporcie pojazdów używanych, a nie na rynku pierwotnym i krajowym przemyśle. Tym samym rynek samochodowy nie stał się dźwignią rozwoju własnych marek jak w przypadku USA, Niemiec, Francji, Japonii czy Korei Płd. (a nawet sąsiednich Czech), tylko pełnił rolę wtórnego rynku zbytu dla nadwyżek pojazdów z krajów wysoko rozwiniętych, co utrwaliło zależność od importu i ograniczyło możliwość budowy własnego zaplecza produkcyjnego i kapitałowego.

Po drugie, chaos przestrzenny i brak koordynacji w zakresie powstawania nowej zabudowy wprost sprzyjały umasowieniu motoryzacji. Polska transformacja systemowa przyniosła deregulację planowania przestrzennego: od połowy lat 90. zniesiono obowiązek sporządzania planów miejscowych, a w 2003 r. unieważniono wszystkie plany uchwalone przed 1995 r. (Kowalewski & Nowak, 2018; Mikuła, 2020). Efektem tego był gwałtowny wzrost podaży gruntów pod zabudowę, szczególnie na terenach podmiejskich i wiejskich (Jędraszko, 2005). Proces ten doprowadził do rozwoju rozproszonej zabudowy, która z natury generuje wysoki popyt na indywidualną mobilność. Rozlewające się suburbia były często pozbawione infrastruktury transportu zbiorowego lub lokalizowane w znacznej odległości od przystanków autobusowych i stacji kolejowych, co wymuszało codzienne korzystanie z samochodu. W literaturze wskazuje się, że chaos przestrzenny w Polsce (Śleszyński i in., 2020) nie tylko zwiększał koszty środowiskowe i społeczne urbanizacji, ale też bezpośrednio wzmacniał skalę i dynamikę rewolucji motoryzacyjnej. W przeciwieństwie do wielu krajów Europy Zachodniej, gdzie suburbanizacja była częściowo kompensowana rozwojem infrastruktury transportu publicznego, w Polsce państwo faktycznie abdykowało z roli koordynatora, pozostawiając procesy przestrzenne logice rynku i lokalnych decyzji.

Po trzecie, polityka transportowa państwa po 1989 r. – szczególnie w okresie transformacji i bezpośrednio po akcesji do UE – konsekwentnie faworyzowała rozwój infrastruktury drogowej, marginalizując kolej i transport autobusowy. Lata 90. i 2000. przyniosły gwałtowne ograniczenie długości sieci kolejowej (Lijewski & Sujko, 2001; Taylor, 2003, 2007; Bocheński, 2016). Jednocześnie transformacja przedsiębiorstw PKS doprowadziła do ich komercjalizacji, a następnie licznych bankructw i likwidacji, co szczególnie na obszarach peryferyjnych stworzyło obszary wykluczenia transportowego (Ciechański, 2021). W tym samym czasie państwo, korzystając z funduszy unijnych, zainwestowało przede wszystkim w budowę sieci autostrad i dróg ekspresowych, której długość wzrosła ośmiokrotnie w ciągu dwóch dekad – z ok. 630 km w 2000 r. do ponad 5100 km w 2023 r. (Koziański, 2014, 2018; Rosik & Kowalczyk, 2015). Poprawiło to dostępność komunikacyjną (Wiśniewski & Komornicki, 2015), ale zarazem nasiliło drenaż pasażerów z transportu zbiorowego do samochodów osobowych, zwłaszcza w obszarach peryferyjnych. Brak równoważnej polityki wzmacniającej transport publiczny spowodował, że rozwój sieci drogowej w praktyce oznaczał utrwalenie dominacji mobilności indywidualnej. W efekcie państwo nie tylko nie stworzyło przeciwwagi wobec wzrostu liczby samochodów, ale poprzez priorytety inwestycyjne i sposób finansowania infrastruktury aktywnie stymulowało ich umasowienie.

Po czwarte, brak instytucjonalnych mechanizmów koordynacji przestrzennej dodatkowo pogłębiał te procesy. Polska – w odróżnieniu od większości krajów europejskich – nie wprowadziła ustawy metropolitalnej, a zarządzanie rozwojem obszarów miejskich i ich stref funkcjonalnych oparto na zasadzie dobrowolnej współpracy międzygminnej (Lackowska, 2009). W praktyce oznaczało to brak skutecznego szczebla pośredniego między samorządami lokalnymi a województwem, który mógłby koordynować politykę przestrzenną, transportową i inwestycyjną. W efekcie poszczególne gminy – działając w warunkach konkurencji o mieszkańców i inwestorów – dążyły do zwiększania dostępności terenów budowlanych, co prowadziło do ich nadpodaży i rozpraszania. Brak wspólnego planowania metropolitalnego utrudniał także rozwój spójnego systemu transportu – przy zróżnicowanych interesach jednostek samorządowych i ograniczonych środkach finansowych koordynacja inwestycji była w praktyce niemożliwa. Dopiero nasilające się zjawisko kongestii i przeciążenie infrastruktury drogowej wzmocnione środkami unijnymi na projekty w zakresie transportu publicznego skłoniły część samorządów do podejmowania oddolnych inicjatyw w zakresie organizacji transportu metropolitalnego, często z udziałem samorządów wojewódzkich i współfinansowaniem przez gminy oraz powiaty.

Wszystkie opisane powyżej procesy łączy wspólny mianownik – konsekwentne przesunięcie ciężaru odpowiedzialności z państwa na rynek, prymat indywidualizmu i własności prywatnej oraz instytucjonalna fragmentacja decyzji publicznych. Państwo, zamiast świadomie kształtować ramy rozwoju motoryzacji indywidualnej (uwzględniając także jej negatywne skutki), w znacznej mierze pełniło rolę biernego obserwatora procesów napędzanych logiką liberalizacji, deregulacji i lokalnych interesów. W konsekwencji rewolucja motoryzacyjna w Polsce przebiegała w sposób spontaniczny, a jej przestrzenne skutki stały się widoczne w strukturze osadniczej, układzie transportowym i środowisku.

PB10. Jakie znaczenie w kształtowaniu rynku samochodów osobowych w Polsce miały instytucje nieformalne, tj. wzorce i praktyki społeczne funkcjonujące poza oficjalnymi regulacjami?

Badanie roli instytucji nieformalnych w kształtowaniu rynku samochodowego jest zadaniem szczególnie trudnym, ponieważ dotyczy praktyk funkcjonujących poza oficjalnymi regulacjami i często wymykających się pomiarowi statystycznemu. Mimo tych ograniczeń wiedza o tej sferze jest niezwykle istotna, ponieważ pozwala uchwycić mechanizmy, które uzupełniają, a czasem wręcz podważają działanie instytucji formalnych. W moich badaniach wnioski w tym zakresie mają charakter wstępny i eksploracyjny. Nie dysponuję bezpośrednimi dowodami ilościowymi pozwalającymi precyzyjnie zmierzyć skalę oddziaływania instytucji nieformalnych, ale analiza symptomów i zjawisk towarzyszących rozwojowi rynku samochodowego w Polsce, poparta przeprowadzonymi przeze mnie wywiadami eksperckimi, wskazuje, że ich rola była istotna i przyczyniła się do utrwalenia specyficznych zróżnicowań przestrzennych.

Punktem wyjścia do analizy tego zjawiska jest klasyczna teoria asymetrii informacji i rynku „cytryn” Akerlofa (1970). Akerlof wykazał, że w sytuacji braku pełnej informacji o jakości produktów, rynek wtórny ma tendencję do wypierania samochodów lepszej jakości przez te gorsze. Oznacza to, że używane pojazdy – obciążone ryzykiem ukrytych wad – generują szczególną podatność na nieformalne praktyki, rozwój szarej strefy i utratę zaufania między

uczestnikami rynku. Jak pokazują późniejsze badania (np. Emons & Sheldon, 2009), mechanizmy te nie są przejściowe, lecz prowadzą do trwałych konsekwencji instytucjonalnych: kształtują normy, oczekiwania i praktyki społeczne uczestników rynku, a także wzmacniają patologie strukturalne. W Polsce, gdzie dominacja importu samochodów używanych stała się główną siłą napędową umasowienia motoryzacji (zob. publikacje [1] i [7e]), powstały warunki sprzyjające tworzeniu nieformalnych sieci transakcyjnych i praktyk funkcjonujących poza formalnymi regulacjami. W świetle wniosków Grubela (1980), można ten proces interpretować nie jako neutralny substytut rynku pierwotnego, lecz jako mechanizm ograniczający potencjał wzrostu – handel używanymi pojazdami owszem tworzy miejsca pracy w usługach naprawczych i zapewnia dostęp do taniego transportu, ale równocześnie stymuluje przedsiębiorczość charakterystyczną dla gospodarek peryferyjnych: niskoinnowacyjną, rozproszoną, obciążoną wysokimi kosztami zewnętrznymi (kongestią, emisjami, wypadkowością, technologicznym zapóźnieniem) i nierzadko funkcjonującą w szarej strefie, poza sferą opodatkowania.

W polskim przypadku negatywne efekty szczególnie widoczne są w sferze szarej strefy. Dominacja importu samochodów używanych sprawiła, że Polska stała się nie tylko jednym z największych rynków wtórnych w Europie, ale także ostatnim etapem cyklu życia wielu pojazdów – krajem, który przejął na siebie koszty ich utylizacji. Zjawisko tzw. „martwych dusz” w rejestrach pojazdów, czyli samochodów formalnie istniejących w centralnej ewidencji pojazdów, a faktycznie zezłomowanych poza oficjalnym systemem demontażu (zob. publikacje [3], [7a] i [8]), wskazuje, że znaczna część tych kosztów została przeniesiona do szarej strefy. Badania Merkisz-Guranowskiej (2013) potwierdzają, że znaczna część pojazdów wycofywanych z eksploatacji w Polsce została zdemontowana nieformalnie, poza legalnymi stacjami demontażu. Potwierdzają to także dane i komentarze branżowe – przedstawiciele Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS wprost mówią, że coraz mniej aut trafia do certyfikowanych stacji, a rynek demontażu został zdominowany przez podmioty działające poza systemem (Samar, 2024). W konsekwencji proceder ten pociąga za sobą istotne skutki środowiskowe, związane z niekontrolowanym demontażem i niewłaściwym zagospodarowaniem odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji (Krzak, 2008). Można to interpretować jako rezultat rozbieżności między instytucjami formalnymi – wymagającymi kosztownego i sformalizowanego procesu recyklingu – a nieformalnymi normami i praktykami społecznymi, które dopuszczały tańsze i prostsze sposoby pozbywania się samochodów, a także (być może nieświadomie) – akceptowały ryzyko większego, negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze. Z perspektywy przestrzennej oznacza to, że część gmin, powiatów (zob. publikacja [3] i [8]) – zwłaszcza w regionach peryferyjnych – stała się faktycznym zapleczem dla szarej strefy związanej z demontażem i wtórnym obiegiem części, co odzwierciedla typowy dla gospodarek transformujących się mechanizm przenoszenia aktywności ekonomicznej do obszarów mniej objętych kontrolą instytucjonalną.

Innym przykładem praktyk nieformalnych, które wpłynęły na kształtowanie rynku samochodowego w Polsce, były tzw. „składaki”, czyli pojazdy rejestrowane jako nowe, a faktycznie składane z części sprowadzanych z zagranicy. Zjawisko to było szczególnie rozpowszechnione w okresie po 1993 r. (zob. publikacje [7e] i [8]), kiedy wprowadzono stosunkowo wysokie cła (35%) na import samochodów używanych, przy jednocześnie niższym opodatkowaniu części. „Składaki” były zatem formą adaptacji rynku do istniejących barier instytucjonalnych – tańszym sposobem zdobycia dostępu do mobilności indywidualnej w warunkach

ograniczonej dostępności samochodów. Podobnie jak w przypadku „martwych dusz”, zjawisko to dobrze ilustruje rozbieżność między regulacjami formalnymi a praktykami społecznymi: formalnie dopuszczona procedura rejestracji została przejęta przez praktyki nieformalne, które były społecznie akceptowane i masowo stosowane (Gërkhani & Cichocki, 2023; Williams i in., 2015). Jak wskazuje Fredström i in. (2021), zbyt restrykcyjne regulacje sprzyjają rozwojowi praktyk nieformalnych – w Polsce ich przejawem były właśnie „składaki”. W dłuższej perspektywie prowadziło to do erozji zaufania do instytucji: skoro możliwa była rejestracja pojazdów o niepewnym statusie technicznym i prawnym, system rejestracyjny tracił wiarygodność i był postrzegany jako podatny na obchodzenie. Podobnie jak w przypadku innych codziennych praktyk nieformalnych analizowanych przez Igudię i in. (2022), „składaki” można interpretować jako element instytucjonalnego krajobrazu gospodarki przechodzącej etap transformacji – rozwiązanie funkcjonujące na granicy legalności, które krótkookresowo zapewniało dostęp do mobilności, ale długookresowo pogłębiało peryferyjny model rozwoju motoryzacji w Polsce. Interesującym punktem odniesienia są w tym kontekście wyniki badań Golunova (2018) dotyczące rosyjskiego dalekowschodniego Kraju Nadmorskiego. Autor opisuje tam proceder importu samochodów z Japonii w postaci tzw. *saw-cuts* lub *construction sets* – rozcinanych lub rozmontowywanych pojazdów, które po odprawie celnej były ponownie spawane, składane i rejestrowane jako nowe. Mechanizm ten, podobnie jak polskie „składaki”, stanowił adaptacyjną odpowiedź na wysokie bariery celne i regulacyjne, pozwalając na utrzymanie napływu używanych samochodów mimo formalnych ograniczeń. Oba przypadki – Polski i rosyjskiego Kraju Nadmorskiego – pokazują, że w warunkach transformacji i niespójnych regulacji instytucjonalnych aktorzy rynkowi tworzą hybrydowe, półlegalne rozwiązania, które stają się trwałą częścią pejzażu gospodarczego i wzmacniają peryferyjny charakter rozwoju motoryzacji w regionie.

Kolejnym obszarem nieformalnych praktyk były procedury rozwinięte w regionach przygranicznych, różniące się jednak swoją naturą – jedne związane były z wykorzystaniem różnic fiskalnych i cenowych („tankowozy”), inne z obchodzeniem regulacji prawnych poprzez tworzenie specyficznych form własności (współwłasność polsko-ukraińska). W przypadku „tankowozów” powstawał w Polsce czarny rynek handlu olejem napędowym – samochody, głównie Volkswageny Passaty B3 i B4, modyfikowano tak, aby przewoziły nawet 100 litrów paliwa z Obwodu Kaliningradzkiego, Białorusi czy Ukrainy, wykorzystując zwolnienie paliwa w baku z cła, akcyzy i VAT. Z kolei proceder rejestracji pojazdów we współwłasności polsko-ukraińskiej (praktykowany do 2020 r.) pozwalał obywatelom Polski nielegalnie handlować prawem do użytkowania pojazdu, obchodząc regulacje podatkowe i celne na Ukrainie. Oba zjawiska prowadziły do praktyk niezgodnych z prawem i w związku z tym – trudnych do pełnego zbadania, choć ich istnienie potwierdzały liczne publikacje dziennikarskie (Auto Świat, 2013; Ziętał, 2013; Daszczyński, 2014; Brzuszkiewicz, 2018). W moich badaniach, dzięki wykorzystaniu szczegółowych informacji z autorskiej bazy danych, możliwe było jednak ich oszacowanie oraz określenie struktury przestrzennej tych praktyk (zob. publikacja [3] i [8]). Pokazuje to, że obszary przygraniczne funkcjonują jako przestrzeń tworzenia swoistych instytucji hybrydowych, wynikających z niespójności systemów prawnych i fiskalnych po obu stronach granicy. W literaturze instytucjonalnej takie mechanizmy opisywane są jako *frontier institutions* (Scott, 2012) lub jako przejawy „próżni instytucjonalnej” (*institutional voids*; Khanna & Pa-

lepu, 1997). W krótkim okresie strategie te zwiększały dostępność do taniej mobilności i dodatkowych źródeł dochodu w regionach peryferyjnych, ale w dłuższej perspektywie prowadziły do utrwalania nieformalnych wzorców działania, ograniczając potencjał rozwojowy tych obszarów.

4.8. Wkład w rozwój dyscypliny geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna

Przedstawiony cykl publikacji wnosi do rozwoju geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarki przestrzennej nowe elementy o charakterze metodycznym, empirycznym oraz teoretycznym. Punktem wyjścia moich badań była potrzeba lepszego zrozumienia zjawiska umasowienia motoryzacji w Polsce – procesu kształtowanego przez różne uwarunkowania przestrzenne, a zarazem mającego istotne znaczenie dla współczesnych przemian społeczno-gospodarczych. Badania te łączyły analizy przestrzenne i statystyczne oparte na dużych zbiorach danych z refleksją nad instytucjonalnymi i społecznymi mechanizmami dokonujących się w Polsce przemian. W efekcie powstał spójny zbiór prac, który – w moim przekonaniu – wnosi do dyscypliny określoną wartość dodaną. Wydaje się, że można go syntetycznie opisać w kilku punktach:

- 1. Opracowałem metodyczne podstawy badań nad geografią rynku samochodów osobowych w Polsce**, poprzez analizę przestrzennej struktury ułomności danych administracyjnych oraz zaproponowanie autorskich metod ich korekty. Rozwiązania te znacząco zwiększyły wiarygodność analiz przestrzennych oraz umożliwiły porównania międzynarodowe w zakresie wskaźnika motoryzacji;
- 2. Zrekonstruowałem ścieżkę rewolucji motoryzacyjnej w Polsce jako procesu o wyraźnym wymiarze przestrzennym**, cechującego się: (1) koncentracją przestrzenną („półksiężyc samochodowy”), (2) lokalną autokorelacją związaną z kierunkami importu samochodów używanych, (3) zróżnicowaniem regionalnym rynku i specjalizacją regionalną w zakresie marek pojazdów, (4) powiązaniem z procesami suburbanizacji oraz (5) utrwalaniem układu centrum-peryferie;
- 3. Wyjaśniłem rolę punktów krytycznych w rozwoju rynku samochodowego w Polsce**, wskazując, że wydarzenia takie jak upadek „żelaznej kurtyny”, akcesja do UE i kryzys finansowy stanowiły przełomowe momenty zmieniające tempo i strukturę przestrzenną rewolucji motoryzacyjnej w Polsce;
- 4. Rozwinąłem nową perspektywę badawczą łączącą geografię motoryzacji z geografią konsumpcji**, wykazując, że peryferyjność gospodarki Polski przejawia się nie tylko po stronie produkcyjnej (rola poddostawców w globalnych łańcuchach wartości), lecz również konsumpcyjnej – poprzez uzależnienie rynku od importu samochodów używanych. Tym samym wprowadziłem do badań nad motoryzacją wątek strukturalnych nierówności konsumpcyjnych;
- 5. Ukazałem znaczenie instytucji nieformalnych i praktyk społecznych w kształtowaniu rynku samochodowego w Polsce**, identyfikując ich rolę jako rzeczywistych elementów systemu instytucjonalnego (m.in. demontaż w szarej strefie, „składaki”, współwłasność transgraniczna). Włączenie do analizy przebiegu rewolucji motoryzacyjnej in-

stytucji nieformalnych pozwoliło na wypracowanie nowych sposobów interpretacji mechanizmów utrwalających peryferyjność gospodarki i adaptację społeczną do zmian regulacyjnych.

4.9. Bibliografia

- ACEA (2024). Motorisation rates in the EU, by country and vehicle type. The European Automobile Manufacturers' Association, 9.09.2024 r., W:
<https://www.acea.auto/figure/motorisation-rates-in-the-eu-by-country-and-vehicle-type/>
(dostęp: 20.09.2025 r.).
- Adamowicz, M. (2009). Kluczowe czynniki rozwoju rynku samochodów osobowych w Polsce w latach 1998–2007. *Studia i Prace Kolegium Zarządzania i Finansów SGH w Warszawie*, 96, 149–176.
- Akerlof, G. (1970). The market for lemons: Qualitative uncertainty and the market mechanism. *Quarterly Journal of Economics*, 89(3), 488–500. <https://doi.org/10.2307/1879431>
- Anselin, L. (1995). Local indicators of spatial association – LISA. *Geographical Analysis*, 27(2), 93–115. <https://doi.org/10.1111/j.1538-4632.1995.tb00338.x>
- Arribas-Bel, D. (2014). Accidental, open and everywhere: Emerging data sources for the understanding of cities. *Applied Geography*, 49, 45–53.
<https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2013.09.012> (dostęp: 20.09.2025 r.).
- Auto Świat, (2013). Polacy masowo przywożą paliwo zza granicy. *Auto Świat*, 3.02.2013 r.
<https://www.auto-swiat.pl/wiadomosci/aktualnosci/polacy-masowo-przywoza-paliwo-zza-granicy/2bpygph> (dostęp: 20.09.2025 r.).
- Bardou, J. P., Chanaron, J. J., Fridenson, P., & Laux, J. M. (1982). *The Automobile Revolution. The Impact of an Industry*. The University of North Carolina Press.
- Bartosiewicz, B., & Pielesiak, I. (2019). Spatial patterns of travel behaviour in Poland. *Travel Behaviour and Society*, 15, 113–122. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2019.01.004>
- Beuving, J. J. (2006). Nigerien second-hand car traders in Cotonou: A sociocultural analysis of economic decision-making. *African Affairs*, 105(420), 353–373.
<https://doi.org/10.1093/afraf/adi106>
- Beuving, J. (2013). Playing information games: démarcheurs in the second-hand car markets of Cotonou, Bénin. *Social Anthropology*, 21(1), 2–22. <https://doi.org/10.1111/1469-8676.12000>
- Bocheński, T. (2016). Dostęp wybranych miast w Polsce do kolei. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19(4), 62–71. <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.16.023.6321>
- Brzuskiewicz, J. (2018). Polski rekordzista ma na siebie zarejestrowanych 3,5 tys. aut. Jak zostać multiautomobilistą i dobrze na tym zarobić? *Wyborcza.pl*,
<https://wyborcza.pl/7,87648,24080400,polski-rekordzista-ma-na-siebie-zarejestrowanych-3-5-tys-aut.html> (dostęp: 20.09.2025 r.).
- Cao, X., Mokhtarian, P. L., & Handy, S. L. (2007). Cross-Sectional and Quasi-Panel Explorations of the Connection between the Built Environment and Auto Ownership. *Environment and Planning A*, 39(4), 830–847. <https://doi.org/10.1068/a37437>
- Chu, T., & Delgado, A. (2009). Used vehicle imports impact on new vehicle sales: The Mexican case. *Análisis Económico*, 24(55), 347–364.

- Ciechański, A. (2021). 30 years of the transformation of non-urban public transport in Poland's peripheral areas—what went wrong? *Journal of Mountain Science*, 18(11), 3025-3040. <https://doi.org/10.1007/s11629-021-6762-y>
- Coffin, D. (2015). Used Vehicles Are an Important Component of U.S. Passenger-Vehicle Exports. USITC Executive Briefings on Trade. W: https://www.usitc.gov/publications/332/executive_briefings/coffin_used_vehicle_exports.pdf (dostęp: 20.09.2025 r.).
- Coşciug, A. (2017). Transnational Motorways: The secondhand car trade in a country of emigration. W: *Диаспоры в современном мире: региональный контекст и потенциал для устойчивого развития страны происхождения*: 590-594.
- Coşciug, A., Ciobanu, S. M., & Benedek, J. (2017). The safety of transnational imported second-hand cars: A case study on vehicle-to-vehicle crashes in Romania. *Sustainability*, 9(12), 2380. <https://doi.org/10.3390/su9122380>
- Covarrubias V., A., & Ramírez Perez, S. M. (red.). (2020). *New Frontiers of the Automobile Industry*. Cham: Palgrave Studies of Internationalization in Emerging Markets.
- Dargay, J., Gately, D., & Sommer, M. (2007). Vehicle ownership and income growth, worldwide: 1960-2030. *The Energy Journal*, 28(4), 143-170. <https://doi.org/10.5547/ISSN0195-6574-EJ-Vol28-No4-7>.
- Daszczyński, R. (2014). Pojechaliliśmy zatankować na granicę z Rosją. Jak się kupuje paliwo, czy się opłaca? *Wyborcza.pl*, 7.06.2014 r. <https://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/7,35612,16105118,pojechalismy-zatankowac-na-granice-z-rosja-jak-sie-kupuje-paliwo.html> (dostęp: 20.09.2025 r.).
- Davis, L. W., & Kahn, M. E. (2010). International trade in used vehicles: The environmental consequences of NAFTA. *American Economic Journal: Economic Policy*, 2(4), 58–82. <https://doi.org/10.1257/pol.2.4.58>
- Davis, S. C., & Morris, M. D. (1992). *Transportation Energy Data Book: Edition 12*. Oak Ridge National Laboratory, Oak Ridge, Tennessee, United States. W: https://tedb.ornl.gov/wp-content/uploads/2019/03/Edition12_Full_Doc.pdf (dostęp: 20.09.2025 r.).
- Davis, S. C., Diegel, S. W., & Boundy, R. G. (2011). *Transportation Energy Data Book: Edition 30*. Oak Ridge National Laboratory, Oak Ridge, Tennessee, United States. W: https://tedb.ornl.gov/wp-content/uploads/2019/03/Edition30_Full_Doc.pdf (dostęp: 20.09.2025 r.).
- Davis, S. C., & Boundy, R. G. (2021). *Transportation Energy Data Book: Edition 39*. Oak Ridge National Laboratory, Oak Ridge, Tennessee, United States. <https://doi.org/10.2172/1767864>
- Dicken, P. (2015). *Global Shift: Mapping the Contours of the Changing World Economy*. 7th Edition. New York, London, The Guilford Press.
- Dobosz, D. (2011). Gierkówka i składaki – 1985. *Moto.pl*, Motoryzacyjny portal informacyjny. W: <https://moto.pl/MotoPL/1,118029,10355352,gierkowka-i-skladaki-1985.html>
- Domański, B., Micek, G., Guzik, R., Gwosdz, K., & Kocaj, A. (2024). *The Evolution of European Manufacturing Industries: The Dynamics of Core-Periphery Relationships*. Routledge, Taylor & Francis. <https://doi.org/10.4324/9781003430117>
- Emons, W., & Sheldon, G. (2009). The market for used cars: New evidence of the lemons phenomenon. *Applied Economics*, 41(22), 2867–2885. <https://doi.org/10.1080/00036840802277332>

- Europe Agreement (1993). Europe Agreement Establishing an Association between the European Communities and their Member States, of the One Part, and the Republic of Poland, of the Other Part (Official Journal of the European Communities, No L 348/1). W: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L:1993:348:FULL&from=en>
- Ezeoha, A., Okoyeuzu, C., Onah, E., & Uche, C. (2019). Second-hand vehicle markets in West Africa: A source of regional disintegration, trade informality and welfare losses. *Business History*, 61(1), 187-204. <https://doi.org/10.1080/00076791.2018.1459087>
- Feeney, B. P., & Cardebring, P. (1988). Car longevity in Sweden: A revised estimate. *Transportation Research Part A: General*, 22(6), 455-465.
- Flink, J. J. (1990). *The Automobile Age*. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts.
- Fredström, A., Peltonen, J., & Wincent, J. (2021). A country-level institutional perspective on entrepreneurship productivity: The effects of informal economy and regulation. *Journal of Business Venturing*, 36(5), 106002. <https://doi.org/10.1016/j.jbusvent.2020.106002>
- Freyssenet, M. (2009). Conclusion: the Second Automobile Revolution – Promises and Uncertainties. W: M. Freyssenet (red.), *The Second Automobile Revolution*. London: Palgrave Macmillan: 443-454.
- Gartman, D. (2004). Three Ages of the Automobile: The Cultural Logics of The Car. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 169-195. <https://doi.org/10.1177/0263276404046066>
- Gërkhani, K., & Cichocki, S. (2023). Formal and informal institutions: understanding the shadow economy in transition countries. *Journal of Institutional Economics*, 19(5), 656-672. <https://doi.org/10.1017/S1744137422000522>
- Global Fortune (2024). Fortune Global 500 Ranking. Fortune Magazine. <https://fortune.com/ranking/global500/> (dostęp: 20.09.2025 r.).
- Golunov, S. (2018). Balancing between legality and illegality: Russian import of Japanese used cars and unauthorized export of Russian marine bioresources to Japan. *Pacific Affairs*, 91(3), 499–522. <https://doi.org/10.5509/2018923499>
- Gould, R. V., & Fernandez, R. M. (1989). Structures of mediation: A formal approach to brokerage in transaction networks. *Sociological Methodology*, 19, 89-126. <https://doi.org/10.2307/270949>
- Götz, S., Tröger, J., & Zehr, B. (2025). Diese Autos fahren in Ihrer Gegend. *Die Zeit*, 30.05.2025. <https://www.zeit.de/mobilitaet/2025-05/zugelassene-autos-modelle-markten-karte-deutschland-statistik> (dostęp: 20.09.2025 r.).
- Grinblatt, M., Keloharju, M., & Ikäheimo, S. (2008). Social Influence and Consumption: Evidence from the Automobile Purchases of Neighbors. *The Review of Economics and Statistics*, 90(4), 735-753. <https://doi.org/10.1162/rest.90.4.735>
- Grubel, H. G. (1980). International trade in used cars and problems of economic development. *World Development*, 8(10), 781–788. [https://doi.org/10.1016/0305-750X\(80\)90005-4](https://doi.org/10.1016/0305-750X(80)90005-4)
- Grygier M., (2020). Historia rynku dilerskiego w Polsce – złoty chaos transformacji. W: https://flota.com.pl/we_flocie/3372/historia-ryнку-dilerskiego-w-polsce-zloty-chaos-transformacji.html (dostęp: 20.09.2025 r.).
- Guzik, R., Domański, B., & Gwosdz, K. (2020). Automotive Industry Dynamics in Central Europe. W: V. A. Covarrubias & S. M. Ramírez Perez (red.), *New Frontiers of the Automobile Industry: Exploring Geographies, Technology, and Institutional Challenges*. Cham: Springer International Publishing: 377-397. https://doi.org/10.1007/978-3-030-18881-8_15

- Gwosdz, K. (2014). *Pomiędzy starą a nową ścieżką rozwojową: mechanizmy ewolucji struktury gospodarczej i przestrzennej regionu tradycyjnego przemysłu na przykładzie konurbacji katowickiej po 1989 roku*. Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie.
- Haydock, H., Misra, A., Bates, J., & Wilkins, G. (2012). *Energy Efficiency Policies in the Transport Sector in the EU*. Report for the EACI, AEA/ED46824 Issue. W: <https://www.odyssee-mure.eu/publications/archives/energy-efficiency-trends-policies-transport.pdf> (dostęp: 20.09.2025 r.).
- Igudia, E., Ackrill, R., & Machokoto, M. (2022). Institutional incongruence, the everyday, and the persistence of street vending in Lagos: a demand-side perspective. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 54(6), 1256-1276. <https://doi.org/10.1177/0308518X22108398>
- Inglehart, R. (1997). *Modernization and Postmodernization: Cultural, Economic, and Political Change in 43 Societies*. Princeton University Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctv10vm2ns>
- Jackson, K. T. (1987). *Crabgrass frontier: The suburbanization of the United States*. Oxford University Press.
- Jędraszko, A. (2005). *Zagospodarowanie przestrzenne w Polsce - drogi i bezdroża regulacji ustawowych*. Warszawa, Unia Metropolii Polskich.
- Jong, G. D., Fox, J., Daly, A., Pieters, M., & Smit, R. (2004). Comparison of car ownership models. *Transport Reviews*, 24(4), 379-408. <https://doi.org/10.1080/0144164032000138733>
- Judgment of the Court (2006). Judgment of the Court (First Chamber), 5 October 2006. In *Joined Cases C-290/05 and C-333/05*. W: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=ecli%3AECCLI%3AEU%3AC%3A2006%3A652&utm> (dostęp: 20.09.2025 r.).
- Jurkowski, W. (2025). Barriers and Opportunities for Transit-Oriented Development in Poland from a Socio-Psychological Perspective. *Cities*, 165, 106202. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2025.106202>
- Khanna, T., & Palepu, K. (1997). Why focused strategies may be wrong for emerging markets. *Harvard Business Review*, 75(4), 41-51.
- Kisiała, W., Kudlak, R., Kołsut, B. (2023). The market for new cars. Another dimension of the core-periphery pattern. W: B. Kołsut & T. Stryjakiewicz (red.), *The Economic Geography of the Car Market. The Automobile Revolution in an Emerging Economy* (s. 45-71). Routledge, Taylor & Francis. <https://doi.org/10.4324/9781003309659-4>
- Kitchin, R. (2014). *The data revolution: Big data, open data, data infrastructures and their consequences*. Sage. <https://doi.org/10.4135/9781473909472>
- Kołsut, B. (2020). The import of used cars to Poland after EU accession. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 34(2), 129-143. <https://doi.org/10.24917/20801653.342.9>
- Kołsut, B., Horńák, M. (2025). New or Used? The Role of Primary and Secondary Car Markets in Post-Transition Motorization in Poland and Slovakia. Tekst w przygotowaniu.

- Kołosut, B., Kisiała, W., & Kudłak, R. (2023). Import of second-hand cars: Evidence of individual entrepreneurship and social networks? W: B. Kołosut & T. Stryjakiewicz (red.), *The Economic Geography of the Car Market. The Automobile Revolution in an Emerging Economy* (s. 72-95). Routledge, Taylor & Francis. <https://doi.org/10.4324/9781003309659-5>
- Kołosut, B., & Kudłak, R. (2024). From systemic to sustainability transitions: An emerging economy perspective on urban sprawl and the automobile revolution. *European Urban and Regional Studies*, 31(2), 149-167. <https://doi.org/10.1177/09697764231188>
- Kołosut, B., & Stryjakiewicz, T. (2021). Do spatial differences in the personal car market reflect a centre-periphery structure? The case of Poland. *European Transport Research Review*, 13(1), 1-12. <https://doi.org/10.1186/s12544-021-00494-2>
- Kołosut, B., & Stryjakiewicz, T. (2023a). Introduction. W: B. Kołosut & T. Stryjakiewicz (red.), *The Economic Geography of the Car Market. The Automobile Revolution in an Emerging Economy* (s. 1-15). Routledge, Taylor & Francis. <https://doi.org/10.4324/9781003309659-1>
- Kołosut, B., & Stryjakiewicz, T. (2023b). Conclusions, policy recommendations and future challenges in the context of the COVID-19 pandemic. W: B. Kołosut & T. Stryjakiewicz (red.), *The Economic Geography of the Car Market. The Automobile Revolution in an Emerging Economy* (s. 177-188). Routledge, Taylor & Francis. <https://doi.org/10.4324/9781003309659-9>
- Kołosut, B., & Stryjakiewicz, T. (red.) (2023c). *The Economic Geography of the Car Market. The Automobile Revolution in an Emerging Economy*. Routledge, Taylor & Francis. <https://doi.org/10.4324/9781003309659>
- Kołosut, B., Stryjakiewicz, T., & Gadziński, J. (2022). Do motorisation statistics reflect the real geography of car ownership in Poland? *Quaestiones Geographicae*, 41(2), 95-108. <https://doi.org/10.2478/quageo-2022-0016>
- Komornicki, T. (2003). Factors of development of car ownership in Poland. *Transport Reviews*, 23(4), 413–431. <https://doi.org/10.1080/01441647.2002.10823175>
- Komornicki, T. (2008). Changes of car ownership and daily mobility in selected polish cities. *Geografický Časopis*, 60(4), 339–362.
- Komornicki, T. (2011). *Przemiany mobilności codziennej Polaków na tle rozwoju motoryzacji*. Warszawa: Prace Geograficzne IGiPZ PAN, T. 227.
- Kowalewski, A., & Nowak, M. J. (2018). Chaos przestrzenny i prawo: uwarunkowania, procesy, skutki, rekomendacje. *Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN*, t. 182, cz. 1.
- Koziarski, S. (2014). Polska w systemie transportowym Unii Europejskiej. Inwestycje infrastrukturalne, Uniwersytet Opolski, *Studia i Monografie*, 512.
- Koziarski, S. (2018). Kierunki rozwoju sieci autostrad i dróg ekspresowych w Polsce. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 21(3), 7-30. <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.18.012.10137>
- Krzak, J. (2004). Skutki akcesji Polski do UE dla branży samochodowej. Raport Wydziału Analiz Ekonomicznych i Społecznych Kancelarii Sejmu, nr 224.
- Krzak, J. (2008). Recycling samochodów. *Biuro Analiz Sejmowych*, 5(29). W: [http://orka.sejm.gov.pl/WydBAS.nsf/0/751A65F99B7BC281C125740200471774/\\$file/infos_029.pdf](http://orka.sejm.gov.pl/WydBAS.nsf/0/751A65F99B7BC281C125740200471774/$file/infos_029.pdf)

- Kublik, A. (2005). CEPIK częściowo nieświeży. *Gazeta Wyborcza*, 29 listopada 2005 r., Dział Gospodarka: 30.
- Kublik, A. (2013a). Wyślijmy system CEPiK na targi CeBIT. *Gazeta Wyborcza*, 7 marca 2013 r., Dział Gospodarka: 21.
- Kublik, A. (2013b). Auta zombi w CEPiK. *Gazeta Wyborcza*, 12 października 2013 r., Dział Gospodarka: 8.
- Kublik, A. (2016). Motoryzacyjna ziemia obiecana. Od malucha do mazdy z przemytu. W: <https://wyborcza.biz/biznes/1,100896,20513073,motoryzacyjna-ziemia-obiecana-od-malu-cha-do-mazdy-z-przemytu.html> (dostęp: 20.09.2025 r.).
- Kudlak, R., & Kołsut, B. (2025). The uneven geography of used car imports in Poland: the role of regional historical legacies and social ties. *GeoJournal*, 90, 243. <https://doi.org/10.1007/s10708-025-11492-5>
- Kudlak, R., Kołsut, B., & Kisiąła, W. (2023). Driving gears of car ownership transformation. W: B. Kołsut & T. Strykiewicz (red.), *The Economic Geography of the Car Market. The Automobile Revolution in an Emerging Economy* (s. 25-44). Routledge, Taylor & Francis. <https://doi.org/10.4324/9781003309659-3>
- Kuhn, T. S. (1962). *The Structure of Scientific Revolutions*. Chicago: University of Chicago Press.
- Lackowska, M. (2009). Dlaczego w Polsce potrzebna jest ustawa metropolitalna? Ograniczenia dobrowolnej współpracy samorządów w obszarach metropolitalnych. *Samorząd Terytorialny*, (3), 5-17.
- Landes, D. S. (2003). *The Unbound Prometheus: Technological Change and Industrial Development in Western Europe from 1750 to the Present*. Cambridge University Press.
- Laux, J. M. (1992). *The European Automobile Industry*. Twayne Publishers, Macmillan Publishing Company.
- Li, S., Linn, J., & Spiller, E. (2013). Evaluating “Cash-for-Clunkers”: Program effects on auto sales and the environment. *Journal of Environmental Economics and Management*, 65(2), 175-193. <https://doi.org/10.1016/j.jeem.2012.07.004>
- Lijewski, T., & Sujko, E. S. (2001). Regres przestrzenny sieci kolejowej w Polsce. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 7, 133-148.
- Mahoney, J. (2000). Path Dependence in Historical Sociology. *Theory and Society*, 29(4), 507-548. <https://www.jstor.org/stable/3108585>
- Martin, R., & Sunley, P. (2006). Path dependence and regional economic evolution. *Journal of Economic Geography*, 6(4), 395-437. <https://doi.org/10.1093/jeg/lbl012>
- Mehlhart, G., Merz, C., Akkermans, L. A., & Jordal-Jørgensen, J. (2011). *European Second-hand Car Market Analysis (Final Report)*. Darmstadt: Öko-Institut. W: <https://www.oeko.de/oekodoc/1114/2011-005-en.pdf> (dostęp: 20.09.2025 r.).
- Menes, E. (1998). Dylematy rozwoju indywidualnej motoryzacji w Polsce. Warszawa, *Zeszyty Naukowe Instytutu Transportu Samochodowego*, nr 87.
- Menes, E. (2001). Społeczno-ekonomiczne aspekty rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce. *Przegląd Komunikacyjny*, 1, 1–6.
- Menes, M. (2018). Rozwój motoryzacji indywidualnej w Polsce w latach 1990–2015. *Przegląd Komunikacyjny*, 4, 14–25.

- Merriman, P. (2009). Automobility and the Geographies of the Car. *Geography Compass*, 3(2), 586-599. <https://doi.org/10.1111/j.1749-8198.2009.00219.x>
- Mikuła, Ł. (2022). Changes in the spatial planning system. W: P. Churski, T. Kaczmarek (red.), *Three Decades of Polish Socio-Economic Transformations: Geographical Perspectives*. Cham: Springer International Publishing, 261-277. https://doi.org/10.1007/978-3-031-06108-0_11
- Moran, P. A. (1950). Notes on continuous stochastic phenomena. *Biometrika*, 37(1/2), 17–23. <https://doi.org/10.2307/2332142>
- Merkisz-Guranowska, A. (2013). Ocena skutków regulacji prawnych wynikających z nowelizacji Ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Politechnika Poznańska, Poznań.
- Mom, G. (2020). *Globalizing Automobility: Exuberance and the Emergence of Layered Mobility, 1900-1980*. New York : Berghahn Books.
- NBP (2019, 13 grudnia). Kursy średnie walut obcych w złotych. W: https://www.nbp.pl/home.aspx?f=/kursy/arch_a.html
- Newman, P. G., & Kenworthy, J. R. (1989). *Cities and automobile dependence: An international sourcebook*. Gower, Aldershot, England.
- Niedzielski, M. A. (2006). A spatially disaggregated approach to commuting efficiency. *Urban Studies*, 43(13), 2485-2502. <https://doi.org/10.1080/00420980600970672>
- Niedzielski, M. A., Hu, Y., & Stępnia, M. (2020). Temporal dynamics of the impact of land use on modal disparity in commuting efficiency. *Computers, Environment and Urban Systems*, 83, 101523. <https://doi.org/10.1016/j.compenvurbsys.2020.101523>
- PAP (2020). Emilewicz: rozważamy powrót do regulacji podnoszącej akcyzę na auta używane. Polska Agencja Prasowa, 15.09.2020. W: <https://www.pap.pl/aktualnosci/news%2C717278%2Cemilewicz-rozwazamy-powrot-do-regulacji-podnoszacej-akcyze-na-auta-uzywane> (dostęp: 20.09.2025 r.).
- Paterson, M. (2007). *Automobile Politics: Ecology and Cultural Political Economy*. Cambridge University Press.
- Pavlínek, P. (2022). Relative positions of countries in the core-periphery structure of the European automotive industry. *European Urban and Regional Studies*, 29(1), 59-84. <https://doi.org/10.1177/09697764211021882>
- Pojani, D., & Stead, D. (2018). Policy design for sustainable urban transport in the global south. *Policy Design and Practice*, 1(2), 90-102. <https://doi.org/10.1080/25741292.2018.1454291>
- Potrykowski, M., & Taylor, Z. (1982). *Geografia transportu: zarys problemów, modeli i metod badawczych*. Warszawa, Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Pucher, J. (1990). Capitalism, Socialism, and Urban Transportation Policies and Travel Behavior in the East and West. *Journal of the American Planning Association*, 56(3), 278-296. <https://doi.org/10.1080/01944369008975773>
- Pucher, J. (1995). The road to ruin? Impacts of Economic Shock Therapy on Urban Transport in Poland. *Transport Policy*, 2(1), 5-13. [https://doi.org/10.1016/0967-070X\(95\)93241-P](https://doi.org/10.1016/0967-070X(95)93241-P)
- Pucher, J., & Buehler, R. (2005). *Transport Policy in Post-Communist Europe*. W: K. J. Burron, D. A. Hensher (red.), *Handbook of Transport Strategy, Policy and Institutions*, Emerald Group Publishing Limited: 725-743. <https://doi.org/10.1108/9780080456041>

- Rodrigue, J. P. (2024). *The Geography of Transport Systems*. Routledge, Taylor & Francis. <https://doi.org/10.4324/9780429346323>
- Root, E. (2007). The Impact of Used Car Imports on the Industry and Markets in Eastern Europe. W: <https://oldweb.ikv.org.tr/pdfs/EWA.pdf>
- Rosenfeld, M. (2012). Mobility and social capital among Lebanese and Beninese entrepreneurs engaged in transnational trade. *International Review of Sociology*, 22(2), 211-228. <https://doi.org/10.1080/03906701.2012.696962>
- Rosik, P., Komornicki, T., Goliszek, S., Śleszyński, P., Szarata, A., Szejgiec-Kolenda, B., Pomianowski, W., & Kowalczyk, K. (2018). Kompleksowe modelowanie osobowego ruchu drogowego w Polsce. Uwarunkowania na poziomie gminnym. *Prace Geograficzne*, nr 267. Warszawa, IGiPZ PAN.
- Rosik, P., & Kowalczyk, K. (2015). Rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej a przesunięcie modalne w Polsce w latach 2000-2010. *Prace Geograficzne*, nr 248. Warszawa, Polska Akademia Nauk.
- Rosik, P., Stępnia, M., & Komornicki, T. (2015). The decade of the big push to roads in Poland: Impact on improvement in accessibility and territorial cohesion from a policy perspective. *Transport Policy*, 37, 134-146. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.10.007>
- Samar (2024). Dlaczego coraz mniej aut trafia do stacji demontażu? Komentarze ekspertów, Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego Samar, 19. 02. 2024 r. W: <https://www.samar.pl/wywiady-i-komentarze/coraz-mniej-aut-w-stacjach-demontazu-2024> (dostęp: 20.09.2025 r.).
- Scott, J. W. (2012). European politics of borders, border symbolism and cross-border cooperation. W: T. M. Wilson & H. Donnan (red.), *A companion to border studies*, Wiley Blackwell Publishing Ltd., 83-99. <https://doi.org/10.1002/9781118255223.ch5>
- Stopher, P. R., & Greaves, S. P. (2007). Household travel surveys: Where are we going? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41(5), 367-381. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2006.09.005>
- Stryjakiewicz, T. (1999). Adaptacja przestrzenna przemysłu w Polsce w warunkach transformacji. *Seria Geografia*. Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, 61.
- Stryjakiewicz, T. (2007). Orientacja instytucjonalna w geografii ekonomicznej i jej znaczenie w analizie procesów transformacji struktur przestrzennych W: J. Lach, M. Borowiec, T. Rachwał (red.), *Procesy transformacji społeczno-ekonomicznych i przyrodniczych struktur przestrzennych*. Kraków: Wydawnictwo Naukowe Akademii Pedagogicznej, 107-118.
- Stryjakiewicz, T., & Kołsut, B. (2023). Why is Poland such an intriguing case study of the automobile revolution in an emerging economy? W: B. Kołsut & T. Stryjakiewicz (red.), *The Economic Geography of the Car Market. The Automobile Revolution in an Emerging Economy* (s. 16-24). Routledge, Taylor & Francis. <https://doi.org/10.4324/9781003309659-2>
- Stryjakiewicz, T., & Kołsut, B. (red.), (2024). *Polska Rzeczpospolita Samochodowa. Geografia samochodów osobowych w Polsce*. Poznań, Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Stryjakiewicz, T., Kołsut, B., Doszczeczko, B., Dyba, W., Kisiała, W., Kudłak, R., Wojtyra, B. (2021). Przegląd ekonomiczno-przestrzennych badań rynku samochodów osobowych. *Przegląd Geograficzny*, 93(2), 249-268. <https://doi.org/10.7163/PrzG.2021.2>

- Śleszyński, P., Kowalewski, A., Markowski, T., Legutko-Kobus, P., & Nowak, M. (2020). The Contemporary Economic Costs of Spatial Chaos: Evidence from Poland. *Land*, 9(7), 214. <https://doi.org/10.3390/land9070214>
- Taylor, Z. (2003). Zamknięcia dla ruchu pasażerskiego linii kolejowych w Polsce i ich społeczne konsekwencje. *Przegląd Geograficzny*, 75(3): 351-383.
- Taylor, Z. (2007). Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce. Monografie Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego Polskiej Akademii Nauk, nr 7.
- Transport in Figures (2002). EU transport in figures, Statistical pocketbook. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- Transport in Figures (2006). EU transport in figures, Statistical pocketbook. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- Transport in Figures (2023). EU transport in figures, Statistical pocketbook. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- Tuvikene, T. (2018). Post-socialist (auto) mobilities: Modernity, freedom and citizenship. *Geography Compass*, 12(3), e12362. <https://doi.org/10.1111/gec3.12362>
- UNECE (2017). Used Vehicles: A Global Overview. United Nations Economic Commission for Europe. <https://wedocs.unep.org/20.500.11822/34175> (dostęp: 20.09.2025 r.).
- Urry, J. (2004). The 'System' of Automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 25-39. <https://doi.org/10.1177/026327640404605>
- Williams, C. C., Horodnic, I. A., & Windebank, J. (2015). Explaining participation in the informal economy: An institutional incongruence perspective. *International Sociology*, 30(3), 294-313. <https://doi.org/10.1177/0268580915578745>
- Williamson, O. E. (2008). Outsourcing: Transaction cost economics and supply chain management. *Journal of Supply Chain Management*, 44(2), 5-16. <https://doi.org/10.1111/j.1745-493X.2008.00051.x>
- Wiśniewski, R., & Komornicki, T. (2015). The influence of road corridors on the social condition of adjacent areas. *Europa XXI*, 28, 53-70.
- Velten, E. K., Brauer, C., & Thie, J. E. (2020). Used vehicle trade and fleet composition in Europe. Ecologic Institute and Fraunhofer Institute for Systems and Innovation Research. W: <https://www.ecologic.eu/sites/default/files/publication/2021/2632-01-Ecologic-ISI-UsedVehiclesStockTrade-March2020-final.pdf> (dostęp: 20.09.2025 r.).
- Ziętał, N. (2013). Przygraniczni "szejkwowie" rejestrują nawet po kilkaset samochodów. Portal Nowiny.24., <https://nowiny24.pl/przygraniczni-szejkwowie-rejestruja-nawet-po-kilkaset-samochodow/ar/6199009> (dostęp: 20.09.2025 r.).

5. Badania realizowane poza głównym osiągnięciem naukowym

Poniższy rozdział obejmuje opis trzech głównych nurtów moich badań realizowanych poza głównym osiągnięciem, obejmujących problematykę: (1) powiązań funkcjonalno-przestrzennych i współpracy jednostek samorządu terytorialnego, (2) rozwoju lokalnego, rewitalizacji miast i planowania strategicznego oraz (3) struktury i uwarunkowań poziomu motoryzacji i rynku nowych samochodów osobowych (zagadnienia niewchodzące w skład głównego osiągnięcia naukowego). Ich wspólnym mianownikiem jest łączenie perspektywy geograficznej i instytucjonalnej z analizą procesów rozwojowych w różnych skalach przestrzennych – od lokalnej po krajową. Badania te miały charakter zarówno diagnostyczny, jak i teoretyczny, a zdobyte w ich ramach doświadczenia (zwłaszcza w zakresie pracy z dużymi zbiorami danych, analiz przestrzennych i badań nad instytucjami), stanowiły istotne zaplecze metodologiczne i poznawcze dla głównego osiągnięcia naukowego.

5.1. Powiązania funkcjonalno-przestrzenne i współpraca jednostek samorządu terytorialnego

Historia tego nurtu moich badań zaczęła się od pracy magisterskiej pt. *Możliwości funkcjonowania Chojnic i Człuchowa jako zespołu miejskiego*, przygotowywanej pod kierunkiem prof. Henryka Rogackiego, a po Jego przedwczesnej śmierci dokończonych pod opieką naukową prof. Tadeusza Strykiewicza. W tej pracy zaadaptowałem model kształtowania się regionu terytorialnego Z. Chojnickiego, by opisać i wyjaśnić relacje w bipolarnym układzie Chojnice-Człuchów. Szczególną uwagę zwróciłem na trzy kluczowe etapy wyróżnione przez Chojnickiego: krystalizację przestrzenno-materialną, wytworzenie się świadomości regionalnej oraz rozwój instytucjonalny. To podejście doprowadziło mnie do wniosku, że dla zrozumienia trwałości i dynamiki takiego układu kluczowe jest zmierzenie realnych powiązań funkcjonalnych między jednostkami samorządu terytorialnego, a następnie - zbadanie form ich współpracy. W efekcie, obok wydania pracy w formie monografii – we współpracy z Fundacją Rozwoju Ziemi Chojnickiej i Człuchowskiej, miastem Chojnice i miastem Człuchów (Kołsut, 2012a) – powstały moje pierwsze artykuły naukowe o współpracy samorządowej opublikowane w *Rozwoju Regionalnym i Polityce Regionalnej* (Kołsut, 2009; 2010; 2012b).

Kolejny etap to przejście od studium przypadku do skali kraju. Monografia doktorska pt. *Zinstytucjonalizowane sieci współdziałania międzygminnego w Polsce* wydana przez Bogucki Wydawnictwo Naukowe (Kołsut, 2015) była (w polskich realiach) jedną z pierwszych kompleksowych inwentaryzacji i typologii tego zjawiska³. Zidentyfikowałem 428 sieci i uporządkowałem je w 3 typach i 13 podtypach, pokazując dominację sieci usług publicznych oraz reprezentacji interesów gmin, a także zaskakującą skalę „pustych skorup” – formalnie istniejących, lecz faktycznie nieaktywnych związków. Praca łączyła metody jakościowe i ilościowe. Dodam także, że w warunkach dużego deficytu wiarygodnych danych o współpracy międzygminnej, zbudowałem własne bazy i procedury kwerend. Wyjaśnienia osadziłem w koncepcjach

³ Praca ta uzyskała decyzją Rady Wydziału Nauk Geograficznych i Geologicznych wyróżnienie, a także została uznana za najlepszą rozprawę doktorską o tematyce samorządowej obronioną w 2015 r. w konkursie wydawnictwa Wolters Kluwer i czasopisma Samorząd Terytorialny.

instytucjonalizmu socjologicznego i historycznego, wskazując na rolę izomorfizmu przymusowego i naśladowczego, „krytycznych punktów zwrotnych” w polityce lokalnej oraz słabości porządku instytucjonalnego państwa w obszarach, gdzie brakowało czytelnych reguł (np. transport zbiorowy, integracja aglomeracyjna). Pokazałem także rolę uwarunkowań nieinstytucjonalnych: położenia w systemie osadniczym, czynników fizycznogeograficznych (dorzecza, zlewnie), ciągłości infrastruktury sieciowej oraz dziedzictwa komunalizacji mienia po 1990 r. Analizy wykazały regionalne zróżnicowania skłonności kooperacyjnych (liderem – Wielkopolska) oraz różnice związane z przeszłością historyczno-kulturową (znacznie niższy poziom kooperacji wśród gmin Polski Wschodniej).

Po doktoracie opublikowałem artykuły reprezentujące ten nurt, a dotyczące dwóch różnych kierunków badań. Po pierwsze, w publikacji o współpracy międzygminnej w gospodarce odpadami (Kołsut, 2016) pokazałem, jak instytucje przedmiotowe (obowiązki prawne) i zachęty finansowe polityki spójności realnie uruchomiły współdziałanie i inwestycje, ale też jak selektywnie przenikają do innych sektorów (gospodarka wodno-ściekowa, transport publiczny). Po drugie, przeszedłem do perspektywy ponadkrajowej, analizując stowarzyszenia polityczne gmin w Europie – najpierw w ujęciu przeglądowym, a następnie porównawczym, co ostatecznie zostało opublikowane w czasopiśmie *Geography, Environment, Sustainability* (Kołsut, 2018a). Zidentyfikowałem różne modele instytucjonalizacji reprezentacji samorządowej (zakres mandatu, relacje z rządem, funkcje eksperckie vs. lobbings), pokazując, jak konfiguracje państwo–samorząd–organizacje pośredniczące kształtują kanały artykulacji interesów lokalnych i dyfuzję standardów współpracy.

W moim przekonaniu wkład publikacji z tego obszaru do rozwoju dyscypliny geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna sprowadza się do kilku elementów. Po pierwsze, podkreślają one konieczność utrzymania „mostu” między funkcjonalnością a instytucjonalizacją – od mierzalnych powiązań społecznych i gospodarczych do trwałych form współdziałania oraz ich operacjonalizacji. Po drugie, porządkują dotąd rozproszoną wiedzę o współpracy samorządowej dzięki identyfikacji i typologii sieci międzygminnych, ujawniając jednocześnie zjawisko „pustych skorup”, czyli form istniejących wyłącznie formalnie. Po trzecie, wykazują, że instytucje mają znaczenie, ale nie wszędzie takie samo – wskazałem, gdzie reguły przymusowe i zachęty finansowe częściej generują kooperację (gospodarka odpadami), a gdzie brak presji nadal skutkuje deficytem współpracy (publiczny transport zbiorowy, integracja aglomeracyjna). Po czwarte, wprowadziłem wątek „geografii kooperacji”, wykazując rolę położenia w sieci osadniczej, ciągłości infrastruktury, regionalnie ukształtowanych uwarunkowań historyczno-kulturowych oraz efektów zależności od ścieżki w kształtowaniu wzorców współpracy i reprezentacji w Europie.

5.2. Rozwój lokalny, rewitalizacja miast i planowanie strategiczne

Geneza tego nurtu moich badań sięga, podobnie jak w przypadku pierwszej grupy, pracy magisterskiej o bipolarnym układzie Chojnice-Człuchów, w której (obok identyfikacji powiązań funkcjonalno-przestrzennych) analizowałem także potencjały rozwojowe obu ośrodków. Zainteresowanie to skierowało mnie ku problematyce zróżnicowań dochodowych i rozwojowych gmin, co znalazło odzwierciedlenie w pierwszych publikacjach naukowych w czasopiśmie

Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna (Kołsut & Bajerski, 2013) oraz *Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN* (Kołsut, 2011). Wczesne doświadczenia badawcze z zakresu analizy dochodów i potencjału lokalnego stały się punktem wyjścia do późniejszych badań nad uwarunkowaniami rozwoju gmin i formułowaniem wniosków o charakterze aplikacyjnym.

W kolejnych latach, rozwijając współpracę z jednostkami samorządu terytorialnego (najpierw w Lubniewicach i Chojnicach, a następnie w Powidzu i Świebodzinie) skoncentrowałem się na planowaniu strategicznym i metodologii tworzenia dokumentów rozwojowych. Wyniki tych działań znalazły wyraz w monografiach *Czynniki i kierunki rozwoju gminy Lubniewice* (Kołsut & Dyba, 2014), *Czynniki i kierunki rozwoju gminy Powidz* (Kołsut, 2018c) oraz *Strategia rozwoju gminy Świebodzin 2030 – przykład nowej generacji strategii rozwoju lokalnego* (Kołsut, Churski & Ciesiołka, 2021). Wspólnie z P. Ciesiołką, Ł. Mikułą i P. Churskim opublikowałem również artykuł w *Studiach Regionalnych i Lokalnych* (Ciesiołka i in., 2023), w którym zaproponowaliśmy model struktury funkcjonalno-przestrzennej dla strategii rozwoju ponadlokalnego. Prace te wpisywały się w szerszy kontekst reformy krajowego systemu planowania strategicznego i przestrzennego, która po 2020 roku wprowadziła nową generację strategii – łączących dotychczasowe podejście społeczno-gospodarcze z wymiarem przestrzennym. Publikacje te pokazały, jak ta integracja może przyczynić się do większej spójności dokumentów strategicznych i poprawy jakości zarządzania rozwojem w skali ponadlokalnej.

Istotny etap mojej aktywności naukowej związany jest z rewitalizacją miast. W latach 2012-2013 byłem pracownikiem Oddziału Rewitalizacji Urzędu Miasta Poznania, gdzie uczestniczyłem we wdrażaniu polityki rewitalizacyjnej na obszarach zdegradowanych dużego miasta. Doświadczenie to stało się impulsem do naukowego pogłębienia tej problematyki. W kolejnych latach opublikowałem szereg artykułów w czasopiśmie *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna* (Ciesiołka, Kudłak & Kołsut, 2016; Kołsut, 2018b) oraz *Studia Regionalne i Lokalne* (Kołsut, Ciesiołka & Kudłak, 2017), w których analizowałem procesy programowania rewitalizacji, ich efekty oraz relacje między diagnozą a praktyką interwencji. Szczególne znaczenie miała publikacja *Główne problemy i wyzwania rewitalizacji miast w Polsce* (Kołsut, 2018b), która stanowiła próbę identyfikacji i uporządkowania kluczowych barier polskiej polityki rewitalizacyjnej. W artykule tym wskazałem cztery główne obszary problemowe: niedostateczne finansowanie działań rewitalizacyjnych, rozproszenie przestrzenne interwencji, gentryfikację jako efekt uboczny odnowy oraz deficyt partycypacji społecznej i partnerstwa międzysektorowego. Analiza ta, oparta zarówno na doświadczeniach praktycznych, jak i na kwerendzie literatury i dokumentów programowych, pozwoliła określić przepaść między postulowanym a rzeczywistym wymiarem rewitalizacji oraz zaproponować kierunki zmian systemowych – zwłaszcza w zakresie koncentracji przestrzennej działań i trwałości efektów społecznych. Kontynuacją tych analiz była publikacja w *European Planning Studies* (Strykiewicz, Kudłak, Ciesiołka, Kołsut & Motek, 2018), poświęcona rewitalizacji w regionach peryferyjnych. Wykazaliśmy w niej, że polityka rewitalizacyjna w Wielkopolsce była zdominowana przez projekty infrastrukturalne, przy słabych efektach społecznych i gospodarczych, co wynikało z niedostatków aspektów procesowych, w tym braku monitoringu, niskiej partycypacji społecznej oraz deficytu współpracy międzysektorowej. Jednocześnie badanie potwierdziło, że rewitalizacja może być

skutecznym instrumentem rozwoju regionów peryferyjnych pod warunkiem integracji różnych sfer interwencji, jasnej delimitacji obszarów oraz długookresowego programowania działań.

W ostatnich latach poszerzyłem ten nurt badań na temat rozwoju lokalnego o dwa dodatkowe wątki. Pierwszy dotyczy dziedzictwa kulturowego jako zasobu rozwoju lokalnego. W publikacjach w *Rozwoju Regionalnym i Polityce Regionalnej* (Stryjakiewicz i in., 2024; Dzieczek & Kołsut, 2025) przedstawiłem (wspólnie z współautorami), w jaki sposób elementy zapomnianego dziedzictwa mogą stać się impulsem dla aktywizacji społecznej i gospodarczej obszarów wiejskich i małych miast. Drugi wątek obejmuje dostępność przestrzenną usług publicznych, zwłaszcza edukacyjnych, jako kluczowy czynnik kształtujący jakość życia i szanse rozwojowe w skali lokalnej. W artykule opublikowanym w *Urban Development Issues* (Pohl & Kołsut, 2025) zaprezentowałem (wspólnie z współautorką) porównanie dostępności usług publicznych dla dzieci w dużym mieście i jego strefie podmiejskiej, zwracając uwagę na współzależność lokalizacja miejsc dla dzieci oraz planowania zabudowy w różnych warunkach instytucjonalnych (np. osiedla wielorodzinne z okresu PRL a współczesna zabudowa jedno- i wielorodzinna).

Wspomniane wyżej badania cechuje podejście zorientowane na rozwiązywanie problemów praktyki planowania rozwoju. Wynika ono z wieloletniej współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego oraz z dążenia do integrowania diagnozy, analizy i wdrażania w ramach jednego procesu planistycznego. W toku realizowanych projektów (szczególnie tych związanych z planowaniem strategicznym) wypracowałem własne sposoby analiz, oparte na łączeniu metod ilościowych i jakościowych, analizach w grupach porównawczych oraz stosowaniu rozszerzonej procedury TOWS-SWOT, służącej nie tylko klasyfikacji, ale także formułowaniu wzajemnych powiązań między czynnikami rozwoju.

5.3. Struktura przestrzenna i czynniki funkcjonowania rynku nowych samochodów osobowych w Polsce (zagadnienia niewchodzące w skład głównego osiągnięcia naukowego)

Oprócz badań składających się na moje główne osiągnięcie naukowe, prowadziłem również analizy dotyczące innych aspektów „wymiaru przestrzennego” rynku samochodowego w Polsce, a w szczególności struktury przestrzennej i czynników determinujących funkcjonowanie rynku nowych samochodów osobowych. Początkiem tych badań była współpraca jaką podjęliśmy jako zespół pracowników Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu oraz Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu z Volkswagen Group Polska, w ramach projektu pt. *Modelowanie i prognozowanie zmian na rynku nowych samochodów osobowych w Polsce*. Projekt ten, realizowany w 2016 r., stanowił próbę opisu mechanizmów funkcjonowania rynku pierwotnego samochodów osobowych w Polsce po 1989 roku, z uwzględnieniem jego zróżnicowań przestrzennych oraz czynników społeczno-ekonomicznych wpływających na popyt. W efekcie powstał zespół publikacji naukowych poświęconych problematyce rynku nowych samochodów, w tym artykuły opublikowane w *Studiach Regionalnych i Lokalnych* (Kudlak i in., 2017), *Economics and Business Review* (Kisiała i in., 2017) oraz *Pracach Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego* (Stryjakiewicz i in., 2017). Badania te pozwoliły zidentyfikować (w sposób ilościowy) pozacenowe czynniki kształtujące popyt na nowe samochody, wśród których najistotniejsze okazały się: poziom dochodów ludności, saldo

migracji, poziom rozwoju lokalnego oraz poziom nasycenia rynku. Wykorzystanie modeli ekonometrii przestrzennej, w tym geograficznie ważonej regresji (GWR), umożliwiło wykazanie, że znaczenie tych czynników różni się regionalnie. Analizy ujawniły także wyraźny podział kraju na strefy o odmiennej dynamice rynku: powiaty zachodnie i centralne, gdzie sprzedaż utrzymywała się na stabilnym poziomie, oraz wschodnie, w których następował jej systematyczny spadek. Wyniki te wskazały, że przestrzenna struktura popytu na nowe samochody w Polsce jest kształtowana przede wszystkim przez czynniki ekonomiczne (dochód) i demograficzne, w mniejszym stopniu także poprzez procesy rozwoju lokalnego i regionalnego (dominacja obszarów metropolitalnych i marginalizacja terenów wiejskich) oraz suburbanizacji.

Doświadczenia i wyniki uzyskane w toku tego projektu stanowiły podstawę dla dalszego pogłębienia badań, które kontynuowano po uzyskaniu finansowania z Narodowego Centrum Nauki w konkursie OPUS 12 dla projektu pt. *Wymiar przestrzenny (r)ewolucji na rynku samochodowym w Polsce* (kierownik: prof. Tadeusz Strykiewicz). W ramach tego grantu moje badania koncentrowały się na poszerzeniu analiz o rynek wtórny oraz na zintegrowaniu różnych źródeł danych, umożliwiających kompleksową ocenę rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce. Jak już wcześniej wspominałem, z tego okresu pochodzi większość publikacji składających się na moje główne osiągnięcie naukowe (zob. rozdział 4). W tym miejscu koncentruję się jednak na pracach, które poszerzają ten nurt badań – zarówno metodologicznie, jak i w ujęciu porównawczym. Ich celem było m.in. rozpoznanie przestrzennych różnic w poziomie motoryzacji. W tym kontekście, w artykule opublikowanym w czasopiśmie *Ekonomista* (Kudłak, Kisiała & Kołsut, 2023) dokonano próby modelowania zróżnicowań poziomu motoryzacji (*car ownership*) w ujęciu lokalnym. Wyniki analiz wykazały, że uwarunkowania posiadania samochodu w latach 2005-2019 uległy pewnym zmianom (przy stałej, istotnej roli dojazdów do pracy i typu zabudowy). O ile w pierwszych latach po transformacji decydującą rolę odgrywały czynniki ekonomiczne (w szczególności dochód), o tyle w drugiej dekadzie XXI wieku istotniejsze stały się czynniki demograficzna i związane z publicznym transportem zbiorowym. Wskazano również, że wysoki poziom motoryzacji przeniósł się z największych aglomeracji do ich stref podmiejskich i gmin wiejskich, co potwierdza rosnące znaczenie suburbanizacji w kształtowaniu wzorców mobilności.

Z kolei artykuł w *Journal of Transport Geography* (Kudłak i in., 2024) pozwolił umieścić te ustalenia w szerszym kontekście procesów transformacyjnych. W badaniu tym wykazano, że rozwój motoryzacji w Polsce był bezpośrednim następstwem przemian instytucjonalnych, liberalizacji polityki handlowej oraz osłabienia publicznego transportu zbiorowego po 1989 roku. Ujawniliśmy, że struktura przestrzenna poziomu motoryzacji (*car ownership*) jest rezultatem współdziaływania czynników systemowych (otwarcie gospodarki, akcesja do UE, upadek krajowych producentów) oraz lokalnych i regionalnych (suburbanizacja, peryferyjność). Badanie to pokazało zarazem upodabnianie się determinant motoryzacji w Polsce do wzorców zachodnich przy zachowaniu specyfiki wynikającej z roli importu samochodów używanych.

W tym samym nurcie mieści się także rozdział *Car Market Transformation* (Strykiewicz & Kołsut, 2022), opublikowany w wydanej przez wydawnictwo Springer monografii *Three Decades of Polish Socio-Economic Transformations: Geographical Perspectives*, który syntetyzuje najważniejsze kierunki zmian na polskim rynku samochodowym po 1990 roku,

obejmując zarówno rynek pierwotny, jak i wtórny, oraz ich zróżnicowania przestrzenne. Przedstawiłem w nim (wspólnie z prof. Stryjakiewiczem) trzy kluczowe momenty instytucjonalne – transformację ustrojową, akcesję do Unii Europejskiej i globalny kryzys finansowy, które ukształtowały współczesny układ rynku samochodowego w Polsce. Rozdział ten stanowi podsumowanie wcześniejszych badań empirycznych i jednocześnie teoretyczne domknięcie analiz dotyczących przestrzennych uwarunkowań rozwoju motoryzacji w Polsce, osadzając je w szerszej perspektywie przemian polskiej gospodarki.

5.4. Bibliografia

- Churski, P., & Kołsut, B. (2017). Potencjał rozwojowy gminy Powidz w okresie postępującej endogenizacji procesów rozwoju. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, (40), 35-52.
- Ciesiołka P., Kudłak R., Kołsut B. (2016). Programowanie rewitalizacji w miastach województwa wielkopolskiego w latach 1999–2015. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 36: 57-71.
- Ciesiołka, P., Mikuła, Ł., Churski, P., & Kołsut, B. (2023). Model struktury funkcjonalno-przestrzennej w strategii rozwoju ponadlokalnego. *Studia Regionalne i Lokalne*, 91(1), 7-22. <https://doi.org/10.7366/1509499519101>
- Dziczek, K., & Kołsut, B. (2025). Dziedzictwo kulturowe regionu Pałuk i jego popularyzacja. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, (74), 123-139.
- Kisiała, W., Kudłak, R., Gadziński, J., Dyba, W., Kołsut, B., & Stryjakiewicz, T. (2017). An attempt to model the demand for new cars in Poland and its spatial differences. *Economics and Business Review*, 3(4). <https://doi.org/10.18559/ebr.2017.4.7>
- Kołsut, B. (2009). Możliwości współpracy jednostek samorządowych w Polsce. Dwumiasto Chojnice-Człuchów. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 7, 93-99.
- Kołsut, B. (2010). Współdziałanie międzygminne w chojnicko-człuchowskim zespole miejskim. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 12, 119-134.
- Kołsut, B. (2011). Nierówności przestrzenne w poziomie dochodów ludności w Polsce. *Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk*, 140, 127-137.
- Kołsut, B. (2012a). Chojnicko-człuchowski zespół miejski: Poziom rozwoju i wzajemne powiązania. Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Kołsut, B. (2012b). Uwarunkowania współdziałania międzygminnego w Polsce. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 20, 87-101.
- Kołsut, B. (2015). Zinstytucjonalizowane sieci współdziałania międzygminnego w Polsce. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Seria Studia i Prace z Geografii nr 54.
- Kołsut, B. (2016). Inter-municipal cooperation in waste management: The case of Poland. *Quaestiones Geographicae* 35(2): 91-104. <https://doi.org/10.1515/quageo-2016-0018>
- Kołsut, B. (2018a). National associations of municipalities in Europe - different models of institutionalized political cooperation. *Geography, Environment, Sustainability*, 11(4), 39-55. <https://doi.org/10.24057/2071-9388-2018-11-4-39-55>
- Kołsut, B. (2018b). Główne problemy i wyzwania rewitalizacji miast w Polsce. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, (39), 29-46.

- Kołosut, B. (red.), (2018c). Czynniki i kierunki rozwoju gminy Powidz. Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Kołosut, B., & Bajerski, A. (2013). Propozycja wskaźnika dochodów osobistych ludności na poziomie lokalnym w Polsce. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 21, 53-68.
- Kołosut, B., Churski, P., & Ciesiółka, P. (2021). Strategia rozwoju gminy Świebodzin 2030 – przykład nowej generacji strategii rozwoju lokalnego. Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Kołosut B., Ciesiółka P., Kudłak R. (2017). Działania rewitalizacyjne w miastach województwa wielkopolskiego w latach 1999–2015 oraz ich efekty. *Studia Regionalne i Lokalne*, 2: 50-68. <https://doi.org/10.7366/150949956803>
- Kołosut, B., & Dyba, W. (red.) (2014). Czynniki i kierunki rozwoju gminy Lubniewice. Poznań, Wydawnictwo Naukowe UAM.
- Kudłak, R., Kisiała, W., Gadziński, J., Dyba, W., Kołosut, B., Stryjakiewicz, T. (2017). Społeczno-ekonomiczne i przestrzenne uwarunkowania popytu na nowe samochody w Polsce. *Studia Regionalne i Lokalne*, 2: 119-139. <https://doi.org/10.7366/150949956806>
- Kudłak, R., Kisiała, W., & Kołosut, B. (2023). Determinanty posiadania samochodu w Polsce: wyniki modelowania w ujęciu przestrzennym w latach 2005 i 2019. *Ekonomista*, (2), 152-173. <https://doi.org/10.52335/ekon/166246>
6. Kudłak, R., Kisiała, W., & Kołosut, B. (2024). Systemic transformation, political reforms and car ownership in Poland. *Journal of Transport Geography*, 117, 103893. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2024.103893>
- Pohl, A. & Kołosut, B. (2025). Dostępność usług publicznych dla dzieci w wieku przedszkolnym – porównanie poznańskiego Piątkowa i podmiejskiej miejscowości Rokietnica. *Urban Development Issues*, vol. 76, 46-61. <https://doi.org/10.51733/udi.2025.76.07>
- Stryjakiewicz, T., & Kołosut, B. (2022). Car market transformation. W: P. Churski & T. Kaczmarek (red.), *Three Decades of Polish Socio-Economic Transformations: Geo-graphical Perspectives*. Cham: Springer International Publishing, 155-169.
- Stryjakiewicz, T., Kołosut, B., & Koliński, K. (2024). Zapomniane dziedzictwo kulturowe jako czynnik rozwoju obszarów wiejskich: Studium gminy Wągrowiec. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 69: 97-114. <https://doi.org/10.14746/rrpr.2024.69.11>
- Stryjakiewicz T., Kudłak R., Ciesiółka P., Kołosut B., Motek P. (2018). Urban regeneration in Poland's non-core regions. *European Planning Studies*, 26, 2: 316-341. <https://doi.org/10.1080/09654313.2017.1361603>
- Stryjakiewicz, T., Kudłak, R., Gadziński, J., Kołosut, B., Dyba, W., Kisiała, W. (2017). Czasoprzestrzenna analiza rynku nowych samochodów osobowych w Polsce. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 31(3), 64-79. <https://doi.org/10.24917/20801653.313.5>

6. Informacja o wykazywaniu się istotną aktywnością naukową albo artystyczną realizowaną w więcej niż jednej uczelni, instytucji naukowej lub instytucji kultury, w szczególności zagranicznej

Moja aktywność naukowa obejmuje działania realizowane we współpracy z różnymi ośrodkami akademickimi i instytucjami w kraju i za granicą. Dotyczy to zarówno uczestnictwa w projektach badawczych, jak i aktywnego udziału w konferencjach naukowych, stażach oraz działalności recenzyjnej. Szczególnie istotnym elementem mojej aktywności jest wieloletnia współpraca naukowa z pracownikami Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, prowadzona równoległe z działalnością na Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza. Współpraca ta obejmuje wspólne projekty badawcze (w tym dotyczące geografii rynku samochodowego i przestrzennych aspektów rozwoju motoryzacji) oraz szereg wspólnych publikacji naukowych, przygotowywanych z dr. Wojciechem Kisiałą. Jej efektem jest połączenie perspektyw geografii ekonomicznej i ekonomii, co pozwala na pogłębioną analizę zjawisk gospodarczych w ujęciu przestrzennym. Długofalowy charakter tej współpracy w połączeniu z podjętą tematyką badawczą przyczynił się do wzmocnienia geograficzno-ekonomicznego profilu moich badań, stanowiąc jednocześnie ważny kontekst rozwoju projektów realizowanych w partnerstwie z innymi ośrodkami akademickimi.

Dla zachowania przejrzystości, pozostałe elementy mojej aktywności naukowej realizowanej w więcej niż jednej uczelni, w szczególności zagranicznej, przedstawię w trzech częściach:

- Uczestnictwo w projektach badawczych,
- Udział w konferencjach naukowych, stażach i seminariach badawczych,
- Działalność recenzyjna.

6.1. Uczestnictwo w projektach badawczych

W moim dorobku naukowym istotną rolę odgrywa uczestnictwo w krajowych i międzynarodowych projektach badawczych, które stanowiły ważny kontekst rozwoju moich umiejętności i kompetencji naukowych oraz budowania współpracy z różnymi środowiskami akademickimi. Pierwszym z nich był projekt *RurAction: Social Entrepreneurship in Structurally Weak Rural Regions – Analysing Innovative Troubleshooters in Action* (Horizon 2020, 2016-2021), koordynowany przez Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung (kierownikiem polskiej części był prof. Tadeusz Stryjakiewicz). W konsorcjum uczestniczyły m.in. uniwersytety z Roskilde, Cork, Porto i Poznania. Projekt koncentrował się na roli przedsiębiorczości społecznej w procesach rozwoju obszarów peryferyjnych w Europie. Jako wykonawca byłem zaangażowany we wsparcie realizacji badań dotyczących identyfikacji regionów peryferyjnych w Polsce, a także aktywnie uczestniczyłem w spotkaniach roboczych i seminariach konsorcjum, co pozwoliło mi nawiązać kontakty naukowe z badaczami z kilku ośrodków europejskich. Udział w tych spotkaniach i dyskusjach projektowych stał się dla mnie istotnym doświadczeniem i umożliwił wymianę wiedzy, a także poznanie odmiennych podejść badawczych do zagadnień rozwoju lokalnego i regionalnego. Projekt ten był ważnym impulsem do dalszych zaintereso-

wań problematyką przemian społeczno-gospodarczych w regionach peryferyjnych, a w konsekwencji zaowocował współautorstwem artykułu naukowego opublikowanego w czasopiśmie *European Planning Studies* pt. *Urban regeneration in Poland's non-core regions* (autorzy: T. Strykiewicz, R. Kudłak, P. Ciesiołka, B. Kołsut, P. Motek).

Kolejnym przedsięwzięciem, w które byłem zaangażowany, był projekt *RE-CITY: Reviving Shrinking Cities – Innovative Paths and Perspectives Towards Livability for Shrinking Cities in Europe* (Horizon 2020, 2018-2022), realizowany przez międzynarodowe konsorcjum uczelni europejskich koordynowane przez Technische Universität Kaiserslautern (obecnie Rheinland-Pfälzische Technische Universität). W projekcie uczestniczyły również m.in. Universiteit van Amsterdam, Universidade do Porto, Ecole Normale Supérieure, Technische Universität Dortmund, Spatial Foresight GmbH (Luksemburg) oraz Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Projekt koncentrował się na problematyce miast kurczących się i poszukiwaniu innowacyjnych ścieżek ich ożywienia społeczno-gospodarczego. Moje zaangażowanie w ramach zespołu UAM (koordynatorzy: prof. Tadeusz Strykiewicz i prof. Krzysztof Stachowiak) obejmowało wsparcie organizacyjne i badawcze, w szczególności w zakresie analizy uwarunkowań społeczno-gospodarczych procesu kurczenia się miast w Polsce. Aktywnie uczestniczyłem również w spotkaniach zespołu projektowego oraz warsztatach i seminariach badawczych. Udział w projekcie RE-CITY umożliwił mi także wymianę doświadczeń w zakresie analizy procesów rewitalizacji i polityk miejskich oraz pogłębienie wiedzy o uwarunkowaniach przestrzennych i instytucjonalnych zjawiska depopulacji miast.

Największe znaczenie dla rozwoju mojego dorobku naukowego miał projekt *Wymiar przestrzenny (r)ewolucji na rynku samochodowym w Polsce*, finansowany przez Narodowe Centrum Nauki (Opus 12, 2017-2022, kierownik: prof. dr hab. Tadeusz Strykiewicz; projekt realizowany z przedstawicielem Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu). W ramach tego projektu, byłem odpowiedzialny za opracowanie (wspólnie z kierownikiem projektu) całościowej koncepcji badawczej, koordynację budowy autorskiej bazy danych o pojazdach z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK) oraz za organizację i realizację badań społecznych dotyczących postaw i zachowań kierowców. Opracowana w projekcie baza danych stała się jednym z najpełniejszych źródeł informacji o strukturze i dynamice rynku samochodowego w Polsce, umożliwiając pogłębione analizy przestrzenne, ekonomiczne i społeczne. Byłem również współautorem (wspólnie z Prof. Tadeuszem Strykiewiczem) syntezy uzyskanych wyników oraz współredaktorem monografii naukowej będącej efektem projektu. Udział w tym projekcie pozwolił mi ukształtować i rozwinąć własny kierunek badań nad rynkiem samochodów używanych, jego uwarunkowaniami przestrzennymi oraz powiązaniem z procesami suburbanizacji i peryferyzacji. Większość publikacji naukowych stanowiących zasadniczy trzon mojego dorobku habilitacyjnego wyrosła z doświadczeń i wyników uzyskanych w tym projekcie.

Kontynuacją tych zainteresowań jest realizowany obecnie przeze mnie grant *Sieci transakcyjne w międzynarodowym handlu samochodami używanymi* (NCN Miniatura 9, 2025-2026), w którym pełnię funkcję kierownika. Celem tego projektu jest identyfikacja i analiza struktur sieciowych kształtujących przepływy samochodów używanych między krajami Unii Europejskiej, ze szczególnym uwzględnieniem roli pośrednictwa i relacji społecznych w tym procesie. Projekt ma charakter eksploracyjny i stanowi istotny etap rozwoju moich wcześniejszych badań nad rynkiem wtórnym samochodów – tym razem poszerzonych o perspektywę jakościową.

W ramach działania prowadzę indywidualne wywiady pogłębione (IDI) z pośrednikami i kupującymi samochody używane z zagranicy, uzupełnione o obserwację uczestniczącą w miejscach, które pełnią funkcję źródeł eksportu pojazdów w Europie Zachodniej. Takie podejście pozwala uchwycić nie tylko skalę i kierunki transakcji, lecz także mechanizmy społeczne, które je umożliwiają - relacje zaufania, sieci powiązań rodzinnych i zawodowych, a także strategie ograniczania ryzyka wynikającego z asymetrii informacji. Zastosowanie metod jakościowych (IDI, wywiady swobodne, obserwacja uczestnicząca) stanowi nowy etap moich badań nad rynkiem samochodowym, poszerzając dotychczasowy dorobek oparty głównie na analizach ilościowych i danych rejestrowych. Sądzę, że wyniki tych badań umożliwią lepsze zrozumienie przyczyn i mechanizmów funkcjonowania rynku samochodów używanych, a także pozwolą ustalić modelowe struktury kształtowania się sieci transakcyjnych w międzynarodowym handlu dobrami używanymi.

6.2. Udział w konferencjach naukowych, stażach i seminariach badawczych

Od początku mojej aktywności naukowej uczestniczyłem w krajowych i międzynarodowych konferencjach naukowych, prezentując wyniki badań w formie referatów. Łącznie wygłosiłem 35 wystąpień konferencyjnych, w tym 18 na konferencjach międzynarodowych oraz 17 na konferencjach krajowych. Spośród wszystkich wystąpień 18 miało charakter samodzielny, a 17 współautorski. Zdecydowana większość prezentacji (31) miała miejsce po uzyskaniu stopnia doktora, natomiast 4 wystąpienia odbyły się przed doktoratem.

Wystąpienia międzynarodowe obejmowały najważniejsze fora badawcze w geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarce przestrzennej, w tym:

- *Global Conference on Economic Geography* – Clark University, Worcester (2025); University College Dublin i Trinity College Dublin, Dublin (2022); University of Cologne, Kolonia (2018);
- *International Geographical Union* – National Autonomous University of Mexico, Meksyk (2023); Sorbonne University, Paryż (2022); Turkish Geographical Society, Stambuł (2021); Russian Academy of Sciences, Moskwa (2018);
- *Annual Meeting of the American Association of Geographers* – Detroit (2025); Honolulu (2024);
- *Regional Studies Association* – Leipzig University i Saxon Academy of Sciences and Humanities, Lipsk (2022); University of Santiago de Compostela, Santiago de Compostela (2019);
- *Regional Science Association International* – Pacific Regional Science Conference Organization (PRSCO), Daegu Policy Institute i Architecture & Urban Research Institute, Daegu (2024).

Chronologicznie rzecz ujmując, aktywność konferencyjna po doktoracie obejmuje coroczne wystąpienia od 2017 roku, z wyraźnym wzrostem wystąpień na forach międzynarodowych po 2021 roku, co wiązało się z rozwojem własnych badań dotyczących geografii rynku samochodowego.

Wśród konferencji krajowych szczególne miejsce zajmują cykle spotkań naukowych „Problemy i wyzwania geografii komunikacji” (Komisja Geografii Komunikacji PTG), Międzynarodowe Konferencje Komisji Geografii Przemysłu PTG organizowane przez Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie (obecnie Uniwersytet Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie), a także wydarzenia pod auspicjami Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN oraz Regional Studies Association Sekcja Polska. Prezentowane przeze mnie podczas konferencji referaty dotyczyły głównie:

- przemian rynku samochodowego w Polsce i Europie Środkowej,
- wpływu polityki publicznej i planowania przestrzennego na rozwój motoryzacji,
- związków między suburbanizacją a mobilnością samochodową,
- zagadnień współpracy samorządowej i rewitalizacji miast.

W 2024 roku odbyłem zagraniczny staż badawczy, stanowiący element rozwijanej przeze mnie współpracy naukowej z ośrodkiem geografii społeczno-ekonomicznej w Bratysławie. W dniach 30 sierpnia – 8 września 2024 roku przebywałem jako visiting scholar w Department of Economic and Social Geography, Demography and Territorial Development na Uniwersytecie Komeńskiego w Bratysławie (Comenius University in Bratislava), pod opieką naukową dr. Marcela Horňáka. Wyjazd został sfinansowany w ramach konkursu *Support for the Internationalisation of AMU Staff – International Junior and Senior Exchange Mobility Programmes*, realizowanego w ramach programu Inicjatywa Doskonałości – Uczelnia Badawcza. Staż był częścią szerszej współpracy z zespołem badawczym z Uniwersytetu Komeńskiego, obejmującej wymianę doświadczeń i koncepcji badawczych dotyczących geografii transportu, rozwoju motoryzacji indywidualnej oraz przemian społeczno-gospodarczych w krajach Europy Środkowo-Wschodniej. Współpraca ta ma charakter trwały i rozwija się od kilku lat – obejmuje regularne kontakty, konsultacje tematyczne oraz wymianę danych i doświadczeń metodologicznych między zespołami z Poznania i Bratysławy. Podczas pobytu w Bratysławie prowadziłem prace analityczne i konsultacyjne dotyczące porównania rewolucji motoryzacyjnej w Polsce i na Słowacji, ze szczególnym uwzględnieniem roli rynku pierwotnego i wtórnego w kształtowaniu poziomu motoryzacji oraz jego zróżnicowań przestrzennych. Wspólnie z dr. Horňákiem analizowaliśmy także strukturę przestrzenną importu samochodów używanych oraz mechanizmy, które różnicują dynamikę rozwoju motoryzacji w obu krajach. Prace te miały charakter porównawczy i pozwoliły na wymianę doświadczeń dotyczących metod analizy danych rejestrowych, interpretacji trendów długookresowych oraz badania zależności między polityką transportową, suburbanizacją a rozwojem rynku samochodowego. Staż miał również znaczenie sieciujące, tzn. umożliwił mi nawiązanie kontaktów z badaczami z innych ośrodków zagranicznych zajmujących się geografiami ekonomiczną i geografiami transportu, a także udział w seminariach i spotkaniach naukowych zorganizowanych przez gospodarzy. W efekcie stał się punktem wyjścia do dalszej współpracy w zakresie porównawczych badań nad przemianami mobilności w Europie Środkowo-Wschodniej oraz przygotowania wspólnych publikacji i inicjatyw projektowych.

Oprócz udziału w konferencjach międzynarodowych i zagranicznego stażu badawczego, wyniki moich badań były również prezentowane na seminariach i zebraniach naukowych wiodących ośrodków akademickich w Polsce. W dniu 16 stycznia 2020 roku zaprezentowałem (wspólnie z zespołem badawczym) referat pt. „Wymiar przestrzenny (r)ewolucji na

rynku samochodowym w Polsce” podczas zebrania Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN. Wystąpienie to stanowiło pierwszą kompleksową prezentację założeń i wstępnych wyników projektu finansowanego przez Narodowe Centrum Nauki (OPUS 12), ukazującą przestrzenne zróżnicowanie rynku samochodowego w Polsce oraz kontekst instytucjonalnych uwarunkowań jego rozwoju. Kolejne wystąpienie odbyło się 5 listopada 2020 roku w ramach seminarium zorganizowanego przez Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych (EUROREG) Uniwersytetu Warszawskiego. Wraz z prof. Tadeuszem Strykiewiczem przedstawiliśmy referat pt. „Regionalny i lokalny wymiar (r)ewolucji na rynku samochodów osobowych w Polsce”, poświęcony analizie struktury przestrzennej i dynamiki zmian poziomu motoryzacji, sprzedaży nowych samochodów oraz importu pojazdów używanych w ujęciu regionalnym. Z kolei 14 grudnia 2020 roku wystąpiłem (wspólnie z dr. inż. Wojciechem Dybą) podczas seminarium naukowego pt. „Geografia zmian na rynku samochodowym w Polsce po wejściu do Unii Europejskiej”, zorganizowanego przez Instytut Infrastruktury, Transportu i Mobilności Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie. Wystąpienie to, prowadzone w formule seminarium z udziałem badaczy z SGH i UAM, koncentrowało się na analizie przestrzennych uwarunkowań zmian rynku samochodowego po akcesji Polski do UE, w tym kierunków importu samochodów używanych i ich powiązań z procesami suburbanizacji. Udział w tych zebraniach i seminariach stanowił ważny element popularyzacji i ewaluacji wyników prowadzonych przeze mnie badań oraz budowania kontaktów naukowych z wiodącymi ośrodkami zajmującymi się problematyką geografii ekonomicznej i transportu, rozwoju regionalnego i polityki przestrzennej w Polsce.

6.3. Działalność recenzyjna

W ramach działalności naukowej prowadziłem również działalność obejmującą recenzje artykułów oraz monografii naukowych. Łącznie przygotowałem 18 recenzji – w tym 17 recenzji artykułów naukowych oraz 2 recenzje monografii lub rozdziałów w monografiach naukowych. Pierwsze doświadczenia w tym zakresie zdobyłem w 2015 roku, dokonując trzech recenzji artykułów dla czasopisma *Studia Regionalia* wydawanego przez Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN. Rok później (2016) przygotowałem recenzję wydawniczą monografii naukowej pt. *Współpraca międzygminna* autorstwa Pawła Swianiewicza, Adama Gendźwiłła, Joanny Krukowskiej, Marty Lackowskiej i Aleksandry Picej, wydanej przez Wydawnictwo Naukowe Scholar, a także rozpocząłem współpracę z redakcjami czasopism *Prace i Studia Geograficzne* oraz *Miscellanea Geographica*, dla których w kolejnych latach (2016, 2019) przygotowałem po kilka recenzji artykułów. W 2017 roku opracowałem recenzję rozdziału do monografii naukowej pt. *Miasto. Studia empiryczne z wykorzystaniem metod analizy przestrzennej* pod redakcją Wojciecha Kisiąły, wydanej przez Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu. W kolejnych latach aktywność recenzencka koncentrowała się wokół czasopism o profilu regionalnym i geograficznym. W latach 2019-2024 przygotowywałem recenzje dla czasopism *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna* (łącznie 6 artykułów) oraz *Prace i Studia Geograficzne* (5 artykułów). W 2025 roku współpracowałem także z międzynarodowym czasopismem *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, dla którego sporządziłem recenzję artykułu dotyczącego problematyki transportowej.

7. Informacja o osiągnięciach dydaktycznych, organizacyjnych oraz popularyzujących naukę lub sztukę

7.1. Osiągnięcia dydaktyczne

Zajęcia dydaktyczne na studiach I i II stopnia

Zajęcia dydaktyczne prowadzę nieprzerwanie od roku 2010, początkowo w ramach praktyk zawodowych na studiach doktoranckich, a od października 2015 roku – jako adiunkt w Instytucie (obecnie Wydziale) Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Dla tego stanowiska obowiązujące pensum dydaktyczne wynosi 210 godzin rocznie. W latach 2010-2025 zrealizowałem łącznie ponad 4 500 godzin dydaktycznych (tabela 4), obejmujących wykłady, ćwiczenia, zajęcia terenowe oraz seminaria dyplomowe. Moja aktywność obejmowała zarówno przedmioty podstawowe w zakresie gospodarki przestrzennej, jak i kursy specjalistyczne, zwłaszcza w obszarze strategii rozwoju lokalnego i regionalnego polityki przestrzennej oraz geografii motoryzacji. W pierwszym okresie (2010-2015), jako doktorant, prowadziłem głównie zajęcia o charakterze wprowadzającym i metodycznym z zakresu gospodarki przestrzennej i planowania przestrzennego, w tym m.in.

- Gospodarkę i planowanie przestrzenne,
- Metodologię gospodarki przestrzennej,
- Gospodarkę lokalną i strategię rozwoju gminy.

Po uzyskaniu stopnia doktora i objęciu stanowiska adiunkta, zakres moich zajęć poszerzył się. W latach 2016-2020 byłem odpowiedzialny za prowadzenie przedmiotów o zróżnicowanym charakterze, wśród których były:

- Planowanie przestrzenne,
- Strategia rozwoju gminy,
- Planowanie strategiczne,
- Socjologia,
- Metodologia gospodarki przestrzennej,
- Gospodarka lokalna i strategia rozwoju gminy.

W tym czasie współtworzyłem także zajęcia terenowe, kształcące umiejętność stosowania wiedzy planistycznej w praktyce samorządowej, w tym w zakresie opracowania i analizy dokumentów strategicznych oraz pracy z interesariuszami lokalnymi. W ostatnim okresie (2021-2025) moje zajęcia koncentrowały się wokół strategicznego i zintegrowanego planowania rozwoju, problematyki rozwoju terytorialnego oraz współczesnych wyzwań rozwoju społeczno-gospodarczego. Wprowadziłem również autorskie kursy, m.in.:

- Geografia motoryzacji,
- Współczesne wyzwania rozwoju społeczno-gospodarczego,
- Rozwój terytorialny,
- Zintegrowane planowanie rozwoju na poziomie lokalnym,
- The Economic Geography of the Car Market (kurs w języku angielskim dla studentów

programu Erasmus, prezentujący wyniki własnych badań w międzynarodowym kontekście).

Tabela 4. Lista przedmiotów oraz liczba godzin zajęć prowadzonych w ramach działalności dydaktycznej

Lp	Przedmiot	Kierunek studiów	Lata		
			2010-2015 (przed doktorem)	2016-2020	2021-2025
1	The Economic Geography of the Car Market	Różne (Erasmus)	0	0	15
2	Gospodarka i planowanie przestrzenne	Geografia i GiK ¹	75	105	75
3	Podstawy gospodarki przestrzennej	Geografia	15	0	0
4	Strategia rozwoju gminy	Geografia	30	90	150
5	Ćwiczenia terenowe - przyrodnicze podstawy gospodarki przestrzennej	GP ²	0	80	0
6	Geografia motoryzacji	GP	0	30	180
7	Geograficzne systemy informacyjne	GP	30	0	0
8	Gospodarka lokalna i strategia rozwoju gminy	GP	180	120	120
9	Interpretacja dokumentów strategicznych i ustaleń planistycznych	GP	0	0	30
10	Metodologia gospodarki przestrzennej	GP	60	430	0
11	Metody prezentacji danych	GP	0	15	0
12	Planowanie przestrzenne	GP	0	450	0
13	Projektowanie procesów rewitalizacji	GP	0	0	15
14	Rozwój terytorialny	GP	0	0	150
15	Socjologia	GP	90	300	0
16	Strategie rozwoju gmin w Polsce	GP	0	90	0
17	Strategie rozwoju lokalnego i regionalnego	GP	0	0	270
18	Urbanistyka	GP	30	30	0
19	Współczesne wyzwania rozwoju społeczno-gospodarczego	GP	0	0	210
20	Zarządzanie jednostką terytorialną	GP	0	60	0
21	Ćwiczenia terenowe: Planowanie strategiczne w aglomeracji poznańskiej	ZPR ³	0	90	180
22	Planowanie strategiczne i jego narzędzia	ZPR	0	150	250
23	Zintegrowane planowanie rozwoju na poziomie lokalnym	ZPR	0	90	280
Razem			510	2130	1925
Średniorocznie			85	426	385
Średnia z ankiet studenckich oceniających zajęcia (skala 1-5)			brak danych	4,86	4,93

¹GiK – geodezja i kartografia; ²GP – gospodarka przestrzenna; ³ZPR – zintegrowane planowanie rozwoju

W prowadzonych zajęciach staram się łączyć perspektywę badawczą z praktycznym

wymiarem planowania strategicznego i przestrzennego, często opierając się na aktualnych przykładach z praktyki samorządowej i własnych doświadczeniach eksperckich. Prowadzone przeze mnie zajęcia terenowe i projektowe umożliwiają studentom rozwój kompetencji analitycznych, pracy zespołowej i współpracy z partnerami zewnętrznymi.

Ponadto, realizowałem warsztaty i ćwiczenia i wygłaszałem wykłady dla studentów innych polskich uczelni, tj. Uniwersytetu Warszawskiego, Politechniki Poznańskiej i Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie.

Pełnienie funkcji promotora prac dyplomowych oraz opiekuna studenckich projektów badawczych oraz praktycznych

W czasie pracy na Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza w Poznaniu pełniłem także rolę promotora 15 prac licencjackich, 39 prac inżynierskich i 3 prac magisterskich na kierunkach *gospodarka przestrzenna* oraz *zintegrowane planowanie rozwoju*. Tematyka promowanych przeze mnie prac dotyczy m.in.: strategii rozwoju gmin, oceny poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego oraz struktury lokalnych i regionalnych parków samochodowych. Ponadto, recenzowałem 11 prac dyplomowych z *gospodarki przestrzennej* i *zintegrowanego planowania rozwoju*.

W ramach swojej działalności akademickiej pełniłem również funkcję promotora pomocniczego w przewodzie doktorskim mgra Filipa Bebenowa, którego rozprawa pt. *Transformacja lokalnych systemów kolei w Polsce w XXI wieku* w kontekście historycznych przemian transportu kolejowego została obroniona w 2024 roku. Praca ta została wyróżniona przez Radę Dyscypliny Geografia Społeczno-Ekonomiczna i Gospodarka Przestrzenna Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, a także zdobyła wyróżnienie w szóstej edycji Konkursu im. K. Czapiewskiego pod patronatem Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN na najlepszą pracę doktorską z zakresu gospodarowania przestrzenią. Ponadto rozprawa uzyskała główną nagrodę w XIII edycji konkursu Oddziału PAN w Poznaniu na najlepszą oryginalną pracę twórczą opublikowaną w 2024 roku, w kategorii nauk humanistycznych i społecznych, skierowanego do doktorantów z Wielkopolski i Ziemi Lubuskiej. Konkurs ten, organizowany przez Oddział PAN w Poznaniu i zatwierdzany przez Prezesa PAN, prof. Marka Konarzewskiego, stanowi jedno z najważniejszych regionalnych wyróżnień naukowych przyznawanych młodym badaczom.

Pełniłem także funkcję opiekuna naukowego sześciu indywidualnych studenckich projektów badawczych dofinansowanych ze środków programu *Inicjatywa Doskonałości – Uczelnia Badawcza* (IDUB UAM) w ramach konkursów *ADVANCED BestStudentGRANT* (nr 117 i 154). Projekty dotyczyły zagadnień z obszaru geografii społeczno-ekonomicznej i planowania rozwoju: dostępności przestrzennej usług publicznych (przedszkola w mieście i jego suburbiach), dostępności rekreacyjnych przestrzeni publicznych w Poznaniu, dziedzictwa kulturowego w lokalnej polityce rozwoju (studium regionu Pałuk), geografii handlu detalicznego (lokalizacja i czynniki funkcjonowania sklepów typu convenience), społecznego postrzegania miast przemysłowych przez młode pokolenie (studium Wałbrzycha) oraz kierunków odpływu migracyjnego ze średnich miast w Polsce. Projekty te zakończyły się powstaniem publikacji naukowych oraz prezentacją wyników na konferencjach studenckich. Działania te stanowiły istotny element rozwoju kompetencji badawczych studentów oraz sprzyjały integracji kształcenia akademickiego z praktyką badań empirycznych w zakresie geografii społeczno-

ekonomicznej i gospodarki przestrzennej.

Warto także dodać, że od momentu powstania (2021 r.) jestem opiekunem Koła Naukowego Zintegrowanego Planowania Rozwoju działającego na Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Wspieram jego członków w realizacji przedsięwzięć ukierunkowanych na rozwój kompetencji badawczych i zawodowych oraz popularyzację wiedzy z zakresu planowania rozwoju. Koło pod moją opieką aktywnie uczestniczy w projektach badawczych i konsultacyjnych, konferencjach naukowych oraz inicjatywach integrujących środowisko akademickie.

Koordinacja i inicjowanie projektów podnoszących praktyczne umiejętności i kompetencje studentów

W latach 2015-2016 byłem jednym z czterech koordynatorów projektu dydaktycznego *Geo-centrum Doskonałości*, współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój 2014-2020. Koordynowałem część projektu dedykowaną 133 studentom kierunku gospodarka przestrzenna, odpowiadając za organizację zajęć, dobór specjalistów, nadzór nad realizacją ścieżek dydaktycznych oraz współpracę z partnerami zewnętrznymi. Celem projektu było podniesienie kompetencji zawodowych i społecznych studentów czterech kierunków studiów (geografia, geoinformacja, geologia, gospodarka przestrzenna), zwiększając ich przygotowanie do wejścia na rynek pracy. Wśród rozwijanych kompetencji znalazły się umiejętności: komunikacyjne, przedsiębiorcze, językowe (branżowy język angielski), analityczne, samoorganizacyjne oraz specjalistyczne – w tym obsługa profesjonalnych narzędzi informatycznych wykorzystywanych w planowaniu przestrzennym i analizach geograficznych. W ramach projektu zrealizowano ponad 1 800 godzin zajęć w salach dydaktycznych oraz 400 godzin zajęć terenowych, w których uczestniczyło 133 studentów gospodarki przestrzennej na UAM. Do zajęć tych zaangażowałem 68 wykładowców i ekspertów z kraju i zagranicy, reprezentujących zarówno środowisko akademickie, jak i praktykę samorządową i biznesową. Wśród nich znaleźli się m.in. prof. Peter Nijkamp (Vrije Universiteit Amsterdam), prof. Roger Bivand (Norwegian School of Economics), dr Andreas Billert (ekspert ds. rewitalizacji), a także przedstawiciele instytucji publicznych i firm, takich jak Ministerstwo Rozwoju, Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego, Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego, Miejska Pracownia Urbanistyczna w Poznaniu, PMI Poland Chapter. Program zajęć obejmował certyfikowane szkolenia ogólne (m.in. z komunikacji interpersonalnej, przedsiębiorczości i języka branżowego angielskiego) oraz kursy specjalistyczne i warsztaty, prowadzone w oparciu o nowoczesne narzędzia i oprogramowanie, takie jak ArcGIS, R, Adobe Illustrator i AutoCAD. Studenci uczestniczyli również w zadaniach praktycznych realizowanych w gminach i miastach (m.in. Powidz, Sieraków, Poznań) oraz w wizytach studyjnych w instytucjach planistycznych i administracji publicznej, w tym w Ministerstwie Rozwoju, Urzędzie Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego oraz w instytucjach europejskich w Brukseli. Projekt „Geocentrum Doskonałości” stanowił ważny wkład w rozwój dydaktyki kierunku gospodarka przestrzenna, łącząc nauczanie akademickie z praktyką zawodową oraz nowoczesnymi metodami kształcenia kompetencji analitycznych, językowych i projektowych studentów.

Ważnym obszarem mojej działalności dydaktycznej jest angażowanie studentów

w praktyczne projekty realizowane we współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego, w ramach których łączone są elementy kształcenia akademickiego, badań empirycznych oraz pracy projektowej o realnym znaczeniu dla społeczności lokalnych. Od 2014 roku współorganizowałem i prowadziłem siedem tego typu przedsięwzięć, w tym:

- Strategię rozwoju gminy Lubniewice (2014-2015),
- Strategię rozwoju gminy Powidz (2017),
- Społeczną strategię rozwoju gminy Murowana Goślina (2018),
- Strategię rozwoju gminy Suchy Las (2020-2021),
- Koncepcję zagospodarowania terenu na cele rekreacyjne w gminie Suchy Las (2022),
- Strategię rozwoju miasta Chojnice (2022),
- Strategię rozwoju gminy Murowana Goślina (2024).

W realizację każdego z projektów zaangażowana była kilkunasto- lub dwudziestokilkuosobowa grupa studentów, w tym m.in. członkowie Sekcji Gospodarki Przestrzennej Studenckiego Koła Naukowego Geografów im. Stanisława Pawłowskiego (Lubniewice), uczestnicy projektu *Geocentrum Doskonałości* (Powidz), studenci kierunku zintegrowane planowanie rozwoju realizujący ćwiczenia terenowe w ramach programu studiów (Suchy Las, Chojnice, Murowana Goślina 2024) oraz członkowie Koła Naukowego Zintegrowanego Planowania Rozwoju. W przypadku Społecznej strategii rozwoju gminy Murowana Goślina (2018) w prace włączyła się grupa studentów gospodarki przestrzennej działająca poza zajęciami dydaktycznymi.

W prowadzonych projektach konsekwentnie kładłem nacisk na uspołecznienie procesu planistycznego i szeroki zakres badań społecznych, obejmujących zarówno wywiady kwestionariuszowe, jak i indywidualne wywiady pogłębione (IDI) oraz warsztaty z mieszkańcami. Łącznie w ramach wszystkich projektów przeprowadzono ponad 1000 wywiadów kwestionariuszowych (z zastosowaniem kwotowego doboru próby na mniejszych populacjach) oraz blisko 150 wywiadów pogłębionych, rejestrowanych, transkrybowanych i analizowanych jakościowo. Dodatkowo zorganizowałem i przeprowadziłem z udziałem studentów 25 trzygodzinnych warsztatów partycypacyjnych, wykorzystujących metody heurystyczne i pracę w małych grupach, które umożliwiały bezpośredni kontakt studentów z mieszkańcami, liderami opinii i przedstawicielami samorządu.

Celem tych działań było stworzenie studentom możliwości zmierzenia się z rzeczywistym kontekstem społecznym i instytucjonalnym planowania rozwoju – z oczekiwaniami, sugestiami, a niekiedy także krytyką mieszkańców. Dzięki temu już w trakcie studiów zdobywali oni praktyczne doświadczenie w zakresie prowadzenia badań terenowych, komunikacji społecznej, diagnozowania potrzeb i formułowania rekomendacji dla władz lokalnych. Jednocześnie uczestnicy projektów mieli okazję przekonać się, że strategia rozwoju to nie dokument „do szuflady”, lecz zakorzeniony społecznie plan działań, oparty na realnych danych i opiniach mieszkańców. Rezultatem kilku z wymienionych projektów (Lubniewice, Powidz, Murowana Goślina, Suchy Las) były recenzowane monografie naukowe, w których pełniłem rolę redaktora naukowego lub autora całości bądź części tekstów. Warto także podkreślić, że wszystkie wyżej wymienione działania miały charakter niekomercyjny – nie pobierałem za nie wynagrodzenia, poza standardowym rozliczeniem zajęć dydaktycznych w przypadkach, gdy projekty realizowano w ramach ćwiczeń terenowych. Jednocześnie na rzecz Uniwersytetu

im. Adama Mickiewicza w Poznaniu pozyskałem z budżetów projektowych gmin około 80 tys. zł, przeznaczonych na organizację zajęć terenowych (pokrycie kosztów noclegów i wyżywienia) oraz działalność Koła Naukowego Zintegrowanego Planowania Rozwoju. Opracowane w ramach projektów strategie i koncepcja zostały przyjęte przez lokalne władze, stając się elementem polityki rozwoju. Tym samym działania te stanowiły połączenie dydaktyki, badań i praktyki samorządowej, rozwijając u studentów kompetencje analityczne, komunikacyjne i społeczne – kluczowe dla przyszłych planistów i analityków rozwoju terytorialnego.

Nagrody i wyróżnienia dydaktyczne

W trakcie mojej działalności dydaktycznej byłem wyróżniany za osiągnięcia w zakresie nauczania akademickiego. Otrzymałem nagrody Rektora Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu II i III stopnia w latach 2018 i 2025. W roku 2025 zostałem również uhonorowany Nagrodą *Praeceptor Laureatus*, przyznawaną przez Rektora UAM jednemu nauczycielowi akademickiemu z każdego wydziału, który w poprzednim roku akademickim uzyskał najwyższe oceny w ankietach studenckich. Laureatów wyłaniają studenci w głosowaniu tajnym organizowanym przez Wydziałowe Rady Samorządu Studentów. Nagroda ma charakter indywidualny i stanowi jedno z najbardziej prestiżowych wyróżnień dydaktycznych na Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza w Poznaniu.

7.2. Osiągnięcia organizacyjne

W trakcie swojej działalności akademickiej angażowałem się także w prace organizacyjne na rzecz Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu oraz Wydziału Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej. Pierwsze doświadczenia organizacyjne zdobywałem w okresie studiów doktoranckich, pełniąc w latach 2010-2012 funkcję Przewodniczącego Rady Samorządu Doktorantów Wydziału Nauk Geograficznych i Geologicznych UAM, a także członka Rady Wydziału (jako reprezentant doktorantów) oraz członka Uczelnianej Rady Doktorantów. W kolejnych latach byłem członkiem Rady Wydziału Nauk Geograficznych i Geologicznych (2016-2020) oraz Rady Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM (2016-2020) jako reprezentant adiunktów. W latach 2020-2025 pełnię funkcję członka Wydziałowego Zespołu Oceniającego do spraw okresowej oceny pracowników, a od 2024 roku jestem członkiem Rady Dyscypliny Geografia Społeczno-Ekonomiczna i Gospodarka Przestrzenna (kadencja 2024-2028).

Brałem również udział w pracach zespołów strategicznych i ewaluacyjnych: byłem członkiem zespołu przygotowującego założenia i treści kształcenia dla kierunku *zintegrowane planowanie rozwoju* (2018), członkiem zespołów opracowujących opisy wpływu działalności naukowej na funkcjonowanie społeczeństwa i gospodarki (tzw. kryterium III) w ramach ewaluacji dyscypliny geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna za okresy 2017-2021 oraz 2022-2025, a także przedstawicielem Wydziału w zespole przygotowującym *Strategię Rozwoju Szkoły Nauk Społecznych UAM na lata 2024-2030*. Od 2024 roku kieruję Zespołem roboczym ds. opracowania *Strategii Rozwoju Wydziału Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM do 2035 roku*.

Angażowałem się również w organizację wydarzeń naukowych o zasięgu krajowym i międzynarodowym. Byłem członkiem Komitetu Organizacyjnego międzynarodowej konferencji *Challenges and Opportunities of Structurally Weak Rural Regions in Europe* (2017, w ramach projektu Horyzont 2020 – RURACTION), członkiem Komitetu Organizacyjnego *IV Polskiej Konferencji Badań Miejskich i Regionalnych POLREG 2024*, a także członkiem Komitetu Organizacyjnego Annual Conference of the Commission on Dynamics of Economic Spaces of the International Geographical Union pt. *Geopolitical Turbulences, Environmental Challenges and the Reconfiguration of Economic Spaces* (2025). W roku 2025 pełniłem funkcję Przewodniczącego Komitetu Organizacyjnego 10. Konferencji Naukowej *Problemy i wyzwania geografii komunikacji*, organizowanej przez Komisję Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego oraz Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu.

7.3. Osiągnięcia popularyzujące naukę

Obok pracy naukowej i zajęć dydaktycznych oraz organizacyjnych, aktywnie angażowałem się w popularyzację wiedzy geograficznej i wyników badań naukowych, zwłaszcza w obszarze geografii motoryzacji. Staram się, aby rezultaty moich badań naukowych były nie tylko dostępne dla środowiska akademickiego, lecz także zrozumiałe i inspirujące dla szerokiego grona odbiorców – mieszkańców, samorządowców, nauczycieli, uczniów i miłośników geografii oraz motoryzacji. W ramach tej działalności przygotowałem i poprowadziłem wystąpienia popularyzujące naukę podczas Poznańskiego Festiwalu Nauki i Sztuki w latach 2021 i 2024, w których w przystępny sposób starałem się zaprezentować zagadnienia związane z przestrzennymi aspektami mobilności i rozwoju motoryzacji. Szczególnym przedsięwzięciem popularyzującym naukę była premiera książki *Polska Rzeczpospolita Samochodowa. Geografia samochodów osobowych w Polsce*, która odbyła się 5 kwietnia 2024 roku podczas Poznań Motor Show oraz Targów Techniki Motoryzacyjnej, organizowanych przez Grupę Międzynarodowe Targi Poznańskie. Wydarzenie to stało się okazją do bezpośredniego zaprezentowania wyników badań naukowych szerokiej publiczności – zarówno entuzjastom motoryzacji, jak i przedstawicielom branży, władz samorządowych oraz mediów. Książka spotkała się z dużym zainteresowaniem i była następnie prezentowana również na targach motoryzacyjnych w Warszawie oraz lokalnych i regionalnych spotkaniach klubów pojazdów zabytkowych.

.....
(podpis wnioskodawcy)