UNIWERSYTET GDAŃSKI
RPW/37636/2018 N
Data:2018-09-21

SGH
Kolegium Gospodarki Światowej

Warszawa, 14.09.2018

Dr hab. Halina Brdulak, prof. SGH
Kolegium Gospodarki Światowej
Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

Recenzja rozprawy doktorskiej mgra Jakuba Dońskiego-Lesiuka pt. „ Transport kolejowy w obsłudze logistycznej euroazjatyckiego obszaru gospodarczego, napisanej pod kierunkiem prof. dr hab. Mirosława Chaberka.

Uwagi ogólne

Wybór tematu pracy należy uznać za trafiony w kontekście dynamicznego rozwoju wymiany gospodarczej między Europą i Chinami. W ramach światowych systemów gospodarczych widoczne jest przesuwanie się centrów gospodarczych w kierunku Azji, gdzie Chiny odgrywają szczególnie istotną rolę. Tempo zmian gospodarczych w Chinach, a także relatywnie niskie koszty produkcji powodują, że zauważa się dynamiczny wzrost zainteresowanie importem towarów z tego obszaru ze strony Unii Europejskiej. W tym kontekście tworzenie alternatywnej drogi transportu w stosunku do transportu morskiego w relacji Chiny- Europa ma duże znaczenie dla wymiany gospodarczej. Dotychczasowym problemem z punktu widzenia europejskiego partnera handlowego był długi czas oczekiwania na dostawę morską towaru z Chin, co oznaczało konieczność planowania zapotrzebowania z wyprzedzeniem paromiesięcznym. Przy niestabilnym popycie dostawa towaru z Chin mogła być trudno zbywalna, a jej wartość rynkowa bliska zeru. Alternatywne dostawy transportem kolejowym, realizowane na terenie Euroazjatyckiego Obszaru Gospodarczego znacznie skróciły czas oczekiwania i zwiększyły elastyczność dostaw. Nadal jednak problemem są procedury, szczegóły techniczne (różny rozstaw torów w Europie, Chinach i Iranie), co znacząco wpływa na trudności w stworzeniu jednolitego systemu i wdrożenie interoperacyjności.

Praca składa się z 5 rozdziałów, wstępu i zakończenia oraz 3 załączników i liczy 239 stron. Jest ona efektem wieloletnich badań autora, a także doświadczeń w czasie dwuletniego stażu badawczego w Instytucie Stosunków Międzynarodowych Państwowego Uniwersytetu im. Lwa Gumilowa w Astanie, Kazachskiej Akademii Transportu i Komunikacji im. Muchamedżana Tynyszpajewa w Ałmaacie oraz przeglądu specjalistycznych pozycji bibliograficznych w Federacji Rosyjskiej. Szczególną uwagę zwracają załączniki (50 stron) z bardzo szczegółowymi danymi statystycznymi, częściowo samodzielnie opracowanymi przez doktoranta. W kontekście trudności w dostępie do takich danych zebrane statystyki i informacje mają szczególnie istotne walory poznawcze. Praca została współfinansowana ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego

Celem pracy było określenie kierunków zmian w systemie transportu kolejowego Rosji i Kazachstanu jako kluczowego czynnika logistycznego Euroazjatyckiego Obszaru Gospodarczego. W związku z tak postawionym celem przyjęto 3 hipotezy badawcze. W pierwszej hipotezie autor założył, ze istnieje określony zestaw narzędzi i działań, które mogą być zastosowane przez koleje regionu euroazjatyckiego w celu racjonalizacji funkcjonowania kolei w ramach obsługi procesów gospodarczych Europy i Chin. W ramach drugiej hipotezy autor ocenił, że alternatywa przewozów kolejowych wobec innych kanałów dystrybucji istniejących między Chinami i Europą, jest na tyle atrakcyjna, że będzie ona przedmiotem rozwoju i racjonalizacji. W trzeciej hipotezie autor wskazał na sprzyjający układ geopolityczny oraz pozytywne perspektywy rozwoju gospodarczego współpracy między Rosją i Kazachstanem, co powinno sprzyjać podniesieniu interoperacyjności kolei obu krajów, a także wdrażaniu nowych technologii, rozwiązań organizacyjnych i formalno-prawnych.

Tak postawiony cel oraz hipotezy były weryfikowane w poszczególnych rozdziałach. W rozdziale 1 zaprezentowano polityczne i gospodarcze przesłanki, które zadecydowały o wyodrębnieniu Euroazjatyckiego Obszaru Gospodarczego. W rozdziale 2 autor skupił się na charakterystyce systemów wsparcia logistycznego, ze szczególnym uwzględnieniem roli transportu kolejowego. W kolejnym rozdziale zostało zaprezentowane miejsce transportu kolejowego w systemie logistycznym Euroazjatyckiego Obszaru Gospodarczego. W rozdziale 4 autor opisał sposoby i narzędzia, które sprzyjają integracji kanałów logistycznych w obrębie analizowanego obszaru, w podziale na sferę polityczną, organizacyjną i prawną. W ostatnim

rozdziale dokonano analizy działań, podejmowanych przez Rosję i Kazachstan, w kontekście ich oddziaływania na integrację kanałów logistycznych w obrębie analizowanego obszaru. Powyższy układ pracy należy uznać za logiczny i uzasadniony w kontekście postawionego celu i hipotez. Jednocześnie warto podkreślić pewną swobodę łączenia różnych dyscyplin naukowych, która wykazał się autor w swojej dysertacji.

Ocena merytoryczna pracy

W dwóch pierwszych rozdziałach pracy, które mają charakter teoretyczny autor uzasadnia wybór przedmiotu i zakresu swojej dysertacji. Interesujące są rozważania, zawarte w pierwszym rozdziale na temat obszarów geopolitycznych i ich znaczenia (z różnych punktów widzenia) dla świata. Ponieważ niniejsza doktryna polityczna jest kluczowa dla Rosji i jej strategii działania, autor wyjaśnia szczegółowo czym jest geopolityka i jaki jest zgodnie z tą doktryną model przestrzenny świata, na bazie koncepcji Mackindera. W tym modelu zakłada się, że połączone kontynenty Afryki i Eurazji stanowią światową Wyspę, otoczoną Oceanem, na której znajdują się wyspy-satelity: obie Ameryki, Australia, Nowa Zelandia, Japonia, Wielka Brytania i inne wyspy. Z powyższym modelem związana jest także koncepcja „geograficznej osi ziemi", która znajduje się w części centralnej połączonych kontynentów, obejmującej zlewiska Morza Arktycznego, Morza Kaspijskiego i Morza Aralskiego. W kolejnej części rozdziału autor prowadzi dywagacje dotyczące rozumienia pojęcia region, zarówno z punktu widzenia geograficznego, społeczno-ekonomicznego, jak też logistycznego. W efekcie przychyla się do określenia coraz częściej używanego w literaturze ekonomicznej pojęcia regionu funkcjonalnego. Wynika to przede wszystkim z pewnego podobieństwa określonych obszarów gospodarczych pod względem terytorialnym, o wysokim poziomie interakcji gospodarczej, spójnym systemie transportowym (ciągach komunikacyjnych). Przy tak pojętej analizie region nie musi pokrywać się z granicami państwowymi, a jego istotą jest przede wszystkim powiązanie relacji społeczno-gospodarczym na pewnym wydzielonym przestrzennie obszarze geograficznym. W tym kontekście pojawia się również pojęcie regionu ekonomicznego, wyodrębnionego obszaru dla celów zarządczych i statystycznych, na podstawie kryteriów gospodarczych, funkcjonalnie powiązanych z gospodarką narodową, posiadający również określony profil gospodarczy. W oparciu o powyższe analizy autor wyodrębnia ostatecznie Euroazjatycki Obszar Gospodarczy (EOG),

który jest przedmiotem bardziej szczegółowych analiz w zakresie przepływów logistycznych. Aby dokonać takiej analizy autor w kolejnej części rozdziału wprowadza pojęcie systemu gospodarczego (ekonomicznego). Po prezentacji klasyfikacji systemów (za J. Wilkinem) przyjmuje, że analizowany obszar (EOG) można zaliczyć do makrosystemu ekonomicznego, do którego zalicza się gospodarki narodowe. Bazując na logice wcześniejszego wywodu doktoranta może warto się zastanowić czy EOG nie stanowi mezosystemu ekonomicznego, jeżeli jako punkt odniesienia przyjmiemy bardziej współczesne definicje regionu jako wyodrębnionego obszaru ponadgranicznego. O takim rozumieniu pojęcia regionu pisze również doktorant we wcześniejszych dywagacjach. Ponieważ jednak EOG obejmuje kraje europejskie (należące do UE a także Norwegię, Islandię i Lichtenstein oraz Szwajcarię) oraz kraje Wspólnoty Niepodległych Państw – a więc znaczący obszar geograficzny – to może on też stanowić makroregion w rozumieniu analizy systemowej. Interesujące byłoby usłyszeć w trakcie obrony argumenty przemawiające (a także przeciwne) za zarówno jednym, jak też drugim podejściem. Analiza przepływów towarowych na analizowanym obszarze, której podjął się doktorant w swojej pracy wskazuje, że znaczenie transportu dla sprawnej wymiany towarowej jest w tym przypadku kluczowe.

Z kolei drugi rozdział pracy poświęcony jest uzasadnieniu gospodarczego i społecznego znaczenia logistyki. Po przeglądzie różnych definicji logistyki oraz sposobów rozumienia jej znaczenia w aspekcie czasowo-przestrzennym autor skoncentrował się na podejściu do logistyki, reprezentowanym przez szkołę sopocką. Istotę logistyki można zatem określić poprzez zespół zjawisk takich jak: sterowanie, koordynacja, kierowanie i integrowanie przepływów i procesów, optymalizacja kosztów, Z punktu widzenia recenzentki warto zwrócić uwagę również na taką organizację przepływów, aby przebiegała ona bez zakłóceń, przy jak najmniejszej liczbie „zahamowani" (zatrzymań, jak przykładowo w przypadku magazynu), a w momencie wystąpienia zahamowania – w miejscu ich powstawania tworzona była wartość dodana z punktu widzenia klienta(wartość, za którą klient chętnie zapłaci). Dobrze zorganizowania logistyka jest substytucją zapasów, a jej celem nadrzędnym, zdaniem recenzentki, jest zminimalizowanie czasu zamiany towaru w gotówkę w przypadku analizowanych przepływów towarowych. Powyższe działania sprzyjają również interoperacyjności (zdolność różnych elementów systemu do współdziałania

w celu zapewnienie jak najlepszej jakości obsługi z punktu widzenia użytkownika). Na system logistyczny składa się bowiem infrastruktura logistyczna na poziomie funkcjonalnym, organizacyjnym, prawnym i technicznym. Dodatkowo doktorant podjął się niełatwej próby pokazania różnic miedzy systemem logistycznym a łańcuchem dostaw i łańcuchem towarowym. Postępujący na przełomie XX i XXI wieku proces globalizacji gospodarki doprowadził również do umiędzynarodowienia łańcuchów dostaw. W tym obszarze szczególnego znaczenia nabiera rola logistyki – łagodzenia konfliktów, występujących między poszczególnymi ogniwami łańcucha dostaw. Wzrost zagrożeń i ryzyka związanego z bezpieczeństwem, nasilenie się konfliktów i niebezpieczeństwo aktów terrorystycznych, spowodowały jednak w drugiej dekadzie XXI w. zwiększenie nacisku na ten aspekt w kontekście przepływów międzynarodowych. Powyższe zagrożenia prowadziły również (równolegle z globalizacją) do regionalizacji przepływów.

Można uznać, że działania logistyczne są następstwem występujących cykli gospodarczych oraz megatrendów, które sprzyjają równolegle globalizacji i regionalizacji, zwiększeniu nacisku na ekologię i ochronę środowiska a także wzrostowi znaczenia handlu internetowego. W kolejnej części rozdziału autor analizuje procesy wsparcia logistycznego, odnosząc się do koncepcji zarządzania Portera, w której definiowane są elementy podstawowe i wspierające w łańcuchu wartości. Do podstawowych został zaliczony transport, gdy pozostałe elementy (m.in. informatyka, pakowanie, szkolenia) znalazły się w obszarze wspierającym. Interesujące byłoby wyjaśnienie przez autora kryteriów, jakie przyjął do powyższej klasyfikacji (obszar podstawowy i wspierający). Bardziej szczegółowo omawiane są koncepcję Lean Management oraz JIT(just-in -time), a także elementy wsparcia w systemie transportowym. W kolejnej części autor skupił się na zagadnieniach organizacyjno-prawnych, omawiając szczegółowo obowiązujące umowy w transporcie kolejowym.

W rozdziale 4 doktorant omawia zagadnienie sieci kolejowej jako kanału logistycznego obsługi EOG, definiując kanał logistyczny (za D. Kisperską-Moroń) jako zbiór wszystkich elementów, mających bezpośredni związek z przemieszczaniem zasobów. Sołtysik [2003] utożsamia pojęcie kanału logistycznego z łańcuchem logistycznym. Przyznaję, że ta interpretacja jest mi bliższa. Częściej używamy tez pojęcia kanał dystrybucji (w jego ramach dają się zauważyć procesy

logistyczne), natomiast w polskiej literaturze pojęcie kanału logistycznego jest rzadziej stosowane, stąd też tytuł rozdziału może być postrzegany jako nie do końca adekwatny do treści. Polemizowałabym też z określeniem samej sieci jako kanału logistycznego. Gdy sieć ma charakter rozległy (bardziej zbliżony do systemu) to kanał jest raczej ograniczony przestrzennie (np. kanał żeglugowy). Niestety w logistyce mamy do czynienia z wieloma niedookreślonymi pojęciami, co pokazuje również, że dość trudno jest wyodrębnić samą logistykę jako dziedzinę, podejście, filozofię działania (tu też nie ma jasności czym jest ostatecznie logistyka). Zdaniem recenzentki logistykę można określić jako pewien sposób podejścia do zarządzania (por. np. Lean Thinking), charakteryzujący się poszukiwaniem równowagi (optimum) między jakością(szeroko rozumianą, jako spełnianie oczekiwań klienta) i kosztami, przy czym szczególną wagę przywiązuje się do czasu, a sam proces ma charakter dynamiczny. Sądzę, że doktorant w trakcie obrony mógłby precyzyjniej wskazać jakie podejście jest dla niego wiążące (autor wspomina, że punktem odniesienia jest podejście reprezentowane przez szkołę sopocką, ale nie zawsze znajduje to uzasadnienie w tekście) i co konkretnie rozumie pod stwierdzeniem, iż sieć kolejowa jest kanałem logistycznym.

W całej pracy, zdaniem recenzentki, nie w pełni ujawniło się umiejętność krytycznego podejścia autora do opisywanych zjawisk. Można oceniać, że całość jest zbiorem materiałów, które mają częściowo charakter unikatowy, jednak nie do końca wybrzmiały umiejętności syntezy i analizy, reprezentowane przez autora. Są one lepiej widoczne w końcowych rozdziałach. W rozdziale 3 mamy również przykład łączenia bardzo ogólnych treści z tzw. „ciekawostkami". W punkcie 3.1 można zauważyć zarówno rozważania na temat roli transportu (czasami mamy do czynienia z powtórzeniami z poprzednich rozdziałów), jak też informacje o konkretnych połączeniach, transportowanych towarach (tabela nr 3) oraz wartościach handlu elektronicznego. Czasami brakuje również połączeń między akapitami (s. 78 akapit nr 1 versus akapit nr 2). Konstatacja autora, że „transport kolejowy stwarza najdogodniejsze warunki do sprawnego przewozu towarów" wymaga wskazania zarówno plusów (to autor określa – czas i koszty) jak też minusów wykorzystania tej gałęzi transportu w EOG. Sądzę, że warto się zastanowić nad tą kwestią w trakcie obrony. W kolejnym punkcie (3.2) autor w tytule określa, że będzie zajmował się transeurazjatyckimi kolejowymi kanałami logistycznymi, a następnie charakteryzuje

korytarze transportowe na wspomnianym obszarze (zresztą w sposób świadczący o dużej wiedzy autora). Znaczenie korytarzy transportowych dla tworzenia sprawnej sieci logistycznej jest nie do przecenienia, jednak warto byłoby w sposób klarowny na początku punktu wyjaśnić, że przedmiotem analizy będą korytarze transportowe ze względu na ich rolę w obsłudze logistycznej na analizowanym obszarze. Wprawdzie autor odwołuje się do znaczenia kosztów transportowych jako najbardziej ważących w kosztach logistycznych, jednak zabrakło konkluzji. Inną możliwością była zmiana tytułu wspomnianego punktu. Ostatecznie w punkcie 3.3 autor podkreśla znaczenie transportu morskiego w relacji Chiny-Europa, konkludując, że transport kolejowy może być jedynie uzupełnieniem przewozów morskich, m.in. ze względu na niską przepustowość (również na granicach) przejść lądowych, którą, jak opisuje autor, określa się na ok. 2 proc. możliwości infrastruktury morskiej.

W kolejnym rozdziale autor analizuje wpływ trzech obszarów na możliwość integracji kolejowych kanałów logistycznych w EOG: polityki, uwarunkowań organizacyjnych i możliwości harmonizacji a w ostatniej części pracy dokonuje oceny przedsięwzięć integracyjnych, podjętych w dwóch kluczowych krajach EOG: Rosji i Kazachstanie. Oba rozdziały stanowią istotną część pracy z punktu widzenia postawionych na początku celów i sformułowanych hipotez. Autor opisuje i wskazuje jak trudno jest dokonywać integracji systemów logistycznych, gdy procesy przebiegają na styku różnych obszarów geograficznych i państw, przy zróżnicowanych rozwiązaniach infrastrukturalnych (m.in. szerokości torów) w obrębie różnych systemów prawnych (regulacje CIM i SMGS w przypadku przewozów kolejowych), przy istotnych wpływie aspektów politycznych. Niektóre działania w tym obszarze, przy dobrej woli wszystkich uczestników EOG, zostały już podjęte. Przykładowo wspólny dokument – list przewozowy CIM/SMGS – jest stosowany w paru krajach. Jednak jego efekty będą dopiero wtedy widoczne, gdy tego typu rozwiązanie zostanie zastosowane do wszystkich przewozów, a także gdy będzie możliwość wykorzystania wszystkich funkcji tego dokumentu (również jako dokumentu celnego). W 2010 r. zostały również podjęte działania w celu przedłużenia prac nad projektem harmonizacji prawa przewozowego. Wydaje się jednak, że główną przeszkodą w realizacji powyższych projektów jest układ geopolityczny i używanie różnych instrumentów handlu zagranicznego jako retorsji wobec określonych państw w odwecie za działania polityczne.

Analizując wartość merytoryczną i praktyczną przedstawionej dysertacji warto podkreślić unikatowość zebranych materiałów, które mogą stanowić podstawę do przygotowania przez doktoranta książki. Publikacja zwarta uzupełniłaby zapewne niedostatek wiedzy w tym obszarze a także umożliwiłaby również zapoznanie się czytelników z różnymi aspektami dotyczącymi szeroko dyskutowanego Szlaku Jedwabnego i jego roli w rozwoju wymiany gospodarczej między Europą i Chinami.

Uwagi szczegółowe

Autor wskazuje na trójpoziomowy układ istotnych elementów systemu – danych, informacji i wiedzy. Można zaakceptować ten punkt widzenia, choć trudno mi się przekonać do umieszczania danych w przedstawionym przez autora układzie na najwyższym poziomie. Z punktu widzenia recenzentki wiedza znajduje się na najwyższym poziomie, natomiast dane stanowią podstawę do uzyskiwania informacji.

W przypisie nr 4 (strona 4) autor wskazuje na różnice między określeniem eurazjatycki i euroazjatycki, uznając w konkluzji, ze będzie stosował określenie „eurazjatycki", choć drugie jest równie poprawne. Niestety już w samym tytule pracy zaprzecza sobie wybierając jednak określenie „euroazjatycki". Moim zdaniem w języku polskim lepiej brzmi a także wymawia się „euroazjatycki", choć doceniam również dociekliwość doktoranta i konsekwencje w tytułach rozdziałów 1, 3 i 4. W zakończeniu (s. 154, wiersz 3 od dołu) autor używa niepoprawnego określenia z punktu widzenia metodologicznego uznając, że kolej jest rodzajem transportu, gdy faktycznie jest gałęzią. Na szczęście w innym miejscu pracy (np. s. 73, drugi akapit, 1 wiersz) używa poprawnie określenia transportu kolejowego jako gałęzi. Językowo praca robi wrażenie nie do końca przejrzystej, co może wynikać z chęci zachowania przez autora bezstronności przy analizach określonych materiałów. Jednak wpływa to czasami na zawiłość wywodów i trudność w zrozumieniu przemyśleń autora. Również pod względem stylistycznym występują uchybienia (np. z zakończenia: „Zaprezentowanie miejsca i roli transportu kolejowego(...) zapewniło przyjęcie narracji"; „Połączenie szerszego kontekstu transgranicznego z koncepcją integracyjną logistyki (...)" , „ Ich pojawienie się jako ładunków transportowych (...) nie rokuje" itp.). W niektórych rysunkach (np. rys. 8 s.32) zabrakło legendy. Wprawdzie autor opisuje w tekście co oznaczają poszczególne kolory to jednak

warto byłoby zamieścić je bezpośrednio przy rysunku a także zapisać wartości, które są zilustrowane za ich pomocą. Tablica nr 3 (wykaz towarów predysponowanych do obsługi transportem kolejowym w relacjach międzynarodowych według grup HS 2017) mogłaby się znaleźć w załączniku.

Ocena metodologiczna pracy

Zarówno dobór literatury, jak też umiejętność wykorzystania odpowiednich źródeł należy ocenić pozytywnie. Szczególnie interesujące jest zapoznanie się z mniej dostępnymi publicznie źródłami rosyjskimi. Jako niewątpliwy atut pracy należy podkreślić umiejętność krytycznej weryfikacji pozyskanych przez doktoranta materiałów w ramach jego staży w Rosji i Kazachstanie, która szczególnie jest uwidoczniona w dwóch ostatnich rozdziałach. W celu weryfikacji hipotez oraz celów autor wykorzystał badania ilościowe i jakościowe. Dużym walorem pracy jest analiza różnych źródeł informacji – poczynając od literatury krajowej i zagranicznej a kończąc na analizach statystycznych. Możliwość bezpośredniego udziału doktoranta w pracach badawczych w ramach uczelni rosyjskiej i kazachskiej stanowi dodatkowy atut pracy, jak również wpływa na wiarygodność i oryginalność przedstawionej dysertacji.

Pozytywnie należy również ocenić układ pracy, a także sformułowanie celu i hipotez.

Szczególnie interesujące są tabele i wykresy, obrazujące dane statystyczne w ujęciu dynamicznym, opracowane częściowo na podstawie źródeł Eurostatu, częściowo zaś pozyskane przez autora w czasie jego wyjazdów badawczych. Ogromna ilość informacji, danych i opracowań (w tym często na dużym poziomie szczegółowości) wskazuje na tytaniczną pracę, dokonaną przez autora przy pisaniu dysertacji. Wzbogacają one wywody autora od strony faktograficznej.

Dodatkowym walorem pracy jest jej interdyscyplinarność. Autor wykazuje się wiedzą zarówno na poziomie makroekonomicznym, jak też operacyjnym, łącząc ekonomię, geografię, politologię z wiedzą z zakresu handlu zagranicznego, teorii integracji, ekonomiki transportu i logistyki.

Konkluzja końcowa

Tak więc mimo pewnych niedoskonałości pracy, które zostały zawarte w recenzji, uważam, że rozprawa doktorska mgr Jakuba Dońskiego-Lesiuka „Transport kolejowy w obsłudze logistycznej Euroazjatyckiego Obszaru Gospodarczego" spełnia ustawowe wymogi stawiane rozprawom doktorskim w Ustawie o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki z dnia 14 marca 2003 r. (wraz ze zmianami: Ustawa z dnia 27.07.2005 r. – Prawo o Szkolnictwie Wyższym). W związku z powyższym wnioskuję o dopuszczenie jej do obrony publicznej.

Halina Brdulak

Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

al. Niepodległości 162
02-554 Warszawa

tel.: +48 22 564 93 50, 849 50 84
kgs@sgh.waw.pl, www.sgh.waw.pl/kgs