UNIWERSYTET GDAŃSKI
RPW/10203/2019 N
Data:2019-03-04

prof. dr hab. Elżbieta Załoga, prof. zw.
Katedra Transportu
Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług
Uniwersytetu Szczecińskiego

RECENZJA

pracy doktorskiej Pani mgr Iwony Okrasińskiej pt." Rola infrastruktury transportu w budowaniu przewagi konkurencyjnej gałęzi transportu. Studium na przykładzie pasażerskiego transportu kolejowego", napisanej w 2018 roku na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego pod kierunkiem prof. zw. dr hab. Krystyny Wojewódzkiej-Król

I. Ogólna bibliograficzna charakterystyka pracy

1. Praca wyróżnia się objętością, bowiem ogółem obejmuje 446 stron, w tym 425 stron tekstu właściwego. Pozostałą część wypełnia 7 załączników zawierających uszczegółowienie faktografii zawartej w treści pracy (załącznik 1-4) oraz kwestionariusz badania ilościowego wraz z ilustracją wyników i opisem strony metodycznej zachowania reprezentatywności próby (załącznik 5-7). Treść pracy jest bardzo bogato ilustrowana (177 rysunków); faktografię i wyniki badań zamieszczono w 47 tabelach. Zwraca uwagę niezwykła staranność i oryginalność przekazu istotnych danych i tendencji w zakresie przedmiotu dysertacji.
2. Praca składa się z pięciu merytorycznie powiązanych rozdziałów (s.10-382), poprzedzonych Wstępem (s. 4-9) oraz zwieńczonych Zakończeniem (s.383-395).
3. Zestawienie bibliograficzne obejmuje łącznie 372 pozycje, w tym 166 w języku angielskim (45% ogółu). Ponadto w pracy wykorzystano 17 aktów prawych oraz 15 adresów witryn internetowych.

II. Ocena wyboru problematyki badawczej oraz uzasadnienia wyboru tematu

Praca doktorska będąca przedmiotem oceny porusza dwa najważniejsze obszary badań ekonomiki transportu, którymi są: infrastruktura i konkurencyjność międzygałęziowa. Są to obszary charakteryzujące się współzależnością, istotną zwłaszcza dla kształtu rynku usług transportowych, siły przedsiębiorstw transportowych, satysfakcji użytkowników transportu. Ta współzależność jest szczególnym wyzwaniem dla polityki transportowej, zwłaszcza obecnej doby, kiedy

coraz trudniej osiągnąć harmonizację celów ekonomicznych, społecznych i środowiskowych, będącą istotą zrównoważonego rozwoju. Autorka to zauważa i potwierdza w badaniach. Zgodnie z uprawianą dyscypliną nauki, odnosi się do przedmiotu badań w bardzo rozbudowanej analizie przyczynowo-skutkowej, potwierdzając istotność wyboru tematyki dysertacji.

III. Ocena założeń metodycznych rozprawy

Założenia metodyczne pracy wskazują na bardzo dobre przygotowanie Doktorantki do eksploracji naukowej w wybranym przedmiocie badań. Sam przedmiot badań określony w tytule głównym (*Rola infrastruktury transportu w budowaniu przewagi konkurencyjnej gałęzi transportu*) jest bardzo szeroki, stąd Autorka zawęziła obszar badań do pasażerskiego transportu kolejowego i wyraziła to w podtytule (*Studium na przykładzie pasażerskiego transportu kolejowego*). Jest to podejście słuszne. Cel pracy, hipoteza główna oraz cztery hipotezy szczegółowe sformułowane są poprawnie i właściwie odzwierciedlają problem badawczy dysertacji. Dodatkowo Doktorantka postawiła słuszną tezę mówiącą, że *„specyfika infrastruktury transportu utrudnia proces jej dostosowania do zmieniających się wyzwań"*. Potwierdziła ją w dysertacji.

IV. Ocena zakresu pracy, źródeł informacji i metod badawczych

Zakres pracy jest wielopłaszczyznowy i obejmuje trzy następujące obszary badań: konkurencja międzygałęziowa w transporcie, infrastruktura transportu, wyzwania rynkowe i społeczne wobec transportu pasażerskiego, a wszystko to ujęte jest w nurcie idei zrównoważonego rozwoju. Treść pracy dowodzi nie tylko znajomości przez Autorkę dorobku ekonomiki transportu w przedmiocie badań, ale przede wszystkim zwraca uwagę na szczególną Jej zdolność do eksploracji naukowej, potwierdzoną wieloprzekrojową analizą różnorodnych danych pochodzących ze źródeł wtórnych (głównie zagranicznych) oraz własnych badań empirycznych. Na podkreślenie zasługuje umiejętność odzwierciedlenia istoty rozważań w ilustracjach (łącznie 177 rysunków), w większości we własnym opracowaniu.

Strona metodyczna pracy jest poprawna. Autorka posłużyła się ogólnymi metodami badawczymi właściwymi dla tego typu prac naukowych (krytycznej analizy literatury, analizy i syntezy, porównawcza, analizy statystycznej) i wsparła je własnymi badaniami użytkowników transportu z wykorzystaniem kwestionariusza

ankiety. Ponieważ próba badawcza (274 osoby) nie spełniała wymagań metody reprezentatywnej, Autorka pracy, przy wykorzystaniu systemu wag, podjęła wysiłek zwiększenia reprezentatywności próby. Dowodzi to Jej odpowiedzialności jako badacza. Zauważyć należy też i słabą stronę wyników badań własnych. Pochodzą one z 2009 roku a badania przeprowadzone były na terenie jednego województwa (pomorskiego). Ogólnie warsztat naukowy Doktorantki zaprezentowany w dysertacji oceniam wysoko.

V. Ocena struktury, zawartości merytorycznej oraz rezultatów rozprawy

Strukturę pracy podporządkowano przyjętym założeniom badawczym. Pod względem metodycznym i poznawczym jest ona poprawna. Zastrzeżenie budzi zbytnia obszerność poszczególnych rozdziałów, szczególnie czwartego (81 s.) i piątego (93 s.),przez co Autorka nie uchroniła się od powtórzeń. Tytuły rozdziałów i podrozdziałów (nie nadano im podwójnej numeracji) właściwie oddają ich treść (czasami szerzej niż można było się spodziewać) i są na ogół poprawnie zredagowane. Pewne zastrzeżenie budzi sformułowanie tytułu rozdziału piątego (*Infrastruktura transportu kolejowego jako czynnik ograniczający konkurencyjność tej gałęzi transportu w Polsce*) w kontekście celu pracy (*zbadanie roli infrastruktury transportu w budowaniu przewagi konkurencyjnej pasażerskiego transportu kolejowego oraz wskazanie niezbędnych kierunków jej rozwoju dla zrównoważonego rozwoju transportu*) oraz przyjętej hipotezy głównej (*dostosowanie infrastruktury transportu kolejowego do współczesnych wyzwań jest podstawowym warunkiem zwiększenia konkurencyjności tej gałęzi transportu)*. Przy tak sformułowanym tytule końcowego rozdziału pracy nie widać wkładu koncepcyjnego Autorki, a jest on przecież zawarty w czwartym podrozdziale tego rozdziału, dotyczącym kierunków rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce. Nie znaleziono ponadto uzasadnienia dla wyboru, spośród elementów kolejowej infrastruktury punktowej, jedynie dworców kolejowych (IV.4., V.3.) jako przedmiotu badań. Wydaje się, że szersze spojrzenie na stacje kolejowe jest zasadne, szczególnie przy poszukiwaniu możliwości poprawy dostępności usług transportu kolejowego w regionach o małym lub rozproszonym popycie.

Przechodząc do szczegółowej oceny treści i zawartości rozprawy stwierdzam, że jest ona w pełni zgodna z tytułem dysertacji i właściwie uwzględnia jej cele.

Rozdział pierwszy pt. *„Czynniki determinujące pozycję konkurencyjną gałęzi transportu"* jako bazę teoretyczną wykorzystuje teorię konkurencji. Szczególnym przedmiotem zainteresowania pierwszego podrozdziału jest konkurencyjność (pojęcie, klasyfikacja, czynniki, miary). Autorka właściwie wyjaśnia i porządkuje terminologię. Dalsza treść rozdziału jest bogatsza niż na to wskazuje tytuł podrozdziału 2 (Ewolucja popytu na przewozy) i 3 (Wymagania dotyczące jakości usług) i właściwie wypełnia treścią to, co zapowiada tytuł rozdziału. Prognozy zmian popytu na przewozy osób poszczególnymi gałęziami transportu i transportem miejskim do roku 2030 i 2050 r. (dla transportu kolejowego zakłada się średnie roczne tempo wzrostu przewozów o 3,3% do 2030 r.) zostały uznane przez Autorkę za wyzwanie wobec jakości usług transportu kolejowego, zwłaszcza w przewozach na dalsze odległości. Przywołane wyniki dwóch badań wtórnych (przeprowadzonych na zamówienie Komisji Europejskiej na terenie UE w 2014 r.) wskazują, że wybór pociągu w podróżach na odległość powyżej 300 km deklaruje jedynie 7 % respondentów a preferowanymi cechami usług są: wygoda, szybkość i cena. Potwierdziło to słuszność podejścia Autorki, przyjmującego, że infrastruktura transportu kolejowego jest ważnym czynnikiem spełnienia tych preferencji i wzrostu konkurencyjności połączeń kolejowych wobec lotniczych.

Treść rozdziału drugiego pt. *„Specyfika infrastruktury transportu"* jest bogatsza niż wskazuje tytuł. Na gruncie literatury przedmiotu Autorka przedstawiła w nim definicje, klasyfikacje, cechy, funkcje oraz mierniki oceny infrastruktury transportu. Ponadto dokonała analizy porównawczej infrastruktury liniowej gałęzi transportu państw UE, obszernej analizy (s. 81-108) wpływu infrastruktury transportu na rozwój społeczno-gospodarczy (z uwzględnieniem indeksu światowej konkurencyjności regionów świata i UE). Twórczy wkład Autorki stanowią zwłaszcza rozważania o wpływie infrastruktury transportu na cechy usług transportu pasażerskiego oraz właściwe zidentyfikowanie 5 problemów rozwoju infrastruktury transportu. Jednemu z tych problemów (finansowanie infrastruktury transportu) Autorka poświęciła odrębny podrozdział. Należy zauważyć jego szczególną wartość poznawczą z uwagi na interesująca prezentację danych oraz ich interpretację.

Rozdział trzeci pt. „Infrastruktura transportu kolejowego w Europie a zrównoważony rozwój transportu" jest wartościową częścią pracy z uwagi na sposób formułowania problemu oraz walory analityczne. Pierwszy podrozdział charakteryzuje transport kolejowy na tle innych gałęzi transportu z punktu widzenia cech istotnych dla

zrównoważonego rozwoju (energochłonność, emisja CO_2, terenochłonność, wypadki komunikacyjne – i ich odzwierciedlenie w kosztach zewnętrznych), w oparciu o bazy danych organizacji i instytucji międzynarodowych (IEA, UIC, CER., WHO). Interesujące są porównania czasu i ceny przejazdu różnymi środkami transportu na wybranych europejskich trasach. Autorka wykorzystała tę analizę porównawczą dla podkreślenia wysokiej konkurencyjności kolei dużych prędkości (KDP) wobec gałęzi transportu lądowego. Drugi podrozdział zawiera przekrojową, pogłębioną charakterystykę i ocenę stanu oraz wskazanie prognoz rozwoju infrastruktury liniowej transportu kolejowego w Europie. Swoje oceny Autorka wsparła rankingiem oceny jakości infrastruktury transportu w państwach UE. Twórcze i nowoczesne podejście prezentuje także podrozdział trzeci charakteryzujący skutki aktualnego stanu infrastruktury kolei dla konkurencyjności tej gałęzi w państwach europejskich. W konkluzji rozważań Autorka poprawnie wyróżniła 8 głównych determinant konkurencyjności transportu kolejowego, w tym 3 bezpośrednio związane z infrastrukturą transportu. W oparciu o dostępne źródła (Global Index Competitiveness) potwierdziła silną zależność pomiędzy stanem infrastruktury kolejowej a udziałem tej gałęzi transportu w obsłudze przewozów pasażerskich, jednak zastrzegła równocześnie, że inne czynniki też na tym ważą.

Na bazie przywołanych tutaj danych i ocen chcę skierować do Doktorantki następujące pytanie: który z czynników silniej oddziałuje na decyzje rynkowe w przewozach osób: stan infrastruktury kolejowej czy dostępność usług?

Rozdział czwarty pt. „Kierunki rozwoju infrastruktury transportu w Europie zwiększające konkurencyjność transportu kolejowego" wykorzystuje efekty wcześniejszych analiz. Za najważniejszy kierunek rozwoju Autorka uznała koleje dużych prędkości i szeroko to uzasadniła. Wskazała zakres konkurencji KDP dla transportu lotniczego. Przedstawiła ponadto argumenty i ograniczenia dla rozwoju kolei magnetycznej oraz transportu kapsułowego Hyperloop. Jako kolejny kierunek rozwoju wskazała kolejowy transport regionalny oraz miejski (obsługują średnio w UE 89% ogółu pasażerów kolei). Jest to bardzo poznawcza część dysertacji, z uwagi na wiele praktycznych wskazań (benchmarking) służących uatrakcyjnieniu tego segmentu przewozów kolejowych. Wśród kierunków rozwoju infrastruktury transportu znalazły się ponadto inteligentne systemy transportowe (ITS), interoperacyjność systemu kolejowego oraz dworce kolejowe. Autorka obszernie przedstawiła korzyści płynące z tego rozwoju dla konkurencyjności transportu kolejowego.

Rozdział piąty pt. „Infrastruktura transportu kolejowego jako czynnik ograniczający konkurencyjność tej gałęzi transportu w Polsce" stanowi analityczno-koncepcyjną część pracy. Autorka właściwie identyfikuje działania, które zmieniając stan infrastruktury transportu lądowego decydują o pozycji konkurencyjnej kolei na rynku przewozów pasażerskich w Polsce. Oddzielnie analizowana jest infrastruktura liniowa (podrozdział 2) oraz punktowa (podrozdział 3). A punktem wyjścia jest znalezienie uzasadnienia dla zmniejszenia się o 2/3 wielkości przewozów pasażerskich koleją w Polsce od początku okresu transformacji. Bogata faktografia, wyniki badania satysfakcji klientów PKP Intercity, zachowań komunikacyjnych Europejczyków oraz badań własnych Autorki pozwoliły na właściwe zdiagnozowanie problemu oraz zidentyfikowanie wymaganych rozwiązań. Propozycje rozwoju infrastruktury transportu kolejowego w Polsce zawiera podrozdział 4. Za wiodące Autorka uznała działania prowadzące do: wzrostu prędkości pociągów (budowa KDP, modernizacja istniejących linii), zwiększenia dostępności transportu kolejowego (przywrócenie ruchu na liniach lokalnych, integracja z innymi środkami transportu), zwiększenia liczby połączeń i punktualności pociągów (zwiększenie przepustowości linii), wzrostu bezpieczeństwa kolei (ETRMS, bezkolizyjne skrzyżowania) oraz zwiększenia funkcjonalności dworców kolejowych (tzw. innowacyjne dworce systemowe). Ponadto zaproponowała kierunki działań w celu podniesienia standardu pasażerskich usług kolei. **Proszę w trakcie obrony o ustosunkowanie się do problematyki ochrony pasażera kolei jako czynnika stymulującego popyt na przewozy kolejowe.**

Podsumowując ocenę poszczególnych rozdziałów stwierdzam, że praca odznacza się wysokim poziomem merytorycznym oraz oryginalnością ujęć przedmiotu badań. Jej treść potwierdza zdolność Autorki pracy do przeprowadzenia złożonego procesu badawczego oraz formułowania własnych sądów. Autorka posługuje się na ogół właściwym słownictwem, odznacza się dociekliwością oraz umiejętnością dotarcia do źródeł danych, a także ich interpretacji w procesie badawczym.

Założenia badawcze dysertacji zostały osiągnięte.

VI. Uwagi szczegółowe

Dysertacja wyróżnia się starannością redakcji i edycji. Zastrzeżenie można zgłosić do formy zapisu bibliografii w przypisie (Autorka nie stosuje formy skrótowej przy wielokrotnym przywoływaniu tej samej pozycji w postaci op. cit. czy tamże). Zauważono ponadto inne uchybienia, które z obowiązku recenzenta przedstawiam poniżej, bez ich hierarchizacji:

s. 8 i kilka innych np. s. 26,- określenie „gałęziowy podział zadań przewozowych" nie ma obecnie racji bytu;

s.14 środek- brak wymienienia transportu przesyłowego;

s. 17- na rys. 1 zapis w ramce „Efekty konkurowania jak np.:" nie jest czytelny;

s.19, rys. 3 – wśród czynników zewnętrznych brak jest odniesienia do popytu;

s. 20- określenie „lider systemu transportowego" nie jest poprawne;

s. 21 rys. 4 – jako cechy usług podano m.in.: „nierozłączność i jednoczesność" oraz „Koncepcja „pierwsza linia-zaplecze"; są to zbyt duże skróty myślowe;

s. 50 dół- sformułowanie "poziom posiadania samochodów osobowych zbliża się do poziomu nasycenia..." nie jest precyzyjne, bo nie określono poziomu nasycenia;

s. 73- niejasny wywód: „Istotna część nakładów ponoszonych na infrastrukturę jest nieodwracalna".

s.79 góra – „nieduża sieć transportowa , zamiast np. rzadka;

s. 87 i dalsze np. 92 – na rys. 30, w przypisie 192 – zamiast „dostępność potencjalna" powinno być dostępność potencjałowa;

s. 96 dół- niezręczne sformułowanie „pogorszenie niezawodności";

s. 109 góra- określenie „państw tworzących wspólną sieć narodową" nie jest precyzyjne;

s. 111 -rys. 39, w tytule brak określenia roku;

s. 137- rys. 51- brak jest oznaczenia osi;

s. 142 dół- nie chodzi o" budżet UE" ale budżet funduszy unijnych;

s. 166, tabela 25: wydaje się, że brakujące we źródle dane można bez trudu uzupełnić;

s. 194- tytuł rysunku 92 nie jest precyzyjny;

s.201 dół zamiast „dostępności finansowej" poprawniej: dostępności ekonomicznej;

s. 202 środek- niejasne jest określenie „intensywność użytkowania" jako miernik;

s. 265 środek- brak określenie w zdaniu numeru tabeli (jest tabela x); podobnie s. 323.

s. 272 góra (także s. 390 dół) niepoprawne jest zaliczanie dworców kolejowych do suprastruktury. Jest to element infrastruktury punktowej.

VII. Konkluzja

Reasumując, opiniowana rozprawa doktorska mgr **Iwony Okrasińskiej** jest oryginalnym rozwiązaniem zaprezentowanego w niej zagadnienia naukowego z dziedziny nauk ekonomicznych, w zakresie ekonomii. Praca posiada cenne walory naukowe, pragmatyczne i poznawcze przez co wzbogaca istniejący dorobek ekonomiki transportu kolejowego oraz polityki społeczno-gospodarczej.

Autorka dowiodła znajomości wiedzy teoretycznej w dyscyplinie ekonomia oraz umiejętności samodzielnego prowadzenia pracy naukowej. Cele badawcze pracy zostały osiągnięte, a jej treść potwierdza istotność problematyki oraz słuszność przyjętych założeń metodycznych.

Stwierdzam, że recenzowana rozprawa doktorska mgr Iwony Okrasińskiej spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. Nr 65, poz. 595, z późn. zm.) i wnoszę do Rady Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego o jej przyjęcie i dopuszczenie do publicznej obrony.

Szczecin, 25 lutego 2019 r.