



Prof.dr hab.Jerzy Kujawa
emerytowany profesor zwyczajny
Uniwersytetu Gdańskiego

Recenzja rozprawy doktorskiej mgr. Adama Kaliszewskiego
na temat: "Konkurencyjność morskich terminali kontenerowych w Polsce"

Recenzja przygotowana została na prośbę Przewodniczącego Rady Dyscypliny Ekonomia i finanse(w wykonaniu uchwały tejże Rady z dnia 18.03.2021 r.) i związane z nią zlecenie Dziekan Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego.Zlecenie i sama rozprawa dotarły do mnie 22 marca 2021 roku.

Recenzja zawiera:

- (1)ocenę wyboru tematu i układu rozprawy doktorskiej
- (2)merytoryczną ocenę rozprawy doktorskiej
- (3)ocenę strony formalnej rozprawy
- (4)wniosek końcowy recenzenta.

(1)Wybór tematu i układ rozprawy doktorskiej

W ostatnich piętnastu latach obserwujemy dynamiczny rozwój morskich terminali kontenerowych w Polsce ,tak co do ich liczby (od trzech w 2005r. do obecnie już sześciu), jak i co do wielkości ogólnych przeładunków kontenerów w tych terminalach (od niespełna 508 tys.TEU w 2005 r. do nieco powyżej 3 mln TEU w 2019 r. i niewiele mniej ,bo 2,9 mln TEU w ostatnim ,pandemicznym roku 2020).Jeśli te dane porównamy z tymi dotyczącymi portów całego Regionu Bałtyckiego a nawet całej Europy, to rozwój tego sektora polskiej gospodarki morskiej zasługuje na bardzo pozytywną ocenę, aczkolwiek różny jest tu wkład poszczególnych terminali. Trzy z nich ,wyraźnie górujące nad pozostałymi, wypracowały sobie znaczącą pozycję rynkową konkurując zarówno między sobą jak i z rywalami zagranicznymi i to głównie dużymi

portami zachodnioeuropejskim .W tym kontekście, podjęcie przez mgr. Adama Kaliszewskiego tematu dotyczącego analizy i oceny konkurencyjności terminali kontenerowych w polskich portach morskich, uznać należy za zadanie zarówno bardzo interesujące jak i bardzo ważne, tak dla nauki jak i praktyki gospodarczej.

Podstawy teoretyczne przeprowadzonych w tym temacie badań, sam proces badawczy i jego rezultaty, przedstawione zostały w obszernej rozprawie (łącznie 371 stron) składającej się ze wstępu, pięciu rozdziałów i zakończenia (plus krótkie streszczenia w językach polskim i angielskim). Układ rozdziałów jest w pełni poprawny a ich tytuły właściwie oddają zawarte w nich treści.

I tak , w rozdziale pierwszym, Doktorant omówił podstawy teoretyczne badań konkurencyjności portów morskich, w drugim przedstawił rozwój i funkcjonowanie morskich terminali kontenerowych , szczególnie wiele miejsca poświęcając terminalom polskim a trzeci rozdział poświęcił przeglądowi metod badania konkurencyjności tych terminali. W kolejnym, czwartym rozdziale przedstawił swoje badania obejmujące pomiary i oceny konkurencyjności polskich terminali kontenerowych na tle ich najważniejszych zachodnioeuropejskich konkurentów. Ostatni, piąty rozdział zawiera szerokie omówienia, ustalonych w oparciu o przeprowadzone badania, kierunków poprawy konkurencyjności morskich terminali kontenerowych w Polsce. Rozprawa kończy się dość obszernym zakończeniem, a właściwie podsumowaniem rozważań, w którym Doktorant odnosi się do przedstawionych we wstępie do swojej pracy celów badawczych i sformułowanych tam hipotez.

(2) Merytoryczna ocena rozprawy doktorskiej

Główny problem badawczy, jaki postawił sobie Autor recenzowanej pracy stanowi -jak napisał we wstępie – „ustalenie jaka jest konkurencyjność morskich terminali kontenerowych w Polsce w stosunku do konkurencyjności terminali kontenerowych funkcjonujących w portach Europy Zachodniej.” A w dalszej części wstępu dodał, że w oparciu o swoje przemyślenia w trakcie studiów literaturowych sformułował główną hipotezę badawczą –cytuję- „którą jest stwierdzenie, że konkurencyjność morskich terminali kontenerowych w Polsce, w stosunku do terminali zlokalizowanych w portach morskich Europy Zachodniej, konkurujących o ładunki polskiego handlu zagranicznego, jest ogólnie niższa ze względu na poziom czynników konkurencyjności i niższy poziom efektywności gospodarowania.” Badanie jej prawdziwości postanowił

przeprowadzić poprzez weryfikację sześciu hipotez szczegółowych w których stwierdza :

H1 – że współcześnie ważną rolę w kształtowaniu konkurencyjności morskich terminali kontenerowych odgrywają czynniki o charakterze pozainwestycyjnym,

H2 – że luki konkurencyjne morskich terminali kontenerowych w Polsce wynikają głównie z niższego poziomu inwestycji,

H3 – że przewagi konkurencyjne polskich terminali są rezultatem niższych w nich opłat portowych i terminalowych, krótszego czasu odpraw celnych i szybszej odprawy statków,

H4 – że do pomiaru i oceny konkurencyjności terminali kontenerowych wykorzystuje się wiele metod o charakterze analitycznym ale brakuje syntetycznych metod pomiaru bazujących na danych o rzeczywistych decyzjach dotyczących wyboru terminali przez ich klientów,

H5 – że efektywność gospodarowania w morskich terminalach kontenerowych w Polsce jest niższa w porównaniu z zachodnioeuropejskimi terminalami,

H6 – że aktualne działania zmierzające do poprawy konkurencyjności terminali polskich mają głównie charakter inwestycyjny.

Weryfikację tych hipotez, przeprowadzoną w rozdziale czwartym, Doktorant poprzedził dwoma rozdziałami teoretycznymi (pierwszym i trzecim) oraz jednym (drugim) prezentującym przedmiot badań, czyli terminale kontenerowe i problemy ich funkcjonowania i rozwoju.

Omówienie podstaw teoretycznych badań konkurencyjności zawarte w rozdziale pierwszym nie budzi zastrzeżeń merytorycznych i –co najważniejsze- dowodzi solidnego rozpoznania dobrze dobranej literatury przedmiotu i przemyślanego sposobu jej prezentacji. Pomimo pewnych niekiedy potknięć językowych czy niezbyt właściwych stwierdzeń, jak np. na s.38, gdy przywołuje przykład (cytuję) „oligopoli lub konkurencji niedoskonałej” jakby zapominając, że oligopol jest jednym z rodzajów (struktur rynkowych) konkurencji niedoskonałej, czy gdy nieco dalej stwierdza , że (cytuję) „możliwe jest osiągnięcie równowagi rynkowej wywodzącej się z mikroekonomicznego modelu konkurencji doskonałej”.

Mam również uwagę dotyczącą wywodu zamieszczonego w podrozdziale drugim, dotyczącym rodzajów i form konkurencji na rynkach usług portowych na s.55. Doktorant poprawnie tam przedstawia zasadę (tak pisze, choć bardziej właściwe jest określenie metoda lub system) „hub and spoke”, ale twierdzenie,

że (cytuję) „w odniesieniu do niektórych rodzajów ładunków, np. skonteneryzowanych, trasy przewozów organizowane są na zasadzie *hub and spoke*” jest mylące. Po pierwsze, ta zasada a raczej model dotyczy w praktyce wyłącznie, a nie na przykład, przewozów kontenerowych, a po drugie ten model/system nie jest narzędziem optymalizacji tras przewozów z punktu widzenia gestorów ładunków ale z punktu widzenia przewoźnika morskiego organizującego obsługę określonych regionów geograficznych. Być może Doktorant też to wie, ale napisał jak napisał.

Jeśli chodzi o rozdział drugi tej pracy, w którym przedstawione zostały problemy funkcjonowania i rozwoju morskich terminali kontenerowych w Europie i -szczegółowiej- w Polsce to, oceniając go jako ogólnie poprawny, mam jednak trzy uwagi. Pierwsza, bardziej ogólna a przy tym dyskusyjna dotyczy tytułów podrozdziałów 2.3 i 2.4, które – moim zdaniem - powinny zaczynać się od słów : ogólna charakterystyka i rozwój rynku..., które lepiej by odzwierciedlały treści tych podrozdziałów. Druga dotyczy nagłówka kolumny czwartej w tabelicy 3.2 na s.83, który brzmi : długość belki statku. Takiego parametru nie ma . Autor źle przetłumaczył termin „ beam” ,którego pierwsze znaczenie to faktycznie belka ale w żegludze termin ten jest równoznaczny z terminem „extreme breadth” i oznacza szerokość maksymalną statku. (Polskie tłumaczenia terminów stosowanych w żegludze i handlu morskim znaleźć można w słowniku pt.MARDIC opracowanym pod moją redakcją.) Trzecia uwaga dotyczy stwierdzenia na s.84 ,że wzrost korzyści skali osiągniętych dzięki wzrostowi wielkości jednostkowych statków, spowodował tendencję do tworzenia przez armatorów konferencji żeglugowych. W rzeczywistości było na odwrót – konteneryzacja i związany z nią wzrost wielkości jednostkowej statków liniowych przyspieszyły rozkład systemu konferencyjnego żeglugi liniowej, likwidację większości konferencji frachtowych. Autorowi chodziło chyba o wzrost tendencji do tworzenia porozumień kooperacyjnych armatorów/operatorów żeglugi kontenerowej ,to jest głównie dużych konsorcjów kontenerowych, takich jak powstałe w ostatnich latach globalne strategiczne aliance/sojusze kontenerowe M2,THE Alliance i Ocean Alliance, o których pisze na dalszych stronach, obrazując postępy konsolidacji operacyjnej armatorów na rys.3/2 na s.87. Muszę jednak zaznaczyć, że te powyżej wskazane błędy nie mają w istocie znaczenia dla dalszych rozważań dotyczących głównego tematu tej pracy.

W kolejnym, trzecim rozdziale dysertacji przedstawione zostały, w sposób uporządkowany, metody pomiaru i oceny konkurencyjności morskich terminali

kontenerowych. Ponieważ w przypadku opisu metod, które znam, nie znalazłem żadnych błędów merytorycznych, zakładam że nie ma ich także w przypadku pozostałych. Na bardzo pozytywne podkreślenie zasługuje przedstawiona w ostatnim, trzecim podrozdziale tego rozdziału, autorska koncepcja syntetycznego miernika konkurencyjności bazującego na danych o rzeczywistych decyzjach o wyborze konkretnych terminali przez ich klientów.

Najważniejszą część rozprawy doktorskiej stanowią dwa ostatnie rozdziały tj. czwarty i piąty stanowiące ilościowo 1/3 objętości jej zasadniczego tekstu. W rozdziale czwartym Doktorant przedstawił przeprowadzone przez siebie badania konkurencyjności polskich terminali w porównaniu do konkurujących z nimi o ładunki polskiego handlu morskiego terminali zagranicznymi, których dobór jest prawidłowy i dość oczywisty na podstawie dostępnych danych. Kolejne kroki badawcze dotyczyły: identyfikacji najważniejszych czynników konkurencyjności i ustalenia ich hierarchii na podstawie badań ankietowych kadry menedżerskiej operatorów terminali, spedytorów i armatorów, pomiaru i oceny konkurencyjności badanych terminali kontenerowych, oceny ich efektywności i wreszcie ustalenia rankingu tych terminali pod względem konkurencyjności i efektywności.

Ostatnia część tego rozdziału dotyczy oceny konkurencyjności terminali w oparciu o decyzyjny wskaźnik konkurencyjności, którego koncepcja i wykorzystanie jest wartościowym wkładem Autora w rozwój nauki (ekonomiki portów) a ma także walory praktyczne – dla kształtowania polityki portowej. Podkreślić chcę ogrom pracy Doktoranta w przeprowadzeniu tych badań oraz dużą dyscyplinę wywodów prezentujących te badania, chociaż nie dało mu się uniknąć pewnych zawiłań i błędów językowych (na szczęście niezbyt licznych).

Mam w odniesieniu do tego rozdziału również dwie krytyczne uwagi szczegółowe. Pierwsza dotyczy zamieszczonego pod tablicą 23/4 na s.257 stwierdzenia, że do terminali leżących na granicy funkcji produkcji z efektywnością równą jedności należy, obok trzech dużych terminali zachodnioeuropejskich, również jeden polski tj. DB Szczecin. To chyba pomyłka, ale może czegoś nie zrozumiałem.

Druga, bardziej jednak ogólna, dotyczy w ogóle objęcia badaniami tak niewiele znaczących na rynku polskim terminali jak OT Port Świnoujście, OT Port Gdynia czy zamknięty już GTK Gdańsk. Moim zdaniem szkoda dodatkowej pracy związanej z ich uwzględnieniem.

Ostatni, piąty rozdział pracy, Doktorant rozpoczął od identyfikacji i omówienia luk konkurencyjności morskich terminali kontenerowych w Polsce w porównaniu do konkurujących z nimi bezpośrednio terminali zagranicznych, wykorzystując w tym celu wnioski z badań przedstawionych w rozdziale czwartym. W następnych dwóch podrozdziałach zawarł propozycje działań zmierzających do usunięcia a przynajmniej zmniejszenia tych luk w podziale na rozwiązania prawno-organizacyjne i inwestycyjne. Propozycje te są w zdecydowanej większości dobrze przemyślane i uzasadnione, ale do dwóch z nich mam pewne uwagi.

I tak, moim zdaniem, trudno żywić nadzieję że któryś z wielkich armatorów kontenerowych (a tylko z takimi pewne nadzieje można by wiązać) byłby zainteresowany inwestycjami i/czy wejściem we współwłasność terminali w Polsce (obecnych czy planowanych). Wcześniejsze, spotykane zagraniczne przykłady w tym zakresie związane były z innymi uwarunkowaniami, tak po stronie armatorów jak i portów. Dzisiaj takie nadzieje można by wiązać chyba jedynie z chińskim COSCO ale to raczej nie byłoby w interesie polskim. Druga uwaga dotyczy stwierdzenia na s.301, że dla zwiększenia zakresu usług terminalowych „najważniejsza wydaje się ekologiczna reindustrializacja gospodarki, czyli produkcja dóbr o wysokiej podatności transportowej.” Nie jest to jasne, a szczególnie niezrozumiałe jest łączenie ekologicznej industrializacji z produkcją dóbr o wysokiej podatności transportowej.

Rozprawę zamyka zakończenie w którym Doktorant, przywołując swoje badania i wynikające z nich ustalenia, dowodzi realizacji postawionych sobie celów poznawczych, normatywnych i aplikacyjnych oraz pozytywnej weryfikacji sformułowanych hipotez. Podzielam Jego przekonanie i stwierdzam, że strona merytoryczna rozprawy zasługuje na w pełni pozytywną ocenę. Nie podważają jej moje wcześniej przedstawione uwagi krytyczne, które jednak polecam uwadze Autora recenzowanej rozprawy.

(3) Ocena strony formalnej rozprawy doktorskiej

Rozprawa przygotowana została w oparciu o bardzo obszerną bibliografię zawierającą 67 pozycji zwartych, 149 artykułów, 159 źródeł internetowych, 9 aktów prawnych i 12 innych źródeł, która zestawiona została na końcu tekstu w sposób należycie uporządkowany. Zawiera 43 tabele i 40 rysunków w zdecydowanej większości opracowanych samodzielnie i właściwie skomentowanych. Autor umiejętnie posługuje się przypisami i odnośnikami do literatury i innych źródeł. Nie udało Mu się wprowadzić uniknąć błędów

językowych - głównie stylistycznych ale także gramatycznych, tzw. literówek a także „gubienia” wyrazów. Ogólnie jednak język wywodów jest wystarczająco poprawny, ich logika niezakłócona a redakcja całości na dobrym poziomie.

(4)Wniosek końcowy recenzji

Przedstawioną mi do recenzji rozprawę doktorską mgr. Adama Karaszewskiego oceniam pozytywnie zarówno pod względem merytorycznym jak i formalnym. Zawarte w tej recenzji uwagi krytyczne oceny tej nie osłabiają ale powinny być wzięte pod uwagę przez Autora, zwłaszcza gdyby podjął decyzję o publikacji wyników swoich badań, do czego zachęcam.

Stwierdzam więc ostatecznie, że dysertacja mgr. Adama Karaszewskiego pod tytułem „Konkurencyjność morskich terminali kontenerowych w Polsce” spełnia wymogi stawiane rozprawom doktorskim i wnoszę o jej dopuszczenie do publicznej obrony.

Sopot, dnia 20 kwietnia 2021 roku


Jerzy Kujawa