

Radom, dn. 27. 09.2021

Dr hab. inż. Anna Mężyk, prof. UTH
Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny w Radomiu
Wydział Ekonomii i Finansów
Katedra Ekonomii

**Recenzja rozprawy doktorskiej
Mgr Tomasza Radzikowskiego**

pt. „Konkurencyjność tranzytowych kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce”
napisanej na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego
pod kierunkiem promotora dr hab. Stanisława Miecznikowskiego, prof. UG
i promotora pomocniczego, dr hab. Marcina Wołka, prof. UG

1. Uwagi ogólne

Recenzja została sporządzona na podstawie pisma Dziekan Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego, dr hab. Moniki Bąk, prof. UG, z dnia 27 lipca 2021. Przedmiotem recenzji jest ocena przedstawionej pracy pod względem zgodności z warunkami stawianymi w art. 187 pkt. 1 i 2. ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. 2018, poz. 1668, t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 478, 619).

2. Wybór tematu pracy i aktualność problematyki badawczej

Przedłożona do recenzji rozprawa doktorska dotyczy istotnej z punktu widzenia ekonomii problematyki naukowo-badawczej z zakresu funkcjonowania i rozwoju rynku transportowego. Badania przeprowadzone w pracy doktorskiej koncentrują się wokół możliwości i perspektyw zajęcia przez kolejowy intermodalny transport ładunków w Polsce bardziej znaczącego miejsca niż obecne, w szczególności w kontekście Inicjatywy Pasa – Drogi (BRI), podjętej przez Chiny.

Potrzeba rozwoju transportu kolejowego, w tym kolejowego transportu intermodalnego, jest podnoszona w polityce transportowej UE jako bardzo istotna ze względu na konieczność zmniejszenia obciążenia środowiska naturalnego przez transport drogowy i budowy zrównoważonego systemu transportu towarowego. Realizacji tego celu mają służyć plany budowy sieci korytarzy transportowych TEN-T, łączących państwa UE. Z kolei inicjatywa BRI, zwana też Nowym Jedwabnym Szlakiem, ogłoszona przez prezydenta Chin w 2013 roku, jest wielkim

projektem inwestycyjnym w ramach strategii rozwoju tego państwa, której kluczowym elementem zagraniczna ekspansja gospodarcza Chin na rynki europejskie, azjatyckie i afrykańskie. Sieć infrastruktury, budowana w ramach tego projektu, obejmuje drogi, porty, lotniska, także połączenia kolejowe Chin z Europą. Ze względu na swoje tranzytowe położenie sieć kolejowa Polski jest istotna dla sprawnego funkcjonowania zarówno europejskiej sieci infrastruktury, jak i trans azjatyckich szlaków transportowych. Tym samym rozwój infrastruktury kolejowej w Polsce, służącej tranzytowym przewozom intermodalnym, jest ważny również z punktu widzenia operatorów tych przewozów, a w konsekwencji także dla państwa polskiego, jako warunek prowadzenia działalności generującej wymierne korzyści gospodarcze.

Temat badań, podjęty przez mgr Tomasza Radzikowskiego (dalej Doktoranta), dotyczący konkurencyjności tranzytowych kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce jest zatem aktualny i ważny.

2. Cel, zakres pracy i hipotezy badawcze

We wstępie do pracy, poprzedzającym zasadnicze rozważania, Doktorant zawarł charakterystykę rozprawy, obejmującą uzasadnienie wyboru tematu, cele rozprawy i hipotezy badawcze oraz metody badawcze zastosowane w celu weryfikacji hipotez. Ponadto omówiony został układ pracy, wraz z krótką charakterystyką poszczególnych rozdziałów.

Omawiając we wprowadzeniu wybór problematyki badawczej, Doktorant syntetycznie omówił powiązanie konkurencyjności kolejowego transportu towarowego z jego znaczeniem jako niskoemisyjnego środka transportu oraz z powstaniem chińskiej Inicjatywy Pasa - Drogi. Doktorant podkreślił, że istniejący trans azjatycki kolejowy szlak lądowy osiąga granice swojej przepustowości, a państwa azjatyckie poprzez inwestycje infrastrukturalne i rozbudowę nowych odcinków sieci konkurują o przebieg kolejowych korytarzy Chin – Europa. Uwzględniając powyższe główny cel badań został przez Doktoranta określony następująco: Identyfikacja kluczowych korytarzy dla rozwoju kolejowego transportu intermodalnego w Polsce oraz ocena ich potencjału i perspektyw rozwoju w kontekście Inicjatywy Pasa - Drogi.

Osiągnięciu postawionego celu głównego mają służyć następujące cele pomocnicze:

1. Określenie kluczowych czynników determinujących konkurencyjność kolejowych przewozów intermodalnych względem frachtu morskiego.
2. Omówienie metod wyznaczania zdolności przepustowej i prognozowania ruchu na sieci kolejowej oraz wskazanie ich wpływu na podjęcie strategicznych decyzji dotyczących realizacji inwestycji.

3. Ocena obecnego stopnia spełnienia najważniejszych parametrów techniczno-eksploatacyjnych dla ruchu intermodalnego w korytarzach transportu kolejowego.
4. Wskazanie korytarzy dla kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce charakteryzujących się najwyższym poziomem przygotowania w kontekście rozwoju Inicjatywy Pasa-Drogi.

Tak postawione cele są adekwatne do podjętej problematyki badawczej. Dla osiągnięcia celów głównego i celów pomocniczych rozprawy Doktorant sformułował cztery hipotezy badawcze. Są to:

- H1: Kluczowymi czynnikami determinującymi konkurencyjność kolejowych przewozów intermodalnych względem frachtu morskiego są cena, czas przewozu oraz polityka transportowa, w tym subsydiowanie gałęzi transportu;
- H2: Wyniki prognoz ruchu kolejowego oraz analiz zdolności przepustowej sieci kolejowej są kluczowe w planowaniu strategicznym inwestycji w transporcie kolejowym;
- H3: Głównymi czynnikami infrastrukturalnymi determinującymi konkurencyjność kolejowych przewozów intermodalnych są odpowiednia zdolność przepustowa infrastruktury kolejowej oraz parametry techniczno-eksploatacyjne, do których należą prędkość, naciski osiowe oraz możliwość kursowania pociągów o długości 740 metrów;
- H4: Stopień przygotowania infrastruktury dla przewozów intermodalnych w korytarzach kolejowych przebiegających przez Polskę, w kontekście Inicjatywy Pasa-Drogi, jest zróżnicowany i determinowany przez popyt i inwestycje.

Zestaw celów badawczych rozprawy, obejmujący cel główny i cztery cele pomocnicze, jest spójny i logiczny. Cztery cele pomocnicze wynikają jednoznacznie z celu głównego i służą jego realizacji.

Natomiast brakuje takiej spójności i logiki w sformułowaniach hipotez badawczych. W przypadku ocenianej pracy brak hipotezy głównej można uznać za uzasadniony, gdyż główny cel badawczy zostanie zrealizowany po przeprowadzeniu analizy wybranych parametrów. Zastrzeżenia budzą sformułowania hipotez badawczych. Pierwsza hipoteza, odnosząca się do pierwszego celu badawczego, jakim jest określenie kluczowych czynników konkurencyjności, wymienia trzy czynniki: cena, czas przewozu oraz polityka transportowa, w tym subsydiowanie gałęzi transportu. Wydaje się, że takie ujęcie czynników konkurencyjności jest zgodne z podejściem strony chińskiej, załadowców czy rządu. Ale Nowy Jedwabny Szlak jest obszarem działania również firm międzynarodowych, wysyłających towary do Chin. Czy dla

załadowców wysyłających towary z Europy do Chin subsydiowanie transportu kolejowego przez rząd Chin ma znaczenie?

Mowa o determinantach konkurencyjności jest także w trzeciej hipotezie. Zgodnie z definicją słownikową hipoteza to założenie oparte na prawdopodobieństwie, wymagające sprawdzenia. Jeżeli jednym z kluczowych czynników konkurencyjności w transporcie kolejowym jest czas przewozu to logiczne jest, że decydują o tym parametry infrastruktury. Z kolei parametry infrastruktury kolejowej predestynowanej dla przewozów intermodalnych zostały określone w międzynarodowej umowie AGTC. Treść hipotezy trzeciej nie musi być zatem udowodniana, nie ma zatem potrzeby jej formułowania.

Metody badawcze przyjęte przez Doktoranta to analiza literatury przedmiotu, autorska metoda analizy parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych, metody statystyki opisowej i analizy porównawczej oraz analiza SWOT, zastosowana do systematyzacji wyników analiz i porównania korytarzy. Metody badawcze zostały dobrane przez doktoranta w sposób prawidłowy, są adekwatne i wystarczające do realizacji celów badawczych rozprawy

Reasumując, sformułowanie celów rozprawy oraz prawidłowy dobór metod badawczych dla ich realizacji świadczą o przyjęciu właściwej, naukowej metody postępowania i przesądzą o naukowym charakterze rozprawy. Pomimo wątpliwości w odniesieniu do sformułowań hipotez koncepcję układu celów badawczych rozprawy oceniam pozytywnie.

3. Ocena struktury i zawartości merytorycznej rozprawy

Przedłożona do oceny rozprawa doktorska zawiera wszystkie elementy strukturalne wymagane dla tego typu prac. Rozprawa obejmuje 232 strony maszynopisu, w tym: wstęp, pięć rozdziałów merytorycznych i zakończenie (łącznie 210 stron), wykaz cytowanych pozycji bibliograficznych, spisy tabel i rysunków oraz streszczenie pracy w języku polskim i angielskim.

Układ recenzowanej pracy jest podporządkowany realizacji wiodącego celu pracy. Rozprawa zawiera część teoretyczno-przeglądową (rozdziały 1,2, 3) i część analityczną (rozdziały 4 i 5). Rozważania zostały zilustrowane za pomocą licznych tabel (46 pozycji) i rysunków (71 pozycji), co znacząco wzbogaca pracę i podwyższa jej komunikatywność.

Zasadnicze rozważania poprzedzone zostały poprawnie skonstruowanym wstępem, zawierającym charakterystykę problematyki rozprawy, cele rozprawy i hipotezy, prezentację postępowania badawczego z uzasadnieniem doboru metod badawczych oraz krótką charakterystykę zawartości poszczególnych rozdziałów.

W rozdziale **pierwszym** omówione zostały zagadnienia teoretyczne dotyczące istoty pojęcia „konkurencyjność” oraz przedstawiono konkurencyjność transportu kolejowego w szerszym kontekście wyzwań geopolitycznych i gospodarczych na kontynencie euroazjatyckim.

W pierwszej części rozdziału Doktorant bardzo syntetycznie przedstawił definicje pojęć konkurencja i konkurencyjność. Prawidłowo podkreślił niejednoznaczność pojęcia „konkurencyjność”, które może odnosić się zarówno do sfery makroekonomicznej, jak i mikroekonomicznej oraz może obejmować różny zakres: badanie potencjału konkurencyjnego, zdolności konkurencyjnej lub pozycji konkurencyjnej.

Kolejne partie wiedzy teoretycznej dotyczą struktury rynku transportu kolejowego i różnych form konkurencji na tym rynku. Doktorant słusznie podsumowuje, że ocena konkurencyjności transportu kolejowego jest zagadnieniem złożonym i wskazuje tego przyczyny. Nie podaje jednak, jak ostatecznie definiuje konkurencyjność transportu intermodalnego i jakie w związku z tym będzie stosował kryteria jej oceny.

Kolejne zagadnienia w części teoretycznej to skrócona i dość chaotyczna charakterystyka transportu kolejowego i intermodalnego, gdzie naprzemiennie wymieniane są cechy transportu pasażerskiego i towarowego, krótki opis powstania konkurencyjnego rynku kolejowego oraz zaznaczenie problematyki kosztów zewnętrznych transportu. Następnie Doktorant syntetycznie przedstawia rozwój transportu kolejowego i kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce w okresie transformacji ustrojowej i po akcesji Polski do Unii Europejskiej, ilustrując to wykresami zmian wielkości pracy przewozowej i przewiezionych kontenerów. Dla porządku logicznego tej prezentacji teoretycznej przydałaby się jednak w tym miejscu definicja transportu intermodalnego, z opisem jego zalet i wymaganych warunków rozwoju.

W końcowej części rozdziału pierwszego Doktorant przedstawił początek i koniec jedwabnego szlaku, tj. Chiny i Unię Europejską. Krótko przedstawił rozwój państwa chińskiego i jego pozycję handlową na globalnym rynku w ostatnich latach. Analogiczna prezentacja dotyczy Unii Europejskiej, z przywołaniem starożytnych początków integracji europejskiej oraz kolejnych kroków na drodze powstania Wspólnoty Europejskiej. Doktorant dostatecznie wyczerpująco przedstawił sytuację geopolityczno-gospodarczą UE i Chin, wskazując na znaczenie i perspektywy rozwoju współpracy handlowej. Uzasadnione byłoby w tym miejscu przedstawienie danych statystycznych dotyczących rozwoju obrotów handlowych między Unią Europejską a Chinami, jednak tego nie ma.

Rozdział pierwszy zawiera wiedzę teoretyczną, właściwą dla badanej problematyki. Niewątpliwie Doktorant posiada głęboką wiedzę i zrozumienie istoty i zasad funkcjonowania transportu kolejowego, w tym transportu intermodalnego, ale pewien niedosyt budzi bardzo syntetyczne i niedostatecznie uporządkowane omówienie zagadnień teoretycznych.

W rozdziale **drugim** przedstawiono Inicjatywę Pasa – Drogi jako wyraz ekspansji gospodarczej Chin. W pierwszej części tego rozdziału Doktorant podejmuje próbę oceny konkurencyjności międzygałęziowej w przewozach intermodalnych Chiny-Europa. W ramach tej próby przedstawiono wzrost liczby pociągów w relacji Chiny - Europa w latach 2011 – 2020 oraz uwarunkowania decyzji podejmowanych przez nadawców ładunków i spedytorów w odniesieniu do wyboru środka transportu. Doktorant przedstawił czynniki wpływające na ten proces decyzyjny, ze szczególnym uwzględnieniem dotacji rządu chińskiego dla spedytorów wybierających transport kolejowy. Szczegółowo opisał model opracowany przez naukowców z Państwowego Instytutu Tajwanu, pozwalający na ocenę wpływu dotacji rządowych na decyzje spedytorów. Model jest ciekawy, ale niektóre wnioski końcowe są w mojej opinii mało odkrywcze. Np. wniosek nr 7 (str. 50): „istnienie obu korytarzy – morskiego i kolejowego oferuje większe możliwości transportu towarów. Spedytorzy preferują środki transportu, o wyborze których w dużej mierze decyduje poziom usług, w tym ich główne czynniki takie jak czas, cena i niezawodność”. Czy to jest coś nowego?

W rozdziale tym zawarte są także informacje i rozważania dotyczące inwestycji infrastrukturalnych w krajach euroazjatyckich, łącznie z wpływem tych inwestycji na gospodarkę, wsparte o badania Instytutu Azjatyckiego Banku Rozwoju. Wskazuje to na istotne znaczenie inwestycji w budowę obiektów i szlaków komunikacyjnych BRI dla gospodarek państw, przez które Pas – Droga będzie przechodzić. Jest to niewątpliwie obszar działań konkurencyjnych. Omówione zostały również historyczne i aktualne kierunki przewozów na jedwabnym szlaku oraz przeprowadzono ocenę wybranych projektów inwestycyjnych liniowej infrastruktury kolejowej na południowych odcinkach jedwabnego szlaku. W tej części pracy zawarte są ciekawe i aktualne informacje dotyczące nowo budowanych odcinków linii kolejowych w Uzbekistanie i Iranie, szeroko pokazujące znaczenie Inicjatywy Pasa – Drogi dla wielu krajów na tej trasie, prowadzące do zmian sytuacji geopolitycznej w regionie euroazjatyckim. To ciekawa, interesująca część rozprawy, pokazująca dużą wiedzę Doktoranta i szeroki zakres jego zainteresowań naukowo-badawczych. Jest to ważne, ponieważ efektywność transportu, a zatem i sens inwestowania w jego rozwój, zależą od uwarunkowań jego funkcjonowania.

W kolejnym, **trzecim** rozdziale pracy przedstawiono zagadnienia dotyczące zdolności przepustowej linii kolejowych i sposobów jej wyznaczania. Jest to ważne z punktu widzenia

potencjału kolei do realizacji większych wolumenów przewozów, co jest czynnikiem kształtowania jej konkurencyjności międzygałęziowej. W tym miejscu Doktorant omówił uproszczone i modelowe metody wyznaczania zdolności przepustowej. Rozbudował tę część rozprawy także o fazy życia projektu inwestycyjnego, strukturę studium wykonalności i metody badania popytu w aspekcie prognozowania ruchu. Nie było to moim zdaniem konieczne. Fragmenty te niewątpliwie pokazują wiedzę Doktoranta, powstaje pytanie, w jakim celu te treści zostały zamieszczone, skoro Doktorant nie wykorzystuje tych metod w części empirycznej pracy.

Rozdział **czwarty** rozprawy zawiera ocenę konkurencyjności kolejowych korytarzy transportowych sieci TEN-T w Polsce. Przedstawiony został rozwój koncepcji sieci TEN-T, jej znaczenie dla Wspólnoty Europejskiej oraz plany rozwoju, w związku ze zmianami społeczno-gospodarczymi wpływającymi na kształtowanie sieci TEN-T. W tej części pracy zamieszczona jest także analiza porównawcza korytarzy sieci TEN-T w Polsce, istotnych dla konkurencyjności kolejowego transportu intermodalnego, przeprowadzona w oparciu o analizę parametrów techniczno-eksploatacyjnych. Jest to najdłuższy z podrozdziałów rozprawy, obejmuje 46 stron. Doktorant bardzo dokładnie przeanalizował 8 korytarzy sieci TEN-T w Polsce, badając ich układ, dopuszczalne naciski i prędkości oraz możliwe długości pociągów, co pozwoliło wykazać istniejące na tych liniach ograniczenia eksploatacyjne. W rozdziale tym Doktorant zamieścił liczne, opracowane przez siebie, ilustracje, mapy i tabele, co wzbogaca pracę i podnosi jej wartość poznawczą.

Rozdział **piąty**, ostatni, to część pracy, w której Doktorant podejmuje się ocenić stopień i kierunki rozwoju kolejowych korytarzy intermodalnych w Polsce. Analizuje destynacje, kierunki i liczbę pociągów uruchamianych z przejść granicznych na wschodniej granicy Polski oraz w korytarzach kolejowych na osi północ-południe. W tej części również przedstawia planowane inwestycje w korytarzach, omawia zakładane efekty w aspekcie osiągnięcia na liniach kolejowych parametrów istotnych dla przyszłego rozwoju transportu intermodalnego. Jest to wnikliwa analiza realizowanych i planowanych zamierzeń inwestycyjnych, dająca kompleksową wiedzę o stanie obecnym i przyszłym intermodalnych korytarzy transportowych. Taka wiedza jest bardzo istotna dla planowania inwestycji infrastrukturalnych, decydujących o przyszłym funkcjonowaniu transportu, zwłaszcza w kontekście różnych strategii realizowanych przez graczy dominujących na rynku globalnym. Podsumowując analizę stanu i perspektyw rozwoju korytarzy intermodalnych Doktorant ujmuje wyniki badań w analizie SWOT i wskazuje tzw. „wąskie gardła” i potencjał, mocne i słabe strony poszczególnych korytarzy. Jest to bardzo wartościowa część pracy, wskazująca także na wiedzę Doktoranta w zakresie stosowanych metod badawczych i umiejętności formułowania logicznych wniosków.

Zakończenie pracy zawiera wnioski z przeprowadzonych badań, stanowi kompleksową, przejrzystą ocenę stanu i perspektyw rozwoju polskich korytarzy kolejowego transportu intermodalnego. Doktorant udowodnił realizację celów badawczych rozprawy.

Reasumując, układ recenzowanej pracy oceniam jako logiczny i podporządkowany realizacji wiodącego celu pracy, a wartość merytoryczną rozprawy oceniam jako dobrą. Za najbardziej wartościową i oryginalną część rozprawy uznaję ocenę stanu i perspektyw rozwoju analizowanych korytarzy intermodalnych. Warsztat naukowy oceniam ogólnie pozytywnie. Doktorant w sposób poprawny przeprowadził analizę zebranych danych i sformułował właściwe wnioski. Zawarte w pracy rozważania wskazują na znajomość podjętej problematyki oraz potwierdzają dojrzałość badawczą Doktoranta.

4. Ocena doboru źródeł literaturowych

Bibliografia użyta w rozprawie obejmuje łącznie 233 pozycje, z czego 39 to publikacje zwarte (15 publikacji anglojęzycznych) i 74 publikacje ciągłe literatury naukowej, głównie anglojęzyczne, w większości (59) autorów zagranicznych. 81 pozycji to źródła internetowe, 39 to publikacje o charakterze informacyjnym, akty prawne, dokumenty Unii Europejskiej, oraz statystyki, raporty i wyniki badań publikowane przez różne instytucje. Publikacje są aktualne, liczbę i strukturę pozycji bibliograficznych oceniam pozytywnie. Sposób sporządzenia bibliografii jest zgodny z zasadami sporządzania bibliografii naukowej przyjętymi w Polsce.

5. Uwagi dotyczące kwestii redakcyjnych i językowych

Rozprawa napisana jest poprawnym językiem, właściwym dla prac naukowych. Praca jest zredagowana starannie, język pracy jest poprawny, odwołania do źródeł i ich wykorzystanie są również poprawne. W pracy pojawiają się nieliczne usterki i błędy, trudne do uniknięcia przy tak dużej objętości pracy. Funkcja korektora nie jest zadaniem recenzenta, ale chciałabym wskazać kilka błędów do usunięcia.

1. Str. 20, tab. 2. W kolumnie „Wady kolei” wymieniona jest „dostępność”. Dostępność nie jest wadą, wręcz przeciwnie. Cechą i wadą kolei jest raczej „ograniczona dostępność”.
2. Na str. 57 jest: „Analiza tabeli 9 wskazuje również, że kraje europejskie (Unia Europejska i Wielka Brytania) to w sumie 21,2 mln TEU rocznie, co plasuje je na drugiej pozycji na świecie”. Jednak tabela 9 nie zawiera takich danych, a tabela 6 – zakładając, że nastąpiło pomylenie liczby 9 z liczbą 6 – zawiera dane tylko kilku państw członkowskich UE, a to nie upoważnia do stosowania terminu UE.



3. Str. 60, jest Urgów, powinno być: Ujgurów
4. Str. 118, tabela 17. W opisie pod spodem jest wskazanie na kolor tła, ale nie ma koloru tła w tej tabeli.
5. Str. 201, tabela 45 – w całej tabeli w pozycji “Suma iloczynów” jest “Suma iloczynów mocne strony”. Powinna być także suma iloczynów dla słabych stron, szans, zagrożeń.

6. Kwestie dyskusyjne i pytania

Tak jak największym atutem recenzowanej pracy jest kompleksowa analiza stanu i perspektyw rozwoju korytarzy kolejowego transportu intermodalnego w Polsce, tak najsłabszą jej stroną jest niedostateczne uporządkowanie i systematyka narracji w kwestiach teoretycznych. Zagadnienia teoretyczne są poruszone w pracy bardzo krótko i w różnych miejscach, co prowadzi do pewnych niekonsekwencji i niejasności.

1. W tytule pracy jest „Konkurencyjność”. Doktorant nie sprecyzował jednak jednoznacznie jak definiuje to pojęcie, wg jakiego podejścia będzie badana konkurencyjność transportu kolejowego w jego pracy – mikro, makro, potencjał, zdolność, pozycja konkurencyjna? W różnych miejscach pracy wymieniana jest różna konkurencyjność: w hipotezie pierwszej konkurencyjność międzygałęziowa transportu kolejowego w stosunku do frachtu morskiego. Z kolei na str. 18 znajduje się określenie: „Oznacza to, że transport kolejowy charakteryzuje się zróżnicowaną konkurencyjnością, rozumianą jako zdolność do przejmowania i utrzymywania klientów przy zapewnieniu nadwyżki ekonomicznej w długim okresie czasu”. Ale to nie jest konkurencyjność badana w ocenianej pracy. Z kolei w części empirycznej rozprawy jest mowa o badaniu konkurencyjności wewnątrzgałęziowej. A w opisie aktywności przewoźników na przejściach granicznych Doktorant także używa sformułowania konkurencyjność, podczas gdy jest to po prostu konkurencja. Jak Doktorant definiuje konkurencyjność?
2. Podobnie syntetycznie Doktorant odniósł się do pojęcia „disruptive business” (str. 15), nie podejmując próby przetłumaczenia tego terminu na język polski, ani też nie wyjaśniając na czym to polega, a przede wszystkim jaki jest związek tego pojęcia z problematyką podjętą w pracy. Cytowanie fragmentu raportu kolei niemieckich Deutsche Bahn nie wystarcza, chciałabym usłyszeć wyjaśnienie tej kwestii.
3. Str. 16. Nie zgadzę się ze stwierdzeniem Doktoranta, iż znacząco większa liczba przewoźników drogowych niż kolejowych w Unii Europejskiej wynika z niewielkich barier wejścia na rynek w transporcie drogowym. To stanowczo zbyt uproszczone podejście.



4. Str. 18, tabela 1 zawiera charakterystykę konkurencyjności z uwzględnieniem podejścia tradycyjnego i uniwersalnego. Niestety, brakuje wyjaśnienia, jak należy rozumieć istotę tego rozróżnienia, np. co oznacza „podejście uniwersalne”?
5. Stosunkowo późno w pracy pojawia się definicja transportu intermodalnego i multimodalnego, dopiero na początku podrozdziału 2.2. Budzi też pewne kontrowersje. Najpierw Doktorant pisze: „...transport intermodalny jest szczególnym rodzajem transportu multimodalnego”, a kilka linijek dalej znajduje się taka uwaga: „Z powyższych definicji wynika też, że nie każdy przewóz intermodalny jest multimodalny”. Doktorant nie podaje przykładu takiego transportu. W świetle literatury przedmiotu jest to stwierdzenie nieprawdziwe.
6. Tabela 8, str. 67. „Porównanie możliwości poszczególnych gałęzi transportu w przewozach Chiny – Europa”. Porównywanie transportu lotniczego, który z założenia nie jest transportem masowym, z transportem kolejowym i morskim nie jest właściwe.
7. W pracy nie zawarto informacji o zasadach dostępu do rynku transportu intermodalnego, nie ma mowy o takich ważnych czynnikach konkurencyjności, jak koszt dostępu do sieci, czy istnienie terminali intermodalnych. Wzmianka o terminalach pojawia się dopiero w ostatnim rozdziale, podczas gdy jest to jeden z kluczowych czynników konkurencyjności kolejowego transportu intermodalnego. Jakie znaczenie dla konkurencyjności tranzytu intermodalnego przez Polskę mają stawki opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej? Czy transport intermodalny w Polsce ma jakieś ulgi w opłatach, podatkach?

W kontekście zawartych w pracy rozważań teoretycznych i przeprowadzonych przez Doktoranta badań empirycznych uważam, że tytuł rozprawy nie w pełni jest adekwatny do jej treści. Inny tytuł rozprawy, np. „Stan i potencjał rozwojowy kolejowych korytarzy intermodalnych w Polsce w kontekście Inicjatywy Pasa - Drogi” lepiej i bardziej precyzyjnie oddałby istotę i zakres badań podjętych w pracy. W przeprowadzonych badaniach Doktorant koncentruje się na czynnikach infrastrukturalnych konkurencyjności kolejowych korytarzy tranzytowych, nie na czynnikach rynkowych. Złożoność zjawiska, jakim jest konkurencyjność określonej działalności, zwłaszcza w kontekście międzynarodowym, pozwala na wybór czynników poddawanych szczegółowej analizie, bez szkody dla walorów naukowych i aplikacyjnych takiego badania. Ograniczenie zakresu badań ma również swoje uzasadnienie ze względu na dostępność danych. Być może ta uwaga zainspiruje Doktoranta do dalszych, uzupełniających badań w tym obszarze.

7. Konkluzja

Mgr Tomasz Radzikowski podjął w rozprawie doktorskiej aktualny i ważny problem. Pokazał realny potencjał kolejowych korytarzy intermodalnych w Polsce w międzynarodowej walce konkurencyjnej o udział w dynamicznie rozwijających się relacjach przewozowych Chiny – Europa. Uzasadnił konieczność podjęcia i wskazał pożądany zakres modernizacji linii kolejowych w tych korytarzach. Kwestie stanu i modernizacji infrastruktury kolejowej są kluczowe dla konkurencyjności kolei, chociażby dlatego, że prędkość pociągów towarowych w Polsce jest dużo niższa niż w innych krajach europejskich. Może to wyeliminować Polskę z konkurencji o udział w przewozach po Nowym Jedwabnym Szlaku. Modernizacja determinuje zdolność efektywnego wykorzystania kolejowych tranzytowych korytarzy intermodalnych, a zatem wzmacnia zdolność uzyskania przewagi konkurencyjnej i generowania liczących się korzyści ekonomicznych.

Mimo uwag dyskusyjnych i wskazanych mankamentów stwierdzam, że recenzowana rozprawa doktorska mgr Tomasza Radzikowskiego stanowi oryginalne opracowanie naukowe, o walorach teoretycznych i aplikacyjnych. Przeprowadzona analiza całości problematyki badawczej podjętej w rozprawie, zastosowane metody badawcze oraz umiejętności w zakresie prowadzenia analizy i formułowania wniosków pozwalają na stwierdzenie o wystarczającym opanowaniu przez Doktoranta wiedzy teoretycznej i posiadaniu umiejętności prowadzenia badań w dyscyplinie ekonomia i finanse.

W związku z powyższym stwierdzam, że rozprawa spełnia wymogi Ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (tekst jedn.: Dz. U. z 2017 r. poz. 1789 z późn. zm.), w związku z art. 179 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2018 r. Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. poz. 1669 z późn. zm.) i wnoszę o dopuszczenie mgr Tomasza Radzikowskiego do dalszych etapów przewodu doktorskiego.

Radom, dnia 27 września 2021r.



