

**RECENZJA****rozprawy doktorskiej mgr Piotra Wulgarisa****pt. „Infrastruktura transportu kolejowego w świetle współczesnych wyzwań.
Studium na przykładzie województwa pomorskiego ”**

Recenzję wykonano w związku z pismem dr hab. prof. UG Przemysława Borkowskiego – Przewodniczącego Rady Dyscypliny Ekonomia i Finanse Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego, skierowanym do recenzenta w dniu 24 marca 2022 r.

I. Ocena merytoryczna rozprawy**1. Wybór tematu i zakresu rozprawy**

Współcześnie ważnym kierunkiem badań w naukach ekonomicznych jest problematyka zrównoważonego rozwoju sektora transportu, przy czym jednym z ważniejszych nurtów badawczych jest w szczególności szeroko rozumiana infrastruktura transportu stanowiąca podstawę funkcjonowania tego sektora gospodarki. Ten nurt badawczy współczesnej ekonomiki transportu wynika również z wielu aktualnych dokumentów programowych polityki transportowej przyjętych i aktualnie obowiązujących, zarówno na poziomie całej Unii Europejskiej jak też na poziomie krajowym.

Doktorant podejmując temat związany z infrastrukturą kolejową na obszarze województwa pomorskiego wpisuje się w bardzo aktualny i potrzebny nurt badawczy dotyczący dalszego rozwoju polskiej sieci transportowej. W świetle tego stwierdzenia należy z uznaniem odnieść się do przyjętego przez doktoranta przedmiotu rozważań i tym samym tematu rozprawy.

Zakresem przedmiotowo – czasowym rozprawy doktorant objął infrastrukturę kolejową województwa pomorskiego ukształtowaną historycznie od momentu wybudowania na Pomorzu pierwszej linii kolejowej, poprzez zmiany jej układu w wyniku zmian granic Polski w XX wieku, zmiany w okresie powojennym aż po czasy współczesne. Zamiarem naukowo-badawczym doktoranta jest analiza związków pomiędzy stanem infrastruktury kolejowej a szeroko rozumianą konkurencyjnością systemu kolejowego względem innych gałęzi transportu w zakresie przewozów pasażerskich i towarowych.

W opinii recenzenta deklarowany zakres dysertacji jest w pełni zgodny z jej tytułem, w związku z czym, wybór tematu będącego przedmiotem recenzowanej pracy oraz jej zakresu badawczego, należy uznać za trafny.

2. Cele, tezy i metody badawcze pracy

Ogólny cel recenzowanej rozprawy Autor definiuje jako ukazanie wpływu infrastruktury transportu kolejowego na konkurencyjność tej gałęzi zarówno w przewozach ładunków i pasażerów. Dla tak określonego celu ogólnego doktorant sformułował podstawową hipotezę badawczą w brzmieniu: „w świetle nowych wyzwań konkurencyjność transportu kolejowego jest uzależniona od zmian w infrastrukturze liniowej i punktowej tej gałęzi transportu”. W celu przeprowadzenia badań i weryfikacji hipotezy podstawowej doktorant postawił pięć hipotez pomocniczych adekwatnych dla planowanego do przeprowadzenia badania, a mianowicie: H 1: współczesne wyzwania stojące przed transportem wywierają korzystny wpływ na pozycję transportu kolejowego na rynku transportowym, H 2: infrastruktura transportu kolejowego jest czynnikiem determinującym realizację współczesnych postulatów przewozowych, H 3: infrastruktura transportu kolejowego w województwie pomorskim jest czynnikiem ograniczającym rolę transportu kolejowego w obsłudze potrzeb przewozowych, H 4: istnieje dodatnia korelacja pomiędzy częstotliwością korzystania z usług kolejowych i oceną usług świadczonych przez operatorów kolejowego transportu pasażerskiego, H 5: poprawa warunków infrastrukturalnych transportu kolejowego w województwie pomorskim uzależniona jest od koncentracji środków finansowych na priorytetach inwestycyjnych.

Badania doktoranta zostały przeprowadzone z zastosowaniem kilku metod. Oprócz ogólnej metody ekonomii dedukcji, indukcji i syntezy Autor stosuje rozległe badania literaturowe oraz badania ankietowe preferencji użytkowników transportu kolejowego a także badania eksperckie w zakresie infrastruktury kolejowej.

Zdaniem recenzenta cel badawczy, hipotezy podstawowa i pomocnicze oraz podejście badawcze z zastosowaniem wymienionych metod zostały sformułowane prawidłowo i można stwierdzić, że doktorant postawił przed sobą bardzo ambitne oraz istotne naukowo wyzwanie badawcze.

3. Struktura pracy

Praca składa się ze wstępu i pięciu rozdziałów wraz z załącznikami. Rozdział pierwszy ma charakter wprowadzający do dalszych rozważań z ogólnym kontekstem wyzwań stojących współcześnie przed transportem kolejowym, takich jak między innymi rozwój gospodarczy, postępująca urbanizacja, zmiany demograficzne, zmiany preferencji użytkowników. W rozdziale drugim doktorant charakteryzuje infrastrukturę transportu kolejowego, jej cechy techniczne i ekonomiczne oraz szeroko rozważa korelacje pomiędzy jej stanem a jakością kolejowych usług przewozowych. Rozdział trzeci rozprawy zawiera charakterystyki stanu infrastruktury kolejowej w województwie pomorskim z odrębnym rozpatrywaniem wpływu tejże infrastruktury na przewozy pasażerskie i towarowe. Rozdział czwarty ma charakter typowo badawczy. Na kanwie przeglądu dotychczasowych badań preferencji użytkowników transportu kolejowego doktorant prezentuje własne badania w tym zakresie a także wyniki badań opinii ekspertów odnośnie rozwoju infrastruktury kolejowej w województwie pomorskim. Ostatni, piąty rozdział rozprawy ma charakter koncepcyjny. Doktorant prezentuje w nim własne propozycje odnośnie kierunków rozwoju infrastruktury kolejowej w województwie pomorskim dedykowanej przewozom pasażerskim oraz odrębnie przewozom towarowym. Buduje też własną listę priorytetów inwestycyjnych

a także wskazuje na źródła finansowania inwestycji w infrastrukturę transportu kolejowego województwa pomorskiego.

Oceniając ogólnie strukturę całej rozprawy można stwierdzić, że jest ona poprawna. Poszczególne rozdziały tworzą wewnątrznie spójne elementy jednej całości. Układ treści rozprawy zawiera logiczną sekwencję rozważań, od części wprowadzających i naświetlających problem badawczy, poprzez charakterystykę stanu infrastruktury kolejowej w badanym województwie, prezentację wyników badań własnych do rozdziału zawierającego własne wnioski odnośnie kierunków dalszego rozwoju infrastruktury kolejowej w województwie pomorskim.

4. Ocena własnego dorobku naukowo - badawczego doktoranta zawartego w rozprawie

Z treści rozprawy wynika, że doktorant ma bardzo szeroką wiedzę w zakresie systemu transportowego województwa pomorskiego, w szczególności w odniesieniu do transportu kolejowego oraz jego infrastruktury a także funkcjonowania kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych na jego obszarze. Udowodnił to w kolejnych rozdziałach dysertacji, z których część ma charakter analityczno-kompilacyjny a część analityczno-badawczy. Do pierwszej grupy można zaliczyć rozdziały od pierwszego do trzeciego. W rozdziale pierwszym doktorant naświetla bardzo szeroko i wyczerpująco współczesne wyzwania stojące przed transportem kolejowym, koncentrując się na uwarunkowaniach popytowych i podaźowych oraz podkreślając wpływ innowacyjności na ofertę transportu kolejowego. Wkładem autora jest tu niewątpliwie umiejętnie przeprowadzona kompilacja naukowa na temat znaczenia transportu kolejowego, miejscami zbyt obszerna, ale naświetlająca ogólny kontekst dalszych rozważań w dysertacji. Podobnie można ocenić własny wkład doktoranta do rozdziału drugiego. Szczególnie dobrze, pomimo rozległości, wypada kompilacja naukowa zawarta w trzecim rozdziale pracy, gdzie doktorant analizuje stan infrastruktury transportu kolejowego w województwie pomorskim. Jest to analiza relatywnie dogłębna z dużą dozą szczegółowości. Autor wykazuje tu również swoje wysokie kompetencje w zakresie znajomości całej sieci kolejowej województwa – całość rozważań w tym rozdziale można uznać za istotny wkład własny doktoranta w recenzowaną dysertację. Nietrudno też zauważyć, że oceny doktoranta z tego właśnie rozdziału plus badania ankietowe z rozdziału czwartego stanowiły podstawę dla określenia kierunków dalszego rozwoju infrastruktury kolejowej w województwie pomorskim.

Począwszy od rozdziału czwartego recenzent dostrzega własny wkład autora do dysertacji o charakterze analityczno-badawczym i koncepcyjnym. W rozdziale czwartym doktorant badał ankietowo preferencje użytkowników i opinie pracowników kolei w kontekście czynników determinujących kierunki rozwoju infrastruktury transportu kolejowego. Zamiarem badawczym Autora było tu wykazanie, że spełnianie współczesnych oczekiwań odnośnie do jakości usług transportu kolejowego powiązane jest z rozwojem i modernizacją infrastruktury tej gałęzi transportu. Omówienie własnych badań ankietowych doktorant poprzedził prezentacją wyników dotychczasowych badań preferencji użytkowników transportu kolejowego wykonanych przez Urząd Transportu Kolejowego, spółkę PKP Intercity oraz badań wykonanych na potrzeby przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa pomorskiego”.

Celem pierwszego badania ankietowego przeprowadzonego przez doktoranta była weryfikacja hipotezy odnośnie istniejącej dodatniej korelacji pomiędzy

częstotliwością korzystania z usług kolejowych i oceną usług świadczonych przez operatorów kolejowego transportu pasażerskiego. Ankiety zostały przeprowadzone metodą sondażowego badania opinii w trzech grupach osób korzystających z transportu kolejowego – uczniowie, studenci i emeryci, a jego wyniki oparto na 401 zwróconych i zakwalifikowanych kwestionariuszach. Sondażowy charakter badania potwierdził wprawdzie postawioną przez doktoranta hipotezę, ale pozwolił jedynie na ogólne wnioskowanie dotyczące co do zasady, badanej grupy respondentów. Respondenci wskazali przede wszystkim, że najważniejszymi powodami rezygnacji z usług transportu kolejowego jest w pierwszej kolejności brak pasujących połączeń kolejowych i brak możliwości korzystania z usług kolei w miejscu zamieszkania i dopiero w trzeciej kolejności wymieniali korzystanie z własnego pojazdu. Natomiast pytani o własne propozycje w zakresie usprawnienia transportu kolejowego w Trójmieście ci sami respondenci wskazywali między innymi na większą liczbę połączeń i zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów oraz na zwiększenie liczby wagonów w kursujących składach pociągów. Badanie to, obejmujące respondentów korzystających z usług kolei, nie wskazywało wprawdzie na konkretne, brakujące i przestrzennie określone przebiegi nowych połączeń kolejowych, ale pozwoliło doktorantowi na wykazanie, że stan infrastruktury kolejowej wpływa na liczbę i częstotliwość kursowania pociągów, co jest zależne od jej przepustowości, czas przejazdu, zależny od stanu technicznego linii i dostępność przestrzenną transportu kolejowego zależną od liczby stacji, węzłów przesiadkowych i przystanków.

Drugie badanie ankietowe omówione obszernie w czwartym rozdziale dysertacji zostało przeprowadzone na dwóch 10 - osobowych grupach ekspertów zatrudnionych na kolejach niemieckich i w polskich spółkach kolejowych na terenie Trójmiasta. Doktorant badał opinie ekspertów na temat roli infrastruktury kolejowej w przewozach towarowych i pasażerskich. Badanie miało charakter sondażowy i dotyczyło istotności czynników jakości kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich, takich jak między innymi czas transportu ładunków i czas przewozu pasażerów, bezpieczeństwo, terminowość, komfort podróży pasażerów. Ogólnie biorąc opinie ekspertów potwierdziły silny związek pomiędzy stanem infrastruktury kolejowej a jakością oferowanych rynkowi przewozów pasażerskich i towarowych.

Istotny wkład własny doktoranta zawiera rozdział piąty rozprawy. Ma on charakter prezentacji własnych koncepcji rozwoju infrastruktury kolejowej w województwie pomorskim zbudowanej na tle istniejących programów rządowych (Krajowy Program Kolejowy KPK, Kolej +) i samorządowych (Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa pomorskiego). Doktorant rozpatruje tu odrębnie infrastrukturę kolejową dedykowaną przewozom towarowym i pasażerskim, poddając analizie istniejące, realizowane ale także planowane projekty inwestycyjne. W zakresie infrastruktury dedykowanej przewozom towarowym poddał dość szczegółowej analizie trzy realizowane obecnie przez zarządcę infrastruktury spółkę PKP PLK duże projekty inwestycyjne związane z portami w Gdyni i Gdańsku, a mianowicie: 1) poprawa dostępu transportem kolejowym do portu morskiego w Gdyni, 2) poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk, 3) poprawa dostępu kolejowego do portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa). Wskazał przy tym na kontekst planów rozwojowych obu portów, a więc na planowaną realizację projektu Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia oraz na projekt Portu Centralnego w Gdańsku. Na bazie własnej analizy wymienionych projektów doktorant dochodzi do wniosków wskazujących na ich główne mankamenty. W odniesieniu do portu w Gdyni i przewidywanego wzrostu obrotów ładunkowych w tym porcie

wskazuje na mogące pojawić się po modernizacji stacji Gdynia Port wąskie gardło w postaci konieczności przejazdu każdego pociągu towarowego do tej stacji przez stację Gdynia Główna, niezależnie czy pociągi te będą dojeżdżały do gdyńskiego portu linią 9/202 od strony Gdańska czy linią 201. W istniejącym układzie stacja Gdynia Główna posiada jedynie dwa tory przeznaczone do ruchu towarowego, które w przyszłości nie będą gwarantowały wystarczającej przepustowości do obsługi przewozów do i ze stacji Gdynia Port.

Analizując zamierzenia rozwojowe zarządcy infrastruktury kolejowej doktorant nie ograniczył się tylko do omówienia już realizowanych projektów, lecz odniósł się do również do projektów będących na etapie zakończonej dokumentacji przedprojektowej oraz na etapie przygotowania dokumentacji, poddając własnej ocenie trzy zamierzenia inwestycyjne zarządcy infrastruktury. Pierwszym z nich jest projekt pod nazwą „Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia wraz z budową odcinków nowych torów szlakowych oraz przebudową stacji Zajątkowo Tczewskie”. Projekt ten doktorant ocenia pozytywnie, ale zwraca jednocześnie uwagę na to, że stacja Gdańsk Główny nawet przy pełnej realizacji tego projektu pozostanie wąskim gardłem ograniczającym przepustowość ciągu komunikacyjnego Gdańsk – Gdynia a ponadto przepustowość ciągu w kierunku do Gdyni będą limitować jedynie dwa tory dla pociągów dalekobieżnych i towarowych. Drugi projekt nosi nazwę „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto i obejmuje linię 201 Bydgoszcz – Gdynia, czyli północny odcinek przedwojennej Magistrali Węglowej. Jest to projekt szczególnie ważny dla portu Gdynia, ze względu na ominięcie Tczewa i Gdańska przez pociągi towarowe kierowane do tego portu. Również i ten projekt doktorant ocenia pozytywnie, krytycznie odnosząc się jedynie do deklarowanego parametru 160 km/h dla pociągów pasażerskich na linii 201 po jej modernizacji. Trzeci projekt, który analizował doktorant dotyczy dokumentacji projektowej modernizacji linii 131 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Bydgoszcz – Tczew. W tym przypadku, również przy ogólnej ocenie pozytywnej doktorant krytycznie odnosi się do planowanego podwyższenia prędkości maksymalnej pociągów pasażerskich do 200 km/h.

Na kanwie analizy projektów inwestycyjnych zarządcy infrastruktury, zarówno realizowanych jak też będących w fazie przedprojektowej i projektowej oraz analizy układu sieci kolejowej województwa pomorskiego doktorant sformułował dwa własne wnioski – postulaty ulepszające infrastrukturę kolejową dedykowaną przewozom towarowym. Pierwszy z nich to wybudowanie nowej linii kolejowej z Małaszewicz do Gdańska z następującym przebiegiem: Małaszewicze – Mińsk Mazowiecki – Ostrołęka – Olsztyn – Elbląg – Port w Gdańsku. Nowa linia kolejowa jest według doktoranta zbieżna z planem budowy tzw. kolejowych szprych w ramach projektu budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Linia ta, łącząc planowany Port Centralny w Gdańsku z Małaszewiczami oraz z CPK, miałaby służyć obsłudze ruchu towarowego w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku, wpłynęłaby na ożywienie gospodarcze Warmii oraz portu w Elblągu (w kontekście kończącej inwestycji przekopu Mierzei Wiślanej). Według doktoranta „budowa Portu Centralnego wygeneruje olbrzymi popyt na kolejowe przewozy ładunków z i do Trójmiasta w związku z tym budowa nowej linii kolejowej jest w tej sytuacji niezbędna”. Drugi postulat doktoranta to budowa kolejowej obwodnicy Trójmiasta, z dwoma wariantami przebiegu, która umożliwiłaby wyprowadzenie z ciągu kolejowego Gdańsk Główny – Gdynia Główna kolejowych przewozów towarowych kierowanych do portu w Gdyni a także jej wykorzystanie w ruchu aglomeracyjnym jako połączenie kolejowe pomiędzy peryferyjnym dzielnicami Gdańska i Gdyni.

W kolejnej części rozdziału piątego doktorant poddaje analizie istniejące projekty modernizacji infrastruktury kolejowej dedykowanej głównie przewozom pasażerskim, ale w pewnej części również obsłudze ruchu towarowego. Ponieważ istnieje dość dużo tego rodzaju projektów zostały one podzielone wstępnie na trzy grupy: inwestycje realizowane, inwestycje na etapie zakończonej dokumentacji regionalnej oraz inwestycje na etapie przygotowania dokumentacji. Następnie inwestycje realizowane doktorant grupuje jako międzywojewódzkie, regionalne i mieszane. Przyjmując tą systematykę doktorant analizuje każdy projekt infrastrukturalny pod kątem jego potencjalnego wpływu na kolejowe przewozy pasażerskie w województwie pomorskim. Z treści podrozdziału 5.2. wynika, że autor pozytywnie ocenia wszystkie realizowane i planowane do realizacji na terenie województwa pomorskiego projekty zarządcy infrastruktury PKP PLK zarówno te o znaczeniu międzywojewódzkim, jak również o znaczeniu regionalnym. Te ostatnie to głównie rewitalizacje linii lokalnych na terenie województwa. Za bardzo ważny projekt inwestycyjny będący na etapie zakończonej dokumentacji doktorant uznaje „Prace na linii kolejowej 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk, w ramach którego przewiduje się rozbudowę układu torowego na odcinku Gdynia Chylonia - Wejherowo o dodatkowe dwa tory dla ruchu aglomeracyjnego oraz budowę drugiego toru na odcinku Wejherowo – Słupsk. Jednakże w tym przypadku autor wskazuje na szybko rosnący w upływie czasu kosztorys tego projektu, z początkowych 900 mln zł do 5 mld zł w 2021 r. Następnie doktorant analizuje inne projekty o znaczeniu regionalnym z zakończoną dokumentacją, w szczególności takie jak:

- rewitalizacja odcinka linii kolejowej nr 229 Kartuzy – Sierakowice wraz z ewentualną elektryfikacją,
- poprawa przepustowości linii kolejowej 213 Reda – Hel,
- rewitalizacja linii kolejowych nr 211 odcinek Lipusz – Kościerzyna i nr 212 odcinek Lipusz – Bytów,
- rewitalizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 229 na odcinku Lębork – Nowa Wieś Lęborska,
- modernizacja linii kolejowej nr 204 na odcinku Malbork – Braniewo,
- modernizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Tczew – Czersk,
- modernizacja pozostałych linii kolejowych należących do alternatywnego ciągu transportowego Bydgoszcz – Trójmiasto i linii stycznych oraz chojnickiego węzła kolejowego,
- elektryfikacja linii nr 248 Pomorskiej Kolei Metropolitalnej wraz z łącznicą nr 253.

W odniesieniu do wymienionych projektów stanowisko doktoranta jest ogólnie biorąc pozytywne i tylko w jednym przypadku krytykuje on Urząd Marszałkowski w Gdańsku nie zgadzając się z negatywnym stanowiskiem odnośnie rewitalizacji odcinka linii 229 Pruszcz Gdański – Kartuzy.

Oprócz wskazanych projektów doktorant przeprowadził analizę trzech koncepcji nowych inwestycji kolejowych będących na etapie przygotowania dokumentacji projektowej. W szczególności były to dwa projekty miasta Gdynia czyli „Kolej do północnych dzielnic Gdyni” (realizowany przy współpracy z Urzędem Marszałkowskim) i „Obsługa zachodniej części Gdyni kolejowym transportem pasażerskim” (realizowany przy współpracy z PKP PLK) oraz projekt Urzędu Marszałkowskiego „Pomorska Kolej Metropolitalna Etap II”.

Po dokonaniu analizy i oceny projektów modernizacji infrastruktury kolejowej w województwie pomorskim dedykowanej głównie przewozom pasażerskim doktorant konkluduje, że „dzięki tym inwestycjom wiele osób codziennie

dojeżdżających do pracy, na studia, do szkoły będzie mogło zamienić transport samochodowy indywidualny i zbiorowy na transport kolejowy” i dalej, że „inwestycje te przyczynią się do zwiększenia liczby pasażerów, zmniejszenia kongestii na drogach oraz zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do atmosfery”. W konsekwencji poprawi się dostępność kolejowa wielu obszarów województwa pomorskiego.

W dalszej części piątego rozdziału doktorant na podstawie przyjętych kryteriów określa priorytetowe inwestycje w zakresie infrastruktury kolejowej województwa pomorskiego. Do projektów priorytetowych w infrastrukturze towarowego transportu kolejowego zaliczył:

- inwestycje kolejowe na terenie portów Gdańsk i Gdynia oraz zwiększenie przepustowości ciągu kolejowego Tczew – Gdańsk Główny,
- modernizację ciągów kolejowych Gdynia – Kościerzyna – Bydgoszcz oraz Tczew – Inowrocław – Zduńska Wola,
- budowę linii kolejowej Gdańsk Port Północny/Centralny – Elbląg – Ostrołęka – Siedlce – Małaszewicze oraz obwodnicy kolejowej Trójmiasta.

Projektami priorytetowymi w infrastrukturze kolejowej dedykowanej przewozom pasażerskim według doktoranta powinny być:

- prace na odcinku linii nr 202 Gdynia Chylonia – Słupsk,
- prace na linii kolejowej nr 213 Reda – Hel,
- budowa Kolei Aglomeracyjnej do północnych dzielnic Gdyni oraz południowych dzielnic Gdańska.

Dobór priorytetów został poprzedzony szerokimi rozważaniami doktoranta na temat przyjęcia określonych kryteriów wyboru jak też odnośnie poszczególnych priorytetowych inwestycji zawartych w zestawieniach tabelarycznych.

Ogólnie biorąc, całą część rozprawy od rozdziału trzeciego do piątego można potraktować jako niemalże całkowicie autorskie rozważania doktoranta, wskazujące na duży wysiłek badawczy i twórcze poszukiwanie odpowiedzi na postawione pytania badawcze. Dzięki badaniom udokumentowanym w rozdziale czwartym doktorant zweryfikował postawione hipotezy badawcze. W tym kontekście całościowa ocena dorobku naukowo-badawczego doktoranta wniesionego do rozprawy jako twórczy wkład własny jest w ocenie recenzenta pozytywna.

5. Uwagi krytyczne

Pomimo wyrażonej wyżej pozytywnej opinii, co do całokształtu recenzowanej rozprawy recenzent dostrzegł kilka mankamentów, które są powodem poniższych uwag krytycznych. Zdaniem recenzenta cała recenzowana rozprawa zawierająca 449 stron charakteryzuje się znaczącą nadmiarowością tekstu, ale w szczególności dotyczy to treści rozdziału pierwszego i drugiego. W rozdziale pierwszym doktorant charakteryzuje ogólnie transport kolejowy w świetle współczesnych wyzwań na ponad 70 stronach tekstu, niepotrzebnie rozwodząc się na tematy poboczne, być może ważne w innych kontekstach ale bardzo luźno związane z zasadniczymi wątkami rozprawy. Przykładem mogą tu być rozważania ogólne na temat globalizacji lub też na temat światowych, długofalowych trendów oddziałujących na popyt turystyczny. Rozdział drugi ma również ponad 70 stron tekstu i jego cechą jest również nadmierne rozwodnienie narracji. Przykładem dygresyjnych rozważań w tym rozdziale jest omawianie raportów firmy TomTom odnośnie kosztów kongestii. Wydaje się, że gdyby obydwa rozdziały zostały skrócone nawet o połowę ich objętości nie wpłynęłoby to obniżenie cech jakościowych rozprawy.

W części pierwszej rozdziału drugiego doktorant prezentuje definicję i klasyfikację infrastruktury kolejowej na podstawie literatury przedmiotu. Przywołuje również obowiązującą ustawę o transporcie kolejowym z 28 marca 2003 r. ale nie przedstawia wynikającego z przepisów tejże ustawy wyróżnienia elementów składowych infrastruktury kolejowej oraz tzw. obiektów kolejowej infrastruktury usługowej, do których zalicza się między innymi stacje pasażerskie, terminale towarowe oraz infrastrukturę portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów kolejowych. Odnośnie dalszej treści rozdziału drugiego uwagę krytyczną budzi sposób prezentacji danych na rysunku 2.8. (s. 99). Krzywa prezentująca gęstość sieci kolejowej jest bowiem niewłaściwie położona w skali rysunku. Nie może być tak, że punkt o wartości 6,6 oznaczający gęstość linii kolejowych w województwie pomorskim leży wyżej od punktu o wartości 15,8 oznaczającego gęstość linii kolejowych w województwie śląskim. W pkt. 2.3. „Infrastruktura a czas transportu” doktorant przywołuje opinię operatorów terminali intermodalnych (bez podania konkretnego źródła) że w portach trójmiejskich stan infrastruktury transportu kolejowego uniemożliwia stworzenie konkurencyjnej oferty np. w kierunku Czech. W tym kontekście stwierdza, że: „Przygotowując plany dotyczące modernizacji magistrali E 65 nie zakładano, że porty w Gdańsku i Gdyni staną się tak wielkimi generatorami przewozów intermodalnych, bowiem przez wiele lat uważano, że najbardziej atrakcyjnym dla spedytorów jest nie port w Gdańsku czy Gdyni, ale port w Hamburgu” (s. 110). Dodać można, że powyższe stwierdzenie jest powtórzone na s. 227. Szkoda jednak, że doktorant nie przywołuje jakichkolwiek źródeł pisanych na potwierdzenie tego stwierdzenia, ani też nie przedstawia własnego uzasadnienia odnośnie wyrażonego poglądu. Jeżeli bowiem w pracy naukowej wyraża się ex katedra jednoznaczne stwierdzenie, to trzeba mieć na nie dowody. Zdaniem recenzenta tego rodzaju stwierdzenia, nieoparte na materiale faktograficznym, które pojawiły się już w latach dziewięćdziesiątych minionego stulecia, można zaliczyć do kategorii „spiskowej teorii dziejów” polskiego transportu snującej wątki krzywd jakie doznały od władz centralnych w Warszawie porty w Gdańsku i Gdyni. Dodać można, że w sytuacji kiedy w Polsce pojawiły się pierwsze większe środki unijne od 2004 r. pierwszą i najważniejszą inwestycją w infrastrukturze kolejowej była linia E 65 Warszawa – Gdynia.

W rozdziale trzecim na s. 217 powołując się na publikację w Internecie doktorant pisze, że samorządy na terenie których znajdują się porty, uzyskują przychód roczny wynoszący 185 mld zł z opłacanego podatku od nieruchomości. Zdaniem recenzenta ta informacja nie jest wiarygodna a taka kwota prawdopodobnie byłaby wyższa od sumy całkowitych przychodów wszystkich zarządów portów. Wydaje się, że pomyłono tu rząd wielkości a ponadto należy dodać, że od pewnego czasu infrastruktura portowa jest zwolniona od podatku od nieruchomości.

Doktorant formułuje w rozdziale piątym propozycje budowy dwóch nowych linii kolejowych tj. kolejowej obwodnicy Trójmiasta oraz linii Małaszewicze – Port w Gdańsku. Zdaniem recenzenta propozycje te należy potraktować jako całkowicie wstępne koncepcje autora. Wydaje się, że mają one związek ze szczegółową analizą układu sieci kolejowej w województwie pomorskim przeprowadzoną w rozdziale trzecim i tylko pośredni związek z badaniami ankietowymi udokumentowanymi w rozdziale czwartym. Te ostatnie nie odpowiedziały bowiem na pytanie jakich konkretnie linii kolejowych i w jakich przebiegach geograficzno-przestrzennych brakuje w województwie pomorskim. Decyzje o budowie nowych linii kolejowych, podobnie jak o budowie nowych dróg kołowych są wielostronnie uwarunkowane, po względem ekonomicznym, środowiskowym, społecznym a także geopolitycznym. W

związku z tym wymagają one wielu uprzednich analiz uwzględniających różne warianty przebiegu przestrzennego (poprzedzone analizą dostępności terenu), ale również analiz opierających się na przewidywaniach popytowych. Ogólnym mankamentem propozycji doktoranta w zakresie propozycji budowy dwóch nowych linii w województwie pomorskim jest brak liczbowych powiązań popytowych uzasadniających inwestycje, jakkolwiek nie dezawuuje to propozycji autora, lecz nadaje im charakter całkowicie wstępnych. Podkreślić przy tym trzeba, że postulowana przez doktoranta budowa nowej linii kolejowej Małaszewicze – Port w Gdańsku dotyczy linii kolejowej, która wymaga budowy od podstaw na odcinku Port w Gdańsku – Elbląg przez Żuławy, co jest zbieżne z sygnalizowaną w ramach komponentu kolejowego CPK linią pasażerską o tym samym przebiegu. Natomiast na odcinku Elbląg – Małaszewicze linia taka już istnieje prowadząc przez Olsztyn, Szczytno, Ostrołękę do Mińska Mazowieckiego i dalej do Małaszewicz, z tym że na odcinku Ostrołęka – Chorzele jest zawieszony ruch kolejowy ze względu na prowadzoną modernizację. W związku z tym, nie powinno się mówić o projekcie Małaszewicze – Port w Gdańsku jako o całkowicie nowej linii, pozostawiając określenie „nowy” dla odcinka Elbląg – Port w Gdańsku.

II. Ocena formalnej strony pracy

1. Praca zawiera 449 stron tekstu, w tym 78 tabel, 166 rysunków, spis bibliograficzny zawierający łącznie 165 źródeł.
2. Praca składa się z 5 wyodrębnionych części – rozdziałów oraz zawiera załączniki do rozdziału III i IV.
3. Zestawienie literatury obejmuje różne podręczniki, artykuły i prace badawcze - pozycje te znalazły odzwierciedlenie w licznych odsyłaczach i odnośnikach.
4. Zakres tematyczny poszczególnych części pracy jest zgodny ze sformułowaniami zawartymi w tytułach.
5. Wywody są bogato ilustrowane materiałem faktograficznym ujętym w postaci tabel i rysunków.

Z punktu widzenia wskazanych wyżej elementów strona formalna rozprawy nie budzi zastrzeżeń.

III. Ogólna ocena pracy

Analiza poszczególnych części rozprawy, w tym pozytywna ocena postawionych tez badawczych, układu i struktury pracy a także pozytywna ocena twórczego dorobku doktoranta, uprawnia do stwierdzenia, iż autor wykazał się umiejętnością naukowego rozwiązania konkretnego problemu badawczego. Podniesione w recenzji uwagi krytyczne nie umniejszają ogólnej pozytywnej oceny recenzenta. Podkreślić należy, że rozprawa ma istotne walory naukowe i stanowi niewątpliwie wyodrębnione zadanie badawcze. W konkluzji stwierdzam, że rozprawa doktorska mgr Piotra Wulgarisa spełnia wymagania określone w przepisach o tytule naukowym i stopniach naukowych i wobec tego wnoszę do Rady Naukowej Dyscypliny Ekonomia i Finanse Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego o przyjęcie pracy i dopuszczenie jej do publicznej obrony.

Prof. dr hab. Juliusz Engelhardt