



Szczecin, 3 sierpnia 2022 r.

Prof. dr hab. Magdalena Ziolo  
Uniwersytet Szczeciński  
Wydział Ekonomii, Finansów i Zarządzania  
Instytut Ekonomii i Finansów

## RECENZJA

rozprawy doktorskiej Pana mgra Tomasza Adamkiewicza

pt. „**Konkurencja i współpraca organizatorów usług na rynku transportu miejskiego i regionalnego na przykładzie województwa pomorskiego**” napisanej pod kierunkiem naukowym prof. zw. dra. hab. Olgierda Wyszomirskiego

### 1. Uwagi wstępne

Podstawę oceny rozprawy doktorskiej mgra Tomasza Adamkiewicza pt. „Konkurencja i współpraca organizatorów usług na rynku transportu miejskiego i regionalnego na przykładzie województwa pomorskiego” stanowi pismo dr hab. Przemysława Borkowskiego, prof. UG, Przewodniczącego Rady Dyscypliny Ekonomia i Finanse Uniwersytetu Gdańskiego z dnia 30 czerwca 2022 r.

Przedłożona do recenzji dysertacja mgra Tomasza Adamkiewicza napisana została na 334 stronach standardowego maszynopisu ((część teoretyczna oraz empiryczno-badawcza napisana została na 289 stronach, na pozostałych stronach ujęto wykaz: literatury (204), aktów prawnych (14), dokumentów strategicznych i materiałów źródłowych (49) stron www (31) spis tabel (20), rysunków (62) oraz wykaz załączników (10). Konstrukcja rozprawy składa się ze wstępu, pięciu rozdziałów oraz podsumowania. Zachowane zostały proporcje pomiędzy zakresem rozważań prezentowanych w części teoretycznej (rozdziały 1,2,3) oraz empirycznej dysertacji (rozdziały 4,5). Studiowanie rozprawy ułatwia jej oprawa graficzna w formie rysunków i tabel zamieszczonych zarówno w części poświęconej rozważaniom teoretycznym oraz empiryczno-badawczym.

Język pracy jest zrozumiały, nie budzi zastrzeżeń. Praca napisana została w sposób komunikatywny i przyjazny dla odbiorcy. Pozytywnie ocenić należy także pozostałe elementy warsztatu pisarskiego o czym świadczy poprawny dobór i posługiwanie się literaturą oraz innymi źródłami przede

wszystkim dokumentami strategicznymi. Doktorant posłużył się zróżnicowanymi źródłami informacji, które opublikowane zostały ze względu na specyfikę pracy głównie w języku polskim i języku angielskim, ale są także odwołania do źródeł niemieckojęzycznych.

Dokonując oceny rozprawy doktorskiej mgra Tomasza Adamkiewicza uwzględniono wymogi formalno-prawne stawiane recenzjom o których mowa w par. 6 ust. 4 Rozporządzenia MNiSW z dnia 19 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego trybu i warunków przeprowadzania czynności w przewoźnictwie doktorskim, w postępowaniu habilitacyjnym oraz w postępowaniu o nadanie tytułu profesora (DzU 2018 poz. 261) oraz przepisach (art. 13 ust. 1) ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (DzU 2017 poz. 1789).

W kolejnych punktach recenzji dokonano oceny pracy doktorskiej mgra Tomasza Adamkiewicza kierując się następującymi kryteriami:

- ranga problemu naukowego, w tym zasadność wyboru obszaru badawczego, oryginalność podejścia badawczego i rozwiązania naukowego;
- oryginalność i poprawność sformułowania hipotez, celów badawczych oraz struktury rozprawy;
- wybór metodyki badania i jej adekwatność do specyfiki problemu badawczego;
- jakość merytoryczna rozprawy oraz poprawność uzyskanych rezultatów;
- formalna strona pracy.

## **2. Ocena metodyki badania (uzasadnienie wyboru problemu badawczego, założenia badawcze, hipotezy, cele, metody badawcze, układ rozprawy, ocena rezultatów)**

Zmiany w otoczeniu globalnym, w tym wzrost rangi i wpływu czynników niefinansowych na rzeczywistość społeczno-gospodarczą sprawiają, że wiele podmiotów staje przed nowymi wyzwaniami oraz koniecznością wdrożenia działań dostosowawczych i zmiany dotychczasowych modeli biznesowych. Nowe wyzwania dotyczą także podmiotów sektora publicznego, w tym miast i regionów a w szczególności ich istotnej sfery aktywności związanej z organizacją rynku transportu miejskiego i regionalnego. Transport miejski i regionalny stoi przed szeregiem wyzwań począwszy od implementacji tzw. koncepcji czystego i inkuzyjnego transportu, po zapewnienie wysokiej jakości usług transportowych i kwestie ich finansowania wobec ograniczoności wpływów z biletów, niepokrywających jego kosztów.

Jednym z istotnych doświadczeń i wyzwań dla sektora publicznego była pandemia Covid19 w obliczu której jednostki publiczne wdrożyły zarządzanie kryzysowe oraz przyjęły szereg rozwiązań



wspierających podmioty sektora prywatnego (m.in. przedsiębiorców, gospodarstwa domowe) dotknięte skutkami pandemii. Lock down bezpośrednio wpłynął na usługi publiczne a w konsekwencji na budżety podmiotów sektora finansów publicznych. Ruch pasażerski został w tym czasie wstrzymany lub mocno ograniczony, co miało także swoje konsekwencje finansowe. W okresie post pandemicznym, część pasażerów nadal nie korzysta (nie powróciła do korzystania) z transportu miejskiego i regionalnego preferując alternatywne formy komunikacji, zwłaszcza w okresie letnim. Stabilizacja sytuacji podmiotów publicznych po pandemii nadal stanowi więc wyzwanie m.in. z uwagi na zmiany w podatkach, wysoką inflację i rosnące stopy procentowe, a także okres przejściowy związany z oczekiwaniami na dostępność środków unijnych. Zatem w rzeczywistości post pandemicznej oraz w obliczu wyzwań związanych z ryzykiem klimatycznym miasta i regiony mierzą się z jednej strony z istotnym ubytkiem środków finansowych (m.in. efekt zmian podatkowych, spadek wpływów budżetowych wywołany czynnikami poza podatkowymi oraz wzrost kosztów funkcjonowania) ale także koniecznością dostosowania do regulacji unijnych będących konsekwencją przyjętych przez Unię Europejską celów i dokumentów strategicznych m.in. neutralność klimatyczna, Fit for 55, Taksonomia, czy inkluzyjny wzrost.

Kwestie ryzyka ESG, a przede wszystkim klimatycznego mają bezpośrednie przełożenie na transport miejski (koncepcja zrównoważonego transportu miejskiego) czy też kwestie włączenia transportowego, co determinuje określone zobowiązania dla JST w tym nakłady związane z zapewnieniem dostępności do węzłów transportowych. Jednym ze sposobów redukcji ryzyka i przewycięzania wyzwań związanych z organizacją rynku transportu miejskiego i regionalnego jest odpowiednie zarządzanie rynkami transportu zbiorowego, w tym kształtowanie i oddziaływanie na kwestie konkurencji i współpracy pomiędzy organizatorami usług na tym rynku. Jak słusznie zauważa Autor rozprawy w jej wstępie „(...) konkurencja i współpraca organizatorów usług transportu miejskiego i regionalnego to zagadnienia wpisujące się w nieustanne procesy przeobrażeń, które zachodzą w obrębie lokalnych i regionalnych obszarów funkcjonalnych, kształtując powiązania między nimi (...)”.

Problem badawczy podjęty w dysertacji jest zasadny i dobrze uargumentowany na gruncie dorobku a w szczególności ważny i aktualny z poznawczego punktu widzenia oraz luki badawczej jaką wypełnia. Celem rozprawy jest „określenie kierunków kształtowania konkurencji i współpracy organizatorów usług na rynku transportu miejskiego i regionalnego ze szczególnym uwzględnieniem województwa pomorskiego.” Tak sformułowany cel pracy współgra z jej tytułem oraz układem rozdziałów, jest jednoznaczny i nie budzi zastrzeżeń, odpowiada także podejściu SMART. Realizacja celu głównego została w dysertacji wsparta poprzez zdefiniowanie czterech celów pomocniczych oraz pięciu pytań badawczych. Zakres celów pomocniczych dotyczy m.in.: zadań organizatorów usług transportowych, przesłanek interwencjonizmu na rynkach transportu miejskiego i regionalnego, rozwiązań

modelowych i płaszczyzn konkurencji na ww. rynkach, obszarów współpracy organizatorów usług transportu miejskiego i regionalnego. Cele pomocnicze są spójne z celem głównym dysertacji. Treść pytań badawczych pozostaje w głównym nurcie rozważań i odnosi się do kwestii interwencjonizmu, regulacji, standardu jakości usług transportu zbiorowego, zakresu konkurencji i współpracy organizatorów usług transportu miejskiego i regionalnego oraz relacji pomiędzy integracją usług transportu zbiorowego a ich jakością. Pytania badawcze dopełniają zatem perspektywę badawczą i poznawczą zarysowaną w ramach celu głównego oraz celów pomocniczych rozprawy. Dla tak określonych celów i pytań badawczych w dysertacji sformułowano hipotezę główną oraz pięć hipotez pomocniczych. W hipotezie głównej przyjęto, że „W celu zapewnienia oczekiwanego przez pasażerów poziomu jakości usług transportu zbiorowego w podróżach miejskich i regionalnych, niezbędny jest określony zakres interwencjonizmu władz publicznych, wyznaczający racjonalny zakres konkurencji i współpracy organizatorów tych usług”. Hipoteza główna została poprawnie zdefiniowana, choć można byłoby ją bardziej zawęzić wskazując na poziom „władz publicznych” lub konkretnie wskazując podmiot odpowiedzialny za zakres interwencji (interwencjonizm państwowy, czy / lub lokalny) co ułatwiłoby jej weryfikację. Hipotezy pomocnicze współgrają z hipotezą główną i dotyczą: interwencjonizmu (H1), regulacji (H2), determinant jakości usług (H3), współpracy i konkurencji (4), integracji usług transportu zbiorowego (5). Pewne utrudnienie może rodzić złożony charakter niektórych z hipotez np. H4 bowiem taka konstrukcja przy weryfikacji wymaga odrębnego odniesienia się do każdego z członów hipotezy i tym samym wskazania czy w toku badania dana część hipotezy została zweryfikowana pozytywnie, czy negatywnie i jeżeli tak to która.

W dysertacji nie wyodrębniono odrębnego fragmentu (rozdziału / punktu / sekcji) poświęconego metodyce badania. Takie podejście nie jest błędne choć utrudnia ocenę metodyki, która została opisana w różnych miejscach pracy doktorskiej. We wstępie rozprawy zamieszczono informację, że integralną jej częścią jest projekt badawczy zrealizowany przez Autora „dotyczący rozwiązań integracyjnych w ramach systemów transportu miejskiego i regionalnego funkcjonujących w województwie pomorskim”, którego celem było „poznanie preferencji i zachowań transportowych mieszkańców województwa w zakresie realizacji podróży z miejscowości zamieszkania do innych miejscowości zlokalizowanych na obszarze województwa pomorskiego oraz określenie oczekiwanego poziomu jakości usług świadczonych w ramach systemów transportu miejskiego i regionalnego”. Badanie przeprowadzono w 2021 roku (od 1 czerwca do 30 września) z wykorzystaniem kwestionariusza ankiety internetowej obejmującej łącznie 20 pytań. Pytania miały charakter pytań otwartych i zamkniętych, w jednym z pytań zastosowano skalę Likerta do uszeregowania atrybutów podróży. Zasadniczo treść pytań i proponowanych odpowiedzi w pełni pokrywa zakres badania, choć niektóre z pytań można byłoby uzupełnić o ważne kwestie np. monitoringu w pojazdach komunikacji publicznej w kontekście



bezpieczeństwa przejazdu, czy dostępności do węzła transportowego i koncepcji *car sharingu* / *car pooling* oraz nieplanowych (niezgodnych z rozkładem jazdy) przyjazdów środków komunikacji publicznej w kontekście badania np. czynników determinujących wybór samochodu jako środka transportu. W celu weryfikacji siły i zakresu zależności między badanymi zmiennymi wykorzystano szereg testów statystycznych m.in. Manna Whitney'a oraz Kruskala Wallisa. Badania pierwotne objęły także studia przypadków zrealizowane w oparciu o metody opisowe i porównawcze. Analizy statystyczne i *case study* uzupełniono krytyczną analizą literatury przedmiotu z zakresu problematyki funkcjonowania, rynku, konkurencji i współpracy podmiotów rynkowych oraz ze sfery ekonomiki transportu w tym organizacji i zarządzania ofertą przewozową oraz integracji usług transportu miejskiego i regionalnego. Ważny element rozprawy stanowią analizy porównawcze, które przeprowadzono zarówno w wymiarze krajowym jak i międzynarodowym. Metodyka badania jest adekwatna do specyfiki przyjętego w opracowaniu problemu badawczego.

### 3. Ocena merytorycznej treści rozprawy

Praca ma charakter teoretyczno-empiryczny, co znajduje wyraz w układzie jej rozdziałów i podziale na dwie wyraźnie zarysowane części, mianowicie ramy teoretyczne oraz ramy empiryczno-badawcze. Szczególnie wartościowe z punktu widzenia poznawczego, koncepcji oraz rozwiązania problemu badawczego są badania preferencji i zachowań transportowych mieszkańców zrealizowane na przykładzie województwa pomorskiego przy czym warto wskazać, że w pracy w szerokim zakresie wykorzystano metodę porównań, co pozwoliło na przedstawienie analizowanego problemu badawczego w szerszej perspektywie tj. wychodzącej poza obszar jednego województwa w tym z uwzględnieniem europejskich rynków transportu (np. s. 85). W opracowaniu w sposób kompleksowy i bardzo rzetelny zaprezentowano główne kategorie badawcze tj. konkurencję, współpracę, koncepcje interoperacyjności i komodalności, czy modele organizacji rynku transportu oraz kwestie integracji systemów transportu.

Dokonując szczegółowej analizy merytorycznej treści poszczególnych rozdziałów należy wskazać, że zostały one dobrze osadzone w literaturze przedmiotu a także poparte analizą dokumentów strategicznych (m.in. raporty, strategie). Rozdziały ułożono w poprawnym ciągu logicznym. W pierwszym rozdziale rozprawy przedstawiono przesłanki i mechanizmy konkurencji i współpracy na rynku usług transportu pasażerskiego, instrumenty oraz rodzaje konkurencji i współpracy na tymże rynku oraz cele i możliwe opcje rozwiązań w zakresie interoperacyjności systemów transportu pasażerskiego. W szczególności scharakteryzowano pojęcie rynku oraz procesy konkurencyjne i negocjacyjne. Odniesiono się do funkcjonowania mechanizmów rynkowych oraz zwrócono uwagę na powiązania



pomiędzy kategoriami rynku i konkurencji z zaznaczeniem, że z konkurencją ściśle powiązana jest kooperacja. Wskazano na etapy współpracy oraz zdefiniowano podmioty na rynku usług transportowych. Odniesiono się także do kwestii modelowego ujęcia procesów negocjacyjnych i konkurencyjnych na rynku usług transportowych i do czynników kształtujących konkurencyjność transportu zbiorowego. Omówiono poziomy produktu tworzące usługę transportową oraz stopień natężenia konkurencji. Pewien niedosyt pozostawia brak komentarza w zakresie wpływu ryzyka środowiskowego, a w zasadzie klimatycznego na procesy współpracy i konkurencyjności transportu pasażerskiego. W szczególności brakuje tego czynnika wśród czynników wymienianych jako kształtujących konkurencyjność, bowiem czysty transport miejski oraz koncepcja jego zrównoważenia jest szczególnie istotna i stanowi ważne wyzwanie dla JST w kontekście przyjętych dokumentów strategicznych Unii Europejskiej ukierunkowanych na osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r. (w wybranych przypadkach szybciej). Proszę o odniesienie się do tej kwestii podczas publicznej obrony.

Drugi rozdział pracy ogniskuje się wokół rozważań dotyczących modeli organizacji rynku transportu miejskiego i regionalnego, funkcji i zadań organizatorów usług na rynku transportu miejskiego i regionalnego oraz ewolucji modeli organizacji i zarządzania na tym rynku. Wśród istotnych zagadnień, które zaprezentowano w rozdziale znalazły się: m.in. zakres obszarowy pojęcia regionalnego transportu pasażerskiego, segmentacja rynku przewozów pasażerskich w ujęciu przestrzennym, rozwiązania modelowe funkcjonujące na rynku transportu miejskiego (rynek regulowany i zderegulowany), etapy procesu transportowego, struktura zarządzania publicznym transportem zbiorowym na poziomie gmin, powiatów i województw, funkcje i zadania zarządów transportu miejskiego, tryby wyboru operatora usług publicznego transportu zbiorowego, główne cechy brytyjskiego, francuskiego i szwedzkiego systemu organizacji i zarządzania transportem miejskim, model świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego. Rozdział oceniam wysoko, szczególnie z uwagi na zaprezentowane w nim rozwiązania modelowe o międzynarodowym charakterze, choć w kontekście przeglądu rozwiązań międzynarodowych warto byłoby wskazać także na rozwiązania wspólne w zakresie publicznego transportu zbiorowego charakteryzujące państwa unitarne, federalne i regionalne (o komentarz w tym zakresie proszę Doktoranta podczas publicznej obrony).

Rozdział 3 koncentruje się na dyskusji wokół zagadnień dotyczących roli i zadań władz publicznych na rynku transportu miejskiego, współzależności zachodzących na tym rynku oraz konkurencyjności i współpracy organizatorów jako determinant jakości usług przewozowych. W rozdziale tym istotną część rozważań poświęcono zagadnieniom interwencjonizmu państwa oraz zasadności działań interwencyjnych i ich zakresu. Zwrócono uwagę na obszary działań regulacyjnych podejmowane przez władze samorządowe. Odniesiono się do funkcji realizowanych w procesie kształtowania cen za usługi transportu zbiorowego, omówiono podstawowe rodzaje taryf w transporcie zbiorowym oraz





metody kontraktowania usług transportu zbiorowego. Zwrócono uwagę na cele i zadania polityki transportowej. Omówiono rodzaje zależności na rynku transportu, dokonano klasyfikacji i charakterystyki węzłów transportowych, wskazano na proces kształtowania jakości usług transportu zbiorowego oraz przedstawiono stadia integracji usług transportu zbiorowego, a także bariery interoperacyjności transportu miejskiego i regionalnego. Rozdział został opracowany poprawnie w oparciu o dobrze dobrane źródła literatury.

Rozdział czwarty to rozdział z grupy tzw. empirycznych, który przedstawia wyniki analiz w oparciu o dane z województwa pomorskiego. W szczególności przedstawiono podstawowe dane, w tym makroekonomiczne charakteryzujące województwo pomorskie. W kolejnym kroku przybliżono informacje na temat systemów transportu miejskiego i regionalnego w badanym województwie zwracając uwagę na ich specyfikę oraz współzależności w zakresie konkurencji i współpracy organizatorów usług. Przedstawiono modele organizacji transportu miejskiego na przykładzie wybranych miast z obszaru województwa pomorskiego m.in. Bytowa, Kartuz, Słupska, Malborka zwracając uwagę na ich cechy wspólne. Wskazano także na duże zróżnicowanie rozwiązań modelowych na rynkach transportu zbiorowego w województwie pomorskim oraz dokonano porównania ofert taryfowych połączeń substytucyjnych na przykładzie Gdańska, Gdyni i Sopotu. Na przykładach odniesiono się do problemu stref taryfowych i cen usług transportowych przewoźników autobusowych i w pociągach regionalnych. Na przykładach PKS i Polregio porównano ceny biletów oraz zwrócono uwagę na powiązania społeczno-gospodarcze występujące pomiędzy poszczególnymi ośrodkami miejskimi. Rozdział ma wysokie walory poznawcze odnoszące się do organizacji pomorskiego rynku transportu publicznego, w szczególności z uwagi na liczne przykłady i porównania.

Rozdział piąty, ostatni prezentuje zagadnienia i główne założenia dotyczące integracji systemów transportu zbiorowego wynikające z planów transportowych jednostek województwa pomorskiego. Ważną część rozdziału stanowią wyniki badań preferencji i zachowań transportowych mieszkańców województwa pomorskiego, a w szczególności kwestie: struktury, kierunków, celów i sposobów realizacji podróży. W oparciu o uzyskane wyniki badań w rozdziale sformułowano szereg cennych zaleceń i rekomendacji dotyczących kształtowania rynku pasażerskiego transportu miejskiego i regionalnego województwa pomorskiego w oparciu o konkurencję i współpracę pomiędzy organizatorami usług. Rozdział ten oceniam wysoko mimo sugestii zgłoszonych do kwestionariusza ankiety.

Pracę kończy podsumowanie w którym odniesiono się do głównych wniosków z badania, jego celów i hipotez. W szczególności wskazano, że: 1) stosunki konkurencyjne w transporcie pasażerskim dotyczą głównie zależności pomiędzy poszczególnymi podmiotami świadczącymi tego typu usługi, 2) współpraca jest efektem zależności komplementarnych, 3) zakres działań regulacyjnych w przypadku badanych zjawisk dotyczy kształtowania i parametryzowania usług oraz standardu obsługi pasażera,

4) za najbardziej efektywne z rozwiązań modelowych uznano model regulowany oparty o funkcjonowanie wyspecjalizowanej jednostki, 5) działania mające na celu wdrożenie zintegrowanego systemu transportu miejskiego i regionalnego powinny zostać ukierunkowane na ujednoczenie taryfy opłat oraz wskazanie zakresu współdziałania i funkcji poszczególnych środków transportu. W tym miejscu należy wskazać, że stosunkowo późno w układzie pracy dokonano wyjaśnienia drugiej części hipotezy czwartej, takie odniesienie powinno zostać bowiem zamieszczone na początku opracowania co ułatwiłoby czytelnikowi poprawne zrozumienie koncepcji badania.

#### **4. Szczegółowa ocena rozprawy**

Praca napisana została w sposób staranny. W jej treści zdarzają się jednak nieliczne usterki interpunkcyjne, stylistyczne i literówki np. s. 271 „zbadani mieszkańcy” lepiej „respondenci”, s. 282 konkurencja i współpraca (...) determinują ich konkurencyjność (...), s. 284 raczej chodzi o organy jednostek samorządu terytorialnego a nie „organy administracji samorządowej”, s. 287 raczej chodzi o racjonalizację, niż „optymalizację” nakładów.

#### **5. Wnioski końcowe**

Po zapoznaniu się z rozprawą doktorską Pana mgra Tomasza Adamkiewicza pt. „Konkurencja i współpraca organizatorów usług na rynku transportu miejskiego i regionalnego na przykładzie województwa pomorskiego” stwierdzam, że praca cechuje się walorami poznawczymi i aplikacyjnymi a Doktorant:

- trafnie sformułował oryginalny problem naukowy oraz poprawnie uzasadnił lukę badawczą;
- przygotowując część teoretyczną i empiryczną rozprawy wykazał się dużą wiedzą ogólnoekonomiczną;
- zrealizował cele badawcze i zweryfikował hipotezy badawcze;
- wykazał się dobrym warsztatem badawczym;
- zdiagnozował w szczególności: preferencje i zachowania transportowe mieszkańców województwa pomorskiego, zakres działań regulacyjnych i interwencyjnych w stosunku do badanego zjawiska, określił pożądany model organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym oraz sformułował rekomendacje i zalecenia w zakresie kierunków rozwoju konkurencji i współpracy organizatorów usług na rynku pasażerskiego transportu miejskiego i regionalnego w badanym województwie i tym samym zaproponował oryginalne rozwiązanie dla postawionego problemu badawczego.



Mając na uwadze powyższe stwierdzam, że rozprawa Pana mgra Tomasza Adamkiewicza pt. „Konkurencja i współpraca organizatorów usług na rynku transportu miejskiego i regionalnego na przykładzie województwa pomorskiego” napisana pod kierunkiem naukowym prof. zw. dra. hab. Olgierda Wyszomirskiego spełnia wymagania określone w art. 13 ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (DzU z 2017, poz. 1789) w związku z powyższym, przedkładam wniosek o dopuszczenie mgra Tomasza Adamkiewicza do dalszych etapów przewodu doktorskiego tj. do publicznej obrony.

Małgorzata Ziobła

