

Prof. dr hab. Elżbieta Marciszewska
Katedra Biznesu w Transporcie, Instytut Infrastruktury, Transportu i Mobilności
Kolegium Zarządzania i Finansów
Szkola Główna Handlowa w Warszawie

Recenzja rozprawy doktorskiej
mgr Rafała Szycy pt. „Transport samochodowy w świetle współczesnych wyzwań
społeczno-gospodarczych ze szczególnym uwzględnieniem powiatu kościerskiego”
napisanej w Katedrze Polityki Transportowej
na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego
pod kierunkiem naukowym prof. dr hab. Krystyny Wojewódzkiej – Król

1. Uwagi wstępne

Ocenę pracy doktorskiej mgr R. Szycy sporządzono na podstawie pisma Przewodniczącego Rady Dyscypliny Ekonomia i finanse dr hab. Przemysława Borkowskiego profesora Uniwersytetu Gdańskiego z dnia 27 stycznia 2020r., który zgodnie z Uchwałą Rady Dyscypliny Ekonomia i finanse z dnia 23 stycznia 2020 roku zwraca się z prośbą o dokonanie przedmiotowej oceny.

Podstawą formalno-prawną przygotowanej recenzji są;

1. Ustawa z dnia 14 marca 2003 roku o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki stanowiąca załącznik do obwieszczenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 15 września 2017 roku (Dz. U. z 2017 poz.1789) w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki;
2. Rozporządzenie Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 19 stycznia 2018 roku w sprawie szczegółowego trybu i warunków przeprowadzania czynności w przewodzie doktorskim, w postępowaniu habilitacyjnym oraz w postępowaniu o nadanie tytułu profesora (Dz. U. z 2018 poz. 261)

Artykuł 13 pkt.1 ww. Ustawy stanowi, że „Rozprawa doktorska, przygotowana pod opieką promotora albo pod opieką promotora i promotora pomocniczego, powinna stanowić oryginalne rozwiązanie problemu naukowego lub oryginalne rozwiązanie problemu w oparciu o opracowanie projektowe, konstrukcyjne, technologiczne lub oryginalne dokonanie artystyczne, oraz wykazywać ogólną wiedzę teoretyczną kandydata w danej dyscyplinie naukowej lub artystycznej oraz umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej lub artystycznej”. W związku z tym zadaniem moim jako recenzenta jest ustalenie następujących kwestii: czy rozprawa doktorska mgr. R. Szycy jest oryginalnym

rozwiązaniem problemu naukowego, czy Doktorant posiada ogólną wiedzę teoretyczną w dyscyplinie ekonomia i finanse, oraz czy ma umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej.

Na podstawie lektury otrzymanego wydruku pracy doktorskiej stwierdzam, że rozprawa doktorska mgr. Rafała Szycy spełnia kryteria ustawowe.

2.Przedmiot rozprawy doktorskiej

Problematyka funkcjonowania transportu samochodowego, jako gałęzi transportu i składowej systemów transportowych jest szeroko, od wielu lat naświetlana, zarówno w literaturze krajowej (np. J. Burniewicz, E. Załoga, A. Domańska, B. Pawłowska, W. Paprocki, K. Wojewódzka – Król), jak i międzynarodowej (np. K.Button, A.C.McKinnon)

Zainteresowanie tą gałęzią transportu nie słabnie, przede wszystkim ze względu na jego udział i rolę w życiu społeczno-gospodarczym, tak w skali mikro, jak i makro ekonomicznej, a także globalnej, którym to problemom Doktorant poświęcił swoje badania i rozważania w dysertacji.

Pojawiły się nowe obszary badań, nowe wyzwania przed ekonomiką transportu samochodowego, wynikające z coraz szerszego zainteresowania problematyką zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego, wyzwań i przemian technologicznych związanych z cyfryzacją, wdrażaniem inteligentnych systemów transportowych i wielu innych problemów jak kongestia, jakość życia, mobilność, dostępność transportowa itd. Mgr Rafał Szyc podjął się trudnego zadania, które określił w celu swojej pracy pisząc, iż jest to „zbadanie wpływu współczesnych wyzwań i przemian społeczno-gospodarczych tak w wymiarze globalnym jak i regionalnym na pozycję transportu samochodowego na rynku transportowym oraz roli transportu samochodowego w kształtowaniu tych przemian¹”. Tak więc przedmiotem rozprawy jest analiza wzajemnych związków pomiędzy procesami rozwoju transportu samochodowego i przemian społeczno-gospodarczych rozważanych tak w skali całego świata jak i na poziomie mikro – nawet najmniejszych jednostek regionalnych, o różnym stopniu rozwoju. Po stronie gospodarczo – społecznej uwzględniono różne dziedziny gospodarki i procesy w nich zachodzące, które warunkują funkcjonowanie i rozwój transportu samochodowego jako ważnej gałęzi transportu. Jest to nowe spojrzenie na tę gałąź transportu łączące w sobie aspekty rozważań o problemach skali globalnej i jednocześnie mikro-regionalnej np. na poziomie powiatu kościerskiego.

Z aprobatą należy zatem przyjąć problematykę badawczą mgr Rafała Szycy, szczególnie warstwę analizy innowacyjności i inteligentnych systemów w procesie kształtowania pozycji transportu samochodowego na rynku transportowym. Są to nowe zagadnienia, nie znajdujące w dotychczasowych badaniach należnego, usystematyzowanego podejścia, uwzględniającego zarówno aspekty konkurencyjności gałęziowej przedsiębiorstw transportowych, integracji transportu i zrównoważonego rozwoju.

¹ Str. 3-4 rozprawy

Oceniając przedmiot badań mogę stwierdzić, że jest to zagadnienie warte analizy naukowej, opartej nie tylko na ogólnej wiedzy teoretycznej Doktoranta, ale też osadzone na wybranych podstawach metodologicznych, świadczące o umiejętności samodzielnego prowadzenia pracy naukowej, co wyraźnie oczekiwane jest w zapisach ustawy.

Można jedynie mieć wątpliwości co do zakresu przedmiotowego badań, gdyż jest on szeroko rozbudowany, co z jednej strony świadczy o dobrej, szerokiej wiedzy Doktoranta, z drugiej zaś budzi pewne wątpliwości co do głębokości prowadzonych badań zaprezentowanych w kolejnych rozdziałach pracy i ich logicznych powiązań. Doktorant wykazał się dociekliwością i dojrzałością w podejściu do zakreślonego problemu badawczego, ale niewątpliwie miał trudności w wyborze najważniejszych aspektów prowadzonej analizy w tak szeroko zakrojonej perspektywie badawczej. Moim zdaniem szerokość analizy związków przyczynowo-skutkowych mogłaby być znacznie ograniczona co do ich skali i zasięgu przestrzennego, pozostawiając w tle globalne wyzwania i procesy zachodzące w życiu społeczno-gospodarczym.

3. Cel pracy i założenia badawcze

Autor podjął w pracy wyzwanie zbadania wpływu współczesnych trendów i przemian gospodarczo-społecznych na pozycję transportu samochodowego zarówno w wymiarze globalnym, jak i regionalnym oraz miejsca i w roli tej gałęzi transportu w kształtowaniu tych przemian oraz ich siły i kierunku. Obok tego Doktorant przedstawił cele rozważań w poszczególnych rozdziałach, które korespondują ze sformułowanymi pięcioma hipotezami, stanowiącymi bazowe podstawy procesu badawczego. Te cele cząstkowe, odnoszą się do rozszerzania wiedzy w przedmiocie badań, dają możliwości nakreślenia i analizy nowych aspektów współzależności między rozwojem transportu samochodowego i współczesnymi kierunkami rozwoju społeczno-gospodarczego i technologicznego. Należy, ważne miejsce zajmuje też idea polityki zrównoważonego rozwoju transportu w kontekście procesów innowacyjności i rozwoju regionalnego. Doktorant traktuje w swych rozważaniach transport samochodowy jako integralne ogniwo łańcuchów dostaw, warunkujących procesy globalizacji, a w końcowych częściach pracy schodzi w swych rozważaniach na poziom mikro (powiatów), co budzi pewne zastrzeżenia, o których napiszę w dalszej części recenzji.

Mgr Rafał Szyca sformułował pięć hipotez o różnej moim zdaniem ważności i na różnym poziomie naukowego postawienia problemów badawczych.

Główna teza pracy jest sformułowana klarownie, chociaż dość ogólnie. Można ją traktować jako pewne ogólne stwierdzenie, podkreślające wzajemne związki pomiędzy społeczno-gospodarczymi kierunkami rozwoju, a transportem samochodowym we współczesnym świecie.

Teza druga konkretyzuje kontekst rozważań nad zrównoważonym rozwojem, degradacją środowiska i urządzeniami redukcji negatywnego wpływu transportu samochodowego na środowisko. Doktorant formułuje ją następująco: „Internalizacja kosztów zewnętrznych stanowi skuteczny mechanizm częściowego redukowania negatywnego wpływu transportu samochodowego na środowisko”. Można tu jednak mieć uwagę jak Doktorant rozumie,

częściowe zredukowanie, gdyż trudno założyć jak wielka ma to być „część”, aby uznać potwierdzenie założonej tezy, lub też jej negatywne zweryfikowanie.

Z kolei trzecia teza odnosi się do korzyści zewnętrznych transportu samochodowego. Doktorant uznał, że najważniejszą z tych korzyści jest stymulowanie innowacyjności gospodarki, a więc odnosi się do drugiej strony badanych zależności, pokazujących wpływ transportu samochodowego i jego współczesnych przemian na gospodarkę. Tutaj pragnę zauważyć, że należy zgodzić się z Doktorantem, iż o ile na temat kosztów zewnętrznych piśmiennictwo naukowe i badania są relatywnie obszernie o tyle korzyści zewnętrzne funkcjonowania transportu samochodowego nie znalazły do tej pory należytego, uporządkowanego zakresu rozważań w badaniach i opracowaniach naukowych.

Dyskusyjne w tym problemie badawczym, który naświetla i weryfikuje w postaci trzeciej tezy badawczej mgr Rafał Szyc, są rozważania o innowacjach, które de facto nie tyle są związane z samym transportem samochodowym co z przemysłem samochodowym, produkcją taboru wykorzystywanego w procesach transportowych. . Dotyczy to także tezy czwartej, która zakłada, że inteligentne systemy transportowe wpływają zarówno na konkurencyjność transportu samochodowego jak i przedsiębiorstw transportowych. W tak sformułowanej hipotezie mamy ponownie dwie skale rozważań: skalę gałęzi transportu samochodowego i skalę mikro odnoszącą się do przedsiębiorstw. Nie wiemy czy ta konkurencyjność ma charakter międzygałęziowy czy wewnątrzgałęziowy. Doktorant formułując w ten sposób hipotezę utrudnia sobie proces jej weryfikacji, ze względu na dużą złożoność badanej materii, tym nie mniej udaje mu się potwierdzić przyjęte założenie badawcze.

Cztery pierwsze hipotezy badawcze są logicznie ze sobą powiązane i służą wykazaniu współzależności pomiędzy współczesnymi wyzwaniami i rozwojem gospodarczo-społecznym a rozwojem transportu samochodowego. Zastrzeżenia moje budzi włączenie do procesu badawczego poprzez 5 hipotezę, nowego wątku, który przeniósł rozważania na poziom mikroregionów – powiatów, szczególnie najbiedniejszych. Doktorant jako przykład wybrał powiat kościerski i inne jednostki administracyjne województwa pomorskiego .

Podsumowując ocenę założeń badawczych i przyjętych hipotez pragnę stwierdzić, że przyjęty w pracy przedmiot i zakres badań są bardzo szerokie, obejmują wiele wątków współzależności pomiędzy transportem samochodowym i jego rolą w rozwoju społeczno-gospodarczym. W ślad za tak szeroko zakrojonym polem badawczym, Doktorant sformułował 5 tez, o różnej jak wcześniej stwierdziłam istotności i wadze naukowej dla realizacji celów badawczych rozprawy. Szczególnie dotyczy to tezy ostatniej prowadzącej rozważania na poziom powiatu co przy materii zawartej w rozdziale pierwszym, drugim, trzecim i czwartym wydaje się być mało spójne logicznie i merytorycznie, tym bardziej, że w rozdziale pierwszym w punkcie 4 dokonano szerokiego przeglądu zagadnień związanych z rozwojem regionalnym, regionalizmem, regionalizacją i polityką regionalną Unii Europejskiej, gdzie jak sam Doktorant podkreśla, najczęściej reprezentatywne dane i badania prowadzone są na poziomie NUTS 3, czyli wojewódzkim. Doktorant, nie określił też dlaczego szczególnie uwzględnił i na ile reprezentatywny jest

powiat kościerski. Czy wyniki przeprowadzonego badania uprawniają Go do wyciągnięcia syntetycznych wniosków, dotyczących współzależności pomiędzy rozwojem transportu samochodowego, a rozwojem społeczno-gospodarczym jednostek niższego szczebla administracyjnego (powiatów). Dotyczy to także wpływu innowacyjności i ITS na te współzależności. Nie nawiązano też w tej części do szacunku kosztów zewnętrznych generowanych w wyniku rozwoju transportu samochodowego z wyjątkiem bezpieczeństwa ruchu drogowego. W przypadku ostatniej hipotezy poza tradycyjnymi metodami analizy literatury, jej krytycznej oceny w przedmiotowym zakresie pracy, dokonano także przeglądu i analizy wielu aktów prawnych w obszarze transportu, zarówno krajowych jak i unijnych. Ogromnego materiału statystycznego dostarczyła analiza publikacji GUS i Eurostat, a także raporty i opracowania eksperckie przygotowane przez Komisję Europejską i Parlament Europejski. Cennym źródłem okazały się też materiały pozyskane z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego oraz z Centrum Studiów Regionalnych. W dobie cyfryzacji nieocenionym źródłem okazały się zbiory bibliotek cyfrowych i źródła internetowe. Wszystko to pozwoliło zebrać Doktorantowi bardzo bogatą literaturę i materiały, które uwidocznił w obszernym spisie bibliograficznym na piętnastu stronach rozprawy.

W ostatniej części pracy wykorzystano też autorskie badania, przeprowadzone we wszystkich powiatach województwa pomorskiego i metody analizy statystycznej, w tym analizy związków korelacyjnych. W tej części pracy znajdujemy też dwie kolejne hipotezy badawcze, których wcześniej we wstępie Doktorant, nie zaprezentował:

„Hipoteza 1: W powiatach województwa pomorskiego istnieją istotne statystycznie różnice w liczbie wykorzystywanych do przewozów ładunków pojazdów ciężarowych.

Hipoteza 2: W regionach słabiej rozwiniętych gospodarczo rozwój transportu samochodowego jest jednym z łatwiej dostępnych sposobów rozwoju społeczno-gospodarczego.”²

Można przypuszczać, że są one hipotezami pomocniczymi do hipotezy 5 zaprezentowanej we wstępie do rozprawy. Tutaj Doktorant wzbogacił narzędzia i metody badawcze w stosunku do tych zaprezentowanych we wcześniejszych rozdziałach pracy, prowadząc własne badania ankietowe i wywiady w powiatach województwa pomorskiego.

4. Układ pracy i jej wartość merytoryczna.

Praca doktorska mgr. R. Szyca o objętości 240 stron składa się ze wstępu, 5 rozdziałów, zakończenia, literatury, spisu tabel i rysunków. Zawiera także załącznik, w którym Doktorant zaprezentował dane wykorzystane w analizie (w piątym rozdziale).

Ogólnie należy stwierdzić, że układ pracy jest prawidłowy, logiczny (pewne uwagi krytyczne już wcześniej przedstawiłam), podporządkowany prowadzonemu procesowi badawczemu, który zmierza do weryfikacji przyjętych w niej hipotez. Wydzielone są części teoretyczna w każdym rozdziale pracy, a więc nie w sposób klasyczny, gdzie z reguły pierwsze rozdziały naświetlają problem badawczy od strony teoretycznej, następnie przy

² Str. 199 rozprawy

wykorzystaniu odpowiednio dobranego i opisanego aparatu badawczego, metod i narzędzi prowadzi się analizy w części empirycznej pracy. Doktorant w każdej części pracy dokonuje bardzo szerokiego przeglądu literatury przedmiotu badań. Przedstawione tło teoretyczne jak chociażby w rozdziałach 1, 2, 3 obejmuje bardzo szerokie spectrum zagadnień, wieloaspektowe ich naświetlenie i różny zakres przedmiotowy i podmiotowy a także przestrzenny, prowadzonych rozważań.

Każdy z rozdziałów przyporządkowany został kolejno weryfikacji przyjętych hipotez badawczych.

W **rozdziale 1** naświetlony jest bardzo szeroko trend globalizacyjny, który Doktorant określa jednym z wyzwań rozwoju społeczno-gospodarczego. Znajdujemy tu rozważania na temat definiowania globalizacji, jej istoty jako procesu, determinant i wpływu na rozwój społeczno-gospodarczy świata. Moim zdaniem można było znacznie skrócić tę część rozważań, wskazując szerzej na wpływ procesów globalizacji i wzajemne powiązania z transportem, a szczególnie transportem samochodowym. W rozdziale tym omówiono też problematykę zrównoważonego rozwoju, innowacyjności i rozwoju regionalnego. Doktorant przyjął, że są to najważniejsze i najbardziej aktualne wyzwania i przemiany społeczno-gospodarcze wpływające na funkcjonowanie i rozwój transportu samochodowego w skali świata, jak i najmniejszych jego regionów (powiaty).

Autor wykorzystał w tym rozdziale bardzo bogatą literaturę. Znajdujemy w nim przegląd literatury z zakresu globalizacji, jej definiowania, klasyfikacji, złożoności, korzyści, skutków dla procesów wymiany handlowej i współpracy gospodarczej, a także konkurencji w skali światowej. W dalszej części rozdziału Doktorant analizuje potencjalne i rzeczywiste oddziaływanie globalizacji na transport, globalne przepływy ładunków w ramach łańcuchów dostaw oraz wzajemne oddziaływanie globalizacji i transportu samochodowego (rysunek str. 19 dysertacji). Znajdujemy tu także rozważania na temat przemysłu samochodowego, producentów samochodów i ich roli w światowej gospodarce. Tak więc problematyka wzajemnych związków pomiędzy rozwojem gospodarczo-społecznym, a transportem samochodowym (w jego rozumieniu zgodnym z teorią ekonomiki transportu samochodowego) poszerzona została przez mgr. R. Szyca o zagadnienie rynku produkcji samochodów ciężarowych, który jest nośnikiem innowacji. Dostawy nowoczesnego taboru ciężarowego warunkują funkcjonowanie globalnej sieci logistycznej, w której transport samochodowy odgrywa bardzo ważną rolę jako ogniwo łańcucha transportowego. Szkoda, że dane dotyczące producentów taboru kończą się na 2010 roku.

W punkcie 2 rozdziału pierwszego Doktorant szeroko omawia koncepcję zrównoważonego rozwoju, poczynszy od D. Ricardo, J. S. Mill'a i T. Malthus'a, poprzez Klub Rzymski, po strategię zrównoważonego rozwoju Unii Europejskiej. Na tle tak szerokiej perspektywy teoretycznej koncepcji zrównoważonego rozwoju Doktorant przybliżył pojęcie, zasady i działania w obszarze kształtowania zrównoważonego rozwoju transportu ze szczególnym uwzględnieniem transportu samochodowego, słusznie uznając, że to transport samochodowy ciągle jest najmniej bezpieczny dla środowiska. Mgr R. Szyca omawia tu też wizję konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportowego przedstawionego w Białej Księdze z 2011 roku, gdzie podkreśla się konieczność lepszego

wykorzystania przyjaznych dla środowiska gałęzi i technologii, a także ITS dla poprawy bezpieczeństwa i efektywności pracy transportu. Jak stwierdza Doktorant większość działań i celów zmierzających do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych dotyczy transportu samochodowego.

W kolejnej trzeciej części 1 rozdziału pracy znajdujemy szerokie naświetlenie problematyki innowacji. Tu także Autor przedstawia to zagadnienie w kontekście ponad stuletniej już historii, czyli od czasów J. A. Schumpetera, który w 1911 roku po raz pierwszy zdefiniował to zjawisko. Doktorant wskazał na wspólne elementy wszystkich autorskich podejść do definiowania i określania istoty innowacji, a następnie przedstawił to zagadnienie w sferze transportu, obejmującej zarówno świadczenie usług transportowych jak i rozwiązań koncepcyjnych w środkach transportowych (pojazdach). Ciekawy jest fragment rozważań dotyczący problemów i barier działalności innowacyjnej w transporcie, ze szczególnym uwzględnieniem polskiej gospodarki. Tu cenne jest nawiązanie do prac prof. J. Burnewicza, który z dość dużym optymizmem przedstawiał wizję polskiego transportu w przyszłości. Doktorant słusznie wskazuje na kompatybilność rozwiązań we wszystkich ogniwach łańcucha multimodalnego, jako warunek płynności transportu uzyskiwanej dzięki innowacyjnym rozwiązaniom integrującym różne gałęzie transportu. Analizowane w rozdziale 1 zależności, schematycznie w sposób klarowny przedstawiono na rysunku 1.8, który stanowi niejako podsumowanie tej części rozważań, odnoszących się do pierwszej hipotezy badawczej. Ostatni punkt rozdziału 4 obejmuje problematykę rozwoju regionalnego. Tu podobnie jak i we wcześniejszych częściach rozprawy znajdujemy szerokie naświetlenie problemów rozwoju regionalnego, teoretyczne ujęcie tej tematyki w literaturze, istotę i definiowanie rozwoju regionalnego, zasady tego rozwoju. Niektóre fragmenty są moim zdaniem zbędnie szeroko naświetlone, jak choćby dyskusja nt.: regionalizm, a regionalizacja w kontekście problemów integracji UE. Doktorant szeroko naświetla także problem nierówności międzyregionalnych i politykę spójności UE w szerszym odniesieniu do polityki regionalnej UE. Jest to ciekawy poznawczo fragment pracy, budzi on jednak wątpliwości jeśli chodzi o jego związek z głównym nurtem badań zaprezentowanych w ostatnim rozdziale pracy, gdyż prezentowane dane i oceny dotyczą poszczególnych krajów i regionów na poziomie co najmniej województw, a nie powiatów. Ogólnie uważam, że Doktorant poruszył tu wiele wątków pobocznych, nie zawsze logicznie powiązanych z celami i założeniami pracy (transport pasażerski, motoryzacja indywidualna, podział środków UE na budowę sieci TEN-T, czy regiony Federacji Rosyjskiej). Rozdział ten jest świadectwem ogromnej pracy, studiów literaturowych, które wykonał Doktorant, co spowodowało takie szerokie, wielowątkowe naświetlenie analizowanych problemów, zaburzające jednak czasami główny tok wyводу. Sądzę, że w rozdziale tym, o charakterze w większości teoretycznym, niekoniecznie powinny się znaleźć tak szczegółowe rozważania i faktografia dotycząca pobocznych spraw w stosunku do głównego nurtu prowadzonych przez Doktoranta badań.

W **rozdziale 2** znajdujemy z kolei naświetlenie problematyki kosztów zewnętrznych transportu, zarówno w świetle teorii ekonomii, jak i ekonomik szczegółowych (ekonomiki transportu i transportu samochodowego). Na wstępie Doktorant zawarł rozważania dotyczące istoty i pojęcia kosztów zewnętrznych oraz ich klasyfikacji. Odniósł się m.in. do

teorii K. W. Kappa, który określał je kosztami społecznymi. Dyskusja na temat kosztów zewnętrznych transportu, sposobu ich wyceny i uwzględniania na rynku usług transportowych, czy szerzej w całym sektorze transportu i gospodarce toczy się od wielu lat, tym nie mniej jest to temat aktualny i wart dalszej eksploracji. Jak słusznie podkreśla Doktorant ważne jest rozwiązanie problemu internalizacji, co może być skutecznym mechanizmem „częściowego redukowania negatywnego wpływu transportu samochodowego na środowisko”.³ Doktorant poszerza rozważania o wpływ rozwoju infrastruktury transportu na środowisko, a także pozyskiwania paliw, które są używane w transporcie. W rozdziale tym znajdujemy też bogatą ilustrację statystyczną problemu, zarówno na poziomie UE, jaki i krajowym- Polski. W mojej ocenie część tych rozważań jest zbyt szczegółowa, szczególnie tam gdzie dotyczy to aglomeracji miejskich, które de facto nie są przedmiotem procesu badawczego Doktoranta, podobnie jak logistyka miejska. Ciekawą część tego rozdziału stanowi pkt. 3, gdzie Doktorant szerzej naświetla sposoby internalizacji kosztów zewnętrznych w transporcie samochodowym. Zagadnienie to od lat szeroko jest naświetlane zarówno w literaturze z zakresu ekonomii (od koncepcji A. Pigou poczynając) i ekonomik szczegółowych, jak i w założeniach europejskiej polityki transportowej i narzędziach praktycznego jej wdrażania, (np.: Handbook on external cost of transport; Final Report). Jak słusznie podkreśla Doktorant „głównym problemem jest szczegółowy i wiarygodny szacunek kosztów zewnętrznych, który jest warunkiem ich internalizacji, a w efekcie końcowym sposobem ograniczania negatywnych skutków ubocznych transportu. Dotyczy to zarówno skali europejskiej jak i Polski, która w założeniach „Polityki transportowej Państwa w latach 2006-2025” wskazuje na działania umożliwiające internalizację kosztów zewnętrznych transportu w naszym kraju.

Mgr R. Szyca szeroko przedstawia instrumenty ekonomiczne i inne narzędzia stosowane w procesach internalizacji kosztów zewnętrznych transportu w Polsce.

Szkoda, że Doktorant nie zamieścił w rozdziale 2 krótkiego podsumowania nawiązując do celu badań tej pracy i założenia badawczego sformułowanego w postaci hipotezy zakładającej, iż internalizacja kosztów zewnętrznych stanowi skuteczny mechanizm częściowego redukowania negatywnego wpływu transportu samochodowego na środowisko. Takie podsumowanie wieńczyło by ogromny wysiłek, jaki włożył Doktorant w przygotowanie tej części pracy.

W **rozdziale 3** mamy niejako kontynuację i uszczegółowienie wątków rozważań w poprzednich rozdziałach, dotyczących kosztów i korzyści transportu samochodowego. Tu Doktorant rozwija założenie przyjęte w postaci trzeciej hipotezy dotyczącej stymulowania innowacyjności przez działalność transportu samochodowego. Podobnie jak w poprzednich rozdziałach w części wstępnej tego rozdziału znajdujemy szerokie naświetlenie teoretycznej warstwy rozważań ; istoty korzyści zewnętrznych, sposobu ich definiowania w teorii ekonomii oraz klasyfikacji. Z dużą erudycją został napisany ten rozdział. Doktorant włączył do analizy poza samym transportem, także korzyści z rozwoju infrastruktury, badań nad nowymi technologiami oraz postępowaniem technicznym i technologicznym. Szczególnie dużo miejsca poświęcił innowacyjności w transporcie

³ Str. 5 (Wstęp do rozprawy)

samochodowym i jej związkom z gospodarką. Na tle dyskusji teoretycznej nad istotą innowacji i innowacyjności dokonano przeglądu rodzajów innowacji i nowych koncepcji świadczenia innowacyjnych usług. Doktorant wykorzystał tu dorobek m.in. prof. P. Niedzielskiego, który opisuje usługi sektora TSL i postrzeganie innowacji w tym sektorze poprzez 4 fazy rozwoju sektora usług, uwzględniając teorię trzech sektorów.

W rozdziale 3 Doktorant poszerza zakres przedmiotowy pracy włączając do rozważań sektor motoryzacyjny, który pośrednio wpływa na funkcjonowanie transportu samochodowego i jego innowacyjność. W tej części pracy dość nieostry jest podział pomiędzy sektorem motoryzacyjnym, a sektorem usług transportu samochodowego, gdzie głównie mamy do czynienia z innowacjami i ulepszaniem usług w zakresie zarządzania procesami w łańcuchach dostaw.

Oceniam pozytywnie założenie, że to właśnie innowacje w branży samochodowej i motoryzacyjnej mają największy udział w kreowaniu korzyści zewnętrznych sektora samochodowego, rozumianego szerzej, włączając w to także motoryzację indywidualną i przemysł motoryzacyjny. Szkoda, że Doktorant nie wskazał na innowacyjne rozwiązania dotyczące stricte transportu ciężarowego towarów, który jest głównym przedmiotem rozważań w pracy, chociaż np. opisując innowacyjny system bezpieczeństwa wspierany przez UE uwzględnił on także samochody dostawcze i ciężarowe, w których te systemy mają też zastosowanie. Wyraźnie też widać z badań przeprowadzonych przez Doktoranta, że w sferze nowych, innowacyjnych rozwiązań podejmowane są działania określone w Białej Księdze UE z 2011, skierowane na osiągnięcie celów na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobo-oszczędnego systemu transportowego. Diagram zamieszczony na 129 str. potwierdza słuszność wyboru przedmiotu badań przez Doktoranta, gdyż to w transporcie samochodowym mamy największą liczbę projektów dotyczących innowacji w stosunku do innych gałęzi transportu.

Zgodnie z założeniem, że kluczową częścią innowacji są inteligentne systemy transportowe (ITS) **rozdział 4** pracy poświęcił Doktorant ITS, a celem prowadzonych w tej części rozważań jest weryfikacja hipotezy, która zakłada że: „inteligentne systemy transportowe wpływają zarówno na konkurencyjność transportu samochodowego, jak i przedsiębiorstw transportowych”⁴. Trzeba się zgodzić z mgr. R. Szycem, że w świetle wielu braków po stronie infrastrukturalnej w transporcie drogowym, ITS mogą być narzędziem wzrostu efektywności transportu samochodowego, jego konkurencyjności, a także przyjaznego dla środowiska działania poprzez ograniczenie kosztów zewnętrznych.

Struktura tego rozdziału jest podobna do wcześniejszych, zawiera szeroką perspektywę teoretyczną problemu ITS, ich struktury, obszarów zastosowań, rodzajów usług telematycznych i architektury fizycznej tych systemów. Ważnym fragmentem tej części pracy są rozważania na temat korzyści wynikających ze stosowania rozwiązań ITS. Doktorant słusznie podkreśla, że ITS mają wielki potencjał w zakresie optymalizacji wykorzystania gałęzi transportu, zwłaszcza transportu samochodowego⁵, a także wpływają na ograniczenie kosztów zewnętrznych jego funkcjonowania oraz poprawę jakości świadczonych usług. ITS wpływają zatem na budowę konkurencyjności transportu

⁴ Str. 5 Wstępu do rozprawy

⁵ Str. 136 rozprawy

samochodowego, co jest przedmiotem analizy w kolejnej, drugiej części rozdziału 4. Efekty zastosowania ITS syntetycznie przedstawia tabela 4.2. Widać tu wyraźnie, że w wielu aspektach inteligentne systemy transportowe w ogromnej skali pozwalają na ograniczenie kongestii, zwiększenie efektywności, poprawę bezpieczeństwa i redukcję negatywnego wpływu na środowisko. Doktorant zawarł w tej części pracy wiele przykładów rozwiązań ITS na świecie, które ilustrują korzyści ich zastosowania. Bardzo ważna jest tu konstatacja mgr. R. Szyca, że wyzwaniem europejskiej polityki transportowej jest konieczność połączenia tych systemów we Współpracujące Inteligentne Systemy Transportowe (C-ITS), poprzez wypracowanie standardów umożliwiających komunikowanie się nie tylko pojazdów między sobą, ale i z systemami liniowymi. Kolejna część rozdziału 4 odnosi się do zagadnienia wpływu ITS na konkurencyjność przedsiębiorstw transportu samochodowego, a więc dedykowana jest hipotezie 4, jej drugiemu członowi. Doktorant obejmuje rozważaniami zarówno przedsiębiorstwa świadczące usługi przewozu rzeczy, jak i pasażerów, a także producentów taboru osobowego i ciężarowego. Wiele miejsca poświęcono tu też rozwiązaniom w komunikacji miejskiej.

Zgodnie z przyjętym na wstępie pracy założeniem, że transport samochodowy odgrywa ważną rolę w łańcuchach transportowych, głównie jako ich pierwsze i ostatnie ogniwo, kolejny fragment rozdziału 4 dotyczy integracji systemów transportowych i roli ITS jako czynnika integracji. Tu relatywnie dużo miejsca Doktorant poświęca systemom zbiorowego transportu w aglomeracjach miejskich i na przykładzie tych systemów wskazuje na możliwe efekty społeczne, ekonomiczne i środowiskowe integracji transportu indywidualnego i publicznego, zbiorowego, wskazując na rolę węzłów przesiadkowych i integrację biletowo- taryfową. Znajdujemy tu także rozważania dotyczące transportu kombinowanego i moim zdaniem to jest istotniejsza część tego rozdziału, gdyż dotyczy przewozu ładunków, a to jest głównym zakresem przedmiotowym rozprawy. Podobnie jak w poprzednich rozdziałach zabrakło mi tutaj podsumowania, które zawierało by wnioski z całego przeprowadzonego rozumowania i analizy odnośnie do roli ITS w procesie kształtowania pozycji konkurencyjnej transportu samochodowego na rynku transportowym. Rozproszenie tych wniosków w poszczególnych fragmentach rozdziału umniejsza niejako efekty procesu badawczego Doktoranta, gdyż nie syntetyzuje ich i nie komunikuje tych osiągnięć w dostateczny sposób, chociaż niewątpliwie takie efekty Doktorant uzyskał.

W **rozdziale 5**, ostatnim w tej pracy doktorskiej, Doktorant zmienia perspektywę analizy związków i zależności pomiędzy transportem samochodowym i rozwojem społeczno-gospodarczym, przenosząc rozważania na poziom regionalny zarówno w wymiarze Unii Europejskiej, jak i najmniejszych regionów Polski ze szczególnym uwzględnieniem terenu województwa pomorskiego i powiatów go tworzących. Rozdział ten zmienia zatem całkowicie optykę widzenia problemów nakreślonych w czterech pierwszych rozdziałach pracy doktorskiej, jest przy tym wielowątkowy, obejmuje analizę związków rozwoju motoryzacji indywidualnej, przemysłu motoryzacyjnego i transportu ładunków z poziomem rozwoju gospodarczego badanych regionów, a właściwie mikro regionów. Ta część pracy budzi moje największe zastrzeżenia i uwagi krytyczne jeśli chodzi o logikę wywodu i wkomponowanie tej części pracy w jej główny wątek badawczy. Mamy

tu różne, wieloaspektowe wątki nie zawsze związane z badanymi zależnościami. Doktorant przechodzi na przykład do analizy roli transportu samochodowego w rozwoju regionalnym poprzez wpływ dostępności transportowej w wymiarze UE i wybranych powiatów na Pomorzu. Trudno zatem oczekiwać syntetycznego wnioskowania, które wynikać będzie z przeprowadzonych w tej części pracy rozważań i badań autorskich Doktoranta obejmujących teren województwa pomorskiego, a w szczególności powiatu kościerskiego, na tle innych powiatów tego województwa. Mamy tu swego rodzaju dysonans pomiędzy zakresem przestrzennym rozważań w 1, 2, 3 i 4 rozdziale rozprawy gdzie naświetlono współczesne wyzwania społeczno-gospodarcze, globalizację, zrównoważony rozwój czy rozwój regionalny i politykę regionalną na poziomie UE, a także innowacyjność i inteligentne systemy transportowe. Natomiast w końcowej części rozprawy zagadnienia te mają marginalne znaczenie, gdyż poziom rozważań przenosi się na NUTS-4, gdzie trudno jest oczekiwać, że globalne wyzwania rozwojowe będą miały w pełni swoje odzwierciedlenie. Nie neguję, że przedstawione tu zagadnienia i założenia badawcze (w tym dwie nowe hipotezy) oraz autorski wskaźnik potencjału transportu samochodowego ładunków w powiatach województwa pomorskiego i analiza jego związków z innymi wskaźnikami rozwoju społeczno-gospodarczego powiatów województwa pomorskiego doprowadziła Doktoranta do weryfikacji 5. hipotezy badawczej. Tym nie mniej uważam, że taki „przeskok” w zakresie geograficznym badań nie służył uzyskaniu wartości dodanej całej rozprawy, w którą Doktorant włożył naprawdę wiele pracy i wykazał się w wielu fragmentach umiejętnością prowadzenia procesu badawczego i wiedzy w przedmiotowym zakresie swojej pracy.

Mamy tu zbyt wiele wątków i zakresów geograficznych, przedmiotowych i teoretycznych badań: na przykład dotyczących dostępności transportowej, czy mierzenia stopnia rozwoju regionalnego na poziomie regionów UE, co czyni ten rozdział dość eklektycznym. Występują tu także powtórzenia treści np. 195 str. gdzie po raz kolejny definiowana „siła nabywcza”, lub str. 199 mamy powtórzenie treści ze wstępu.

Badania własne zawęził zaś Doktorant do analizy zależności między rozwojem polskich przedsiębiorstw transportu samochodowego towarów, a rozwojem regionalnym na poziomie powiatowym, a szczególnie w powiatach słabiej rozwiniętych gospodarczo, na tle szerszej próby 30 powiatów losowo wybranych w Polsce.

Doktorant wykorzystał tu autorską metodę szacowania liczby pojazdów ciężarowych i przedsiębiorstw na podstawie licencji i wypisów zezwoleń. Przy zastosowaniu narzędzi analizy statystycznej w programie IBM SPSS Statistics dokonano oceny korelacji i różnic między powiatami w zakresie przyjętych zmiennych i potencjału przedsiębiorstw transportu samochodowego. Przeprowadzony proces badawczy pozwolił Doktorantowi na zweryfikowanie 2 hipotez pomocniczych, przyjętych w tym badaniu, przy czym jedno z założeń nie zostało pozytywnie zweryfikowane. Doktorant wskazuje na potrzebę dalszych badań w tym zakresie, ich uszczegółowienia i poszerzenia o kolejne zmienne objaśniające. Namawiałabym mgr R. Szyca, aby uwzględnił w tych badaniach problem roli transportu samochodowego na poziomie NUTS-3 i 4 w globalnych łańcuchach dostaw, co pozwoli wykorzystać ogromną bazę wiedzy zbudowaną w czterech pierwszych rozdziałach

doktoratu, w tym także roli innowacyjnych rozwiązań i ITS w rozwoju potencjału przedsiębiorstw transportu samochodowego w przyszłości na poziomie mikroregionów.

Zakończenie pracy, ma strukturę standardową, odwołuje się do przyjętych w pracy hipotez i procesu ich weryfikacji w poszczególnych rozdziałach. Wydaje się, że Doktorant mógł pominąć tu prezentowanie po raz kolejny szerszego tła badań i opisów zawartości poszczególnych rozdziałów co uczynił już na wstępie.

Zakończenie pracy podsumowuje wysiłek Doktoranta i uzyskane w procesie badawczym wyniki. Większość zaprezentowanych w nim wniosków uwiarygodnia uzyskane wyniki badań. Szkoda tylko, że Doktorant nie wskazał na kierunki dalszych badań w podmiotowym zakresie pracy. Wskazanie dalszych, możliwych eksploracji świadczy z reguły o świadomości Doktoranta co do potrzeby poszukiwania nowych wyzwań naukowych i poszerzania badań w danej dyscyplinie naukowej.

5. Uwagi redakcyjne i do strony formalnej pracy.

Ogólnie praca jest dobrze przygotowana pod względem redakcyjnym i językowym. Doktorant nie uniknął jednak pewnych usterek i błędów, które z obowiązku recenzenta poniżej przykładowo przytaczam.

Praca jest z dużą starannością zredagowana, chociaż jak już wcześniej podkreślałam zawiera pewne oboczne dla głównego nurtu rozważań treści, często nawet zbędne i zaburzające tok rozumowania. Ma też walory aplikacyjne dla podmiotów i decydentów transportu samochodowego, tak na poziomie europejskim, jak i regionalnym, a nawet mikroregionalnym.

Praca napisana jest z poszanowaniem zasad edytorskich. Czytelne i komunikatywne są liczne (ok. 80) rysunki i tabele (36). Podnoszą one nie tylko wartość merytoryczną pracy, ale także atrakcyjność strony graficznej rozprawy. Tak jak wcześniej podkreślałam bardzo bogata, wielodyscyplinarna jest literatura wykorzystana w procesie badawczym w tym znaczna część to pozycje obcojęzyczne (w języku angielskim).

W liczącej 240 stron pracy zauważyłam m.in. takie nieliczne uchybienia językowe, literaturowe i formalne:

- str. 14 – „producenci światowego formatu to głównie Unia Europejska, Stany Zjednoczone Ameryki...” - skrót myślowy
- str. 16 – „podkreśla E. Załoga... dowodzi on”, a powinno być „ona”
- str. 17 – nie jasne jest co oznacza stwierdzenie „skala międzykontynentalna współczesnej gospodarki”
- str. 30 – jest „zarówno towarów jak i ładunków” – nie bardzo rozumiem tu takie rozróżnienie
- str. 53 – jest „położne na północ” winno być położone...
- str. 55 – „to zagadnienie jest dość ogólne i mocno ograniczone” – nie zrozumiałem sens tego stwierdzenia
- str. 93 – styl ostatniego zdania: „Długość dróg objętych opłatą...” – budzi zastrzeżenie

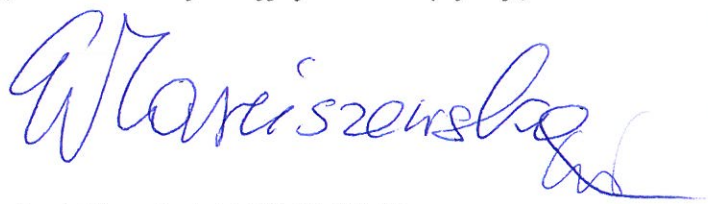
- str. 113 – nie zrozumiałe stwierdzenie: „Instytucje te coraz częściej współpracują ze sobą również w sposób interdyscyplinarny”
- str. 156 – trudno zrozumieć co oznacza określenie „struktury rynkowe o znaczeniu biurokratycznym”
- str. 166 – jest „km” powinno być „km²”
- str. 175 – błędne stwierdzenie „motoryzacja indywidualna odgrywa dominującą rolę w podziale gałęziowym systemu transportowego UE” ?
- str. 177 – na rys 5.8 w opisie jest tkm, a powinno być w mld tkm
- str. 184 – jest: „brak odstępu” winno być „brak dostępu”
- str. 224– w spisie literatury błąd w nazwisku autora: jest Mundur M. winno być Mindur M.

Mam też uwagę do numeracji rozdziałów i podrozdziałów, zastosowanej przez Doktoranta. Powtórzenie numerów podrozdziałów w każdym rozdziale (cyframi arabskimi) utrudnia formułowanie uwag do poszczególnych rozdziałów oznaczonych cyframi rzymskimi. Lepiej byłoby zastosować cyfry arabskie w całej pracy. Pragnę na koniec podkreślić, że nieliczne usterki i niedociągnięcia redakcyjne i językowe nie wpływają na pozytywną końcową ocenę całości rozprawy mgr.R. Szyca.

6. Konkluzja

W mojej opinii praca doktorska mgr. Rafała Szyca pt. „Transport samochodowy w świetle współczesnych wyzwań społeczno-gospodarczych, ze szczególnym uwzględnieniem powiatu kościerskiego” przygotowana pod kierunkiem prof. dr hab. Krystyny Wojewódzkiej spełnia wymogi zawarte w art. 13 ust. 1 ustawy o tytule i stopniach naukowych oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki z dnia 14 marca 2003 r. (Dz.U.2005,Nr 65, poz.595 z późn. zm.) oraz w art.179 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2018 r. Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. 2018 poz.1669). Wnoszę zatem o dopuszczenie jej do publicznej obrony. Doktorant wykazał, że ma dużą ogólną wiedzę teoretyczną w zakresie dyscypliny naukowej – ekonomia i finanse, a szczególnie w zakresie uwarunkowań funkcjonowania i rozwoju transportu samochodowego w świetle współczesnych wyzwań gospodarczo-społecznych. Autor wykazał się też satysfakcjonującym, dojrzałym warsztatem badawczym, który wykorzystał w szeroko zakrojonym, wieloaspektowym procesie badawczym. Doktorant potrafi zbierać, gromadzić i analizować materiały źródłowe i formułować na ich podstawie własne opinie i wnioski. Przedstawione w rozprawie wyniki można uznać za rozwiązanie istotnego problemu naukowego z zakresu dyscypliny Ekonomia i finanse. Uwagi krytyczne jakie zgłosiłam w opinii o pracy, dotyczące głównie poszerzenia badań o wątki często nieistotne dla głównego toku rozważań, nie umniejszają jednak wartości poznawczych pracy, czyniąc jedynie jej strukturę nie do końca spójną. Chcę też podkreślić, że niektóre przedstawione w mojej recenzji wątpliwości oraz uwagi mają charakter dyskusyjny i nie wpływają na pozytywną ocenę całości rozprawy.

Warszawa, 30 marca 2020 r.



13